

SESIÓN ORDINARIA

N.º 44-2015

10 de setiembre de 2015

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 44-2015

Acta de la sesión ordinaria número cuarenta y cuatro, dos mil quince, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves diez de setiembre de dos mil quince, a partir de las catorce horas. Asisten los siguientes miembros: Dennis Meléndez Howell, quien preside; Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt, Adriana Garrido Quesada y Sonia Muñoz Tuk, así como los señores (as): Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta; Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna; Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte; Juan Manuel Quesada Espinoza, Intendente de Energía; Carol Solano Durán, Directora General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Rodolfo González Blanco, Director General de Operaciones; Ricardo Matarrita Venegas, Director General de Estrategia y Evaluación, y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Aprobación del Orden del Día.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da lectura al Orden del Día de esta sesión, la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 01-44-2015

Aprobar el Orden del Día de esta sesión, cuya agenda a la letra dice:

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Aprobación de las actas de las sesiones 41-2015, 42-2015 y 43-2015.*
3. *Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.*
4. *Presentación sobre avance del presupuesto 2016.*
5. *Asuntos resolutivos.*
 - 5.1 *Continuación del análisis de la propuesta de “Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.*
 - 5.2 *Propuesta de “Metodología Tarifaria para Peajes de Distribución como Adición a la Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”. Oficio 03-CMPDE-2015 del 10 de agosto de 2015.*
 - 5.3 *Recurso de apelación y gestión de nulidad concomitante interpuestos de manera conjunta por las Asociaciones de Desarrollo Integral de: San Francisco Concepción de la Unión de Cartago, Barrio Los Angeles de Concepción de la Unión, Calle Los Naranjos de Concepción de la Unión y*

Salitrillos de Concepción de la Unión, contra la resolución 041-RIT-2015 del 25 de mayo de 2015. Expediente ET-034-2015. Oficio 803-DGAJR-2015 del 18 de agosto de 2015.

- 5.4 *Solicitud de revocación de resolución de apertura en procedimientos administrativos. Expedientes OT-007-2014 (Norman Gerardo Chavez Chacón); OT-017-2014 (Buses Bebedero S.A.); OT-353-2013 (Autotransportes Gijosa Ltda.) y OT-359-2013 (Inversiones Shinji Japonés S.A.). Oficios 2517-DGAU-2015 del 29 de julio de 2015 y 3041-DGAU-2014 del 07 de octubre de 2014.*
 - 5.5 *Propuesta de inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio contra La Puesta del Sol J&A S.A. Expediente OT-094-2015. Oficio 1287-DGAU-2015 del 4 de junio de 2015.*
 - 5.6 *Apertura de procedimiento administrativo ordinario de declaratoria de caducidad del título habilitante por utilización de unidades no autorizadas por el Consejo de Transporte Público (MOPT), en las rutas 171 y 198, contra la empresa TRAMAYCA S.A. Expediente OT-258-2014. Oficios 1837-DGAU-2015 del 3 de junio de 2015 y 1873-DGAU-2015 del 2 de junio de 2015.*
 - 5.7 *Análisis de valoración final realizada por la Dirección General de Atención al Usuario en el procedimiento administrativo seguido contra PETROGÁS S.A. Expediente OT-119-2012. Oficio 1707-DGAU-2015 del 26 de mayo de 2015.*
 - 5.8 *Análisis de valoración final realizada por la Dirección General de Atención al Usuario en el procedimiento administrativo seguido contra PETROGÁS S.A. Expediente OT-104-2011. Oficios 1882-DGAU-2015 del 3 de junio de 2015 y 1881-DGAU-2015 del 3 de junio de 2015.*
 - 5.9 *Propuesta de reestructuración de la Dirección General de Atención al Usuario.*
6. *Asuntos informativos.*
- 6.1 *Respuesta por parte de la Intendencia de Agua al Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados, en relación con la propuesta para el diseño y estimación de un subsidio focalizado al servicio de agua potable. Oficio 1016-IA-2015 del 31 de agosto de 2015.*
 - 6.2 *Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de Ley de simplificación y mejoramiento de las jerarquías de instituciones autónomas y descentralizadas, expediente 19.152. Oficio 780-RG-2015 del 1º de setiembre de 2015.*
 - 6.3 *Respuestas a solicitud de la Defensoría de los Habitantes en oficio 08277-2015-DRH sobre la denuncia presentada por el señor Alfredo Villalobos Salazar, Presidente de Junta Directiva de la Asociación Cámara Nacional de Autobuseros. Oficios 784-RG-2015 del 03 de setiembre de 2015 y 856-DGAJR-2015 del 02 de setiembre de 2015.*
 - 6.4 *Atención de disposiciones contenidas en los informes DFOE-AE-IF-08-2012, DFOE-EC-IF-13-2012 y DFOE-AE-IF-04-2013 remitidos por la Contraloría General de la República. Oficio DFOE-SD-1826/11723 del 17 de agosto de 2015.*

- 6.5 *Aprobación de la prórroga para atender la disposición 4.7, contenida en el Informe DFOE-EC-IF-13-2012, sobre el proceso de fijación de cánones y la definición de metodologías tarifarias en la actividad transporte (modalidad autobús) en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Oficio DFOE-SD-1775/11409 del 11 de agosto de 2015.*
- 6.6 *Solicitud del Diputado Johnny Leiva Badilla, sobre la gestión presentada por un grupo de representantes de la Cámara de Cañeros de la provincia de Guanacaste, para que se valore la propuesta tarifaria para la inclusión del costo de bagazo en una planta modelo de generación de electricidad con bagazo de caña para la venta al Instituto Costarricense de Electricidad. Oficio D-JLB-0239-08-15 del 17 de agosto de 2015.*
- 6.7 *Solicitudes de la Defensoría de los Habitantes al Regulador General de la Autoridad Reguladora, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al Ministerio de Hacienda y al Consejo de Transporte Público, en relación con las “Jornadas de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica”. Oficios DH-DAEC-0661-2015, DH-DAEC-0663-2015, Oficio DH-DAEC-0664-2015 y DH-DAEC-0665-2015 del 1º de setiembre de 2015.*

ARTÍCULO 2. Aprobación de las actas de las sesiones 41-2015, 42-2015 y 43-2015.

a) En cuanto al acta 41-2015

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión extraordinaria 41-2015, celebrada el 31 de agosto de 2015.

De inmediato, la señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, sobre la base del artículo 55 de la Ley General de la Administración Pública, plantea un recurso de revisión, contra lo resuelto en el acuerdo 04-41-2015 del acta de la sesión 41-2015, celebrada el 31 de agosto de 2015, oportunidad en la que se dispuso:

- 1. Aprobar la “Modificación de las metodologías de fijación de tarifas para generadores privados de energía eléctrica con recursos renovables”, con fundamento en lo señalado en la propuesta remitida mediante el oficio 02-CAMMRR-2015 emitido por la Comisión Ad-Hoc y en el criterio 762-DGAJR-2015.*

(...)

Seguidamente el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación el conocimiento del recurso de revisión planteado y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 02-44-2015

Conocer el recurso de revisión planteado por la señora Sonia Muñoz Tuk, contra lo resuelto en el acuerdo 04-41-2015, numeral 1), del acta de la sesión 41-2015, celebrada el 31 de agosto de 2015, conforme a lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley General de la Administración Pública.

En cuanto al recurso de revisión

La Junta Directiva conoce el recurso de revisión interpuesto por la señora Sonia Muñoz Tuk, contra lo resuelto en el acuerdo 04-41-2015, del acta de la sesión 41-2015, celebrada el 31 de agosto de 2015, conforme a lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley General de la Administración Pública.

La señora ***Sonia Muñoz Tuk*** explica que interpone dicho recurso, ya que, según lo manifestado por la señora Samantha Wegmann Quesada, funcionaria del Centro de Desarrollo de la Regulación, no se tomó en consideración la información de los operadores privados, misma que consta en la Intendencia de Energía, según se desprende de la lectura del acta 41-2015, en la página 12, así como lo manifestado por el señor Juan Manuel Quesada Espinoza, Intendente de Energía, quien señaló que sí contaba con la información. En ese sentido, considera que ésta no fue tomada en cuenta, situación que le genera una duda razonable de si esta Junta Directiva está dictando un acto administrativo apegado a la realidad y la técnica, según lo dispone el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública.

Sugiere que se le solicite al Centro de Desarrollo de la Regulación, coordinar con la Intendencia de Energía para que le suministre la información y ésta sea valorada en la modificación de las metodologías de fijación de tarifas para generadores privados de energía eléctrica con recursos renovables.

Además, apunta que su interés es que la ARESEP cuente con la información de los Estados Financieros de los operadores privados, razón por la cual es importante verificar si la Intendencia de Energía cuenta con la información para que dicho insumo sea valorado.

Analizado el recurso de revisión, el señor ***Dennis Meléndez Howell*** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 03-44-2015

Acoger el recurso de revisión interpuesto por la señora Sonia Muñoz Tuk y en consecuencia, modificar lo resuelto en el acuerdo 04-41-2015, para que se lea de la siguiente manera: Continuar con el análisis de la propuesta “*Modificación de las metodologías de fijación de tarifas para generadores privados de energía eléctrica con recursos renovables*”, hasta tanto el Centro de Desarrollo de la Regulación valore la documentación con que cuenta la Intendencia de Energía, en relación con los Estados Financieros y otros aspectos que puedan afectar la tarifa, en el entendido de que se presente un informe conjunto en una próxima sesión.

Sobre aprobación del acta 41-2015

El señor ***Dennis Meléndez Howell*** somete a votación el acta 41-2015 y la Junta Directiva resuelve por unanimidad:

ACUERDO 04-44-2015

Aprobar el acta de la sesión extraordinaria 41-2015, celebrada el 31 de agosto 2015, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad entre los señores miembros de la Junta Directiva para su revisión.

b) En cuanto al acta 42-2015

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión 42-2015, celebrada el 3 de setiembre de 2015.

El señor *Dennis Meléndez Howell* la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 05-44-2015

Aprobar el acta de la sesión ordinaria 42-2015, celebrada el 3 de setiembre de 2015, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad entre los señores miembros de la Junta Directiva para su revisión.

c) En cuanto al acta 43-2015

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión extraordinaria 43-2015, celebrada el 7 de setiembre de 2015.

El señor *Dennis Meléndez Howell* la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 06-44-2015

Aprobar el acta de la sesión extraordinaria 43-2015, celebrada el 7 de setiembre de 2015, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad entre los señores miembros de la Junta Directiva para su revisión.

ARTÍCULO 3. Asuntos de los Miembros de Junta Directiva

En cuanto a la solicitud presentada por el Regulador General

A las catorce horas con treinta y cinco minutos se retira del salón de sesiones, el señor Dennis Meléndez Howell. En ausencia del Regulador General, comparece en este acto la señora Grettel López Castro, en su condición de Reguladora General Adjunta, según el acuerdo que consta en el artículo segundo del acta de la sesión ordinaria número ciento sesenta y uno, celebrada por el Consejo de Gobierno el 20 de agosto del dos mil trece, publicado en La Gaceta 211 del 1 de noviembre del 2013, nombramiento que quedó ratificado por la Asamblea Legislativa en la sesión ordinaria número 69, celebrada el 19 de setiembre de 2013, de conformidad con lo estipulado en el artículo 47 de la Ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, nombramiento que a la fecha se encuentra vigente.

De conformidad con el artículo 57 inciso a) sub inciso 6) e inciso b) sub inciso 3) de la misma ley, la señora Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta, sustituye al señor Dennis Meléndez Howell, Regulador

General, durante sus ausencias temporales, por lo que en este artículo asume la presidencia de la Junta Directiva.

La Junta Directiva conoce el oficio 801-RG-2015 del 9 de setiembre de 2015, mediante el cual el Regulador General solicita autorización a este Cuerpo Colegiado para que, conforme al artículo 52, inciso b), de la Ley 7593, se ausente de las sesiones ordinarias que se lleven a cabo durante el periodo comprendido entre el 24 de setiembre de 2015 y 23 de octubre de 2015, ello por cuanto disfrutará de sus vacaciones.

La señora **Grettel López Castro** da lectura a la solicitud en cuestión:

“Estimados señores directores:

Como estoy pronto a finalizar mi nombramiento de Regulador General y dado que tengo una gran cantidad de días de vacaciones acumuladas, tal como les había adelantado, pienso tomar un mes de vacaciones que van del 24 de setiembre al 24 de octubre próximo, ambas fechas incluidas.

Tal como lo establece el artículo 52, inciso b) de la Ley 7593, requiero de su autorización para ausentarme de las sesiones ordinarias que se lleven a cabo durante el período antes indicado, las cuales, probablemente serán cuatro o más de las que señala el citado artículo.

Los días de vacaciones no disfrutadas que tengo acumulados son bastantes pues en años anteriores no pude tomarlas, en parte porque no tenía quien me sustituyera. Ya en estos momentos ese impedimento no existe y considero que, por razones profilácticas, me serán de mucha utilidad.

Les agradeceré profundamente si se toma un acuerdo formal al respecto.”

Analizada la solicitud, la señora **Grettel López Castro** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 07-44-2015

Autorizar al señor Dennis Meléndez Howell, Presidente de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para que se ausente a las sesiones ordinarias que se lleven a cabo durante el periodo comprendido entre el 24 de setiembre de 2015 y el 23 de octubre de 2015, de conformidad con el artículo 52, inciso b), de la Ley 7593, por cuanto estará disfrutando parte de sus vacaciones.

ACUERDO FIRME.

A las catorce horas con cuarenta y cinco minutos se reincorpora a la sesión, el señor Dennis Meléndez Howell y, en consecuencia, continúa presidiendo.

ARTÍCULO 4. Presentación sobre el avance del Presupuesto 2016 de la ARESEP.

A las catorce horas con cincuenta minutos ingresan al salón de sesiones, las señoras Guisella Chaves Sanabria, Saida Marín Araya y Conchita Villalobos Segura, funcionarias de la Dirección General de Estrategia y Evaluación. Asimismo, ingresan la señora Mayela Sequeira Castillo y el señor Manrique

Quesada Guerrero, de la Dirección de Recursos Humanos a participar en la exposición del tema objeto de este artículo.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** introduce el tema respecto a la exposición que se va a realizar sobre el avance del presupuesto 2016 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** explica los pormenores de la propuesta del proyecto de presupuesto del 2016 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, dentro de los cuales cita: competencias de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, conforme al artículo 12 del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF); el proceso de planificación-presupuesto; el bloque de legalidad; el canon de regulación aprobado según actividad; los egresos según fuente de recursos 2015-2016; el canon requerido en el 2016 y a la provisión de juicios 2016.

Asimismo, comenta aspectos como: cronograma de planificación del proyecto de presupuesto 2016; estructura programática 2016; Administración-Regulación al Plan Operativo Institucional; a la síntesis POI 2016 y al portafolio de proyectos 2016. Señala además, lo tocante a las acciones de la Administración tendientes a reducir el monto presupuestado, dentro de las cuales explica lo concerniente al tema de plazas por servicios por cargos fijos.

Seguidamente, el señor **Ricardo Matarrita Venegas** explica brevemente al proceso realizado en el trámite de presupuesto e indica que la Contraloría General de la República aprueba el monto de cánones y las áreas revisan los proyectos formulados y las diferentes partidas presupuestarias. Agrega que se está en la fase de revalidación con las áreas y para la próxima semana se presentará el dato definitivo.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** continúa su exposición y explica lo relativo al proyecto de presupuesto, monto total y distribución de los montos por sectores.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** agrega que al monto total de cánones, se le suma superávit y es el total de egresos.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** indica que hay una variación del 10% de los egresos y del 17% del canon, dado que hubo una reducción importante en el superávit. Asimismo, apunta que es importante destacar que se agregó dentro de la partida de cánones, un monto de ¢912 millones por concepto de provisiones para pago de juicios.

Sobre el particular, ante una consulta de la directora **Adriana Garrido Quesada**, el señor **Ricardo Matarrita Venegas** aclara que hay dos efectos combinados en dicha variación porcentual; por un lado, el aumento del superávit y, por otro, el incremento de la provisión para juicios.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** continúa su presentación y se refiere detalladamente a los proyectos del Plan Operativo Institucional 2016.

La señora **Adriana Garrido Quesada** consulta sobre el proyecto más grande de la Intendencia de Energía; a lo que el señor **Juan Manuel Quesada Espinoza** explica que hay cuatro grandes proyectos: 1) la evaluación

de la calidad en estaciones de servicio, 2) el del Gas, que es el más reciente, 3) la revisión de la calidad de combustibles en planteles de Recope y 4) un proyecto nuevo que es cadenas de valor, que se va a trabajar en coordinación con el Centro de Desarrollo de la Regulación, para efectos de hacer un diagnóstico del funcionamiento del mercado del suministro de hidrocarburos del país y establecer una propuesta de cómo regular tarifariamente el servicio, definiendo la estructura de costos asociada a cada uno de los eslabones de la cadena de valor del servicio .

La señora **Guisella Chaves Sanabria** explica lo concerniente a las plazas por servicios especiales y la señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta sobre las plazas para atender los contratos de concesión del Consejo de Transporte Público-CTP-, en caso de que se presentaran, qué sucedería si no se diera esta situación.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** indica que el hecho de que se apruebe el recurso, no implica que la plaza esté aprobada, ahí quedaría un recurso libre para utilizarlo en otro proyecto de la misma Intendencia de Transporte.

El señor **Dennis Meléndez Howell** indica que entiende que esas plazas ya existían en este presupuesto, pero como no entraron los contratos de CTP, no se contrataron los servicios especiales. Lo que se está haciendo es solicitando el presupuesto para el próximo año, para contar con el recurso, en caso de que esos contratos ingresen.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** señala que, en el caso de la Intendencia de Energía, hay unas plazas que habían sido aprobadas por siete meses, pero por este periodo no alcanzaría hasta final de año, por lo que pasarán al año 2016; por tanto, debe haber una solicitud de recursos para atender esas plazas especiales.

Ante consultas de la señora **Adriana Garrido Quesada** y del señor **Pablo Sauma Fiatt** respecto del cambio en el número de plazas solicitadas (reducción de 43 a 5), el señor **Ricardo Matarrita Venegas** indica que hay una participación de la Dirección de Recursos Humanos que determinó las plazas que efectivamente se requieren.

La señora **Mayela Sequeira Castillo** agrega que se hizo un estudio a profundidad con todas las solicitudes y no encontró sustento técnico para poder justificar la ampliación de estas, de manera que, de común acuerdo con la Dirección General de Estrategia y Evaluación, se llevó a cabo una reunión para revisar cada uno de los casos y se presentó la justificación técnica al respecto.

Destaca que, de ahora en adelante, todo estudio de plazas se hace de forma integral en toda la organización, midiendo cargas de trabajo y todo lo que implica la estructura organizacional. Comenta que en el pasado no se contaba con esos recursos y tampoco se tenía mucha condición técnica para determinar si se requerían o no esas plazas.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** indica que las remuneraciones según el proyecto cánones, tienen una participación relativa del 57%. Cabe señalar que se dieron dos cambios importantes que podrían llevar a modificar el monto de esta partida, los cuales son: un aumento en las plazas por servicios especiales de 18 a 26 y una variación en la base de cálculo de los aumentos salariales, correspondientes al año 2015 que

modificó los supuestos establecidos en el proyecto cánones, por lo que se debe hacer una revisión de toda la información para definir el dato para el proyecto de presupuesto.

La señora **Mayela Sequeira Castillo** se refiere a lo expuesto por la señora Guisella Chaves Sanabria, en cuanto a los servicios especiales e indica que para poder mantener ese equilibrio con respecto a cánones que ha sido una directriz clara de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, se están reacomodando los recursos internamente.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** señala que otro de los eventos importantes en el peso del presupuesto, es el plan de capacitación. La Dirección de Recursos Humanos hizo un estudio de requerimientos y determinó que debería hacerse un ajuste interno entre las áreas del programa 1, al del programa 2. En el caso del programa 1, se concluyó que se tenía que replantear los recursos equitativamente, de acuerdo a las necesidades que determinó el estudio.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que la Junta Directiva había solicitado que lo concerniente a capacitaciones, se iba a realizar una presentación del plan el cual respondería a las verdaderas necesidades institucionales y no cursos que no benefician a la Institución. Por otra parte, le preocupa que el Programa 1 absorba más de la mitad de los recursos de capacitación, cuando más bien debería ser el Programa 2.

El señor **Dennis Meléndez Howell** comenta que sería importante buscar la forma de cómo centralizar esos recursos, de manera que con los análisis que ha realizado la Dirección de Recursos Humanos, aplicando una serie de test en cuanto a las necesidades de capacitación y conforme se vayan justificando debidamente estas, se asignen esos recursos. De hecho, se está considerando que no necesariamente los recursos que queden asignados, por la naturaleza que tienen, se deban independizar por Intendencia. Se deben tener ciertas partidas, pero que no se tenga por garantizado que esos son recursos que ya se pueden utilizar en capacitaciones, sino que deben responder a ese plan específico.

La señora **Mayela Sequeira Castillo** manifiesta que la Dirección de Recursos Humanos tiene elaborado un diagnóstico institucional, midiendo brechas de perfil real e ideal que se necesita en la Institución. Dentro del diagnóstico se puede determinar que no debe de continuar la capacitación por una cuestión de oferta y demanda, sino de acuerdo a las necesidades de ARESEP.

El diagnóstico es claro, enmarcar la pauta de cuál es la necesidad real de la organización en términos de jefatura, mandos medios, profesionales de diferentes áreas. Apunta que se realizó un análisis cultural y se aplicaron una serie de test, midiendo conocimiento y competencias, lo cual, en su oportunidad, se le expondrá a esta Junta Directiva.

Comenta que la Dirección de Recursos Humanos sostuvo una reunión con el Regulador General, la Reguladora General Adjunta y el Director General de Operaciones, en la cual se analizó la forma de distribuir el presupuesto de capacitaciones, de acuerdo al marco del Plan Institucional para el 2016.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** indica que un aspecto importante a destacar, es el tiempo en que se hizo, porque cánones se hace en febrero, todavía no existía el plan de capacitación; este se hace posteriormente y ya existía una restricción. De hecho, la distribución entre las Intendencias no se puede cambiar porque así se

había calculado. Es importante señalar que el año anterior, se había hecho una rebaja de un 50% en el presupuesto de capacitaciones.

Asimismo, señala que para el 2017 se espera que haya una recomposición total de la capacitación, en función de las necesidades científicas y que además, se pueda proyectar en el tiempo, porque obviamente, no todas se tienen que solucionar en un periodo, ya algunas pueden trascender el periodo.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** finaliza su presentación y se refiere a otra cuenta importante dentro del presupuesto, y es la del plan de compras de la Dirección de Tecnologías de Información, la cual está distribuida la siguiente manera: licencias, computadoras, renovaciones y reparaciones, y solución de visualización, que es la plataforma que sostiene los sistemas y que se debe cambiar.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** agrega que la Dirección de Tecnologías de Información hizo una revisión muy profunda del equipo que se estaba solicitando, así como del personal requerido.

Analizado el tema con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 08-44-2015

Dar por recibida la presentación brindada en esta oportunidad por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, en torno al avance del Presupuesto 2016 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

A las quince horas con cuarenta y cinco minutos se retiran del salón de sesiones, las señoras Guisella Chaves Sanabria, Saida Marín Araya, Conchita Villalobos Segura, Mayela Sequeira Castillo y el señor Manrique Quesada Guerrero.

ARTÍCULO 5. Continuación del análisis de la propuesta de “Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

A partir de este momento ingresan al salón de sesiones, los señores (as): Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Floribeth Hernández Porras, Juan Carlos Pereira Rivera, María Luisa Chaves Pineda y Adriana Martínez Palma, miembros de la Comisión ad hoc a exponer el tema objeto de este artículo.

De conformidad con lo resuelto en el acuerdo 01-41-2015, de la sesión 41-2015 celebrada el 31 de agosto de 2015, el Centro de Desarrollo de la Regulación presenta una exposición acerca de los cambios sugeridos a la propuesta de “Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, evaluación de los cambios propuestos y recomendaciones finales.

Los señores **Eduardo Andrade Garnier, Juan Carlos Pereira Rivera y Marlon Yong Chacón** se refieren a temas específicos como el valor del autobús, depreciación de la flota; coeficientes; tasa de rentabilidad; rentabilidad de la flota; demanda de pasajeros; así como al análisis de propuestas y descripción de escenarios.

Seguidamente se suscita un amplio cambio de impresiones entre los señores miembros de la Junta Directiva, al tiempo que los funcionarios del Centro de Desarrollo de la Regulación responden distintas consultas que se formulan sobre el particular.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que no está totalmente satisfecho con los resultados, esperaba una reducción importante y que vería una ganancia por el valor de rescate que se iba a reflejar en una reducción clara en las tarifas para los usuarios. No le queda claro cuáles son las ganancias de este nuevo modelo, sobre todo el punto de partida, pues como lo mencionó anteriormente, el modelo vigente es un modelo hecho totalmente para favorecer a los autobuseros, en detrimento de los usuarios, que fue la razón por la cual motivó a la ARESEP a revisarlo. Le queda duda sobre los resultados, pues al final prácticamente se están dando las mismas tarifas.

En ese sentido, le parece conveniente que la Intendencia de Transporte realice un análisis y demuestre que, no solo la hoja de cálculo, sino que todo el modelo funciona, que es aplicable y realmente existe una mejoría.

Además, solicitaría que muy concretamente el Centro de Desarrollo de la Regulación indique a esta Junta Directiva por qué este modelo es mejor que el vigente; es decir, que haya una justificación del porqué debe ser modificado.

El señor **Dennis Meléndez Howell** comenta que esto que se está discutiendo en esta oportunidad, se ha hecho periódicamente a lo largo de todos estos años. En algún momento, se llegó a la conclusión de que probablemente lo más importante era formalizar el modelo y durante mucho tiempo se discutió que existían variables que se compensaban. Comenta que, solo el hecho de contar con un modelo, que esté definido, que funciona y se pueda determinar cuál es el impacto de cada una de las variables, es una ganancia. Aunado a esto, existe alguna ganancia en las tarifas, aspecto en el cual se tienen muchas expectativas.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que le preocupa el riesgo de que, más bien, puedan existir errores en la hoja de cálculo y las tarifas puedan incrementarse. Entiende, hasta cierto punto, la preocupación externada por la Defensoría de los Habitantes.

El señor **Dennis Meléndez Howell** indica que ese aspecto se resuelve si la Intendencia de Transporte realiza la aplicación del modelo en casos reales.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que coincide absolutamente con el señor Meléndez Howell, pues solamente el hecho de contar con un modelo legalizado es muy importante. Está muy satisfecha con el trabajo que ha realizado el Centro de Desarrollo de la Regulación, con quien ha mantenido una gran cantidad de reuniones. Asimismo, con el trabajo de la Intendencia de Transporte, ha existido realmente un gran esfuerzo de parte de todos los funcionarios y siente que si no se lograra la parte de la reducción que ha mencionado el señor Sauma Fiatt y que también apoya; el hecho de contar con un modelo en el futuro inmediato va a permitir realizar cambios mucho más fáciles.

Está de acuerdo con lo propuesto por el señor Meléndez Howell, en el sentido de que se corra el modelo en casos reales y así conocer los resultados para que exista la certeza de que no hay errores en la hoja de cálculo.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** aclara que la Intendencia de Transporte lo que haría es revisar el modelo tarifario que propone el Centro de Desarrollo de la Regulación, desde el punto de vista de la aplicación; es decir, únicamente analizar el modelo en lo que a aplicación se refiere.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que un problema grave del modelo vigente, es que precisamente permite el secuestro del valor de rescate; lo cual, aunque tenga mucho o poco impacto en las tarifas, debe de evitarse. Otro problema que tienen las tarifas en Costa Rica, son los cambios abruptos y para este aspecto no se está contemplando nada en este modelo para evitarlos.

El señor **Dennis Meléndez Howell** comenta que existen varios problemas que causan estos cambios abruptos; uno de ellos fueron las herramientas complementarias que estuvieron vigentes por diez años y que muchísimas empresas no se presentaron oportunamente a solicitar tarifa, lo cual propició que se les aplicara lo que indica el modelo.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** agrega que el nuevo modelo debe tener mecanismos que permitan detectar casos especiales, que requieran una revisión del diseño de la ruta y por lo tanto se le deba dar traslado al Consejo de Transporte Público. Esto permitiría hacer una revisión previa a la audiencia pública en aquellos casos en que el ajuste tarifario arroje incrementos muy altos, o cuando la ruta de autobús muestre porcentajes de ocupación muy bajos.

El nuevo modelo debe tener este tipo de mecanismos porque de lo contrario, los problemas de diseño que tengan las rutas se van a seguir reflejando en aumentos de tarifas desproporcionados. Ningún modelo tarifario va a resolver los problemas de diseño que tienen las rutas de autobús, pero sí se pueden establecer mecanismos para que el CTP revise la ruta y así el servicio se ajuste más a las necesidades reales de los usuarios.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que por estas razones, tiene interés en conocer las subidas y bajadas de las tarifas, conocer en este modelo cuánto se mitiga, a lo que el señor **Enrique Muñoz Aguilar** manifiesta que las reglas nuevas aplicarían a las inversiones nuevas. Todas las rutas que por alguna razón no hayan tenido una fijación ordinaria en el pasado, o que se les haya hecho una fijación de tarifa en el pasado con herramientas complementarias, no se les aplicaría el nuevo modelo, sino que se aplicaría el modelo actual.

La señora **Adriana Garrido Quesada** señala que en ese sentido, el beneficio para las rutas sería únicamente con los autobuses nuevos. Considera que este efecto, sobre los autobuses nuevos se debe rescatar en el análisis de este modelo para ver mejor, qué es lo que se pretende cambiar, que los efectos de la metodología tendrán su mayor amplitud dentro de siete o quince años. Es importante promover o coordinar acciones con el Consejo de Transporte Público, para que se tome en consideración la simulación y efectos en tarifas cuando se hagan planes de renovación de flota.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por el Centro de Desarrollo de Regulación, así como los comentarios y observaciones formulados en esta oportunidad, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 09-44-2015

1. Continuar, en una próxima sesión, con el análisis de la propuesta de “Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, en el entendido de que se incorpore las observaciones planteadas por los miembros de esta Junta Directiva en esta oportunidad.
2. Solicitar a la Intendencia de Transporte que, conforme a los comentarios formulados en esta oportunidad, lleve a cabo una aplicación de la propuesta de “Metodología de fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

A las diecisiete horas con cincuenta minutos se retiran del salón de sesiones, los señores (as) Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Floribeth Hernández Porras, Juan Carlos Pereira Rivera, María Luisa Chaves Pineda y Adriana Martínez Palma.

ARTÍCULO 6. Propuesta de “Metodología Tarifaria para Peajes de Distribución como Adición a la Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”.

La Junta Directiva conoce el oficio 03-CMPDE-2015 del 10 de agosto de 2015, adjunto al cual la Comisión ad hoc remite la propuesta de “Metodología Tarifaria para Peajes de Distribución como Adición a la Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”.

El señor *Juan Manuel Quesada Espinoza* sugiere que la propuesta de metodología en comentario, sea trasladada a la Intendencia de Energía (IE), para que se analice el tema desde el punto de vista de aplicación y al Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR), para que realice un análisis de la propuesta, de manera que, se remita posteriormente, una revisión conjunta que sirva de insumo para la Comisión ad hoc.

Analizado el planteamiento, el señor *Dennis Meléndez Howell* lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 10-44-2015

Trasladar a la Intendencia de Energía y al Centro de Desarrollo de la Regulación, la propuesta de “Metodología Tarifaria para Peajes de Distribución como Adición a la Metodología Tarifaria Ordinaria para el Servicio de Distribución de Energía Eléctrica brindado por Operadores Públicos y Cooperativas de Electrificación Rural”, contenida en el oficio 03-CMPDE-2015 del 10 de agosto de 2015, para que lleven a cabo un análisis conjunto desde el punto de vista de la aplicación y la naturaleza de la propuesta, en el entendido de que se remita un informe de revisión que sirva de insumo a la Comisión ad hoc, para los fines pertinentes.

ARTÍCULO 7. Recurso de apelación y gestión de nulidad concomitante interpuestos de manera conjunta por las Asociaciones de Desarrollo Integral de San Francisco Concepción de la Unión de Cartago, Barrio Los Ángeles de Concepción de la Unión, Calle Los

Naranjos de Concepción de la Unión y Salitrillos de Concepción de la Unión, contra la resolución 041-RIT-2015. Expediente ET-034-2015.

A las diecisiete horas con cincuenta y cinco minutos ingresan al salón de sesiones, los señores Gilbert Retana Chaves y Angelo Cavallini Vargas, funcionarios de la Intendencia de Transporte; así como los señores Daniel Fernández Sánchez, José Carlos Rojas Vargas, Henry Payne Castro y Eduardo Salgado Retana, funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a exponer el tema objeto de este artículo.

Conforme a lo dispuesto en el acuerdo 02-43-2015 del acta de la sesión 43-2015 del 7 de setiembre de 2015, la Junta Directiva conoce el oficio 803-DGAJR-2015 del 18 de agosto de 2015, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio sobre el recurso de apelación y gestión de nulidad concomitante interpuestos de manera conjunta por las Asociaciones de Desarrollo Integral de: San Francisco Concepción de la Unión de Cartago, Barrio Los Ángeles de Concepción de la Unión, Calle Los Naranjos de Concepción de la Unión y Salitrillos de Concepción de la Unión, contra la resolución 041-RIT-2015 del 25 de mayo de 2015.

El señor **Gilbert Retana Chaves** explica, desde el punto de vista de la Intendencia de Transporte, los diferentes casos de rutas referidos en el recurso en cuestión.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Intendencia de Transporte, así como lo señalado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria en su oficio 803-DGAJR-2015, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

En cuanto recurso de apelación y la gestión de nulidad concomitante.

ACUERDO 11-44-2015

1. Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de nulidad concomitante interpuestos por la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Calle Los Naranjos de Concepción de La Unión de Cartago y la Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión de Cartago, contra la resolución 041-RIT-2015.
2. Trasladar a la Dirección General de Atención al Usuario, los señalamientos realizados en la Audiencia Pública por la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Calle Los Naranjos de Concepción de La Unión de Cartago y la Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión de Cartago, en cuanto a los incumplimientos de ruta, cantidad de carreras, y horarios establecidos en la concesión de la ruta 58, para su debida atención.
3. Agotar la vía administrativa.

4. Notificar a las partes, la presente resolución.
5. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.
6. Díctese la presente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 17 de marzo de 2014, CENBUS S.A., (en adelante Cenbus) presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en lo sucesivo Aresep), una solicitud de ajuste tarifario para la ruta 58 descrita como: San José-Concepción de la Unión. (Folios 1 al 226).
- II. Que el 14 de mayo de 2014, en los diarios de circulación nacional La Extra, La Nación y a través del Diario Oficial La Gaceta N° 91, se publicó la convocatoria a la audiencia pública, la cual fue celebrada el 11 de junio de 2014, según consta en el acta N° 67-2014. (Folios 276, 277 y 522 al 554).
- III. Que el 23 de junio de 2014, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), mediante el oficio 1799-DGAU-2014, emitió el “Informe de Oposiciones y Coadyuvancias”, (Folios 558 al 562).
- IV. Que el 11 de julio de 2014, la Intendencia de Transporte (en adelante IT), mediante la resolución 074-RIT-2014, rechazó la petición de incremento solicitada, por cuanto el resultado del modelo tarifario refleja una modificación que no alcanza el 5% establecido en la Ley 3503. (Folios 616 al 663).
- V. Que el 21 de julio de 2014, Cenbus, inconforme con lo resuelto interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante, contra la resolución 074-RIT-2014. (Folios 567-A al 587).
- VI. Que el 7 de octubre de 2014, Cenbus presentó ante la Aresep, documentación relativa al “Acuerdo 7.3 de la sesión ordinaria 55-2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público del 01 de octubre del 2014.” y solicitó que fuera “agregado y considerado como parte del expediente del Recurso de Revocatoria y Apelación en Subsidio y Nulidad Concomitante presentado (...) el 21 de Julio de 2014” (Folios 766 al 793).
- VII. Que el 16 de enero de 2015, la IT, mediante la resolución 004-RIT-2015, resolvió acoger parcialmente el recurso de revocatoria interpuesto por Cenbus contra la resolución 074-RIT-2014, en cuanto a la rectificación de las distancias autorizadas a la ruta y modificó la cantidad de carreras. Adicionalmente, resolvió entre otras cosas, mantener las tarifas vigentes de la ruta 58 aprobadas en la resolución 121-RIT-2014, del 10 de octubre de 2014, por cuanto el resultado del modelo tarifario refleja una modificación que no alcanza el 5% establecido en la ley 3503. (Folios 821 al 863).
- VIII. Que el 19 de marzo de 2015, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, mediante la resolución RJD-036-2015, resolvió en el Por Tanto II y III, lo siguiente: (folios 883 a 905).

“(...)”

II. Declarar la nulidad absoluta de la resolución 074-RIT-2014, y por conexidad, la de la resolución 004-RIT-2015, únicamente en cuanto al tipo y valor del bus a considerar.

III. Retrotraer el procedimiento a la etapa procesal oportuna, es decir, al momento del análisis tarifario, el cual deberá considerar lo indicado en la presente resolución.

(...)"

- IX.** Que el 25 de mayo de 2015, la IT, mediante la resolución 041-RIT-2015, entre otras cosas, fijó las tarifas para la ruta 58 descrita como: San José-Concepción de la Unión, operada por Cenbus. (Folios 1006 al 1028). Su publicación se realizó mediante el Alcance Digital N° 39 a La Gaceta N° 104 del 1 de junio de 2015.
- X.** Que el 3 de junio de 2015, las Asociaciones de Desarrollo Integral de San Francisco Concepción de la Unión de Cartago, Barrio Los Ángeles de Concepción de la Unión, Calle Los Naranjos de Concepción de la Unión y Salitrillos de Concepción de la Unión, (en adelante las Asociaciones), inconformes con lo resuelto, interpusieron de manera conjunta, recurso de apelación con gestión nulidad concomitante contra la resolución 041-RIT-2015. (Folios 994 al 1004).
- XI.** Que el 5 de junio de 2015, la IT, mediante el memorando 796-IT-2015 rindió el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP, sobre el recurso de apelación y la gestión de nulidad concomitante, presentado por las Asociaciones contra la resolución 041-RIT-2015. (Folio 1029).
- XII.** Que el 8 de junio de 2015, la Secretaría de Junta Directiva, mediante el memorando 397-SJD-2015, trasladó a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria para su análisis, el recurso de apelación interpuesto por las Asociaciones contra la resolución 041-RIT-2015. (Folio 1005).
- XIII.** Que el 18 de agosto de 2015, mediante el oficio 803-DGAJR-2015, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, emitió el criterio con relación al recurso de apelación y la gestión de nulidad concomitante interpuestos de manera conjunta por las Asociaciones de Desarrollo Integral de: San Francisco, de Barrio Los Ángeles, de Calle Los Naranjos y de Salitrillos, todas de Concepción de La Unión de Cartago, contra la resolución 041-RIT-2015.
- XIV.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 803-DGAJR-2015 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

"[...]"

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

1) NATURALEZA DEL RECURSO Y DE LA GESTIÓN DE NULIDAD

El recurso interpuesto contra la resolución 041-RIT-2015, es el ordinario de apelación, al cual le resulta aplicable lo dispuesto en los artículos 342 al 352 de la LGAP.

Además, las recurrentes interpusieron gestión de nulidad concomitante, a la cual le resulta aplicable lo establecido en los artículos 158 al 179 de la LGAP.

2) TEMPORALIDAD DEL RECURSO Y DE LA GESTIÓN DE NULIDAD

Se desprende de los autos, que las Asociaciones recurrentes figuran como parte dentro del presente procedimiento. Sin embargo, no constan las notificaciones correspondientes de la resolución 041-RIT-2015. Por lo anterior y en virtud de lo establecido en el artículo 247 inciso 1 de la LGAP, se debe tener por presentado en tiempo, el recurso interpuesto de manera conjunta por dichas Asociaciones.

En lo que se refiere a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que ésta fue presentada de manera conjunta con el recurso en análisis, el 3 de junio de 2014 y considerando lo que dispone el artículo 175 de la LGAP en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, como en este caso no se puede establecer el plazo de su comunicación ya que ésta no se realizó, debe concluirse que la gestión de nulidad se presentó en tiempo.

3) LEGITIMACIÓN

Las Asociaciones recurrentes se encuentran legitimadas para actuar dentro del procedimiento, ya que son partes en el procedimiento en el cual recayó la resolución recurrida, al tenor de lo establecido en los artículos 30 y 36 de la Ley 7593, en concordancia con los artículos del 275 al 280 de la LGAP.

4) REPRESENTACIÓN

Los señores Manuel Zúñiga Sánchez, cédula de identidad N° 3-179-369 en representación de la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco, Concepción de la Unión de Cartago (Folios 997 a 998), Andrés Hernández Quirós, cédula de identidad N° 3-307-853, en representación de la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de la Unión (Folios 999 y 1000), Marcos Coto Calvo, cédula de identidad N° 3-237-569 en representación de Asociación de Desarrollo Integral de Calle Los Naranjos de Concepción de la Unión (Folios 1001 a 1002) y María de los Ángeles Brenes Oviedo, cédula de identidad N° 3-272-840, en representación de Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de la Unión (Folios 1003 y 1004), actúan en su condición de apoderados generales con facultades suficientes de representación judicial y extrajudicial de las respectivas Asociaciones recurrentes, por lo cual están facultados para actuar en representación de las recurrentes, según consta en las certificaciones de personerías jurídicas emitidas por la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad.

[...]

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

En cuanto a los argumentos de inconformidad de las recurrentes, este órgano asesor procede a realizar las siguientes valoraciones:

1. Sobre el incremento en las tarifas, al utilizar un promedio de número de carreras menor, una distancia promedio ponderada mayor, un precio de diésel mayor y una cantidad de pasajeros movilizados por mes desfasado de la realidad.

A continuación, se hace el análisis particular de cada una de las variables alegadas por las recurrentes:

Carreras

Argumentan las recurrentes, que el número de carreras mensuales promedio se redujo en la resolución 041-RIT-2015 –recurrida- respecto al dato utilizado en la resolución 074-RIT-2014, lo que afecta la fijación tarifaria.

Sobre las carreras, en la resolución 074-RIT-2014 -mediante la cual se rechazó la solicitud de revisión tarifaria para la ruta 58 operada por Cenbus- se indicó:

“[...]

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

Nuestro cálculo basado en los horarios establecidos según el acuerdo en artículo 7.3 de la Sesión Ordinaria 16-2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, de 5 de marzo de 2014 (folios 52-72), arroja un promedio mensual de 3.265,44 carreras.

Por su parte, la empresa utiliza para la corrida del modelo 3.517,08 carreras / mes, basado en sus estadísticas. Según nuestro registro estadístico de enero 2013 a diciembre 2013, el promedio mensual de carreras realizadas fue de 3.517,00.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, aplicado por ramal, en el presente estudio se usará el dato de 3.217,20 carreras promedio mensuales.” (Folios 625 y 626)

Al respecto, la resolución recurrida -041-RIT-2015- señaló:

“[...]

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

Nuestro cálculo basado en los horarios establecidos según el acuerdo en artículo 7.3 de la Sesión Ordinaria 16-2014 del 5 de marzo de 2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 52 al 72), arroja un promedio mensual de 3.548,07 carreras.

Por su parte, la empresa utiliza para la corrida del modelo 3.517,08 carreras promedio mes, basado en sus estadísticas. Según nuestro registro estadístico de enero 2013 a diciembre 2013, el promedio mensual de carreras realizadas fue de 3.517,00.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 3.054,15 carreras promedio mensuales.” (Folios 980 y 981).

De lo anterior, se desprende que el dato de carreras promedio por mes se redujo en la resolución recurrida, respecto al valor utilizado en la resolución 074-RIT-2014. Sin embargo, para explicar ese cambio, es necesario incorporar en el análisis, la resolución mediante la cual la IT resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por Cenbus contra la resolución 074-RIT-2014, a saber la resolución 004-RIT-2015, en la que al respecto se indicó:

“[...]

Siendo que la cantidad de carreras se determina a partir del acuerdo de horarios, no debe perder de vista el recurrente que los horarios a los que hace referencia difiere del acuerdo de horarios consignado en la adenda al contrato de concesión previamente refrendada por esta Autoridad Reguladora (resolución RRG-10162-2009, visible a folios 19 al 35). Esto significa que la empresa presenta su solicitud de revisión tarifaria basada en un acuerdo de horarios que no había sido incorporado como adenda al contrato de concesión, ni remitido en su oportunidad por el CTP para su refrendo correspondiente lo cual lo hace carecer de eficacia; es importante señalar que el acuerdo señalado contemplaba una modificación al contrato de concesión previamente refrendado, por lo que para tomar en consideración el citado acuerdo se debía refrendar la adenda al contrato de concesión que incorporará el nuevo sistema operativo; hasta tanto no se cumpla con este requisito, no habrá posibilidad de considerar ese cambio como parte de ningún proceso de fijación tarifaria para esa ruta.

[...]

Con base a lo anteriormente indicado, y para todos los efectos el acuerdo de horarios autorizado por el CTP y consignado en la adenda al contrato de concesión es el acuerdo de horarios válido; esto es el acuerdo 3.7 de la Sesión Ordinaria 07-2009 del 3 de febrero de 2009 de la Junta Directiva del CTP. Así las cosas, no es procedente reconocer el acuerdo 7.3 de la Sesión Ordinaria 16-2014 de la Junta Directiva del CTP (folios 52 al 72) por cuando (sic) dicho acuerdo no fue incorporado como adenda al contrato de concesión previamente refrendado por esta Autoridad Reguladora.

Sin embargo, lo procedente es ajustar en el modelo tarifario el cálculo de las carreras autorizadas basado en el acuerdo de horarios por artículo 3.7 de la Sesión Ordinaria 07-2009 del 3 de febrero de 2009 de la Junta Directiva del CTP, el cual arroja un dato de 3.548,07 carreras al mes. Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

Utilizando este criterio la cantidad de carreras que deben utilizarse en el modelo tarifario es de 3.054,15 carreras al mes.” (Folios 827 al 828).

Se concluye de lo anterior, que el dato de carreras promedio por mes utilizado en la resolución recurrida, es igual al determinado en la resolución 004-RIT-2015 (que resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por Cenbus), en la cual se modificó ese valor respecto al incorporado en la resolución 074-RIT-2014 para ajustarse a derecho, dado que el acuerdo 7.3 de la Sesión Ordinaria 16-2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, carecía en ese momento de eficacia jurídica al no haberse incorporado como adenda al contrato de concesión previamente refrendado por la Aresep.

Además, tomen nota las recurrentes, que la Junta Directiva de la Aresep, en la resolución RJD-036-2015, resolvió el recurso de apelación interpuesto por Cenbus, contra la resolución 074-RIT-2014, en donde analizó el dato de carreras y señaló:

“[...]

Es preciso concluir, que la modificación realizada por la Junta Directiva del CTP a los horarios de la ruta N° 58, mediante el citado artículo 7.3 de la sesión ordinaria 16-2014 del 5 de marzo de 2014, debe ser refrendada por parte del Ente Regulador para adquirir eficacia jurídica.

Señalado lo anterior, por principio de legalidad y respeto a las competencias otorgadas por Ley, no puede esta Autoridad Reguladora aplicar la modificación

realizada por el CTP -como lo pretende CENBUS- en la corrida del modelo en cuanto al dato de horarios que se encuentra en el artículo 7.3 del acuerdo tomado en la sesión ordinaria 16-2014 del 5 de marzo del mismo año, el cual no ha sido refrendado por la Aresep. Lo anterior en concordancia de lo establecido en el artículo 145.4 de la LGAP.

En razón de lo indicado, en cuanto a este punto particular -carreras y horarios-, no observa este órgano asesor los vicios en el motivo y el contenido del acto que se alegan, por lo que no lleva razón la recurrente en cuanto a este punto.

[...]

8. De conformidad con el artículo 7.3 de acuerdo tomado en la sesión ordinaria 16-2014 del 5 de marzo de 2014, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público modificó los horarios de la ruta 58; el cual no ha sido remitido a Aresep por parte del Consejo de Transporte Público para el respectivo refrendo, por lo que corresponde aplicar lo dispuesto en el artículo 3.7 de la sesión ordinaria 07-2009 del 3 de febrero de 2009.” (Folios 893 y 895).

En virtud de lo anterior, no llevan razón las recurrentes en su argumento, sobre el dato de carreras promedio por mes utilizado en la resolución recurrida.

Distancia

Argumentan las recurrentes, que en la resolución 041-RIT-2015 -recurrida- se utilizó una distancia promedio ponderada mayor que la utilizada en la resolución 074-RIT-2014, lo que afecta la fijación tarifaria.

Sobre la distancia, en la resolución 074-RIT-2014 -mediante la cual se rechazó la solicitud de revisión tarifaria para la ruta 58 operada por Cenbus- se indicó:

“Las distancias se calculan con base en datos obtenidos por los técnicos de la Intendencia de Transporte, según oficio 194-DITRA-2011/4598, que consta en el expediente de Requisitos de Admisibilidad (RA-038). Se considera una distancia promedio ponderada entre San Francisco y Concepción, sin incluir distancias al predio, puesto que el modelo considera un factor para cubrir estos recorridos. De esta forma, la distancia ponderada considerada es de 21,67 km por carrera, mientras que la empresa usa 24,41 km por carrera.” (Folio 626).

Al respecto, en la resolución recurrida -041-RIT-2015- se señaló:

“Las distancias se calculan con base en datos obtenidos por los técnicos de la Intendencia de Transporte, según oficio 194-DITRA-2011/4598, que consta en el expediente de Requisitos de Admisibilidad (RA-038). Se considera una distancia

promedio ponderada de 24,16 km por carrera, mientras que la empresa usa 24,41 km por carrera.” (Folio 980).

De lo anterior, se desprende que el dato de distancia promedio ponderada se incrementó en la resolución recurrida respecto al valor utilizado en la resolución 074-RIT-2014. Sin embargo, al igual que en el análisis de las carreras, es necesario considerar lo dispuesto en la resolución 004-RIT-2015 –mediante la cual se resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por Cenbus contra la resolución 074-RIT-2014-, la cual señaló:

“[...]

La ruta en su solicitud tarifaria, consiga (sic) estas mismas distancias para justificar su pretensión, sin embargo en el informe 564-IT-2014 del 1 de julio de 2014 y que sirve de base para la resolución 074-RIT-2014 se estableció lo siguiente:

“Se considera una distancia promedio ponderada entre San Francisco y Concepción, sin incluir distancias al predio, puesto que el modelo considera un factor para cubrir estos recorridos. De esta forma, la distancia ponderada considerada es de 21,67 Km por carrera, mientras que la empresa usa 24,41 Km por carrera.”

A tenor de lo antes descrito, hay que indicar que hubo una incorrecta interpretación técnica entre el concepto de distancia autorizada a la ruta y el porcentaje que reconoce el modelo tarifario por kilometraje improductivo, el cual corresponde a un 10% sobre la distancia autorizada a la ruta; esto en virtud de que el punto final del recorrido de la ruta corresponde al predio de la empresa concesionaria. En el presente caso, la Autoridad Reguladora no puede hacer distinciones en la aplicación del modelo tarifario entre una empresa u otra, en razón de la ubicación del predio de la empresa concesionaria, sino que debe aplicar la metodología en función de la ruta y no de características particulares de la empresa.

Así las cosas, lleva razón la empresa recurrente en relación con las distancias de la ruta, las cuales deben corresponder a las mediciones efectuadas por los funcionarios (sic) de la Autoridad Reguladora y que consta en el RA-038.” (Folios 828 y 829).

Se concluye de lo anterior, que la distancia utilizada en la resolución recurrida, es igual a la determinada en la resolución 004-RIT-2015, en la cual la IT modificó ese valor respecto al incorporado en la resolución 074-RIT-2014 dado que “[...] hubo una incorrecta interpretación técnica entre el concepto de distancia autorizada a la ruta y el porcentaje que reconoce el modelo tarifario por kilometraje improductivo, el cual corresponde a un 10% sobre la distancia autorizada a la ruta[...].” (Folio 829).

En razón de lo anterior, no llevan razón las recurrentes en cuanto al argumento sobre la distancia utilizada.

Precio del diésel

Señalan las recurrentes, que el precio del diésel utilizado en la resolución 041-RIT-2015 - recurrida- es mayor que el incorporado en la resolución 074-RIT-2014, a pesar de que en ambas se indica que “se ajustó al valor vigente al día de la audiencia”.

Sobre el precio del diésel, en la resolución 041-RIT-2015 -recurrida- se indicó:

“El precio del combustible diésel se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ¢ 689 por litro. La empresa utilizó en su petición tarifaria el precio de ¢ 650 por litro.” (Folio 983).

Al respecto, en la resolución 074-RIT-2014 -mediante la cual se rechazó la solicitud de revisión tarifaria para la ruta 58 operada por Cenbus- se indicó:

“El precio del combustible diésel se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ¢ 674 por litro (según resolución publicada en La Gaceta N° 96 del 21 de mayo 2014). La empresa utilizó en su petición tarifaria el precio de ¢ 650 por litro.” (Folio 626).

Dada la diferencia en el precio del combustible entre ambas resoluciones, se procedió a revisar las hojas de cálculo de los informes técnicos 523-IT-2015 y 564-IT-2014, los cuales sirvieron de base para emitir las resoluciones 041-RIT-2015 y 074-RIT-2014, respectivamente. De la revisión realizada, se encontró que en ambos casos, el precio por litro de diésel utilizado fue de ¢689 (ver celda D163 de la hoja de cálculo denominada “DATOS DE ENTRADA” de los libros de Excel “MODELO_ET-34-2014_CENBUS_R58_Recurso-Junta” y “MODELO ET-34-2014 CENBUS R 58” (folios 973 y 615, respectivamente).

De lo anterior, se puede concluir que la resolución 074-RIT-2014 contiene un error material en su texto, al indicar que: “El precio del combustible diésel se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ¢ 674 por litro (según resolución publicada en La Gaceta N° 96 del 21 de mayo 2014)”. Sin embargo, este error en el texto, no afectó el resultado tarifario.

En virtud de lo anterior, no llevan razón las recurrentes, en su argumento sobre el precio del diésel.

Cantidad de pasajeros

Indican las recurrentes, que debido a que Cenbus, reportó un dato inferior al aportado en el estudio tarifario anterior (realizado en el 2011), la IT se vio obligada a utilizar el dato de ese estudio, el cual está desfasado de la realidad del 2014.

Sobre el volumen de pasajeros movilizados, la resolución recurrida -041-RIT-2015-, señaló:

“[...]

De acuerdo con la metodología actual, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos históricos que provienen de las siguientes fuentes:

- El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.
- El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución 8148-RRG-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.
- El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).

De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.

En el cuadro siguiente se muestran los datos de las tres variables que se utilizan regularmente para hacer el análisis tarifario (último estudio tarifario, estadísticas de los últimos 12 meses y demanda aportada por la empresa para el estudio).

Cantidad de pasajeros por mes según ramal

Ramal	Descripción	Último estudio (junio 2011)	Estadísticas 12 meses	Empresa
1	San José-San Francisco	117.986	127.120	127.120
2	San José-Concepción	186.843	149.162	149.162
Total		304.829	276.282	276.282

En consecuencia, los datos de demanda utilizados en el presente estudio se consignan en el siguiente cuadro:

Ramal	Descripción	Presente estudio
1	San José-San Francisco	117.986
2	San José-Concepción	186.843
Total		304.829

Es necesario señalar, que en el último estudio tarifario individual presentado por la empresa CENBUS S.A., el cual se tramitó en el expediente ET-066-2011, a folio 3 del mismo se indica sobre el tema de los pasajeros movilizados lo siguiente:

“Para efectos de la presente solicitud de revisión a la base tarifaria se utilizaron los pasajeros promedio mensual movilizados en el periodo de 12 meses transcurrido entre marzo del 2010 y febrero de 2011, aportados a la Autoridad Reguladora y que consta en el expediente respectivo. El resultado promedio mensual utilizado es de 303.327 pasajeros y el número promedio mensual de adultos mayores movilizados en el periodo es de 8.683 pasajeros.

<i>RUTA</i>	<i>DESCRIPCIÓN</i>
<i>PASAJEROS</i>	
<i>58</i>	<i>San José – San Francisco</i>
	<i>San José - Concepción de la Unión</i>
	<i>123.992</i>
	<i>179.435</i>
<i>DEMANDA TOTAL</i>	<i>303.427</i>

Para efecto de introducir los cálculos en la estructura tarifaria, los pasajeros de las rutas de paso denominadas Cruce a Concepción y a la población de Guayabos, cuyas tarifas son de 220.00 colones por pasajero, se han convertido a pasajeros equivalentes de 255.00 que es la tarifa máxima. El número total de pasajeros promedio mensual movilizados es de 303.427.”

Como puede observarse la demanda utilizada por la empresa en la solicitud tarifaria del expediente ET-066-2011, está calculada a pasajeros equivalentes a tarifa máxima, lo cual es verificable también, con los datos estadísticos aportados por CENBUS S.A a la Autoridad Reguladora para los meses de marzo 2010 a febrero 2011, visibles a folios del 67 al 78 del ET-066-2011, donde de nuevo la empresa hace la advertencia que la demanda reportada ha sido convertida a pasajeros equivalentes a tarifa máxima. Finalmente es importante señalar que la demanda considerada en el expediente ET-066-2011 correspondió a 304.829, dato similar al presentado por la empresa en esa oportunidad y calculado utilizando el mismo procedimiento, esto se demuestra con la información incluida en la siguiente tabla:

[...]

Bajo esta tesitura, los datos de demanda utilizados en la última fijación individual de junio de 2011 tienen la misma base de comparación con los datos estadísticos aportados por CENBUS S.A, en el año 2014, por lo tanto y dado que se presenta una disminución en la cantidad de pasajeros entre la última fijación individual y la presente solicitud, se utilizará el dato mayor en virtud de que ha sido criterio reiterado de esta Autoridad Reguladora que no se acepta una disminución en el volumen de pasajeros a menos que el dato se encuentre respaldado por un estudio técnico, aprobado por acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) documento el cual no obra en autos.” (Folios 979 y 980).

Considerando lo anterior, se concluye que la IT, ante la ausencia de un estudio de demanda aprobado por el CTP, siguió el procedimiento uniforme que se ha aplicado para las fijaciones tarifarias del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, al utilizar el valor más alto entre los valores reportados por el operador, tanto en las estadísticas operativas como en la solicitud tarifaria y la fijación ordinaria anterior.

En virtud de lo anterior, no llevan razón las recurrentes, en cuanto a este punto.

2. Sobre el cambio en el valor del autobús y el derecho de participación ciudadana.

Las recurrentes argumentaron que se cambió el valor del autobús a reconocer en el modelo tarifario para la ruta 58, al catalogarlo como tipo montano (¢89.052.720) sin que la información utilizada para ello constara en el expediente ET-034-2014, cuando se realizó la audiencia pública el 11 de junio de 2014, invalidando su derecho de participación ciudadana.

Para dar inicio con el análisis de este argumento, es menester señalar, que el acto administrativo impugnado corresponde a una fijación tarifaria ordinaria, la cual por ley, debe de contemplar una audiencia pública, como requisito de eficacia del acto. Al respecto la Ley 7593, dispone:

“Artículo 30. – Solicitud de fijación o cambios de tarifas y precios

Los prestadores de servicios públicos, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, podrán presentar solicitudes de fijación o cambios de tarifas. La Autoridad Reguladora estará obligada a: "recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan los requisitos formales que el Reglamento establezca. Esta Autoridad podrá modificar, aprobar o rechazar esas peticiones. **De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones de tarifas serán de carácter ordinario** o extraordinario. (Así reformado el párrafo anterior por el artículo 41 aparte f) de la Ley N° 8660 del 8 de agosto de 2008).

Serán de carácter ordinario aquellas que contemplen factores de costo e inversión, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del artículo 3, de esta ley. Los prestadores deberán presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario. La Autoridad Reguladora podrá realizar de oficio, modificaciones ordinarias y **deberá otorgarles la respectiva audiencia** según lo manda la ley. [...] El subrayado y resaltado no pertenece al original.

[...]

Artículo 36.- Asuntos que se someterán a audiencia pública

Para los asuntos indicados en este artículo, la Autoridad Reguladora convocará a audiencia, en la que podrán participar las personas que tengan interés legítimo para manifestarse. Con ese fin, la Autoridad Reguladora ordenará publicar en el diario

oficial La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, los asuntos que se enumeran a continuación:

a) Las solicitudes para la fijación ordinaria de tarifas y precios de los servicios públicos.

[...]"

Ahora bien, sobre el tema referente a la audiencia pública, es importante indicar que la Sala Constitucional, en reiterada jurisprudencia ha establecido:

«[...]

I. En la Ley de la ARESEP y su reglamento, el legislador dispuso un procedimiento administrativo especial, que **es la audiencia pública cuya característica principal es la de dar transparencia en las decisiones del Ente Regulador** y la posibilidad de dar **participación a los consumidores y usuarios** dentro del trámite.

Asimismo, al dar la oportunidad de que participen en ella vecinos, organizaciones sociales, el sector estatal y el privado, instituciones de defensa al ciudadano y otras instituciones gubernamentales se logra obtener un mayor provecho, lo cual facilita un mejor intercambio de información de los participantes, constituyéndose la **audiencia en un instrumento trascendental en la toma de decisiones y un instrumento de transparencia en un sistema democrático** como el nuestro.

En virtud de lo anterior, la fijación o modificación tarifaria debe ser sometida a una audiencia pública en la cual pueden participar aquellos ciudadanos que presenten una oposición fundamentada en criterios técnicos, dándole derecho al interesado de ejercer el uso de la palabra en la celebración del acto respectivo con el objeto de que defienda su interés en el asunto. De esta forma, la audiencia pública que debe realizar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en aquellos casos en los que tramita un estudio de fijación tarifaria de servicios públicos, tiene por objeto **permitir el ejercicio del derecho a la participación** de la comunidad en un asunto que le afecta, directamente, **con anterioridad a la toma de la decisión administrativa** y, en esa forma, se constituye en una **manifestación del principio democrático**. Con esa audiencia se pretende que las personas interesadas manifiesten lo que a bien tengan, respecto de la solicitud de fijación de tarifas que esté en estudio ante la Autoridad Reguladora, por lo que no se le aplica la rigurosidad que se exige para los procedimientos que pretendan la supresión de un derecho subjetivo (sentencia 2002-08848 de las dieciséis horas cincuenta y siete minutos del diez de septiembre de dos mil dos); sin embargo, **no se trata de un simple requisito formal**, de manera que se pueda fijar de tal forma que haga nugatorio el ejercicio del derecho que pretende tutelar, al otorgarse en condiciones que impidan u obstaculicen el cumplimiento de

los objetivos que está llamada a obtener, en protección del derecho a la información y participación ciudadana [...]

En conclusión, es claro que en aras de garantizar el derecho de participación ciudadana previsto en el artículo 9 de la Constitución Política, la audiencia pública que debe realizar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en aquellos casos en los que tramita un estudio de fijación tarifaria de servicios públicos, debe permitir el ejercicio del derecho a la participación de la comunidad en un asunto de su interés y debe darse dentro de un plazo razonable que permita a la comunidad manifestarse [...].» (Resolución 016649-2009, en este mismo sentido puede observarse el voto 003762-2011). El subrayado y resaltado no pertenece al original.

2. « [...] La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos debe hacer eficaz, en todos los casos, la intervención y participación de los usuarios en los procesos de fijación de tarifas, como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 9º constitucional, siendo que la audiencia no puede otorgarse en condiciones tales que se convierta en una simple formalidad que no alcanza a proteger el derecho o interés de los participantes. Partiendo de lo anterior, se desprende que es relevante para esta Jurisdicción la existencia de una probabilidad material, real y efectiva para las personas interesadas, de poder intervenir en audiencias públicas [...].» (Resolución 17093-2008). El subrayado y resaltado no pertenece al original.

En el caso que nos ocupa, la audiencia pública se celebró el 11 de junio de 2014, permitiendo que los interesados ejercieran así su derecho de participación ciudadana, tal como lo hicieron las ahora recurrentes al presentar sus oposiciones en ese proceso. Lo anterior consta en el Acta N° 67-2014 (folios 522 a 554).

Al respecto, deben considerar las recurrentes, que el cambio en el valor del autobús, se fundamentó en la resolución recurrida, de la siguiente manera:

“ [...]

Mediante el artículo 7.1.10 de la Sesión Ordinaria 36-2013 del 5 de junio de 2013, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acuerda clasificar la ruta 58 descrita como: San José-Concepción de La Unión y viceversa como ruta urbana no plana, esto de conformidad con el Sistema Unificado de Clasificación de Rutas (SUCR), aprobado mediante artículo N° 2 de la Sesión Ordinaria 02-2001 del 18 de enero del 2001 de la misma Junta Directiva del CTP.

Asimismo, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el acuerdo 6.10 de la sesión ordinaria N° 19-2014, celebrado el 13 de marzo del 2014, autoriza la flota para la prestación del servicio en la ruta 58, señalando, de manera genérica, que la misma puede operar con unidades tipo TUM o TUP (folios 220 a 224), sin

especificar a cuáles placas corresponde una u otra clasificación, dentro de la flota autorizada.

No es sino, con posterioridad al dictado de la resolución N° 074-RIT-2014, y ya en la fase recursiva (revocatoria con apelación en subsidio), la empresa Cenbus S.A., presenta como prueba para mejor resolver, el acuerdo de la Junta Directiva del CTP N° 7.3, de la sesión ordinaria 55-2014 del 1 de octubre de 2014, en la cual se especifica que el tipo de autobuses autorizados para la ruta 58, son tipo montano.

Es menester, indicar que la resolución RJD-036-2015 dictada por la Junta Directiva de la Aresep, indica que este acuerdo señalado, resulta extemporáneo toda vez que se presentó por parte de la recurrente fuera del plazo de ley, puesto que el plazo para aportarlos fenecía el 18 de julio de 2014 y lo presentan hasta el 7 de octubre de 2014, por lo que resulta inadmisibile para el análisis del recurso.

La citada resolución (RJD-036-2015) en el por Tanto de la misma, ordena retrotraer el procedimiento a la etapa procesal oportuna, que se fija al momento del análisis tarifario, y que se debe considerar por parte de la Intendencia de Transporte, necesariamente lo indicado en la misma, y ordena el traslado del expediente para estos efectos a ésta Intendencia.

Acatando lo resuelto por la Junta Directiva, lo pertinente es prevenir al empresario que aporte la documentación que respalde la clasificación de la flota que autorizó el CTP individualizando por número de placa. No obstante se verifica que a los folios 906 a 947, la recurrente aporta entre otros documentos, el acuerdo 7.3 citado anteriormente, y por ende, no resulta necesario, a criterio de la Intendencia, prevenir que aclare lo referente al tipo de autobuses autorizados para la ruta 58, toda vez que ya se encuentra agregado a los autos y en aras de economía procesal, es inadecuado prevenir que aporte dicha información, de los cuales ya contamos con los mismos.

Ahora bien, aportada dicha documentación, la misma se le da el valor de prueba para mejor resolver y se adopta el tipo de autobús para la ruta 58 como montano. Adicionalmente, la composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida.

En conclusión el valor de la flota para el presente estudio es de \$159.000 (resolución 008-RIT-2014) que al tipo de cambio de ¢560,08 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ¢89.052.720” (Folios 1012 y 1013).

Aunado a lo anterior, es necesario indicarle a las recurrentes, que de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 supra transcrito, lo que debe someterse a audiencia pública es la solicitud de fijación tarifaria, en este caso, la realizada por Cenbus, en la cual se incluyó el valor del autobús montano o urbano no plano (ver folios 12,114 y 524). Siendo así, los interesados tuvieron su oportunidad en la audiencia pública de manifestar su posición al respecto.

De tal manera que el cambio en la determinación del tipo de autobús a reconocer en el modelo tarifario, realizado por la IT en la resolución recurrida, respecto al criterio utilizado en la resolución 074-RIT-2014, no contravino o violentó el derecho de participación ciudadana, toda vez que la solicitud tarifaria sometida a audiencia pública incluía el valor del autobús tipo montano, es decir, el mismo tipo considerado en la resolución 041-RIT-2015 -recurrida-.

Así las cosas, en el ejercicio del derecho de participación ciudadana, los interesados en el procedimiento tarifario tramitado en el expediente ET-034-2014, -incluidas las recurrentes- tuvieron la oportunidad de manifestar sus argumentos o motivos referentes a la propuesta de fijación tarifaria ordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, correspondiente a la ruta 58.

De tal manera, este órgano asesor no considera que se hayan violentado el derecho de participación ciudadana en el presente caso. En razón de lo anterior, no llevan razón las recurrentes, en cuanto a este argumento.

En cuanto a la nulidad alegada por las recurrentes.

En cuanto a la gestión de nulidad interpuesta, indicaron las recurrentes que la resolución recurrida se debe dejar sin efecto: « [...] por no encontrarse dictada a la técnica y al derecho, además de que el motivo bajo el cual se fundamenta el incremento tarifario está viciado de nulidad al no estar dichos parámetros ajustados a la realidad, según consta en el expediente de marras, [...] Además, se anule el incremento otorgado mediante la vía recursiva, con base en la resolución 041-RIT-2015, ya que esta es nula pues impide DE TODA FORMA LA PARTICIPACION CIUDADANA Y VIOLENTA EL PRINCIPIO DE PARTICIPACION amparada de forma CONSTITUCIONAL. [...] ».

Es pertinente recordar, que las razones para anular los actos administrativos, residen en los artículos 158 al 179 y 223 de la LGAP y que son: la falta o defecto de algún requisito o que el acto impugnado sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, entendiéndose como sustancial, la formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final en aspectos importantes o bien, cuya omisión causare indefensión.

Con respecto a la validez de la resolución impugnada -041-RIT-2015-, se le debe indicar a las recurrentes, que de conformidad con el artículo 158 de la LGAP, la resolución cumple con todos los elementos para su validez. Lo anterior se verifica con el cumplimiento y presencia de los elementos que la constituyen, tanto formales como sustanciales. Estos elementos a los que hace referencia, tanto la doctrina nacional como la misma LGAP, los distingue entre formales y sustanciales. Entre los elementos formales, se encuentran el sujeto, el procedimiento y la forma; y entre los sustanciales o materiales resaltan el motivo, contenido y fin.

De tal manera, que el contenido del acto constituye el efecto jurídico, el cambio que introduce en el mundo jurídico, es por así decirlo; la parte dispositiva del acto.

El motivo como elemento sustancial del acto administrativo, es el presupuesto jurídico, el hecho condicionante que da génesis al acto administrativo.

Así las cosas y con fundamento en lo anterior, al no encontrarse los vicios señalados por las recurrentes en los elementos del acto administrativo, que implique su nulidad y en lo que se refiere a los aspectos meramente procedimentales, no se observan vicios o defectos (errores u omisiones) que puedan generar la nulidad de lo actuado y resuelto en este caso, de conformidad con el artículo 223 de la LGAP, el cual indica: «1. Sólo causará nulidad de lo actuado la omisión de formalidades sustanciales del procedimiento. 2. Se entenderá como sustancial la formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final en aspectos importantes, o cuya omisión causare indefensión».

Adicionalmente, se le indica que la resolución que impugna no es un acto nulo, porque contiene todos los elementos (sujeto, forma, procedimiento, motivo, contenido y fin), exigidos por la LGAP, ya que:

- 1. Fue dictado por el órgano competente, es decir, por el Intendente de Transporte (artículos 129 y 180 de la LGAP, sujeto).*
- 2. Fue emitido por escrito como corresponde (artículos 134 y 136 de la LGAP, forma).*
- 3. De previo a su dictado, se realizaron los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley (artículo 129 de la LGAP, procedimiento).*
- 4. Contiene un motivo legítimo y existente (artículo 133 de la LGAP, motivo).*
- 5. Estableció en su parte considerativa las razones que sustentaron la decisión del órgano competente (artículos 131, fin y 132 de la LGAP, contenido).*

Así las cosas, no deviene en nula la resolución 041-RIT-2015, pues los elementos constitutivos del acto están presentes y en lo que se refiere a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan omisiones que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso y en consecuencia, no hay base jurídica para concluir que sea nula.

Finalmente, en cuanto a la pretensión de las recurrentes, de que se tomen en cuenta las oposiciones presentadas en audiencia pública del 11 de junio de 2014, relacionadas con el incumplimiento de ruta, de horarios, cantidad de carreras, establecidos en la concesión, la IT, en la resolución recurrida indicó que, “ordenará el traslado de los señalamientos a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) de la ARESEP, para su debida atención”. Sin embargo, no consta en autos dicho traslado, por lo que se recomienda que la Junta Directiva remita tales señalamientos a la DGAU para su trámite respectivo.

V. CONCLUSIONES

1. *Desde el punto de vista formal, el recurso de apelación y la gestión de nulidad interpuestas por las Asociaciones contra la resolución 041-RIT-2015, resultan admisibles puesto que fueron presentadas en tiempo y forma.*
2. *El dato de carreras promedio por mes utilizado en la resolución recurrida, es igual al determinado en la resolución 004-RIT-2015 (que resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por Cenbus), en la cual se modificó ese valor respecto al incorporado en la resolución 074-RIT-2014 para ajustarse a derecho.*
3. *La distancia utilizada en la resolución recurrida, es igual a la determinada en la resolución 004-RIT-2015, en la cual la IT modificó ese valor respecto al incorporado en la resolución 074-RIT-2014 dado que hubo una incorrecta interpretación técnica.*
4. *La resolución 074-RIT-2014 contiene un error material al indicar que “El precio del combustible diésel se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ¢ 674 por litro (según resolución publicada en La Gaceta N°96 del 21 de mayo 2014)”. El precio por litro de diésel utilizado en las resoluciones 041-RIT-2015 y 074-RIT-2014 fue de ¢689.*
5. *La IT, ante la ausencia de un estudio de demanda aprobado por el CTP, siguió el procedimiento uniforme que se ha aplicado para las fijaciones tarifarias del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, al utilizar el valor más alto entre los valores reportados por el operador tanto en las estadísticas operativas como en la solicitud tarifaria y la fijación ordinaria anterior.*
6. *El cambio en la determinación del tipo de autobús a reconocer en el modelo tarifario, realizado por la IT en la resolución recurrida, respecto al criterio utilizado en la resolución 074-RIT-2014, no contravino o violentó el derecho de participación ciudadana, toda vez que la solicitud tarifaria sometida a audiencia pública incluía el valor del autobús tipo montano, es decir, el mismo tipo considerado en la resolución 041-RIT-2015 -recurrida-.*
7. *En el ejercicio del derecho de participación ciudadana, los interesados en el procedimiento tarifario tramitado en el expediente ET-034-2014, tuvieron la oportunidad de manifestar sus argumentos o motivos referentes a la propuesta de fijación tarifaria ordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, correspondiente a la ruta 58, según consta en el Acta N° 67-2014.*
8. *No deviene en nula la resolución 041-RIT-2015, pues los elementos constitutivos del acto están presentes y en lo que se refiere a los aspectos meramente procedimentales, tampoco se observan omisiones que puedan generar nulidad de lo actuado y resuelto en este caso y en consecuencia, no hay base jurídica para concluir que sea nula.*
9. *La pretensión de las recurrentes, de que se tomen en cuenta las oposiciones presentadas en audiencia pública será remitida a la DGAU, para su trámite respectivo.*

[...] ”

- II. Que con fundamento en los resultandos y considerandos precedentes y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: **1.-** Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de nulidad concomitante interpuestos por la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Calle Los Naranjos de Concepción de La Unión de Cartago y la Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión de Cartago, contra la resolución 041-RIT-2015. **2.-** Trasladar a la Dirección General de Atención al Usuario, los señalamientos realizados en la Audiencia Pública por: la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco, Concepción de la Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de La Unión, la Asociación de Desarrollo Integral de Calle Los Naranjos de Concepción de La Unión y la Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión, en cuanto al incumplimiento de ruta, cantidad de carreras, y horarios establecidos en la concesión de la ruta 58, para su atención. **3.-** Agotar la vía administrativa, **4.-** Notificar a las partes, la presente resolución, **5.-** Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III. Que en la sesión 44-2015, del 10 de setiembre de 2015; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, sobre la base del oficio 803-DGAJR-2015 de cita, acordó entre otras cosas y con carácter de firme, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

**LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

RESUELVE:

- I. Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de nulidad concomitante interpuestos por la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Calle Los Naranjos de Concepción de La Unión de Cartago y la Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión de Cartago, contra la resolución 041-RIT-2015.
- II. Trasladar a la Dirección General de Atención al Usuario, los señalamientos realizados en la Audiencia Pública por la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de La Unión de Cartago, la Asociación de Desarrollo Integral de Calle Los Naranjos de Concepción de La Unión de Cartago y la Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión de Cartago, en cuanto a los incumplimientos de ruta, cantidad de carreras, y horarios establecidos en la concesión de la ruta 58, para su debida atención.

III. Agotar la vía administrativa.

IV. Notificar a las partes, la presente resolución.

V. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ACUERDO FIRME.

En cuanto a recomendación adicional contenida en el oficio 803-DGAJR-2015.

El señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación la recomendación adicional del oficio 803-DGAJR-2015 del 18 de agosto de 2015. La Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 12-44-2015

Instruir a la Intendencia de Transporte, para que tome las medidas de control interno necesarias, con el fin de que las resoluciones que emita en el ejercicio de sus competencias, sean notificadas a todas las partes del procedimiento, al tenor de lo establecido en los artículos 239, 240.2, 275 de la LGAP, 36 de la Ley 7593 y 50 del Reglamento a la Ley 7593.

ACUERDO FIRME.

A las dieciocho horas con diez minutos se retiran del salón de sesiones, los señores Gilbert Retana Chaves, Angelo Cavallini Vargas, Daniel Fernández Sánchez, José Carlos Rojas Vargas, Henry Payne Castro y Eduardo Salgado Retana.

ARTÍCULO 8. Asuntos pospuestos.

El señor **Dennis Meléndez Howell** propone posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 y 5.9. Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 13-44-2015

Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 y 5.9, los cuales en ese mismo orden, se detallan a continuación:

- Solicitud de revocación de resolución de apertura en procedimientos administrativos. Expedientes OT-007-2014 (Norman Gerardo Chavez Chacón); OT-017-2014 (Buses Bebedero S.A.); OT-353-2013 (Autotransportes Gijosa Ltda.) y OT-359-2013 (Inversiones Shinji Japonés S.A.). Oficios 2517-DGAU-2015 del 29 de julio de 2015 y 3041-DGAU-2014 del 07 de octubre de 2014.

- Propuesta de inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio contra La Puesta del Sol J&A S.A. Expediente OT-094-2015. Oficio 1287-DGAU-2015 del 4 de junio de 2015.
- Apertura de procedimiento administrativo ordinario de declaratoria de caducidad del título habilitante por utilización de unidades no autorizadas por el Consejo de Transporte Público (MOPT), en las rutas 171 y 198, contra la empresa TRAMAYCA S.A. Expediente OT-258-2014. Oficios 1837-DGAU-2015 del 3 de junio de 2015 y 1873-DGAU-2015 del 2 de junio de 2015.
- Análisis de valoración final realizada por la Dirección General de Atención al Usuario en el procedimiento administrativo seguido contra PETROGÁS S.A. Expediente OT-119-2012. Oficio 1707-DGAU-2015 del 26 de mayo de 2015.
- Análisis de valoración final realizada por la Dirección General de Atención al Usuario en el procedimiento administrativo seguido contra PETROGÁS S.A. Expediente OT-104-2011. Oficios 1882-DGAU-2015 del 3 de junio de 2015 y 1881-DGAU-2015 del 3 de junio de 2015.
- Propuesta de reestructuración de la Dirección General de Atención al Usuario.

ARTÍCULO 9. Asuntos informativos.

Seguidamente, se dan por recibidos los asuntos indicados en la agenda, como temas de carácter informativo, los cuales se detallan a continuación:

1. Respuesta por parte de la Intendencia de Agua al Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillado, en relación con la propuesta para el diseño y estimación de un subsidio focalizado al servicio de agua potable. Oficio 1016-IA-2015 del 31 de agosto de 2015.
2. Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de Ley de simplificación y mejoramiento de las jerarquías de instituciones autónomas y descentralizadas, expediente 19.152. Oficio 780-RG-2015 del 1º de setiembre de 2015.
3. Respuestas a solicitud de la Defensoría de los Habitantes en oficio 08277-2015-DRH sobre la denuncia presentada por el señor Alfredo Villalobos Salazar, Presidente de Junta Directiva de la Asociación Cámara Nacional de Autobuseros. Oficios 784-RG-2015 del 03 de setiembre de 2015 y 856-DGAJR-2015 del 02 de setiembre de 2015.
4. Atención de disposiciones contenidas en los informes DFOE-AE-IF-08-2012, DFOE-EC-IF-13-2012 y DFOE-AE-IF-04-2013 remitidos por la Contraloría General de la República. Oficio DFOE-SD-1826/11723 del 17 de agosto de 2015.
5. Aprobación de la prórroga para atender la disposición 4.7 contenida en el informe DFOE-EC-IF-13-2012, sobre el proceso de fijación de cánones y la definición de metodologías tarifarias en la actividad transporte (modalidad autobús) en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Oficio DFOE-SD-1775/11409 del 11 de agosto de 2015.

6. Solicitud del Diputado Johnny Leiva Badilla, sobre la gestión presentada por un grupo de representantes de la Cámara de Cañeros de la provincia de Guanacaste, para que se valore la propuesta tarifaria para la inclusión del costo de bagazo en una planta modelo de generación de electricidad con bagazo de caña para la venta al Instituto Costarricense de Electricidad. Oficio D-JLB-0239-08-15 del 17 de agosto de 2015.
7. Solicitudes de la Defensoría de los Habitantes al Regulador General de la Autoridad Reguladora, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al Ministerio de Hacienda y al Consejo de Transporte Público, en relación con las “Jornadas de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica”. Oficios DH-DAEC-0661-2015, DH-DAEC-0663-2015, Oficio DH-DAEC-0664-2015 y DH-DAEC-0665-2015 del 1º de setiembre de 2015.

A las dieciocho horas con doce minutos finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de la Junta Directiva

GRETTEL LÓPEZ CASTRO
Reguladora General Adjunta

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva