

SESIÓN ORDINARIA

N.º 35-2017

11 de julio de 2017

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 35-2017

Acta de la sesión ordinaria número treinta y cinco, dos mil diecisiete, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el martes once de julio de dos mil diecisiete, a partir de las nueve horas con siete minutos. Asisten los siguientes miembros: Roberto Jiménez Gómez, quien preside; Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt, Adriana Garrido Quesada y Sonia Muñoz Tuk, así como los señores (as): Xinia Herrera Durán, Reguladora General Adjunta, Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna; Robert Thomas Harvey, Asesor Legal de la Junta Directiva, y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Aprobación del Orden del Día

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura al Orden del Día de esta sesión.

La directora **Sonia Muñoz Tuk** plantea trasladar el capítulo de “Asuntos de miembros de Junta Directiva”, una vez conocido el tema de protocolo de demanda.

Se somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 01-35-2017

Aprobar el Orden del Día de esta sesión, y trasladar el capítulo de “*Asuntos de miembros de Junta Directiva*”, de manera que se conozca una vez finalizado el asunto conocido como punto 3.2 de la agenda. A la letra, el Orden del Día ajustado dice:

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Aprobación del acta de la sesión 33-2017.*
3. *Asuntos resolutivos (I parte)*
 - 3.1 *Modificación Presupuestaria 6-2017.*
 - 3.2 *Continuación del análisis de la propuesta de mejora continua de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.*
 - 3.3 *Protocolo de Demanda*
4. *Asuntos de los miembros de la Junta Directiva*
5. *Asuntos resolutivos (II parte)*
 - 5.1 *Solicitud de concesión de servicio público para generación eléctrica, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, planteada por Hidrodesarrollos del Río Platanares S.A. para el Proyecto Hidroeléctrico Bonilla 510. Expediente CE-004-2016. Oficios 610-DGAJR-2017 del 30 de junio de 2017, 0714-IE-2017 y 0713-IE-2017, ambos del 30 de mayo de 2017.*

- 5.2 *Recurso de apelación interpuesto por Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A. (ESPH), contra la resolución RIE-011-2017. Expediente ET-076-2016. Oficio 528-DGAJR-20147 del 6 de junio de 2017.*
- 5.3 *Recurso de apelación por la Compañía Hidroeléctrica Doña Julia S.R.L. (CHDJ), contra el oficio 0990-IE-2015 de la Intendencia de Energía. Expediente OT-050-2015. Oficio 529-DGAJR-2017 del 6 de junio de 2017.*
- 5.4 *Recurso de apelación interpuesto por Estación de Servicio Soto y Castro S.A., contra la resolución ROD-DGAU-339-2016. Expediente OT-53-2012. Oficio 567-DGAJR-2017 del 14 de junio de 2017.*
- 5.5 *Recurso de apelación interpuesto por Estación de Servicio del Surco ESS S.A., contra la resolución RRG-092-2016. Expediente OT-079-2014. Oficio 586-DGAJR-2017 del 21 de junio de 2017.*
- 5.6 *Recurso de apelación, interpuesto por la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (Japdeva) contra la resolución RRG-341-2016. Expediente AU-294-2012. Oficio 449-DGAJR-2017 del 12 de mayo de 2017.*
- 5.7 *Recurso de apelación y gestión de aclaración y adición interpuestos por la Corporación Agrícola Del Monte S.A., contra la resolución RRG-341-2016. Expediente AU-294-2012. Oficio 467-DGAJR-2017 del 12 de mayo de 2017.*
- 5.8 *Recurso de reposición y gestión de nulidad interpuestos por Microbuses Rápidos Heredianos S.A., Autotransportes Moravia S.A., Transportes Doscientos Cinco S.A., Consorcio de Transportes Cooperativos Metrocoop R.L., Transmasoma S.A. y Transportes Unidos La Cuatrocientos S.A., contra la resolución RJD-110-2017. Expediente OT-063-2017. Oficio 578-DGAJR-2017 del 19 de junio de 2017.*
- 5.9 *Recurso de apelación interpuesto por el Sistema de Emergencias 9-1-1, contra la resolución RCS-037-2017 del Consejo de Superintendencia de Telecomunicaciones. Expediente SUTEL-GCO-TMI-01550-2016. Oficio 532-DGAJR-2017 del 6 de junio de 2017.*
- 5.10 *Recurso de apelación interpuesto por Cable Visión de Occidente S.A., Anymo TV S.A.; Cable Caribe S.A.; Súper Cable Grupo T en T S.A.; Cable Centro S.A.; Cable Plus S.A.; Cable TV Doble R S.A.; Inversiones Brus Malis Limitada; Cable Sur S.A.; y Cable Brus S.A.; contra la resolución RCS-040-2015. Expediente Sutel 10053-STT-INT-OT-00186-2011. Oficio 537-DGAJR-2017 del 7 de junio de 2017.*
- 5.11 *Recurso de apelación interpuesto por los señores Gilbert Camacho Mora, Manuel Emilio Ruiz Gutiérrez, Maryleana Méndez Jiménez y Jaime Luis Herrera Santiesteban, contra la resolución ROD-09-2017. Expediente OT-03-2017. Oficio 546-DGAJR-2017 del 9 de junio de 2017.*
- 5.12 *Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Río Frio S.A., contra la resolución RRG-732-2016. Expediente OT-236-2014. Oficio 551-DGAJR-2017 del 9 de junio de 2017.*
- 5.13 *Recurso de apelación interpuesto por la Sociedad Autopintura S.A., contra la resolución RRG-013-2017. Expediente SAU-135071-2016. Oficio 505-DGAJR-2017 del 30 de mayo de 2017.*

5.14 *Recurso de revisión interpuesto por el señor Jurgen Schlager Pacheco, contra la resolución RRG-080-2016. Expediente SAU-107659-2015. Oficio 504-DGAJR-2017 del 30 de mayo de 2017.*

6. *Correspondencia recibida.*

Solicitud del Diputado Ottón Solís Fallas sobre el historial de pago de cánones de regulación durante los últimos 10 años realizados por los concesionarios que operan las 70 frecuencias de televisión abierta del espectro radioeléctrico. Oficios PAC-OSF-046-2017 del 20 de junio de 2017 y 05403-SUTEL-2017 del 29 de junio de 2017.

ARTÍCULO 2. Aprobación del acta 33-2017

Los miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión ordinaria 33-2017, celebrada el 4 de julio de 2017.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, con los votos de los directores Jiménez Gómez, Gutiérrez López, Sauma Fiatt y Muñoz Tuk:

ACUERDO 02-35-2017

Aprobar el acta de la sesión ordinaria 33-2017, celebrada el 4 de julio de 2017, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

ARTÍCULO 3. Modificación Presupuestaria 6-2017

A las nueve horas con quince minutos al salón de sesiones ingresa la señora Guisella Chaves Sanabria, directora de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, a exponer el tema objeto de este artículo. Asimismo, se deja constancia de que, a partir de este momento, ingresa la directora Adriana Garrido Quesada.

La Junta Directiva conoce los oficios 554-RG-2017 del 7 de julio de 2017 y 289-DGEE-2017 y 288-DGEE-2017, ambos del 5 de julio de 2017, adjunto a los cuales el Despacho del Regulador General y la Dirección General de Estrategia y Evaluación, se refieren a la propuesta de Modificación Presupuestaria N° 6-2017.

La señora **Guisella Chaves Sanabria** explica lo concerniente a dicha modificación, por un monto neto de ₡21,0 millones, cuyo detalle a nivel de partida es el siguiente:

CUENTA	DESCRIPCION	RESUMEN	
		AUMENTA	DISMINUYE
TOTALES		¢21.047.912,92	¢21.047.912,92
0,00,00	REMUNERACIONES	15.875.214,92	15.875.214,92
1,00,00	SERVICIOS	4.300.000,00	872.698,00
2,00,00	MATERIALES Y SUMINISTROS	-	4.300.000,00
5,00,00	BIENES DURADEROS	-	-
6,00,00	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	872.698,00	-
9,00,00	CUENTAS ESPECIALES	-	-

Asimismo, se refiere puntualmente a las solicitudes planteadas en esta oportunidad por las diferentes áreas.

Analizada la propuesta, con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, de conformidad con el oficio 289-DGEE-2017, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 03-35-2017

Aprobar la modificación No. 6-2017 al presupuesto de la ARESEP por un monto de ¢21.047.912,92 (veintiún millones cuarenta y siete mil novecientos doce colones con 92/100), tal como se presenta en la información contenida en el documento remitido mediante el oficio 289-DGEE-2017 de la Dirección General de Estrategia y Evaluación.

ACUERDO FIRME.

A las nueve horas con veintiocho minutos se retiran del salón de sesiones, la señora Guisella Chaves Sanabria.

ARTÍCULO 4. Continuación del análisis de la propuesta de mejora continua de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

A las nueve horas con treinta minutos ingresan al salón de sesiones, los señores: Edward Araya Rodríguez y Román Navarro Fallas, Asesores del Despacho del Regulador General; Marlon Yong Chacón, Director General del Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR); Juan Carlos Pereira Rivera y Eduardo Andrade Garnier, funcionarios de esa Dirección General; Carol Solano Durán, Directora General de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Daniel Fernández Sánchez y Adriana Martínez Palma, funcionarios de esa la Dirección General. Asimismo, ingresan los señores Eddy Viquez Murillo y Paolo Varela Brenes, funcionarios de la Intendencia de Transporte, a participar en la presentación del tema objeto de este artículo.

De conformidad con lo establecido en el acuerdo 04-33-2017 del acta de la sesión 33-2017, celebrada el 4 de julio de 2017, la Junta Directiva continúa con el análisis de la propuesta de modificación de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que el informe del Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR) fue recibido y aceptado conforme, mediante el oficio 190-CDR-2017, del 7 de julio del 2017, esto porque existió un trabajo de previo, muchas sesiones de trabajo analizando los resultados y lo que se va a presentar en el tema de coeficientes es lo que, desde el punto de vista técnico, recomendó el ITCR.

El señor **Edgar Gutiérrez López** consulta que significa aceptado, es decir, es que reúne las condiciones del cartel simplemente.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** externa que había hecho dos solicitudes; primero, conocer el estudio propiamente y segundo, un oficio de aceptación satisfactoria en términos técnicos; es decir, un oficio en el que el Centro de Desarrollo de la Regulación señala que los resultados son satisfactorios para su utilización directa e inmediata en el modelo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que son los dos aspectos, ya que no se puede aceptar que se pague algo, sino está bien técnicamente, el recibido conforme y la aceptación. De hecho, ya se había hecho una presentación de previo sobre esos temas, como un adelanto de lo que externó el ITCR y lo que se está presentando es el resultado de ese proceso del análisis de los coeficientes.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** externa que considera importante que el Intendente de Transporte esté presente, ya que tiene un conjunto de conocimientos, sobre la aplicación, que son importantes y que retroalimentan a los miembros de la Junta Directiva.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que al Intendente de Transporte se le hizo consultas y respondió desde el punto de vista técnico, hay oficios de acuerdo con lo que le estableció como normas del Intendente respectivo y de la Dirección General de Atención al Usuario y para el caso de los coeficientes, es solamente sustituir estos coeficientes y no tiene participación.

De hecho, la participación de cualquier Intendente, en asuntos que tienen que ver con las metodologías, es un riesgo ya que tiene que existir absoluta independencia entre el que aplica y el que define y diseña una metodología. Señala que es totalmente improcedente, por la separación de funciones de que un Intendente participe en aspectos relaciones con el diseño de metodologías.

Señala que se recibió un oficio por parte del Intendente y fue considerado en este caso, para la mayoría de situaciones no tiene ningún efecto, en lo único que hace un señalamiento, es en el tema de seguros y el tema de demanda hace algunas observaciones, pero el equipo técnico tiene el razonamiento e incluso están participando funcionarios de la Intendencia de Transporte en la Fuerza de Tarea que son quienes conocen en detalle este tipo de situaciones. Por lo tanto, no es conveniente y de acuerdo con la separación de funciones que deben de existir en la Aresep y que deben de respetarse, que los que tienen que aplicar participen en los diseños de metodologías y eso se ha visto en varios casos y es muy delicado.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que el Intendente de Transporte, no estaría participando en el diseño, sino que estaría haciendo comentarios o sugerencias; sin embargo, desea que quede en actas que no fue aceptada la propuesta de que el señor Enrique Muñoz Aguilar estuviera presente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** externa que están haciendo lo que en el pasado no quedó documentado, que existiera una nota previa de rediseño de la metodología con observaciones de la Dirección General de Atención al Usuario y de la Intendencia de Transporte y un análisis de la

metodología, desde el punto de vista de aplicación, eso está documentado, porque en todas las metodologías anteriores, nunca quedó absolutamente nada de ningún Intendente al respecto, de forma estrictamente formal y clara.

El señor **Edgar Gutiérrez López** agrega que ve distinto el asunto, ya que el Intendente no estaría participando, sino que considera que resulta un apoyo para los directores de la Junta Directiva en alguna información específica, máxime que se están viendo asuntos que son modificaciones a una metodología que ya está vigente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera que ya aclaró el asunto al director Sauma Fiatt, y que quede constando en actas. Por lo tanto, somete a votación que el Intendente de Transporte esté presente en la discusión. Los directores Sauma Fiatt, Gutiérrez López y Garrido Quesada votan a favor.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que no está de acuerdo en que el señor Muñoz Aguilar esté presente en la discusión, debido a lo que el mismo manifestó en la comparecencia ante la Comisión de Ingreso y Gasto Público de la Asamblea Legislativa, de que él nunca había participado en el diseño de las metodologías, que no había contestado preguntas, que no sabía la respuesta ante varias preguntas que directamente le formularon acerca de lo que contenía o no la metodología de autobuses vigente, que no había participado en su discusión. Por lo tanto, desconoce hasta que punto sea conveniente que esté presente.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que mejor que no venga para evitar problemas. Agrega que no le consta lo que se dijo en la Comisión.

Seguidamente, el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** explica lo concerniente a la exclusión e incorporación de nuevos coeficientes técnicos e indica que la metodología vigente considera dentro de los costos para la prestación del servicio un conjunto de rubros que se clasifican como costos variables (aquellos que varían en forma proporcional al volumen de producción, pasajeros transportados), en un período determinado de tiempo.

Los costos variables objeto de estudio por parte del Instituto Tecnológico de Costa Rica contemplaron: al costo del consumo de combustibles, de llantas, de aceite de motor, de aceite de caja de cambios, de aceite diferencial, de líquido de freno, de grasa y filtros de combustible. En general, el cálculo del costo variable de cada rubro resulta de la multiplicación del kilometraje recorrido al mes, el coeficiente de consumo respectivo y precio unitario de cada unidad consumida.

Los coeficientes de consumo incorporados en la metodología vigente corresponden a los valores tomados del Modelo Estructura General de Costos o modelo "econométrico" recibido del MOPT, mediante el oficio DGET-020-97 del 14 de enero de 1997, y adoptado por la Aresep desde ese entonces.

Asimismo, explica que la propuesta de actualización radica en los siguientes puntos: actualizar nuevos valores para los coeficientes relacionados con: combustibles, llantas, aceite de motor, aceite de transmisión (caja de cambios), aceite del diferencial, líquido de frenos, grasa y filtros de combustible. Incorporar dos coeficientes nuevos: baterías y de aceite hidráulico y excluir neumáticos y reencauche.

Señala que la justificación de la propuesta de modificación de los coeficientes es que, en el marco del proceso de mejora continua de la metodología, la Aresep ha venido contratando estudios especializados

al ITCR, con la finalidad de actualizar los costos de operación y mantenimiento de los vehículos utilizados para el transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, por tipo de ruta.

Seguidamente expone una serie de antecedentes relacionados con la contratación N° 2016CD000044-ARESEP, con el Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR). Además, señala que la actualización propuesta en la modificación integra nuevos valores para los coeficientes considerando las recomendaciones del ITCR.

Destaca que la propuesta de modificación radica específicamente en la actualización de nuevos valores para los coeficientes relacionados, así como la inclusión de los coeficientes de baterías y aceite hidráulico, la cual se propone como parte de la mejora continua del instrumento metodológico; y se fundamenta en el hecho de que en el contexto actual, a partir de la obtención de los datos arrojados producto del último estudio supra indicado, le es posible al Ente Regulador dentro del marco de la legalidad y la seguridad jurídica, transparentar, actualizar y explicitar coeficientes.

En igual sentido, se determinó la necesidad de la exclusión de los coeficientes que se aplican en relación con los neumáticos y reencauche, en consonancia con lo ya dispuesto por la misma metodología que señala que el valor del coeficiente estará sujeto a la variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por Aresep, donde a partir de ello surge la necesidad de su exclusión por no uso o por uso muy poco frecuente.

Lo anterior, en estrecha relación con el principio de servicio al costo que debe regir como pilar fundamental en la prestación de los servicios públicos, acorde con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 7593, así como el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores, tal y como dispone el numeral 4 del referenciado cuerpo legal.

Aunado a lo señalado, debe indicarse que, en este contexto, y en esta misma línea de actualización y mejora continua del instrumento metodológico objeto de modificación, la Junta Directiva de este Ente Regulador, ante una solicitud realizada por la Contraloría General de la República mediante el oficio N° 06549 (DFOE-SD-0813 el 23 de mayo de 2016, informó a través del acuerdo N°04-34-2016 del acta de la sesión 34-2016 del 23 de junio de 2016, que *“1. Los valores de referencia de los indicadores de consumo efectivamente no se han modificado en la metodología referida, debido a que se están realizando los estudios necesarios para obtener información de la prestación del servicio. Dichos valores de referencia no se variaron porque se está en la obtención de los datos necesarios, producto de los estudios que se están llevando a cabo mediante la contratación N° 2016CD-000044-ARESEP” -el subrayado no pertenece al original-*

Debido a que en la actualidad se cuenta con esos insumos, producto de la contratación realizada por Aresep, en un actuar diligente, activo y de mejora continua, se hace menester la presente propuesta de modificación dentro del marco de las potestades legales otorgadas a este Ente Regulador.

Finalmente, lo anterior es de conformidad con lo dispuesto en los incisos a) y b) del artículo 6 Ley 7593, corresponde a la Autoridad Reguladora actualizar la información necesaria para determinar el “correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio”, la exigencia legal conduce a una creciente precisión en la determinación de los costos en los que incurre el prestador, por imperativo general del principio de servicio al costo consagrado en el inciso b) del artículo 3 del mismo texto legal.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si únicamente se considera los filtros de combustible, o si incluye otros filtros.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** responde que el ITCR hizo el primer estudio en el que identificó que los filtros del combustible se cambian con más frecuencia, aspectos que los operadores así lo indicaron. Además, los operadores señalaron que los filtros de los combustibles son los más importantes, a pesar de que existen otros.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que desconoce el caso de los buses, pero los camiones tienen filtros de aire y otros filtros. Apunta que se podría verificar si hay otros filtros adicionalmente al de combustible.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que se va a tomar nota como parte de lo que se va a seguir viendo para mejora continua.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** continúa con la exposición y explica el extracto de cómo serían modificados los temas, la formulación que se tiene actualmente es muy similar a la presentada, pero la diferencia según recomendaciones del ITCR es que no podemos utilizar un solo coeficiente para todos los tipos de rodaje, hay una diferencia muy clara en las rutas que tienen una distancia mayor a cien kilómetros.

La señora **Adriana Garrido Quesada** agrega que es algo que hay que incluir en la presentación de la modificación, ya que actualmente menciona únicamente la actualización de coeficientes. El ajuste propuesto permite considerar la variación de coeficiente por categorías, eso es muy importante y sería un avance.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que no solamente se actualiza, sino que se clasifica de acuerdo con las características de las rutas.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** externa que se va en la dirección correcta, es decir, hay mucha herogeneidad y con esto se logra no solo actualizar un coeficiente sino demostrar las diferencias y particularidades de cada una de ellas.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** explica que en el caso del consumo de combustible que es diésel, hay una diferenciación por cinco grupos de rutas, sobre los otros coeficientes para la gran mayoría hay una diferenciación entre los primeros cuatro grupos y para las rutas que son de más de cien kilómetros es bastante fuerte la diferenciación que recomienda el ITCR por lo menos en lo que es la frecuencia en el cambio del aceite.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que conviene señalar que, no solamente se buscó aprehender lo que sucede en la realidad, si no también confrontarlo con criterios de eficiencia.

Para el informe es importante que quede esa clarificación de cómo se consideró que fueran eficientes, no solo retratar lo que se está dando en la realidad. Por otro lado, en la redacción faltan las referencias a los informes de los respectivos estudios, y oficios; por lo menos que aparezcan por nombre, folios o número de oficio. Además, considera importante incluir las tablas con los valores de los coeficientes para los diferentes estratos de condiciones de operación considerados.

Comenta además que como se están diferenciando los coeficientes por tipo de ruta, se afectan también las ecuaciones. En general, habrá alguna manera de expresar lo que se quiso hacer, mediante una formulación que permita enunciarse mediante variables con el fin de no tener que modificar la metodología cuando se hagan actualizaciones en el futuro; ya que las actualizaciones de valores de las variables se hacen mediante consulta pública.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega, que en la mejora que se está haciendo, están dejando constancia en forma explícita. Cuando esa actualización de los valores, se someta al proceso de consulta pública, pero, en el caso de la ecuación que tiene el denominador y numerador, más un criterio de separar por estatus, lo cual sería más conveniente someterlo al proceso audiencia pública.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** explica que, cuando se hacía mención al coeficiente que utilizaba el modelo anterior, se hacía explícitamente al oficio, donde el Ministerio de Obras Públicas y Transporte trasladó el modelo econométrico; la propuesta es cambiar la redacción para indicar que ese coeficiente es tomado de un estudio técnico del 2016, contratado por la Aresep.

El señor **Robert Thomas Harvey** explica que, el artículo 136 de la Ley General de la Administración Pública obliga a motivar o justificar las acciones de la Administración; por lo tanto, hay que hacer referencia a las fuentes de información que se utilizan.

La señora **Xinia Herrera Durán** consulta respecto del momento en que se confeccionará y el contenido del expediente que se someterá a audiencia pública. Recuerda que es la Junta Directiva la que debe ordenar la convocatoria a audiencia pública.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** responde que el expediente contendrá el documento de justificaciones, el texto con las motivaciones, los textos o extractos de los cambios de la metodología; más lo que se considere adicional; por ejemplo, si consideran aportar el estudio del ITCR.

El señor **Román Navarro Fallas** explica que, lo que se publicará en el diario oficial La Gaceta, para efectos de la audiencia pública, es el documento de la reforma, el que contiene los cambios estrictos y concretos de la metodología y adicionalmente, se indicará el link o el medio en el cual se pueden encontrar todos los anexos correspondientes o el lugar o la forma como se ponen a disposición del público. Las explicaciones, entiéndase los documentos de justificación o informe de la fuerza de tarea, el estudio del ITCR, más algún otro documento que sirva para que los usuarios y los prestadores, no solo tengan una explicación y una motivación de cada uno de esos cambios, sino que, además, con esa información se pueda dar una participación informada, que cuenten con suficientes elementos para que su participación en la audiencia pública sea valiosa, oportuna, técnica y concreta.

Añade, que cosa distinta es la información que se debe publicar una vez que la propuesta de reforma sea sometida a la revisión ciudadana (prestadores, usuarios y en general de cualquier interesado) mediante la audiencia pública y de que la Junta Directiva apruebe la reforma definitiva. En ese momento lo que corresponde es que primero se publique exclusivamente el documento de reforma aprobado por la Junta Directiva y unos días después, por acuerdo de esta Junta, se publique, solo para efectos informativos, el documento de la metodología completo, integrado (con la reforma incluida) a fin de que tanto los administrados como la propia Administración cuenten con un único instrumento regulatorio y no varios, lo que facilitará su manejo y aplicación. Los recursos administrativos procederán únicamente respecto de la reforma en sentido estricto y no del documento integrado, que se publica solo con fines informativos.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** continúa con la exposición e indica que en el caso de aceite de motor al igual que las llantas, se le hace un ajuste a la regla como se calcula el coeficiente explicitando cuanto va a ser la cantidad de litros de aceite que se van a requerir y con qué frecuencia de cambio. En la tabla que recomienda el ITCR indica que en este caso los litros de aceite son iguales, independientemente el tipo de longitud, no así en la parte de la frecuencia de cambio. De la misma forma, para el aceite de caja de cambios, también hay una modificación de la forma en cómo se obtienen los coeficientes, se recomiendan dieciséis litros por cada cambio y con una frecuencia de cambio para las rutas de menos o igual a cien kilómetros en un sentido cada cincuenta mil kilómetros y ciento sesenta mil kilómetros para las rutas que tienen más de cien kilómetros en un sentido

Asimismo, para el caso del aceite diferencial, se propone una modificación en la fórmula donde explicita la cantidad y la frecuencia de cambio, diecisiete litros de aceite diferencial por cada cambio y por cada autobús, independientemente de la longitud de la ruta y con una frecuencia de cambio de treinta mil, diferenciada para las de mayor de cien kilómetros en un sentido de ciento cuarenta mil.

Respecto del líquido de frenos, lo que recomienda el ITCR es una sola cantidad al año, se tenía un valor relacionado con el kilometraje, se hace el ajuste correspondiente en la formulación e indican que se cambia una vez al año y en el orden de 1,5 litros por cada cambio.

De igual manera comenta que, en el modelo vigente el aceite de motor tenía un coeficiente de 0,0073 litros por cada kilómetro recorrido, para cada cambio, esto no permite tener una idea de si es razonable o no, el informe del ITCR indica que son treinta litros por cada cambio para los estratos del 1 al 4, y de diez mil a veinte mil a los del estrato 5. Cuando se le consultó a los operadores, el ITCR hace el contraste y lo que dicen los operadores, todos están por encima de lo que recomienda el fabricante y lo que recomienda el ITCR, y si se tomara como cierto o como datos el coeficiente que estaba en la metodología vigente, y se toma la recomendación del ITCR que en este caso el aceite de motor corresponde a la frecuencia que recomienda el fabricante y se multiplican los factores, da como resultado para las rutas del estrato 1 al 4 un reconocimiento de setenta y tres litros versus los treinta litros que indica el fabricante y que anda similar a lo que los operadores reportaron, por lo tanto, había una diferenciación bastante grande y en el caso del estrato 5, ciento cuarenta y seis litros contra treinta.

En cuanto al consumo de costo por grasa, que ha dado una modificación en la formulación en la misma línea, cuantos kilogramos de grasa y con qué frecuencia de cambio, actualmente se tenía un coeficiente que también presentaba un monto bastante alto si se compara.

Adicionalmente, se hace una modificación en la formulación por filtros de combustible, como el cambio de filtros se hace en conjunto, es decir, los dos en común; por lo tanto, se recomienda un conjunto de esos dos filtros, con una frecuencia de cambio de dieciséis mil quinientos y varía para el estrato de más de cien kilómetros de veintiséis mil quinientos. En cuanto al aceite hidráulico, es uno de los ítems nuevos, se desarrolló toda la forma o especificación de cómo se calcula, la formulación y se tiene que en este caso se consumen diez litros independientemente el tipo de ruta que se tenga, con una frecuencia de cambio que varía según el estrato de rutas.

Además, el consumo de baterías, tanto el fabricante como los operadores se utilizan dos baterías, ya que ahora por el tema de las barras electrónicas, las cámaras, ya requieren más amperaje y por eso se utilizan dos baterías, y la frecuencia de cambio es de cada quince meses.

La señora **Adriana Garrido Quesada** sugiere que, conforme se avance con los estudios, se podrían encontrar otros parámetros que diferencien las condiciones de consumo de diferentes unidades productivas; propone indicar que los coeficientes se podrán actualizar, tanto en las clasificaciones como en los valores de los coeficientes, según determine el estudio más reciente que se tenga.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** explica que, cuando se cuente con la evidencia, habrá que valorar si tal diversidad va a generar una modificación que cambie la forma de calcularlo y se tenga que someter al proceso de audiencia pública.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, es importante que tanto la directora Muñoz Tuk como Garrido Quesada, han mencionado elementos que se pueden integrar al documento técnico, que no modifican en nada lo que se someterá al proceso audiencia pública; por lo tanto, se van a valorar.

Asimismo, comenta que esta es la primera actualización que se hace desde los años setentas y ochentas; por lo tanto, han transcurrido treinta años en los cuales se han dado cambios tecnológicos muy importantes, por lo cual, no solamente da una riqueza de actualizar el valor del coeficiente, sino de actualizarse con la tecnología.

La señora **Adriana Garrido Quesada** externa que se está haciendo una modificación de una metodología ya aprobada, por ello, desea saber cómo queda la frase: que indica que, el valor se actualizará como mínimo una vez cada cinco años "*a partir de la entrada en vigencia de esta metodología*" por lo que, se podría poner ahora la fecha de cuando entró en vigencia; es decir, 7 de marzo de 2016.

El señor **Robert Thomas Harvey** explica que se debe establecer en la metodología y no en la reforma.

La señora **Anayansie Herrera Araya** agrega que se podría pensar en utilizar un término como revisión, ya que se podría dar una revisión que no genere una actualización y no cerrarlo, sino que quede abierto por si se requiere hacerlas en un periodo más corto.

El señor **Edward Araya Rodríguez** indica que, cuando se discutió ese tema, el equipo de trabajo consideró que cuando se hace una revisión, actualiza el coeficiente, es decir, se actualiza a la fecha.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da por finalizada la discusión del tema. Lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 04-35-2017

Instruir a la Administración integrar la documentación técnica presentada en esta oportunidad sobre las modificaciones propuestas en los coeficientes técnicos de la "Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús", de conformidad con los estudios técnicos respectivos y el oficio 191-CDR-2017 del 10 de julio de 2017, con el propósito de someterla a audiencia pública.

ACUERDO FIRME.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica que, la propuesta de modificación parcial, contempla un cambio en lo que es el concepto de depreciación, por recuperación de la inversión. En la metodología vigente se determina un valor mensual a reconocerse por concepto de depreciación, la cual es acelerada por suma de dígitos para un período de 7 años sin valor de rescate, esto para las unidades de autobús que ya se encuentran en algún acuerdo de flota, antes de la entrada en vigor de esta metodología.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta por qué se cambia el concepto de depreciación.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica que, al referirse a la depreciación desde el punto de vista meramente contable es en cuanto al desgaste y de cómo recuperarlo a lo largo de la vida útil del activo, o de la forma en que generalmente las instituciones tributarias (Ministerio de Hacienda) fija para cada una de las empresas. La depreciación no se refleja en un estado de resultados porque no es una salida de efectivo. El cambio principal, consiste en adelantar este reconocimiento, ya que, con el enfoque de depreciación, igual se reconocía, pero hasta el periodo vencido.

La señora **Anayansie Herrera Araya** interviene e indica que, en determinado momento consultó a la Intendencia de Transporte, si al día de hoy, un vehículo que fue adquirido en principio de año se presenta a solicitar tarifa ¿se le reconocen los 6 meses transcurridos? al respecto le contestaron que no; lo cual, desde su punto de vista, sí corresponde porque el objetivo de la depreciación es reconocer o trasladar al gasto en el transcurso de la vida útil del activo, la porción que corresponde; por lo tanto, no hay que esperar hasta el final del periodo contable o año, porque la técnica contable y la misma Dirección General de Tributación Directa del Ministerio de Hacienda, exige hacer un registro mensual y el devengado se empieza a correr a partir del primer mes, que es cuando se hace el primer ajuste.

La depreciación de un activo comenzará cuando esté disponible para su uso, esto es, cuando se encuentre en la ubicación y en las condiciones necesarias para operar.

Indica que, la Dirección General de Tributación Directa no permite que se deje por más tres meses sin afectar los registros contables. Así las cosas, si han transcurrido 6 meses, ya se tiene un devengado y gasto que, obviamente, debe ser reconocido.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, existe una razón desde el punto de vista de política pública, para tratar de incentivar la inversión en autobuses nuevos para que tengan activos más modernos y de esa forma se justificó; sin embargo, se puede justificar de varias formas; como estaba en la metodología anterior; es decir, que la depreciación era hasta los 12 meses, externó al grupo de trabajo que, desde el punto de vista contable, se puede hacer mensualmente; aspecto que manifestó como técnico y no como superior jerárquico que impone.

Agrega que, tal y como lo indicó la Auditora Interna, la depreciación es una contabilidad de un gasto proporcional y se registra mensualmente y asociado a eso está un ingreso, que es la tarifa que recibe; por lo tanto, ambos aspectos tienen que ir paralelamente relacionados. Entiende que el equipo de trabajo lo justificó por base de la inversión, por lo que, si existe otra razón que no sea la que se ha discutido en esta oportunidad, solicita se lo expliquen; pero, en general sí se puede justificar por la depreciación mensual.

El señor **Edward Araya Rodríguez** comenta que, como la metodología es de industria y los estados financieros de las empresas no se usan para fijar las tarifas, se consideró hacerlo de la forma en que

se está presentando, ya que, cuando se indica recuperación de la inversión, queda explícitamente que ese rubro es desde año 0.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que no le parece cambiar el concepto, dado que no le encuentra la justificación; se ha venido utilizando depreciación. Además, la liquidación con la Dirección General de Tributación Directa se hace a final de año; pero la depreciación se maneja todo el tiempo; es cierto que a los autobuseros lo que les afecta es la fijación de la tarifa, ya que, se les estaría reconociendo al final; de esta forma se les reconocería desde el inicio.

Señala que hay una parte en la que ha insistido y que no lo indica la justificación, es que, de todas maneras, al hacerlo de esta forma, al usuario no se le está afectando, porque aprovecha el autobús nuevo.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que el cambio de término no mejora el enfoque regulatorio; ya que el enfoque que se está aplicando es costo más retorno de la inversión; por lo tanto, se tiene que hablar de costos. Se debe mantener la coherencia regulatoria de conformidad con la ley. El propósito de la depreciación es reflejar el desgaste del autobús durante el periodo de operación; por lo tanto, corresponde reconocerlo desde el momento en que el bus inicia a operar en la ruta.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que comparte lo externado por la señora Garrido Quesada y Sauma Fiatt, además la Auditora Interna lo ha mencionado, la información, los conceptos y categorías se deben llevar por lo que son, en este caso es depreciación, se registra mensualmente, la Dirección General de Tributación Directa solicita que se le remitan informes trimestrales.

Es importante, tomar en consideración las observaciones externadas en cuanto a que no se ve el concepto claramente establecido; se debe asociar ese gasto a la posibilidad de recibir flujo de caja para mantener las inversiones o pagar los financiamientos de esos mismos activos, y que se distribuyan igual, ya que sería un razonamiento importante de que la depreciación se hace en línea recta, tratando de distribuir en el tiempo, el valor del activo de los 7 años, el 80%; por lo tanto, no hay pérdida. Por lo anterior, considera que se debe hacer el cambio del concepto.

La señora **Xinia Herrera Durán** indica que, si se vuelve al concepto de depreciación, y se empieza a reconocer desde el año 0, por lo que, consulta si se justifica continuar indicando autobuses tipo 1 y tipo 2, y cuál es la diferencia respecto del reconocimiento de la depreciación que se daría con la propuesta de modelo. Sugiere valorar si se puede unificar la flota y no seguir diferenciando entre unidades tipo 1 y tipo 2.

El señor **Edward Araya Rodríguez** contesta que sería solo para autobuses tipo 2, que son todas aquellas unidades que fueron ingresadas y tomadas en cuenta por la Aresep, antes del 7 de marzo de 2016.

La señora **Adriana Garrido Quesada** señala que es importante distinguir los tres cambios que se hacen en la depreciación e indica que las propuestas podrían redactarse, de manera concisa, de la siguiente manera:

“Depreciación durante el primer año de operación: para autobuses nuevos tipo 2, la metodología vigente reconoce ex post la depreciación del primer año con el fin de favorecer el flujo de caja del operador para sus inversiones en renovación y mejora, se propone adelantar de un año el

reconocimiento tarifario de la depreciación del autobús al inicio de su operación. Además, no se afecta al consumidor ya que es un servicio que está recibiendo.

Por otra parte, es importante señalar que este reconocimiento refuerza la necesidad de fiscalizar el uso efectivo de las unidades nuevas en el servicio.

Modo de depreciación para los primeros 7 años: para autobuses nuevos tipo 2, la metodología vigente aplica una depreciación acelerada (suma de dígitos), la cual se caracteriza por un alto porcentaje del valor del autobús que se reconoce por depreciación en el primer año.

Según sea la magnitud de la reposición de autobuses, el efecto puede ser una subida abrupta en el nivel de la tarifa para el primer año de depreciación y descensos abruptos para los años siguientes. Más aún, si después del primer año no se actualiza la tarifa por cambio de edad de la flota (en una fijación ordinaria), los descensos en el porcentaje del valor del autobús que se reconoce por depreciación no suceden, el alto porcentaje se mantiene. Para asegurar una mayor estabilidad y un mejor ajuste de las tarifas al principio del servicio al costo, se propone reconocer la depreciación del autobús nuevo tipo 2 con el modo lineal a 7 años (con el 20% de rescate vigente). Esta linealidad concuerda también con esquemas usuales de financiamiento.

Impacto sobre procesos: Las consideraciones expuestas en esta oportunidad, refuerzan la urgencia de proceder lo antes posible, pero de manera correcta, a eliminar rezagos en la aplicación en las últimas tarifas de la actualización de los porcentajes apropiados de depreciación de la flota autorizada.

Depreciación después del 7º año: Para autobuses nuevos tipo 2, la metodología vigente no reconoce depreciación después de 7 años. Esta medida desfavorece, en particular, a los pequeños empresarios que renuevan flota con la compra de autobuses depreciados en otras rutas. Se propone reconocer la depreciación del autobús de 7 años que se mantenga en el servicio público; el 20% remanente será depreciado linealmente a partir del 7º año cumplido y hasta cumplir los 16 años, con valor de rescate por definir”.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera pertinente incluir las observaciones realizadas por la directora Garrido Quesada.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** continúa con la presentación e indica que, en la depreciación se pretende reconocer el 100% del valor de la unidad durante los años de vida útil (15 para los autobuses) e incentivar la inversión en un rango de tiempo menor a 7 años, al considerar que estos últimos se les reconoce vía tarifa una proporción mayor que a los autobuses con edades superiores. Lo anterior dado que es importante considerar, que la depreciación del activo no constituye una salida de efectivo para el operador, ya que, la misma se registra hasta que se realice el uso o disfrute del activo en la actividad correspondiente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, la justificación de fondo es reconocer el gasto por el servicio que se presta desde el mes 0 hasta el mes 12, y que esto permita a los empresarios tener los recursos suficientes, para poder pagar el financiamiento adquirido para la compra de los autobuses nuevos, con el fin de llevar a cabo su actividad; que permita de acuerdo con la política pública, incentivar la compra de unidades nuevas.

Seguidamente el señor **Roberto Jiménez Gómez** da por finalizada la discusión del tema de depreciación, lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 05-35-2017

Instruir a la Administración integrar la documentación técnica presentada en esta oportunidad sobre las modificaciones propuestas para la actualización del reconocimiento de la depreciación en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, de conformidad con los estudios técnicos respectivos y el oficio 191-CDR-2017 del 10 de julio de 2017, con el propósito de someterla a audiencia pública.

ACUERDO FIRME.

El señor **Eddy Víquez Murillo** expone lo concerniente al método de cálculo de la tasa de rentabilidad. Indica que, lo que se propone es modificar el procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, con base en la metodología del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC, por sus siglas en inglés).

La propuesta de modificación aplicaría en las fijaciones ordinarias (a solicitud de parte o de oficio), para el reconocimiento de la rentabilidad:

- a. Sobre el capital invertido en flota con reglas de cálculo tipo 2.
- b. Sobre la proporción del capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones, correspondiente a las unidades con reglas de cálculo tipo 2.
- c. Sobre el capital invertido en el sistema automatizado de conteo de pasajeros.
- d. Sobre la proporción del capital invertido en proveeduría, correspondiente a las unidades con reglas de cálculo tipo 2

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que la justificación que se discutió con anterioridad al respecto fue que, en primera instancia, se tenía una fórmula de carácter general, con un Beta, el cual se tenía que analizar por qué era igual a 1 y justificarlo. Se tenía una información de parte de la Intendencia de Transporte, para poder tener los datos de los estados financieros y que podían tener la ponderación del pasivo-activo y que permite el grado de endeudamiento. Posteriormente, se podría depurar y utilizar los estados financieros. Existe un aspecto muy importante en cuanto a darle utilidad a la información financiera que, por muchos años se les ha solicitado a los prestadores del servicio, ya que se está trabajando en la contabilidad regulatoria para tratar de precisar más; por ejemplo; a futuro determinar cuál es la tasa promedio de interés que pagan los empresarios, esto a través de los estados financieros y tener un valor de industria, que es lo que se regula, no es el promedio de tasa pasiva y activa.

El señor **Eddy Víquez Murillo** prosigue e indica que la modificación propuesta se sustenta, en primer lugar, en la necesidad de contar con un indicador que represente con mayor exactitud el costo de oportunidad en el que incurren los prestadores del servicio al invertir sus recursos en el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en lugar de cualquier otra actividad productiva. La tasa de rentabilidad calculada a través del WACC es un indicador de ese costo de oportunidad, el cual es utilizado en diversos proyectos de inversión, así como en sectores regulados a nivel internacional. A nivel nacional, este mecanismo es concordante con el empleado en las metodologías tarifarias de otros servicios regulados.

En relación con esa necesidad antes descrita, la Aresep actualmente ha podido recopilar, procesar, sistematizar y examinar nueva información financiera aportada por 246 prestadores del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, lo cual equivale al 66% del total de operadores con título habilitante. Esto permite contar con una aproximación de la composición del capital invertido entre recursos propios y deuda, para el sector regulado, más allá del escenario actual donde se presume que esta distribución es en partes iguales. Este dato es necesario y posibilita el empleo del método propuesto. Es relevante señalar que, a julio de 2016, la información con la cual contaba esta Autoridad Reguladora abarcaba cerca del 45% de los operadores, y la misma no había sido sistematizada.

Por medio del método señalado, es posible obtener una tasa de rentabilidad para la industria, en concordancia con lo estipulado en el artículo 31 de la Ley N°7593. En este aspecto es importante señalar que la tasa de rentabilidad por medio del WACC consideraría las condiciones de financiamiento que los mismos prestadores han reportado en los estados financieros a la Aresep, así como el tamaño de los operadores en función de la flota autorizada. Lo que lo convierte en un indicador más cercano a la realidad del sector.

El cálculo de la tasa de rentabilidad mediante el WACC corresponde a la sumatoria del costo de la deuda y el costo de los recursos propios, ponderados según la composición del capital invertido (en relación con la fuente del financiamiento). Con respecto al componente de deuda, este se obtiene a partir de las tasas de interés activas bancarias publicadas por el BCCR y la proporción del capital financiado con deuda según los estados financieros remitidos por los prestadores del servicio. Por otro lado, el componente de recursos propios emplea una estimación del costo de esos recursos, así como la información de los estados financieros remitidos por los operadores en cuanto a la proporción del capital financiado con recursos propios.

En relación con la estimación del costo de los recursos propios, el modelo de valoración de activos (CAPM por sus siglas en inglés) hace uso de una tasa libre de riesgo, una prima por el riesgo del mercado y un coeficiente de riesgo sistémico de la industria. Para el caso de Costa Rica, la tasa de interés pagada por el Banco Central en los depósitos electrónicos de 1800 días se considera una medida adecuada de la tasa libre de riesgo, la cual mantiene implícita la consideración del riesgo país al compararse con economías menos riesgosas.

Por otro lado, la prima por riesgo de mercado se obtiene como la diferencia entre el rendimiento esperado sobre el portafolio de mercado y la tasa libre de riesgo. Dado que la mayoría de empresas de Costa Rica no están inscritas en bolsa y esta está poco desarrollada, se propone emplear el indicador respectivo publicado periódicamente por el profesor Aswath Damodaran para Costa Rica.

En el caso del coeficiente de riesgo sistémico de la industria (Beta), este indicador refleja la variabilidad del rendimiento de una empresa o industria, con respecto al de mercado. Así que, para betas mayores a uno, los rendimientos de esas actividades varían más que el mercado, para betas menores a uno, los rendimientos de esas actividades varían menos que el mercado, y para betas iguales a uno, los rendimientos de esas actividades varían igual al mercado.

Usualmente, este coeficiente se obtiene a partir de un análisis de regresión, considerando datos históricos de los rendimientos de las empresas y los rendimientos del mercado. Actualmente, la Aresep no dispone de dicha información ya que el mercado de valores está poco desarrollado en el país, con la particularidad adicional de que ninguna empresa de transporte público cotiza en bolsa.

Ante esta imposibilidad de estimar el coeficiente beta por ausencia de información, se propone asumir un coeficiente igual a 1, con el cual se está considerando que la industria regulada del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, sí puede enfrentar riesgos que afecten sus rendimientos, y que esas afectaciones o variabilidades en sus rendimientos son similares a las del mercado. De modo que, la propuesta de calcular la tasa de rentabilidad por medio del WACC permite contar con un indicador más cercano a la realidad del sector, a partir de la nueva información financiera depurada con la que se dispone de los operadores.

Adicionalmente, la propuesta plantea la posibilidad de emplear los datos que se deriven de la implementación de la contabilidad regulatoria.

Por último, es importante indicar que, como parte del proceso de mejora continua de los instrumentos regulatorios establecido por la Aresep, la metodología vigente (RJD-035-2016) indica en la sección 4.6.2.a lo siguiente:

“Los valores de los factores de rentabilidad y la tasa de rentabilidad para el costo de oportunidad de los activos, estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep. Los valores de estos factores de rentabilidad y tasa de rentabilidad para el costo de oportunidad de los activos, se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de esta metodología.”

El señor **Roberto Jiménez Gómez** le parece que es razonable y cita varios aspectos positivos: i) se utiliza un WACC como se usa en todas las actividades reguladas (la Intendencia de Agua y la Intendencia de Energía) utilizan este instrumento, y es el mismo que se utiliza para los rendimientos de la Refinadora Costarricense de Petróleo, el Instituto Costarricense de Electricidad y de las empresas reguladas en general; ii) se le da utilidad a los estados financieros; iii) se pueden ligar elementos que han sido perversos; como por ejemplo, las declaraciones de renta de las empresas; iv) ayuda a lo que es la Contabilidad Regulatoria y a lo que se tiene pendiente, como la supervisión y análisis de los estados financieros para tener valores que sean adecuados y v) es un elemento importante para tener valores de industria, que es lo que se regula.

Por otra parte, indica que las estimaciones que se han hecho dan valores razonables para poder guardar ese balance entre el usuario y el prestador del servicio.

Indica que, para finalizar el tema, sugiere que, al igual que los casos anteriores, tomar en consideración las observaciones externadas en esta oportunidad. Somete a votación el tema y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 06-35-2017

Instruir a la Administración integrar la documentación técnica presentada en esta oportunidad sobre las modificaciones propuestas para la actualización del método de cálculo de la tasa de rentabilidad en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, de conformidad con los estudios técnicos respectivos y el oficio 191-CDR-2017 del 10 de julio de 2017, con el propósito de someterla a audiencia pública.

ACUERDO FIRME.

Seguidamente, el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** se refiere a la propuesta de la separación y revelación del costo en terrenos. Específicamente, señala que, con el fin de explicitar el reconocimiento de los recursos necesario para disponer de terrenos relacionados con la prestación del servicio, se propone incluir un componente dentro de la estructura de costos, relacionado principalmente con el área necesaria para el estacionamiento de las unidades.

El concepto de mayor requerimiento de espacio en las instalaciones fijas es el área para el estacionamiento de los autobuses (ya sea durante la noche o fuera de operación). Para el reconocimiento tarifario esta propuesta considera el área del terreno asociada al estacionamiento del total de autobuses (toda la flota fuera de operación, condición más crítica en términos de requerimiento de espacio). Para la valoración por metro cuadrado del terreno, se propone emplear los montos incluidos en las declaraciones de bienes inmuebles, que todo propietario registral debe presentar ante la municipalidad respectiva (artículo 16 de la Ley N°7509).

Por último, el monto final a incluir dentro de la estructura de costos corresponderá a considerar que el costo de oportunidad de disponer el valor total del terreno requerido por una tasa de rentabilidad de las reglas tipo 2.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que se le debería restar a dicha tasa, una estimación de la tasa de apreciación del terreno en el tiempo.

La señora **Xinia Herrera Durán** consulta cómo operacionar el tema de verificación de las declaraciones de bienes inmuebles, lo cual considera una tarea complicada para que la realice la institución cada vez que se tiene en trámite una petición tarifaria.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** responde que se plantea solicitar a los operadores que acrediten cuáles propiedades tienen para esa prestación de servicio; además se gestionaría con las municipales para que suministren ese dato y dentro de la solicitud de fijación tarifaria realizar una inspección.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, se consultó a la Intendencia de Transporte (IT) y pueden hacer como función de supervisión en la fijación tarifaria. Además, señala que es difícil modelar por industria, existe mucha heterogeneidad, esto es, empresas grandes, medianas, pequeñas. Plantea, además, la labor de supervisión que la IT está retomando en el tema de calidad de servicio.

La señora **Anayansie Herrera Araya** expresa que, según se había expuesto en otro momento, en función de la cantidad de autobuses era una cantidad de metros asociados. Se va a tomar el valor, no en función del área reportada, sino en función del área asignada.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** apunta que, lo que se observa es una especie de costo de oportunidad de ese recurso. Además, se tiene la valoración en los distritos, si existiesen dudas se llevaría a cabo la supervisión del caso.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** continúa y explica la justificación del caso, dentro de lo cual señala que, dado que el área para el estacionamiento nocturno para los autobuses es el concepto de mayor requerimiento de espacio en un plantel, para efectos del reconocimiento de las inversiones realizadas en terrenos, esta propuesta considera el espacio necesario para dicho fin.

La cantidad de metros cuadrados por autobús, que define el área total para el estacionamiento, depende de la configuración o forma de estacionar los autobuses; de las características de estos (por ejemplo, largo, ancho, radios de giro); de los criterios para la asignación de los espacios para una operación adecuada; así como de las características propias del área de terreno disponible (por ejemplo, el área, la forma, las pendientes, las vías acceso).

Asimismo, explica distintas ilustraciones sobre radios de giro, autobús 12 m de longitud; configuraciones y dimensiones típicos de espacios de estacionamiento, autobuses; así como las áreas por tipo de configuración y comparación de las distintas configuraciones de estacionamiento, autobús.

Explica que, ante la ausencia de estudios técnicos recientes a nivel nacional sobre la configuración típica o más utilizada en las playas de estacionamientos de los planteles de los operadores, se recurre a la literatura especializada, específicamente a Molinero y Luis 2005, para determinar el área de terreno a reconocer tarifariamente para el estacionamiento de los autobuses. La recomendación derivada de dicha referencia es emplear una configuración de “doble en ángulo.” con características de flexibilidad y maniobrabilidad buenas, considerando un área máxima por autobús de 101.3 metros cuadrados y un espacio por autobús de 12 m x 3,6 m.

Señala que para el reconocimiento de la rentabilidad de terrenos el operador deberá acreditar:

1. Una certificación de propiedad de cada uno de los terrenos donde están ubicadas los inmuebles para la prestación del servicio de la ruta, que además de los datos del propietario, incluirá la descripción del área y ubicación del terreno. La presentación de una copia simple del plano catastrado no sustituirá la certificación de propiedad.
2. La certificación de pago de impuestos de bienes inmuebles de la Municipalidad donde se ubica el inmueble del operador, en la cual se especifique el valor por metro cuadrado de terreno.
3. Cuando el terreno empleado en la operación del servicio de la ruta no es propiedad del prestador del servicio de la ruta, se requiere, además de lo anterior, la presentación de una copia de los contratos de arrendamiento, de leasing, de comodato del inmueble o de cualquier otro contrato regulado en el Código Civil, con el fin de comprobar su uso.

La señora **Xinia Herrera Durán** señala que en el documento en discusión no queda claro el tratamiento que se le daría al tema de alquileres.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, lo concerniente a los alquileres se ha venido discutiendo y se está evitando valorar si los alquileres son altos o bajos, pero todo este tema está sustentado.

La señora **Adriana Garrido Quesada** externa su preocupación en el sentido de que se pueda incentivar la compra de terrenos en el centro de la ciudad. Un punto de comparación es que se reconoce en el modelo vigente el recorrido del bus desde terminales a la primera parada este corresponde a cierta cantidad de kilómetros; por lo tanto, hay que asociarlo a la ubicación de los terrenos y no fomentar situarse en el centro de la ciudad.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, al fin y al cabo, lo que se está analizando es el costo de oportunidad. Entiende la preocupación de la directora Garrido Quesada.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, lo que se debe tener presente es dejar explícitos los gastos para que quede claro para todas las partes. Los costos directos si tienen una magnitud razonable, tienen que ser explícitos. Además, tratar de establecer reglas claras de cálculo para los costos indirectos, que sean necesariamente de una magnitud relativamente baja y tener una memoria de cálculo de previo, para que sea lo razonable en un conjunto de costos indirectos que no debe ser tan importante; es un aspecto que debe ser muy administrativo, generales y de baja importancia.

La señora **Adriana Garrido Quesada** señala que hay alternativas al enfoque de detallar todos los costos; por ejemplo, como se ha mencionado, para las reparaciones de autobuses por accidentes; los empresarios para manejar los costos tienen la opción de obtener un seguro o no tomarlo, lo cual puede entenderse como amplitudes gerenciales que son importantes de respetar. En esa medida, en cuanto a condiciones de operación y de iniciativas gerenciales se amerita tener un “cajón de sastré”, dimensionado, donde se pueda asignar un margen para aspectos que no estén explicitados.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, para hacer ese “cajón de sastré”, se tiene que guardar relación con la flota o algún coeficiente y tener proporcionalidad, razonamiento técnico, grado de estimación razonable; pero, antes se debe limpiar los costos directos y más significativos, lo cual es el final de la tarea; sin embargo, esto se está discutiendo por primera vez; o sea, es una tarea pendiente que se tiene que hacer.

En este aspecto, hay relaciones fácticas clarísimas, hay que guardar un autobús, se tienen esquemas de cuánto se ocupa de espacio, puede ser alquilado o propio, lo cual se valora conforme a lo que paga la municipalidad de la zona respectiva, se paga un costo de oportunidad por el recurso usado; se tiene la flota, el tamaño, el valor del activo está dado por un ente público y el rendimiento se establece técnicamente.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** prosigue con la explicación en cuanto al reconocimiento de la rentabilidad de terrenos e indica que, en los casos que el operador acredite la utilización de un terreno para la prestación del servicio, cuya área sea inferior a la máxima de 101,3 metros cuadrados por autobús, se utilizará el valor acreditado en metros cuadrados.

A partir de la información indicada anteriormente, la IT verificará en la solicitud de revisión tarifaria que los bienes inmuebles consignados en dicha información son utilizados en la prestación del servicio de la ruta “r”.

Para determinar el valor total de la inversión en terrenos, se considera el valor en colones por metro cuadrado, de acuerdo con la declaración de bienes del terreno donde se ubique el plantel respectivo, tomando como fuente los registros de dichas declaraciones en la(s) municipalidad(es) respectiva(s), multiplicado por la cantidad de metros cuadrados señalados por autobús, según corresponda. A ese valor se reconocerá una rentabilidad del capital invertido al multiplicarlos por la tasa de rentabilidad de las reglas tipo 2.

En los casos donde el operador no sea el propietario de los terrenos utilizados para la prestación del servicio, se reconocerá como rentabilidad mensual al capital invertido en terrenos el valor menor en colones entre i) el valor obtenido de multiplicar los 101,3 metros cuadrados por autobús y el valor de terreno en la declaración de bienes inmuebles y ii) el valor mensual derivado del documento acreditado según la información indicada. En los casos que se requiere expresar algún valor en colones a partir de

uno señalado en dólares, se aplicarán los criterios utilizados en la sección arrendamiento de las unidades.

Por último, explica que el fundamento legal de este cambio propuesto se encuentra en el principio de servicio al costo del inciso b) del artículo 3, artículo 4 incisos c), de la Ley 7593, en virtud del cual se reconocen los costos necesarios y directamente asociados a la prestación del servicio público. Asimismo, dada la multiplicidad de situaciones, formas jurídicas y costos asociados a los terrenos que se utilizan para estacionamientos, se busca una regla objetiva y razonable para el reconocimiento del costo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, en síntesis, son terrenos para guardar los autobuses, es un costo directo de operación de la actividad, se paga el costo de un rendimiento por el valor del activo necesario, estrictamente para guardar los autobuses.

Analizado el tema, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 07-35-2017

Instruir a la Administración integrar la documentación técnica presentada en esta oportunidad sobre las modificaciones propuestas para la separación y revelación del costo en terrenos en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, de conformidad con los estudios técnicos respectivos y el oficio 191-CDR-2017 del 10 de julio de 2017, con el propósito de someterla a audiencia pública.

ACUERDO FIRME.

El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús” vigente, reconoce lo correspondiente en el rubro de “Otros Gastos”.

La propuesta reclasifica el costo de limpieza como un costo directo de la operación del servicio público y no como un costo indirecto, con el fin de transparentar el costo para el usuario y los operadores, siendo el mismo considerado como un elemento básico en la calidad del servicio.

Indica que, en cuanto a la justificación, el Manual para la evaluación y calificación de la calidad de servicio público remunerado de personas, aprobado mediante artículo 8.1 del acta 42-2016 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 1 de setiembre de 2016, establece como uno de los criterios de evaluación, la limpieza de las unidades. En razón de lo anterior, se transparenta en la metodología el rubro de limpieza y se utilizan los valores derivados del estudio técnico L.C.R. Logística S.A. (2012), denominado “Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo”, Contratación Directa 2011CD-000415-ARESEP.

El estudio técnico L.C.R. Logística S.A. (2012), en la sección “4.5 Costo mensual por limpieza y lavados de vehículos”, establece las frecuencias asociadas a tres actividades básicas: la limpieza interna del

vehículo (barrido interno y limpieza de asientos), el lavado externo del vehículo (limpieza de la carrocería, ventanas y parabrisas) y el lavado del motor y chasis del vehículo. Para efectos de reconocimiento tarifario en esta propuesta de modificación se adoptan las frecuencias correspondientes al tipo de vehículo autobús convencional urbano (tipo que corresponde a cerca del 92% de las rutas, aquellas que tienen una distancia de viaje no mayor en 100 km).

Adicionalmente, en el estudio técnico mencionado, en la sección “6.1 Costos de referencia”, se indica que una de las fuentes de información empleadas para obtener los costos unitarios es la “*Información obtenida directamente de los servicios de transporte público en el mercado costarricense*”, razón por la cual se considera adecuado adoptar también los precios indicados para la limpieza interna, el lavado externo del vehículo y el lavado del motor y chasis del vehículo. Al igual que las frecuencias se adoptan los precios correspondientes al tipo de vehículo autobús convencional.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** hace dos observaciones al respecto: i) se indica que solamente la limpieza; pero, el estudio de Leonardo Castro señala que limpieza y otros; consulta por qué los otros no se consideran individualmente y ii) el lavado externo de un autobús y el lavado externo de un vehículo liviano tiene un costo aproximado de ₡5000 y ₡7000.

El señor **Edward Araya Rodríguez** responde que el estudio de Leonardo Castro, en el tema de limpieza no indica otros, solamente se refiere a limpieza.

Seguidamente se suscita un intercambio de comentarios, en torno a lo indicado por la directora Muñoz Tuk, luego de lo cual el señor **Roberto Jiménez Gómez** da por suficientemente discutido el asunto y lo somete a votación. La Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 08-35-2017

Instruir a la Administración integrar la documentación técnica presentada en esta oportunidad sobre las modificaciones propuestas para actualizar el reconocimiento de la limpieza de las unidades en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, de conformidad con los estudios técnicos respectivos y el oficio 191-CDR-2017 del 10 de julio de 2017, con el propósito de someterla a audiencia pública.

ACUERDO FIRME.

Sobre el tema de participación ciudadana, se plantea la siguiente justificación en la propuesta de modificación:

En cuanto a los mecanismos de participación ciudadana previstos en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, se observó el uso de frases genéricas tales como “sometido al mecanismo de participación ciudadana que se considere pertinente” y en otros “Sujeto a lo previsto en el artículo 36 de la Ley 7593”, lo cual a lo interno del Ente Regulador generaba interpretaciones distintas a la hora de la aplicación del modelo tarifario.

En virtud de lo cual, la modificación en este sentido, se enfoca en el establecimiento expreso de los mecanismos de participación ciudadana que deben desarrollarse de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley N° 7593 “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos” y en el artículo

361 de la Ley N° 6227 “Ley General de la Administración Pública”, con el objetivo primordial de estandarizar, reducir discrecionalidad y proporcionar seguridad jurídica al momento de la aplicación de la metodología.

Puede observarse entonces, como el principio de participación ciudadana consagrado en el artículo 9 de la Constitución Política, desarrollado a través de la normativa citada en el párrafo anterior, se ve reflejado y aplicado plenamente a través de esta modificación, en razón de que quedaría de manera explícita y para mayor comprensión del propio administrado cual es el mecanismo de participación ciudadana a implementar según sea el caso particular; lo anterior en pos de la mejora continua de los instrumentos metodológicos”.

Conforme a la propuesta sobre participación ciudadana, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 09-35-2017

Instruir a la Administración integrar la documentación técnica presentada en esta oportunidad sobre la propuesta de los temas que requieren someterse al trámite de audiencia pública y sobre los que requieren consulta pública en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, de acuerdo con los estudios técnicos respectivos y el oficio 191-CDR-2017 del 10 de julio de 2017, con el propósito de someterla a audiencia pública.

ACUERDO FIRME.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica lo relativo al tema del volumen mensual de pasajeros, la demanda y el tratamiento de los fraccionamientos, dentro de lo cual se refiere a las justificaciones en torno a las fuentes de información para el volumen mensual de pasajeros; así como a los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados.

Sobre dicho aspecto la directora **Sonia Muñoz Tuk** indica respecto al protocolo de demanda, que la propuesta debe remitirse formalmente a la Junta Directiva, debidamente firmada y como corresponde legalmente en esta instancia.

Por otra parte, señala que el Consejo de Transporte Público (CTP), tiene un protocolo de demanda validado y publicado y no estaría de acuerdo con el planteamiento de que Aresep elabore un protocolo propio. Destaca que, la metodología vigente, señala que los estudios deben ser comparables entre CTP y la Aresep. En ese sentido, reitera que no estaría de acuerdo con modificar la metodología, para que Aresep tenga su propio protocolo.

El señor **Román Navarro Fallas** manifiesta que respecto de este tema, la reforma a la Metodología, supera la dependencia que se tiene respecto del CTP. Apunta que la información del CTP no ha sido ni suficiente ni oportuna cuando la requiere el ente regulador. Se pasa del modelo actual en el que la información del prestador no es relevante para efectos tarifarios al principio opuesto, en adelante la información del prestador tiene peso e importancia para efectos regulatorios. Tampoco se tendrá por cierta, no bastará la sola presentación de la información por el prestador, deberá ser validada por la Autoridad Reguladora de forma objetiva e imparcial. En caso de conflicto entre la información obtenida

por Aresep y otra fuente, prevalecerá la de Aresep por cuanto está diseñada para cumplir fines regulatorios.

Recalca que, la información sobre la demanda es esencial en este nuevo enfoque. Considera además, que viene a ser el mecanismo mediante el cual Aresep obtendrá la información que requiere, superando la dependencia de otra entidad. Este nuevo enfoque es jurídicamente válido, pues la Ley 7593 le exige al prestador suministrar todo tipo de información, incluida la información de tipo estadístico relacionada con el servicio que ofrece a la población; y a la Aresep le exige que inspeccione, verifique y controle la veracidad y objetividad de la información suministrada.

El señor **Edgar Gutiérrez López** señala que, lógicamente, la ocupación es el elemento esencial para determinar tarifa, no puede ser de otra forma que la competencia plena la tiene la Aresep para revisar la información que considere.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** expresa que el CTP es el ente rector en materia de transporte, y se debe entender en ese sentido. El protocolo de demanda que vaya a aplicar la Aresep debe ser comparable con el CTP, porque son dos aspectos diferentes. Desde su punto de vista, se está modificando la metodología, porque dice que debe ser comparable con el CTP. En tal sentido, la consulta que tiene es sobre cuáles son las condiciones mediante las cuales la Aresep va a realizar sus propios estudios, asimismo los presupuestos para poder objetarlos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que existe ente rector que define las condiciones generales en que opera. Añade que la información que tienen es difícil para la determinación de tarifas. Ante la necesidad de contar con información, el ente regulador toma las reglas del juego definidas por ente rector, y se trata de realizar los estudios para poder establecer tarifas que es una potestad ineludible del ente regulador. Desde luego, está totalmente de acuerdo en realizar la coordinación institucional que corresponda en este tema, de manera que se planea tener reuniones con el ente rector, explicar lo que se propone hacer con el fin de buscar realizar la tarea de la mejor forma posible, que es la definición de tarifas.

El señor **Edward Araya Rodríguez** agrega que cuando viene un nuevo esquema operativo, se toma el dato del CTP. Además, acota que el esquema operativo no se cuestiona en nada.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que, en otro momento, el Intendente de Transporte comentó que cuando la Aresep discrepa del sistema operativo autorizado por el CTP, puede realizar los estudios. En estos momentos, en cuáles supuestos puede discrepar la Aresep del sistema operativo que autorizó el CTP.

El señor **Román Navarro Fallas** señala que Aresep no puede desconocer el esquema operativo aprobado por el CTP. Aclara además, que en ningún documento se autoriza o se hace referencia a lo señalado por la directora Muñoz Tuk. La intendencia actuará apegada a la legalidad.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que en la propuesta está quedando claro los pasos. Si es así, se está subsanando el punto señalado por la directora Muñoz Tuk. El ente rector define el sistema operativo y otros aspectos, es su potestad y no se está tratando ese aspecto. Lo que se está ejerciendo, es la posibilidad de utilizar sus estudios si los tiene, o en su defecto, lo que tenga la Aresep y, en tercer lugar, la información de empresas bajo validación de la Aresep.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que está de acuerdo en que ha habido un gran avance en este tema, pero lo que quisiera, es tener seguridad y claridad jurídica, y evitar la discrecionalidad porque en algún momento se señaló esa deficiencia.

El señor **Robert Thomas Harvey** expresa que las potestades del CTP y de la Aresep están totalmente claras. Lo que diga el Intendente de Transporte puede ser relevante, pero lo que tiene que hacer, es sujetarse totalmente a lo que señale la metodología. Ese es el razonamiento que hay que hacer.

El señor **Paolo Varela Brenes** señala que, cualquier estudio de demanda, siempre toma como punto de partida el sistema operativo autorizado por el CTP. En segundo lugar, lo que se está proponiendo bajo criterios técnicos y estadísticos, es más robusto a lo que hace el CTP. La propuesta del protocolo aclara, paso a paso, con todas las consideraciones técnicas y estadísticas, para determinar el dato pueda ser utilizado como una inferencia real. Se ha asegurado con la propuesta, bajo la preocupación de la directora Muñoz Tuk de si son comparables o no, efectivamente, cualquiera de las opciones que contempla el protocolo: el estudio completo de la validación del sistema, técnica y estadísticamente más robusto de lo que tiene el CTP. Aclarar que, en ningún momento, se varía el esquema operativo, sino más bien se requiere un nuevo estudio en caso de que cambie el sistema operativo.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** reitera la pregunta sobre en qué casos específicamente podría la Aresep realizar un estudio de demanda y aplicar ese protocolo, a lo cual señor **Paolo Varela Brenes** responde que se ha recibido estudios del CTP, y la Intendencia ha venido haciendo estudios. La Intendencia de Transporte está de acuerdo con todos los puntos propuestos en el protocolo; se puede hacer una validación que es mucho más controlada y se puede hacer muchos más estudios de validación que los estudios completos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** expresa que entiende lo que indica la señora Sonia Muñoz Tuk, desde el punto de vista de discrecionalidad. En ese sentido, señala sobre la importancia de implementar reglas de aplicación de forma rigurosa, para que no sea la discrecionalidad la que prevalezca.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** apunta que, dado que la metodología le compete a la Junta Directiva, desea tener claros cuáles son los criterios o parámetros en los cuales la Aresep va a realizar los estudios de demanda, o discrepar de los del CTP.

El señor **Edward Araya Rodríguez** responde que el protocolo de demanda tenía una línea base de la Intendencia de Transporte. La Fuerza de Tarea lo retomó y se presentará formalmente como corresponde.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** recalca que, a lo que se refiere, más allá del documento del protocolo de demanda en general, es en qué momento y sobre qué base la Aresep puede hacer un estudio de demanda, o bien discrepar de los estudios del CTP. Lo que quiere es seguridad jurídica y eliminar la discrecionalidad.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que los estudios que debe hacer la Aresep, tiene que tener criterios y reglas claras, y evitar la discrecionalidad, ello con el fin de defender la institucionalidad, la Intendencia de Transporte y al prestador del servicio, lo cual debe quedar plasmado en la metodología. Reitera que se debe trabajar en los criterios bajo los cuales la Aresep debería hacer los estudios para eliminar la discrecionalidad.

Por otra parte, el señor **Paolo Varela Brenes** se refiere a las justificaciones acerca de la utilización de la información más reciente; sobre los estudios técnicos de validación de la información del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) y Sistema de Información Regulatoria (SIR); sobre el volumen mensual de pasajeros aproximado por el esquema operativo autorizado y la categoría de la ruta / ramal; así como del fraccionamiento tarifario.

La señora **Xinia Herrera Durán** señala, en lo tocante al reconocimiento del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP), éste debe privilegiarse con respecto a las otras formas de valorar la demanda de pasajeros. Asimismo, sugiere un cambio de redacción en cuanto a lo siguiente “De esta manera la opción que se debe valorar desde el punto de vista técnico, legal y logístico es la aplicación de una fijación ordinaria nacional parcial, sobre el componente del SCP”, en el sentido de omitir el valorar y plantear hechos concretos.

La señora **Adriana Garrido Quesada** considera que este párrafo es crucial, en el sentido de cómo se va atender el problema actual de “cuello de botella” de estudios de volumen de pasajeros. En su criterio, son tres propuestas concretas: i) formulación de un protocolo de estudios técnicos para estimar el volumen de pasajeros; ii) caso de la demanda implícita y iii) un plan de implantación del SCP.

En tal sentido, la propuesta sería, primero, crear la modalidad de fijaciones ordinarias nacionales parciales, la cual permitiría aplicar ajustes tarifarios nacionales por cambios del valor de parámetros del modelo, de alcance general -previamente aprobados mediante los procesos de consulta pública- o de cambios objetivos de algunas variables de entrada (flota autorizada) de una empresa, sin necesidad de actualizar todas las demás entradas del modelo de cálculo tarifario.

Posteriormente, aplicar en la primera fijación ordinaria nacional parcial, el ajuste tarifario correspondiente al componente del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP), de manera que dentro de un plan de implantación de la estimación del volumen de pasajeros mediante datos del SCP, se le reconozca el monto por autobús a cada una de las empresas y se definan plazos razonables para el inicio de presentación de la información y su utilización para fijaciones tarifarias.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que se podría valorar la posibilidad de que como prioridad se establezca, el pago electrónico y SCP.

Al respecto, el señor **Paolo Varela Brenes indica que**, en el momento en que se dejen los estudios de demanda completos, el SCP pasa al primer lugar. Agrega que las reglas están definidas para cualquier escenario, que haya estudios completos, validaciones, pago electrónico o Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros. Si hay un estudio el último año, se toma de primero.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, si se tiene, por ejemplo, un estudio de demanda de 9 meses y se tiene barras y SCP, qué se privilegia. En su criterio, debería ser el Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros.

Por otra parte, consulta sobre la información solicitada a la IT, acerca de cuáles acuerdos se han tomado sobre fraccionamiento, cuál es la política y cómo se aplica en la Intendencia, lo cual es sumamente valioso para esta discusión conocerlo previamente.

La señora **Xinia Herrera Durán** consulta al Secretario de la Junta Directiva si se remitió el citado acuerdo, a lo cual el señor Alfredo Cordero Chinchilla indica que, en efecto, la Intendencia de Transporte

respondió el acuerdo. Dicho oficio se trasladó al Despacho, no así a los señores miembros de la Junta Directiva para incluirlo dentro de la discusión de la propuesta.

Ante una consulta de la directora Muñoz Tuk acerca si el informe es acorde con lo presentado, el señor **Paolo Varela Brenes** señala que el informe está totalmente alineado con la propuesta que se está sometiendo en esta oportunidad.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** solicita que se distribuya el oficio a los señores miembros de la Junta Directiva.

Analizada la propuesta de demanda y fraccionamientos, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 10-35-2017

Instruir a la Administración integrar la documentación técnica presentada en esta oportunidad sobre las modificaciones propuestas para determinar la demanda y los fraccionamientos a considerar en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, de conformidad con los estudios técnicos respectivos y el oficio 191-CDR-2017 del 10 de julio de 2017, con el propósito de someterla a audiencia pública.

ACUERDO FIRME.

Seguidamente, el señor **Roberto Jiménez Gómez** plantea continuar, en una próxima oportunidad, con el análisis de la propuesta de modificación de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

Somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 11-35-2017

Continuar, en una próxima sesión, con el análisis de la propuesta de mejora continua de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”.

ARTÍCULO 5. Asuntos de los miembros de la Junta Directiva

No presentan asuntos en esta oportunidad.

ARTÍCULO 6. Asuntos pospuestos

El señor **Roberto Jiménez Gómez** propone, dado lo avanzado de la hora, posponer para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda desde el punto 5.1 al 5.15. Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 12-35-2017

Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los puntos del 5.1 al 5.15 de la agenda, los cuales, en ese orden, se detallan a continuación:

- *Solicitud de concesión de servicio público para generación eléctrica, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, planteada por Hidrodesarrollos del Río Platanares S.A. para el Proyecto Hidroeléctrico Bonilla 510. Expediente CE-004-2016. Oficios 610-DGAJR-2017 del 30 de junio de 2017, 0714-IE-2017 y 0713-IE-2017, ambos del 30 de mayo de 2017.*
- *Recurso de apelación interpuesto por Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A. (ESPH), contra la resolución RIE-011-2017. Expediente ET-076-2016. Oficio 528-DGAJR-20147 del 6 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación por la Compañía Hidroeléctrica Doña Julia S.R.L. (CHDJ), contra el oficio 0990-IE-2015 de la Intendencia de Energía. Expediente OT-050-2015. Oficio 529-DGAJR-2017 del 6 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación interpuesto por Estación de Servicio Soto y Castro S.A., contra la resolución ROD-DGAU-339-2016. Expediente OT-53-2012. Oficio 567-DGAJR-2017 del 14 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación interpuesto por Estación de Servicio del Surco ESS S.A., contra la resolución RRG-092-2016. Expediente OT-079-2014. Oficio 586-DGAJR-2017 del 21 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación, interpuesto por la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (Japdeva) contra la resolución RRG-341-2016. Expediente AU-294-2012. Oficio 449-DGAJR-2017 del 12 de mayo de 2017.*
- *Recurso de apelación y gestión de aclaración y adición interpuestos por la Corporación Agrícola Del Monte S.A., contra la resolución RRG-341-2016. Expediente AU-294-2012. Oficio 467-DGAJR-2017 del 12 de mayo de 2017.*
- *Recurso de reposición y gestión de nulidad interpuestos por Microbuses Rápidos Heredianos S.A., Autotransportes Moravia S.A., Transportes Doscientos Cinco S.A., Consorcio de Transportes Cooperativos Metrocoop R.L., Transmasoma S.A. y Transportes Unidos La Cuatrocientos S.A., contra la resolución RJD-110-2017. Expediente OT-063-2017. Oficio 578-DGAJR-2017 del 19 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación interpuesto por el Sistema de Emergencias 9-1-1, contra la resolución RCS-037-2017 del Consejo de Superintendencia de Telecomunicaciones. Expediente SUTEL-GCO-TMI-01550-2016. Oficio 532-DGAJR-2017 del 6 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación interpuesto por Cable Visión de Occidente S.A., Anymo TV S.A.; Cable Caribe S.A.; Súper Cable Grupo T en T S.A.; Cable Centro S.A.; Cable Plus S.A.; Cable TV Doble R S.A.; Inversiones Brus Malis Limitada; Cable Sur S.A.; y Cable Brus S.A.; contra la*

resolución RCS-040-2015. Expediente Sutel 10053-STT-INT-OT-00186-2011. Oficio 537-DGAJR-2017 del 7 de junio de 2017.

- *Recurso de apelación interpuesto por los señores Gilbert Camacho Mora, Manuel Emilio Ruiz Gutiérrez, Maryleana Méndez Jiménez y Jaime Luis Herrera Santiesteban, contra la resolución ROD-09-2017. Expediente OT-03-2017. Oficio 546-DGAJR-2017 del 9 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por Río Frio S.A., contra la resolución RRG-732-2016. Expediente OT-236-2014. Oficio 551-DGAJR-2017 del 9 de junio de 2017.*
- *Recurso de apelación interpuesto por la Sociedad Autopintura S.A., contra la resolución RRG-013-2017. Expediente SAU-135071-2016. Oficio 505-DGAJR-2017 del 30 de mayo de 2017.*
- *Recurso de revisión interpuesto por el señor Jurgen Schlager Pacheco, contra la resolución RRG-080-2016. Expediente SAU-107659-2015. Oficio 504-DGAJR-2017 del 30 de mayo de 2017.*

ARTÍCULO 7. Asunto informativo

Se distribuye, como asunto de carácter informativo, la solicitud del Diputado Ottón Solís Fallas sobre el historial de pago de cánones de regulación durante los últimos 10 años realizados por los concesionarios que operan las 70 frecuencias de televisión abierta del espectro radioeléctrico. Oficios PAC-OSF-046-2017 del 20 de junio de 2017 y 05403-SUTEL-2017 del 29 de junio de 2017.

A las quince horas con cinco minutos finaliza la sesión.

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ
Presidente de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva