

SESIÓN EXTRAORDINARIA

N.º 41-2017

4 de agosto de 2017

San José, Costa Rica

SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 41-2017

Acta de la sesión extraordinaria número cuarenta y uno, dos mil diecisiete, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el viernes cuatro de agosto de dos mil diecisiete, a partir de las nueve horas. 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, Rodolfo González López, Subauditor Interno; Robert Thomas Harvey, Asesor Legal de la Junta Directiva; Edward Araya Rodríguez, Asesor del Despacho del Regulador General, y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Aprobación de la agenda

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura a la agenda y señala que, como punto único, se tiene la “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”.

Lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 01-41-2017

Aprobar la agenda de esta sesión, la cual contiene como punto único la “Propuesta de modificación parcial de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”.

ARTÍCULO 2. Modificación parcial de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”

A las nueve horas con cuarenta minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as): Román Navarro Fallas, Asesor Legal 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 Dirección General; Eddy Víquez 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 resuelto en el acuerdo 13-40-2017 del acta de la sesión 40-2017, celebrada el 01 de agosto de 2017, la Junta Directiva continúa con el análisis de la propuesta de modificación parcial de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

a) Terrenos

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, para el tema de la propuesta de terrenos está la recomendación discutida en una sesión anterior con los ajustes solicitados en esa oportunidad. Explica

que, tal y como se indica en el documento, a partir del presente año, es una exigencia de acuerdo con el contrato de concesión establecido por el Consejo de Transporte Público (CTP), que los prestadores del servicio cuenten con el área requerida para el estacionamiento de las unidades.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que, adicionalmente al informe de la firma Deloitte y al documento de la Cámara Nacional de Transportes, sería importante determinar si hay que adicionar algún otro aspecto a la propuesta de terrenos, dado que se había acordado de que la Fuerza de Tarea valorara si con esos dos insumos estaba bien.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, de acuerdo con lo externado por el señor Pablo Sauma Fiatt en su oportunidad, es conveniente revisar lo que está en el informe de Deloitte; si procede o no; así como considerar el documento de la Cámara Nacional de Transportes y justificar el porqué se incluye o no.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que, los contratos del CTP no estaban listos para cuando entró en vigencia la metodología y a la fecha no están vigentes; por lo tanto, es un tema sobre la oportunidad o no, o si se está aplicando o no. Antes de reconocer terrenos, se necesita saber cuál es la situación. En ese sentido, su punto va a seguir siendo que hace falta un estudio más a profundidad sobre dicho tema.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** considera importante lo externado por el director Sauma Fiatt, en el sentido de que cuando se aprobó la metodología no existía el acuerdo del CTP, pero, la realidad es que los prestadores tienen que cumplirlo, aunque no esté refrendado el contrato, se podría verificar con el CTP para conocer si este requisito se está cumpliendo; la obligación se mantiene.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** sugiere hacer la consulta formal al Consejo de Transporte Público, en cuanto a este requisito, para conocer si está vigente y si se está aplicando.

La señora **Adriana Garrido Quesada** se refiere al peso de la rentabilidad por terrenos que se observan en las simulaciones de trabajo. Considera importante tomar en cuenta la distancia a la primera parada reconocida en el modelo, para buscar una referencia que no sea nada más el terreno que se está usando, pues este podría ser más el resultado de una inversión en bienes raíces que de la búsqueda de minimizar el costo del terreno para el servicio.

El señor **Edward Araya Rodríguez** comenta que se va a gestionar la consulta al Consejo de Transporte Público. Además, indica que hay un aspecto a considerar y es que, si el ente rector acepta determinado terreno, se tiene que velar que los costos sean los adecuados. El valor de los terrenos está conforme a lo establecido por el Ministerio de Hacienda.

La señora **Adriana Garrido Quesada** consulta si el valor del terreno que establece el Ministerio de Hacienda es más alto de lo que da el mercado.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que sí, pero al multiplicar el valor de la propiedad por el rendimiento, por lo cual entre más bajo sea ese valor, es menor lo que se le reconoce o, al contrario.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que no es lo que da el mercado, sino lo que las personas declaran y sobre eso que se cobra el impuesto.

El señor **Edward Araya Rodríguez** explica que los planos reguladores tienen sus áreas, si es un terreno agrícola, industrial, si está en una zona residencial, entre otros; hay mapeos que indican en qué área está ese terreno y dependiendo de eso, se establecen los valores, que generalmente son más bajos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que es importante considerar el tema ambiental. Conoce casos en los que personas han tenido que migrar del lugar donde se estacionan los autobuses por los inconvenientes que provocan, razón por la cual tienen que trasladarse a lugares más lejanos. Además, es mayor el costo de los terrenos en lugares más céntricos.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que, por estos aspectos, es que considera que se debe hacer un estudio más detallado; ya que se tienen valoraciones subjetivas de cada uno de los miembros del cuerpo colegiado. Es importante contar con un estudio específico que responda a un análisis lo más objetivo posible de la realidad para conocer lo que está pasando, si esos casos son frecuentes o no.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que es importante conocer la información que tiene el CTP para saber cómo y de qué forma lo aceptó, cuáles fueron los parámetros que utilizaron y tener un punto de partida.

El señor **Edgar Gutiérrez López** considera que hay un error de interpretación, porque se indica que se está utilizando el valor que establece el Ministerio de Hacienda, lo cual no es cierto, ya que, el impuesto de bienes inmuebles pasó directamente a las municipalidades; sin embargo, estas no contaban con una estructura para valoración, razón por la cual se le dio al Ministerio Hacienda una Unidad para que prepara unos mapas de valores generales. Así las cosas, las municipalidades utilizan esa información para cuando los contribuyentes presentan la declaración de la renta. Por lo anterior, sugiere modificar que los avalúos se hacen de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Hacienda.

La señora **Xinia Herrera Durán** agrega que, el Ministerio de Hacienda realizó un estudio para definir valores de los bienes inmuebles a nivel nacional. Por medio de este estudio, se definieron los valores homogéneos; sin embargo, no todas las municipalidades acogieron el valor de los terrenos conforme a dicho estudio; ya que, por ejemplo, el sector agrícola tuvo problemas serios porque los terrenos se les valoró como si fueran terrenos comerciales, dependiendo de la ubicación de la finca y no del uso. Así las cosas, no todos los terrenos están valorados de acuerdo con el estudio realizado por el Ministerio de Hacienda.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** considera que se está actuando apresuradamente; además, desconoce si realmente todas las municipalidades emiten certificaciones del valor por metro cuadrado.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, de lo manifestado por el señor Sauma Fiatt, solicitará hacer una muestra representativa de las municipalidades en diferentes partes del país, escogiendo algunas que tengan ciertas características y sirvan como muestras.

La señora **Adriana Garrido Quesada** se refiere a aspectos de la valoración del metro cuadrado del terreno y al tema de plusvalía.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, respecto de la plusvalía, lo que se tiene es una expectativa, ya que, hasta que no se venda la propiedad, no se sabe si se tuvo o no plusvalía; por lo tanto, estimarla sería muy complicado, sobre todo en un ámbito donde igualmente el valor que se va a asumir, ni siquiera es el de mercado, porque lo que se está viendo es el valor que se declara.

La señora **Adriana Garrido Quesada** solicita que se averigüe dónde se puede encontrar un indicador de cómo se han estado valorando los terrenos, para conocer las plusvalías.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica la importancia de analizar más profundamente el tema de la definición de estación terminal y terrenos.

El señor **Edgar Gutiérrez López** sugiere separar la tocante al estacionamiento de los autobuses, de la terminal.

El señor **Robert Thomas Harvey** realiza una precisión respecto de los títulos habilitantes, en el sentido de que se puede llegar a conclusiones equivocadas, la única diferencia entre un permiso y la concesión es que el permiso es precario y la Administración puede tomarlo nuevamente sin tener que indemnizar, pero tiene exactamente las mismas obligaciones que el Estado le impone a cualquier acto.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que, en esta reforma no se está indicando que se va a reconocer de facto, el tema es proveer los datos y la información respectiva para poderlo verificar.

El señor **Román Navarro Fallas** externa que, con modificar la metodología, estarían ayudando al permisionario o al concesionario a cumplir contratos, porque de otra manera van a hacer la inversión, por lo que considera que se debe introducir esa variable en la metodología, precisamente para que pueda hacerse el reconocimiento.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta que, revisando un listado que se le suministró, el cual contiene el detalle de lo que han solicitado los prestadores, le llama la atención que antes de la entrada en vigencia del nuevo modelo los prestadores nunca reclamaron por la limpieza o los terrenos en específico, lo cual es evidencia de que sí estaba en el modelo anterior, puesto que nunca solicitaron que se detallara específicamente estos aspectos.

Considera que los prestadores estaban de acuerdo con el modelo anterior; por lo tanto, el argumento es claro en ese sentido; sin embargo, en este momento están solicitando que todo se diferencie. Se han utilizado argumentos del “cajón de sastre” o de “la grasa” del modelo anterior; pero, todo ha sido de criterio personal, porque nadie ha demostrado cuánta “grasa” había antes y cuánta hay ahora. No le parece conveniente diferenciar ahora aspectos que anteriormente no estaban contemplados en el “cajón de sastre”; lo cual implicaría, necesariamente, demostrar qué se incluía antes y qué se incluye ahora. Por lo anterior, manifiesta que tiene que hacerse un estudio técnico al respecto y determinar qué se va a diferenciar, pero empezar a diferenciar aspectos y cargárselas al usuario no es válido.

Adicionalmente, señala que desconoce hasta qué punto esos aspectos siguen contenidos en los coeficientes globales del modelo vigente. El punto de partida es que todo está contenido en lo que el modelo anterior y ningún prestador reclamó, empezar a desagregar va a ser una revisión a futuro del modelo entonces tiene sentido, pero a partir de un estudio técnico que indique qué y cómo se incluye. Si lo que se pretende es diferenciar o unir, considera que es una discusión más amplia que debe de tener la Junta Directiva a partir de un estudio técnico detallado.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** considera apropiado el razonamiento del director Sauma Fiatt. Añade que lo que se está analizando son las variables que se han indicado con mayor vehemencia y que son importantes de considerar. En alguna medida, el proceso de análisis que se ha hecho en la

metodología ha sido de forma objetiva y rigurosa, se determinó en primera instancia que no están contenidos y son rubros de erogación muy importantes; lo cual es una medida temporal y paliativa, para plantear posteriormente un estudio riguroso de la estructura de costos de las empresas de autobuses pequeñas, medianas, grandes; urbana, rural, determinando los diferentes rubros de gastos que tienen para llevar a cabo sus actividades y obtener una comparación con los rubros que reconoce la metodología.

Agrega que está de acuerdo con el director Sauma Fiatt en el sentido de que, se tiene que hacer un análisis de la estructura de costos, comparar y verificar qué rubros han sido considerados, restarlos o bien, si hay memorias de cálculo y llevarlas a coeficientes y tener quizás hasta coeficientes distintos para una empresa urbana, rural, pequeña, mediana y grande, y con base en eso, tener una metodología mucho más robusta y actualizada teniendo en cuenta todos elementos.

Es importante que se refleje la transparencia; por lo que es primordial para la metodología vigente, llevar a cabo ese análisis de estructura de costos de las empresas y luego actualizarla de forma general y evitar que a futuro se tenga que actualizar nuevamente. El análisis de la estructura tomará su tiempo, y cita como ejemplo, el estudio de los coeficientes. Es urgente subsanar algunos de los elementos fundamentales, en el entendido de que son temporales para luego hacer ese análisis estructural de los costos y asignar los costos y gastos que son necesarios de acuerdo con los aspectos legales y bajo el principio de servicio al costo.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que se requiere de un listado confiable de costos y ver cómo se está con respecto de este. En particular, para terrenos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que es válido que se haga referencia y se aclare qué se considera en terrenos y qué no y porqué no se consideró.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que, se debe tener claro qué más se solicitó respecto de terrenos, qué no se va tratar y luego para lo que se propone, señalar por qué.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** externa que lo que se ha visto son criterios de los sectores y se ha hecho el análisis pertinente. Parte de propuesta de seguros casi nadie lo planteó, pero se vio como una solución mucho más simple sobre manejo de talleres, instalaciones y terreno. El grupo técnico hizo esa propuesta que, si no lo consideran los miembros del cuerpo colegiado, tomará más tiempo. Se analizaría el riesgo de no hacerlo, pero se hizo el análisis respectivo desde el punto de vista práctico y de menor costo para la regulación.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que el tema se puede ver en cualquier momento. Si los miembros de la Junta Directiva lo quieren votar, que tomen la decisión. En su criterio, la ley es clara lo que se debe incluir. En la información que se envió no se habla de seguro. Se limita a las coberturas que están en el convenio con el CTP.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que se van a considerar las observaciones de la directora Garrido Quesada en el tema de terrenos. Sería básicamente la verificación de que existe un terreno, que es utilizado para estacionar los autobuses y que cumple con los requisitos de tamaño y distancia razonables del lugar.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** se refiere a aspectos relacionados con el marco legal de la propuesta, la cual en su criterio debe revisarse.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que el rubro de terrenos para estacionar los autobuses, hasta donde tiene conocimiento, no está establecido en ningún otro apartado. Expresa que la justificación tendría que ser que cuando se le da la concesión, se establecen ciertos requerimientos para estacionar los autobuses, y eso es para cumplir esa disposición técnica.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que no hay ninguna justificación, y es lo que se debe revisar.

La señora **Xinia Herrera Durán** externa que en el apartado del marco legal se menciona la necesidad de modificar el modelo para alinearlo con la política pública, pero no se indica con cuál.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que se suprime entonces del documento el marco legal y antecedentes como en los otros casos. Revisar el tema de la política pública se tendría que revisar y ver si existe el tema concreto. Apunta que el enfoque que se venía siguiendo es que, muchos de estos rubros estaban de manera general, por eso es que se habló de una reclasificación en otro momento, que estaba como costos indirectos y que consideraba que se debe pasar a costos directos, y eso es parte de la justificación, el razonamiento y cuidado con lo que venía de antes, y en el tema legal para poderlo considerar. Se debe tener claro ese contexto que están manejando.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que está totalmente de acuerdo con lo externado anteriormente, pero el tema es que no se puede empezar a separar o hacer cosas específicas, a cargarle a los usuarios costos específicos, para ver si estaban contenidos o no en otra parte y no se estaban rebajando, como en el caso de limpieza, que ese sí era específicamente claro que estaba contenido en esa partida. Lo que habría que demostrar es si era suficiente o no, hay que hacer otro tipo de análisis, se está de acuerdo en el contexto global, el tema es cómo operativizar el asunto. Se debe realizar el análisis integral de qué está incluido y qué no, o bien, puede que esté incluido pero que no sea suficiente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que hay diferentes niveles, no sin antes expresar que los compañeros que integran la Fuerza de Tarea no están a tiempo completo en este proyecto, por lo que hay limitantes grandes en la capacidad de trabajo de las personas. Se han hecho esfuerzos importantes y se van a seguir haciendo; se haría otro trabajo de forma paralela que sería preliminar, y consistiría en comparar los costos de lo que debería de ser, contra lo que dice la metodología y en una tercera columna lo que no debe estar, lo que debe estar y lo que debe sumarse.

De igual manera, manifiesta que es válida la observación que hace la directora Garrido Quesada de cuál es la razón y verificar con el CTP si hay o no acuerdo, si se va a aplicar o bien, hacer la salvedad de que es hasta que lo estén utilizando, que considera que, de todas maneras, está planteada la verificación en el campo del uso de los terrenos, no es que sea de facto, sino que hay una verificación.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que está de acuerdo con los temas, se están haciendo ajustes, lo que sucede es que es injusto porque se llega a criticar lo que falta, pero no a valorar todo lo que se ha hecho; el tema importante ahora es hacer los ajustes para ir avanzando y llegar al final; por lo tanto, no importa si se tienen que hacer otros ajustes con el fin de hacer la tarea.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que la sesión de hoy tiene como fin escuchar, considerar, tomar nota y hacer ajustes, por eso es por lo que también se está dejando la próxima sesión par conocimiento de casos y para que el otro viernes se puedan ver los otros temas propuestos.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala a los técnicos, que, si ocupan más tiempo, que lo indiquen, pues la idea es que no se sacrifique el contenido y la calidad para la próxima sesión.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que se había hablado de dar más importancia al informe técnico, separarlo de la resolución y eso todavía no está; por lo tanto, a manera de guía en un informe técnico se debe describir la problemática que hay que resolver, generar opciones, y para eso se debe conocer qué se ha hecho en otros países y luego, qué requisitos va a tener el proceso, cuáles son los criterios para evaluar, y posteriormente una recomendación según lo que tienen ahora.

Agrega que pueden dar como recomendación una preselección de opciones, - no la propuesta de resolución -, con los alcances y limitaciones de cada una. En cuanto alcances, decir por qué es buena y en cuanto a limitaciones, por qué la opción está limitada o puede fallar.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que se tiene la mejor intención de hacer y reunirse con los grupos, pero poder plantear alcance limitaciones y alternativas y se escogió esta. Hay opciones que no se pueden implementar porque falta información. Ha sido complicado la clasificación de costos, incluso con cuidado que la misma DGAJR ha señalado.

El **Robert Thomas Harvey** manifiesta que no se puede aislar de las otras funciones propias de la administración. En el fondo no se deben discutir aspectos que ponen vulnerable a la institución. Por más transparentes y precisos que se quiera hacer, no se puede aislar los otros objetivos de la Institución. A veces se precipitan en plantear aspectos con un propósito sano y adecuado, pero improcedente por los subproductos negativos que se deben controlar, para que se puedan tratar de manera adecuada y minimice el impacto negativo sobre la actividad de la institución. Significa que es válido prever, no tomar decisiones que sirvan para atacar a la institución y que pueden afectar la marcha de la Institución.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que, aparte de los puntos sobre la mesa, es importante considerar la significativa diferencia de la metodología vigente con la anterior en los, temas de choferes, mecánicos, repuestos y accesorios. Dentro de la mano de obra se está estudiando la posibilidad de tomar, más en cuenta en el modelo la duración efectiva del recorrido de acuerdo con el esquema operativo. Además, ya había solicitado que se revisara la propuesta que hizo sobre el cálculo de repuestos y accesorios, y mecánicos para el primer año de autobús nuevo. Son de los rubros de costos que más variación ha tenido, de acuerdo con las simulaciones de trabajo.

En cuanto al tema de la mano obra, también está lo del salario de los choferes. Indica que sería conveniente considerar utilizar un indicador de salarios de choferes de autobús de las encuestas del sector privado, probablemente más cercanas al mercado que el salario mínimo. Reforzar el trabajo preparatorio y el informe técnico. Es crucial en esta etapa hacer la comparación de los costos necesarios de lo que tiene el modelo.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, si lo tiene a bien, se va depurar el documento y que se presente una propuesta para salarios que incluya horas extras. Asimismo, el tema de repuestos y accesorios, que sería de forma preliminar, teniendo en cuenta que para una segunda fase se va hacer la estructuración de costos.

b) Participación ciudadana

El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta si se tiene alguna observación con respecto al tema de participación ciudadana no hay ninguna observación.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que la redacción no se afinó; remitirá algunas sugerencias al respecto.

c) Volumen de pasajeros

Se discuten los fundamentos bajo los cuales se desarrolla la propuesta de modificación correspondiente a las secciones del volumen mensual de pasajeros y el tratamiento de los fraccionamientos tarifarios para la aplicación de la metodología.

La señora **Adriana Garrido Quesada** se refiere a distintos aspectos relacionados con las simulaciones, y las gráficas que contiene el documento. Destaca el enorme impacto tarifario cuando se simula la aplicación de la Demanda Implícita y la urgencia, en consecuencia, de la realización de estudios apropiados de volumen de pasajeros, con la celeridad requerida.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que, en lo personal, considera que en este tema no hay una justificación, lo que se da es una descripción. Además, en el marco legal se debe indicar la competencia que tiene la Aresep para controlar la demanda y la importancia del volumen real de pasajeros para la tarifa.

La señora **Xinia Herrera Durán** agrega que, a modo de observación, considera que una de las motivaciones para hacer metodologías, siempre es dejar variables objetivas y no subjetivas y considera que en el planteamiento de medición de pasajeros hay mucha discrecionalidad. Agrega que, es importante revisar la redacción del documento en cuanto a la contabilización automática de pasajeros.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que siempre ha solicitado que documenten un plan para llegar a la utilización de los sistemas de conteo de pasajeros, en el cual se encuentren las medidas necesarias y cómo se van a desarrollar. Esta información tiene que estar dentro del informe técnico; ya que lo que están exponiendo es una parte de todo un plan.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que la Aresep no puede seguir destinando recursos en hacer estudios de demanda. Se debe tener claro, además, que la Aresep no puede perder de vista que legalmente no puede renunciar a esa potestad. Se refiere a su experiencia en la Dirección de Transporte Público que era el antiguo CTP y señala que, en ese momento, se llevó a cabo un concurso de antecedentes para clasificar las empresas o profesionales que podían hacer estudios de demanda; en el cual se establecía cómo la administración requería que se recabara y presentara la información. Además, no ve la necesidad de tener un protocolo de demanda de la Aresep; si hay oportunidad de mejorar el protocolo que tiene el CTP, se podría coordinar y mejorar.

Adicionalmente, otro aspecto tiene que ver con el sistema de conteo de pasajeros, sistema del pago electrónico; tener mucha claridad en cuanto a que la Aresep realice un análisis muy detallado al respecto, en donde como institución pueda validar los datos que se reciben y utilizarlos; pero, teniendo

en cuenta todas las variables. Además, determinar cómo se va a proceder en los lugares fuera de San José; desconoce si las unidades cuentan con las barras electrónicas.

El señor **Edgar Gutiérrez López** señala que, un aspecto a considerar es que la tarifa la fija la Aresep, la demanda es un elemento esencial en la fijación de las tarifas; para efectos del CTP, el protocolo de demanda tiene relación básicamente con el número de autobuses, cantidad de carreras; por lo tanto, considera que la Aresep debe tener su propio protocolo de demanda. Además, de acuerdo con las facultades de la Aresep, parece que a nivel de lo que se discute en esta oportunidad, lo que se tiene que plantear o generar, es cómo desarrollar un sistema que se dirija a acercarse a la realidad de una demanda. Considera que, este aspecto es el que se debe tener presente en este tema.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** reitera lo manifestado respecto de la justificación, le parece que no existe y es importante resaltar la potestad que tiene la Aresep para conocer el volumen de pasajeros, lo cual es un elemento clave en las fijaciones de tarifas. Además, realiza distintas observaciones sobre el documento propuesto.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que está de acuerdo con las observaciones externadas por la directora Muñoz Tuk en torno al sistema de conteo de pasajeros; dejar claro que, lo que se busca es generar más robustez en la estimación de ese conteo.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** hace observaciones en el documento técnico, en cuanto al estudio técnico y mecanismo para la determinación del volumen de pasajeros; el esquema operativo autorizado, criterios y protocolo de demanda.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, de lo discutido en este tema, es importante considerar las observaciones y sugerencias externadas por los miembros de la Junta Directiva en esta oportunidad y así llegar a un acuerdo en una próxima sesión.

Sugiere continuar el análisis en la siguiente sesión. Somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 02-41-2017

Continuar, en la próxima sesión, con el análisis de la propuesta de modificación parcial de la "Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús".

A las doce horas con veinte minutos finaliza la sesión.

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ
Presidente de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva