

SESIÓN EXTRAORDINARIA

N.º 57-2017

20 de octubre de 2017

San José, Costa Rica

SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 57-2017

Acta de la sesión extraordinaria cincuenta y siete, dos mil diecisiete, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el viernes veinte de octubre de dos mil diecisiete, a partir de las diez 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; Anayansie Herrera Araya, auditora interna, Robert Thomas Harvey, asesor legal de la Junta Directiva; Herley Sánchez Víquez, asesora del Despacho del Regulador General y Alfredo Cordero Chinchilla, secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Aprobación del Orden del Día.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a aprobación el Orden del Día. El señor Edgar Gutiérrez López plantea conocer la “Solicitud de autorización de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes” para ser conocido como primer punto resolutivo.

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

ACUERDO 01-57-2007

Aprobar el Orden del Día de esta sesión, el cual a la letra ajustado dice:

1. *Solicitud de autorización de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, miembro del Consejo de la Sutel. Oficio 08506-SUTEL-SCS-2017 del 18 de octubre de 2017.*
2. *Continuación del análisis de la modificación parcial a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”.*
3. *Propuesta de respuesta al oficio PAC-MMF-170-2017 del 21 de setiembre de 2017, suscrito por la Diputada Marlene Madrigal Flores mediante el cual solicita se le indique y certifique si se ha ordenado por parte de la Aresep, la Junta Directiva o la Intendencia de Transporte a corto, mediano o largo plazo, un estudio muestral de pasajeros a la empresa Transportes La Pampa Ltda. Oficios 887-DGAJR-2017 del 17 de octubre de 2017, 869-DGAJR-2017 del 5 de octubre de 2017 y 1540-IT-2017 del 11 de octubre de 2017.*
4. *Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. Expediente ET-017-2017. Oficio 779-DGAJR-2017 del 8 de setiembre de 2017. (Este tema es urgente dado que se interpuso recurso de amparo)*
5. *Exposición sobre el avance de los proyectos 2017 y presentación del portafolio de proyectos 2018. Oficios 860-RG-2017 del 19 de octubre de 2017 y 431-DGEE-2017 del 18 de octubre de 2017.*
6. *Exposición sobre modificaciones de tarifas por bloques.*

ARTÍCULO 2. Solicitud de autorización de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, miembro del Consejo de la Sutel.

La Junta Directiva conoce el oficio 08506-SUTEL-SCS-2017 del 18 de octubre de 2017, mediante el cual el secretario del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones (Sutel), remite el acuerdo 005-073-2017 tomado en la sesión ordinaria 073-2017, celebrada el 13 de octubre de 2017, contentivo de una solicitud de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, Miembro Propietario del Consejo de la Sutel, para los días 26 y 27 de octubre de 2017.

La señora **Xinia Herrera Durán** comenta que el tema señalado en el Orden del Día no coincide con el oficio del Consejo de la Sutel, ya que éste lo que contiene es la comunicación del acuerdo 005-073-2017 mediante el cual se le autorizan las vacaciones a la señora Vega.

El señor **Roberto Gómez Jiménez** señala que en otra oportunidad se había conocido una gestión presentada por el Consejo de la Sutel y venía en las mismas condiciones.

El señor **Alfredo Cordero Chinchilla** explica que, en gestiones anteriores que ha presentado el Consejo de la Sutel, ha procedido a informarle al secretario del Consejo lo acordado por esta Junta Directiva, en el sentido de que deben solicitar la autorización, en este caso de las vacaciones.

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

ACUERDO 02-57-2017

Aprobar la solicitud de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, Miembro Propietario del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, con base en el oficio 08506-SUTEL-SCS-2017 del 18 de octubre de 2017, de manera que se le disminuya de su saldo disponible, los días 26 y 27 de octubre de 2017.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO 3. Continuación del análisis de la modificación parcial a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”.

A las diez horas y veintidós minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (as): 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); Eduardo Andrade Garnier y Juan Carlos Pereira Rivera, funcionarios de esa Dirección; Carol Solano Durán, Directora General de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, Daniel Fernández Sánchez y Adriana Martínez Palma, funcionarios esa Dirección. Asimismo, ingresan los señores Paolo Varela Brenes y Eddy Víquez Murillo funcionarios de la Intendencia de Transporte, a participar en la presentación del tema objeto de este artículo.

La Junta Directiva continúa con el análisis de la modificación parcial a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que es importante ir aclarando ciertos puntos y ajustar las propuestas de modificación; como, por ejemplo, un aspecto tan fundamental como determinar el volumen de pasajeros, esto con el propósito de que no haya dudas de la orientación que se tiene.

Por lo anterior, en esta oportunidad se continuará con el análisis del volumen de pasajeros y algunos otros aspectos que están pendientes. En primera instancia, el señor Marlon Yong y la directora Adriana Garrido Quesada mencionaban que se debe tomar la decisión si en el tema del análisis del volumen de pasajeros se tiene que ser tan explícito, que significaría prácticamente pasar el protocolo de demanda a la metodología, o bien, como se ha tratado de hacer, es decir, que tienen que ir las grandes líneas y que luego el protocolo de demanda va a aclarar esos aspectos técnicos, porque si no la metodología quedaría muy amplia si se incorpora todo el protocolo de demanda.

Indica que comparte lo que manifiesta la señora Garrido Quesada, en el sentido de que en la metodología deben ir las grandes líneas y en el protocolo de demanda desarrollar los aspectos de carácter técnico que sustente y defina cómo hacer un estudio.

Un segundo punto, y que lo han señalado algunos expertos es que, de afuera se visualiza como que la Aresep va a estar haciendo estudios de demanda como una prioridad; cuando en general lo que se desea usar es información de valor, como sería la proveniente de las barras electrónicas. Se tiene claro que en primera instancia la información del sistema de pago electrónico pareciera que no se utiliza para medir volumen de pasajeros, aspecto que se tiene constatar con otra fuente. Esto lleva a la necesidad de dimensionar muy bien este punto, aclarando que la filosofía que se busca es que, el 85% -90% de la información, sea de las barras electrónicas; además, se tiene que hacer valer ante la sociedad, que la Aresep tiene la facultad de solicitar información y que esta sea entregada, analizada y procesada para generar los datos más fidedignos del volumen de pasajeros para tener tarifas justas.

Asimismo, indica que, ante posibles diferencias, lo cual es posible que se presente; ya que, si la información de las barras electrónicas no es suficiente y es una ruta importante; que la Aresep tenga la posibilidad de hacer los estudios de demanda completos, aunque sean costosos y complejos; porque sería una prioridad, pero no como primer punto. También está el tema de los datos del Consejo de Transporte Público lo cual se ha aclarado; y considera que hay alguna información que corrobora esto, por lo menos en algunas rutas, en donde la información que brinda el CTP y los prestadores andan muy cercanos con los datos que tiene la Aresep.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que el CTP cuenta con una serie de herramientas para las diferentes funciones; dentro de las cuales hay una que se utiliza para el diseño del esquema operativo que básicamente lo que busca es determinar, las secciones de máxima demanda, tanto espacial como temporal, ubicar las horas pico y ver las zonas donde hay más volumen de pasajeros y a partir de eso, determina el esquema operativo, llámese horarios y frecuencias, y a partir del periodo de la hora pico donde se dan más viajes y hay mayor utilización de la flota, determina cuál es la flota; por lo tanto, se esperaría que en hora pico la flota del 100% que está autorizada esté trabajando y en el resto del día, (hora día, hora valle, madrugada, noche) sólo una parte de la flota esté trabajando.

Por otro lado, para que el CTP pueda definir cuál es el esquema específico de horarios; es decir, que no se indique sólo la hora pico, que se requieren tantos viajes en uno u otro sentido, sino para determinar

cuál es la cantidad de viajes durante la franja horaria de trabajo; es en este momento que el CTP determina cuál es la movilización total y ahí es donde utilizan la herramienta de normalización, lo cual genera un producto que es la determinación del volumen mensual de pasajeros, para lo cual, el CTP parte de las barras electrónicas durante un periodo controlado (3 semanas) y luego le añaden factores de estacionalidad entre los días de la semana y estacionalidad a lo largo del año, a partir de las estadísticas que los prestadores reportan.

Señala que, de acuerdo con lo anterior, el dato producto de la herramienta de normalización de la demanda, corresponde al dato de volumen total de pasajeros necesario para la metodología tarifaria y que ha sido cercano con las estadísticas reportadas. En algún momento se presentó la duda de si los datos que facilitaba el CTP contemplaban o no a los adultos mayores; ya que, para efectos de dimensionamiento, sí se requiere conocer cuáles son los pasajeros que pagan su pasaje. Para efectos tarifarios la Aresep no debe considerar la proporción del pasaje que no pagan los adultos mayores, lo que se ha confirmado con el CTP por lo que, efectivamente, el dato que les genera la herramienta de normalización es el volumen mensual de pasajeros que pagan; por lo que, en principio, sí puede ser utilizado por la Aresep para efectos tarifarios.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, es importante aclarar en el documento que, efectivamente, la prioridad tiene que ser que la información de las barras electrónicas, que es un 85% - 90% que se utiliza y que tienen que seguir existiendo verificaciones rigurosas por parte de la Aresep, las cuales tienen que ser más precisas que las que hace el CTP, ya que, la labor de la Aresep es definir tarifas y no un diseño operativo, sino para contar con un dato lo más apropiado posible.

Indica que es importante que la Aresep haga posible que la información de los prestadores llegue; es decir, contar con la información de las barras; por lo que, encargará al grupo de trabajo la gestión que proceda para lograrlo. Otro aspecto, es que, de los datos se tenga información valiosa y estaría de acuerdo en que, de la información de las barras electrónicas se utilice de primero, siempre y cuando haya un análisis y depuración estadístico, con trabajo de campo, lo cual es una labor ineludible de la Aresep y que tiene que ser con mayor rigor y detalle, de lo que el CTP hace para sus propósitos. Además, que la Aresep realice los estudios detallados completos de campo, cuando considere que es necesario por diferentes razones.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que no es impedimento el que no se reconozcan tarifariamente las barras electrónicas; ya que los prestadores brindan la información tal cual se les solicita. El artículo 6, inciso a) de la Ley 7593 establece dentro de las obligaciones de la Aresep, comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio; así las cosas, no se necesita una metodología para hacerlo.

Por otra parte, el artículo 14, inciso c) de la Ley 7593, establece como obligaciones de los prestadores, suministrar oportunamente a la Autoridad Reguladora, la información que les solicite, relativa a la prestación del servicio. Agrega, que no existe ningún obstáculo legal ni técnico para solicitar la información.

Además, indica que, entiende que el Consejo de Transporte Público lo que hace es validar los estudios que presentan los empresarios, desconoce si hace lo mismo con la información de las barras electrónicas.

El señor **Paolo Varela Brenes** señala que el Consejo de Transporte Público lo que hace es solicitar la información de las barras electrónicas de tres semanas y hace un trabajo de campo muy puntual y determina si los datos de las barras electrónicas son válidos o no. Posteriormente se hace una mera formulación de incorporar otros factores como la estacionalidad durante el año para generar el dato de volumen de pasajeros movilizados. El CTP tiene un procedimiento interno para hacerlo y se lo ha facilitado a la Aresep.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** solicita a la Fuerza de Tarea analizar este aspecto, para que en la próxima sesión lo presenten y así definir lo que proceda.

La señora **Adriana Garrido Quesada** se refiere a tema del fraccionamiento e indica que sería importante revisar la necesidad de afinar todos esos detalles; como, por ejemplo, el de demanda, y tenerlo a un nivel desagregado como es fraccionamiento. Desconoce si la finalidad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en cuanto al fraccionamiento es para que tenga una tarifa diferente o bien es un asunto meramente operativo. Reitera que se debe revisar la posibilidad de no distinguir tarifariamente fraccionamientos en distancias mínimas determinadas o también de simplificar el sistema.

El señor **Edward Rodríguez Araya** señala que el CTP tiene una política en donde la visión es ir revisando los esquemas operativos y eliminando los fraccionamientos; sin embargo, en la actualidad existen y están autorizados por el CTP, tienen sus tarifas; razón por la cual lo que se propone es una forma de recalcular esos fraccionamientos y hacer una distribución de los costos de lo que existe.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** agrega que hay dos puntos importantes: i) tecnológicamente todavía no es posible tener el detalle en ese grado de desagregación, la metodología lo planteaba; por lo que, por un aspecto práctico, se requiere un ajuste y ii) si hay una política ya establecida, y un experto indica que lo ideal es que no exista tanto detalle; entonces, en teoría si se aplica política pública correcta, hay que prepararse para contar con la información detallada. Considera que este ajuste en la metodología permite lo siguiente: i) tener la información que se requiere de acuerdo con la realidad y ii) con el tema de los refrendos, los cuales se están analizando para cumplir con ciertos requisitos, lo cual es muy importante y va en la misma línea.

El señor **Marlon Yong Chacón** indica que la Aresep ha hecho estudios con los datos de las barras electrónicas y es por esta razón que se está incorporando en la metodología.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** recapitula lo discutido para finalizar la discusión del tema del volumen de pasajeros e indica que, el ajuste en la metodología sería utilizar la información que se tiene y que todas las gestiones que haga la Aresep sean para detallar y contar con la mejor información. Asimismo, tomar las acciones que correspondan para exigir la información a los prestadores. En cuanto al orden que se tenía, la prioridad debe ser la información de las barras electrónicas, analizadas y verificadas por la Aresep.

Igualmente, dejar como una posibilidad, que la Aresep realice estudios de campo y de demanda completos, donde se tiene que cumplir con lo que establezca el protocolo de demanda que se haga; esto ante diferentes situaciones que se puedan presentar.

Seguidamente, el señor **Daniel Fernández Sánchez** expone lo referente al valor del autobús Tipo 1 e indica que para el caso de los vehículos con reglas de cálculo Tipo 1, la metodología establece que para obtener el valor en colones de ese tipo de unidades (a nivel de industria), se debe de multiplicar el valor

en dólares establecido en la resolución 008-RIT-2014 y multiplicarlo por el tipo de cambio del 2014, $\text{¢}507,47$ por dólar. El propósito era que el tipo de cambio se fuera moviendo a lo largo del tiempo y los autobuses se fueran revalorizando.

En cuanto a la justificación para este cambio, se tomó lo que señala el informe de la empresa Deloitte el cual menciona que con la metodología vigente para los autobuses tipo 1 se eliminó la posibilidad de ajustar el valor del bus por tipo de cambio como se venía haciendo y con ello la posibilidad de ajustar los rubros de costos asociados a dicho valor, además, de que no se mantiene el valor en el tiempo de dicha inversión.

Ante una consulta del señor Roberto Jiménez Gómez, indica que en la metodología anterior se actualizaba el valor del autobús en dólares con el tipo de cambio de la fecha de la audiencia pública de determinada ruta.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** continúa con la presentación y explica que la propuesta lo que pretende es que, para evitar esas fluctuaciones que pueda tener el tipo de cambio puntual, es utilizar un tipo de cambio promedio de los seis meses naturales anteriores al día de la audiencia pública.

La señora **Adriana Garrido Quesada** indica que el tipo de cambio tiene una estacionalidad durante el año, por lo que consulta ¿por qué no utilizar un tipo de cambio de un año?

El señor **Roberto Jiménez Gómez** responde que hay dos opciones: i) para temas operativos tener un promedio de un año, si se dan fluctuaciones, el valor que quede puede que no sea el más real al momento de definir la tarifa y ii) si se pretende homologar, se puede ajustar a un año o a los seis meses. En lo personal, para señales económicas, prefiere seis meses, si se solicita una tarifa, los costos de operación están más asociados al último periodo.

El señor **Daniel Fernández Sánchez** explica cómo quedaría la modificación: *“El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 del 05 de febrero de 2014. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTA^{a_{br}}).*

La señora **Adriana Garrido Quesada** consulta cuáles son los gastos que se afectan por el valor del autobús. Sugiere revisar todo lo que es afectado, gastos y costos, para determinar cuáles rubros ameritan que estén a precios de hoy, en ambos tipos de reglas - Tipo 1 y Tipo 2.

A continuación, el señor **Daniel Fernández Sánchez** inicia la presentación en torno a la valoración de buses tipo 2. Señala que, los valores que remite el Ministerio de Hacienda por la fecha en que se solicitan, dicho Ministerio ya le está aplicando lo que se llama índice de valuación; o sea, el valor con el índice aplicado de ese autobús es para fines de cobro de marchamo vehicular del año posterior.

Por otra parte, el señor **Eddy Víquez Murillo** expone lo concerniente al coeficiente de necesidad de mecánicos y repuestos, y accesorios e indica que en la metodología vigente ambos coeficientes parten

de un rubro denominado “Parts” que se calcula considerando la distancia del viaje, cuántas carreras hace al mes y cuál es la edad promedio de la flota.

La señora **Adriana Garrido Quesada** hace observar que, a como empiezan a rodar los autobuses, el kilometraje acumulado aumenta y, según el modelo reconoce, también aumenta el coeficiente PARTS; así, para un autobús nuevo, del valor 0 inicial, PARTS va a aumentar durante el período tarifario considerado. Por eso, para cubrir gastos del bus nuevo durante el año por tarificar, no es suficiente el valor de 0 que le corresponde a PARTS al inicio del período tarifario (metodología vigente) y, de acuerdo con el modelo HDMIV, tampoco aplica – como aquí se está proponiendo - el valor de PARTS que corresponde al final de todo un año de operación adicional. Si se toma un nivel constante de PARTS para tarificar 12 meses, es más consistente con el modelo tomar el nivel de PARTS que corresponda a medio año adicional de recorrido, y eso para cualquiera que sea la edad del bus o la edad promedio de la flota al inicio del período por tarificar.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que en depreciación cuando se adquiere un vehículo, desde que sale de la agencia pierde el 20% de su valor, pero el mantenimiento de un vehículo nuevo, no necesariamente es igual a un vehículo usado; por lo tanto, esos son los conceptos que tienen que privar. Porque sí hay gastos de mantenimiento, pero, quizás darles el 100% no guarda relación, porque es una unidad nueva. Considera que se debe analizar el punto medio, el 0.5 es el que se debe utilizar.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que, lo que esta Junta Directiva consideró en la discusión inicial es que los vehículos vienen con la garantía del fabricante, en donde por cierto periodo se les da el cambio de aceite, revisiones, mínimo para el primer año; razón por la cual, en ese sentido no implicaba gastos adicionales.

Ante una consulta del señor Roberto Jiménez Gómez, el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que a nivel de la Fuerza de Tarea se discutió la necesidad de mantener una consistencia en cuanto a lo que se había considerado en la metodología respecto de la depreciación. Pero si se observa desde otra perspectiva, en realidad debería ser mínimo el mantenimiento que debe tener al inicio. Se puede pensar en casos extremos; como, por ejemplo, una ruta que tiene muy poco kilometraje, en donde los kilómetros que va a recorrer en ese medio año son nada comparada con una ruta que es bastante más larga y en donde ese kilometraje va a ser equivalente al que tenga una en tres o cuatro años.

El factor que va a llevar el resultado de la aplicación de esa metodología no es lo mismo una ruta corta que tenga una edad de un año o dos años versus una ruta con esa misma edad, pero con un kilometraje más largo, la oportunidad en la que está llegando ese mantenimiento no es igual para las dos rutas.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que los puntos que se han discutido en esta oportunidad, los miembros del cuerpo colegiado los va a analizar; espera que la Fuerza de Tarea incorpore las recomendaciones externadas y se estarán retomando en la próxima sesión.

Analizado el tema objeto de este artículo, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 03-57-2017

Continuar, en una próxima sesión, con el análisis de la modificación parcial a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”

A las doce horas y diez minutos se retiran del salón de sesiones, los señores (a): Román Navarro Fallas, Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Juan Carlos Pereira Rivera, Adriana Martínez Palma, Paolo Varela Brenes y Eddy Viquez Murillo.

ARTÍCULO 4. Propuesta de respuesta al oficio PAC-MMF-170-2017, suscrito por la Diputada Marlene Madrigal Flores.

La Junta Directiva conoce una propuesta de respuesta, en atención al oficio PAC-MMF-170-2017 del 21 de setiembre de 2017, suscrito por la Diputada Marlene Madrigal Flores, mediante el cual solicita se le indique y certifique si se ha ordenado por parte de la Aresep, la Junta Directiva o la Intendencia de Transporte a corto, mediano o largo plazo, un estudio muestral de pasajeros a la empresa Transportes La Pampa Ltda.

La señora **Carol Solano Durán** explica los principales extremos de la propuesta de respuesta, al tiempo que responde distintas consultas que se le formulan sobre el particular.

Analizada la propuesta de respuesta conforme a lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, así como en los comentarios y sugerencias formulados en esta oportunidad por miembros de la Junta Directiva, el señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 04-57-2017

Dar respuesta al oficio PAC-MMF-170-2017 del 21 de setiembre de 2017, suscrito por la Diputada Marlene Madrigal Flores, mediante el cual solicita se le indique y certifique si se ha ordenado por parte de la Aresep, la Junta Directiva o la Intendencia de Transporte a corto, mediano o largo plazo, un estudio muestral de pasajeros a la empresa Transportes La Pampa Ltda., en los siguientes términos:

“De conformidad con la solicitud efectuada por su persona, mediante el oficio N° PAC-MMF-170-2017, del 21 de setiembre de 2017, recibido por esta Autoridad Reguladora el 25 de setiembre del presente año, se le da respuesta a lo requerido.

I. PRECISIÓN NECESARIA

Se solicita lo siguiente:

“(…) se nos indique y certifique si se ha ordenado por parte de Aresep, su Junta Directiva o la Intendencia de Transporte, a corto mediano o largo plazo, un “estudio muestral de pasajeros”, algún tipo de revisión ordinaria o extraordinaria, física, documental o de cualquier otra índole a esa empresa.

De ser afirmativo, rogamos se nos indique el nombre del funcionario, Dirección, Departamento, Sección o dependencia de esa entidad que ha emanado esa orden, pues no quisiéramos pensar que Transportes La Pampa Ltda, o cualquier otra empresa que reclame en los Tribunales de Justicia los derechos que consideran lesionados por Instituciones Públicas, sean objeto de persecución, revisión o represalias por el proceso judicial planteado (…).”

II. SOBRE LA INFORMACIÓN SOLICITADA

En cuanto a la información requerida, debe señalarse:

Que mediante el memorando N° 686-RG-2017, del 21 de agosto del presente año, el Regulador General le solicitó a la Intendencia de Transporte “iniciar los estudios de demanda en la ruta 550 de La Pampa y la ruta 671 de San Vito de Coto Brus, respectivamente”, adicionalmente se requirió en esa oportunidad “remitir a este despacho el cronograma de ejecución de los estudios solicitados”.

En función de lo requerido, la Intendencia de Transporte una vez analizado los recursos necesarios para la programación de los estudios de demanda solicitados, propuso al Regulador General, mediante el oficio N° 1395-IT-2017 del 12 de setiembre de 2017, un cronograma de ejecución de tales estudios, con base en las condiciones operativas de las rutas, para los meses de octubre y noviembre de 2017, el cual fue modificado posteriormente mediante oficio 1537-IT-2017 del 10 de octubre de 2017.

Debe aclararse, que la programación y realización del estudio de demanda objeto de esta solicitud, se efectúa acorde con las prerrogativas y competencias otorgadas por la Ley 7593 a la Autoridad Reguladora, para precisar el volumen de pasajeros, mediante estudios de campo.

En este sentido incluso, nótese que los estudios de demanda requeridos son para dos rutas la N° 550 y la N° 671 de La Pampa y San Vito de Coto Brus, respectivamente. Adicionalmente, debe resaltarse que la solicitud de iniciar estos estudios de demanda es realizada en el mes de agosto de 2017, fecha previa a la emisión de la resolución N° 1972-2017, dictada por el Tribunal Contencioso Administrativo, en ocasión de la medida cautelar ante causam, planteada por la empresa Transportes la Pampa Ltda; misma que fue emitida el 1° del setiembre del año en curso.

La resolución supracitada, dispuso:

*“Se acoge la medida cautelar interpuesta por **TRANSPORTES LA PAMPA LTADA** contra la **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS -ARESEP-**. En consecuencia, se suspenden los efectos de la resolución RIT-034-2027, emitida por el Intendente de Transporte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos a las 15:45 horas del 26 de mayo de 2017, (expediente ET-014-2017). Misma que fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta, del 31 de mayo de 2017, mediante la cual la ARESEP ordenó y practicó una rebaja en la tarifa en el servicio de transporte remunerado de personas que brinda TRANSPORTES LA PAMPA LTDA en la ruta 550”.*

Lo anterior, es independiente del estudio solicitado a través del oficio N° 686-RG-2017 y programado de conformidad con lo señalado en los oficios N° 1395-IT-2017 y 1537-IT-2017.

Se adjunta, para su información copia certificada de los oficios supraindicados N° 686-RG-2017, 1395-IT-2017 y 1537-IT-2017”.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO 5. Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. Expediente ET-017-2017.

La Junta Directiva conoce el recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A.

La señora **Carol Solano Durán** explica los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, argumentos del recurrente, así como las conclusiones y recomendaciones del caso.

Analizado el recurso, los miembros de la Junta Directiva exponen una serie de observaciones sobre el caso, por lo que decide se posponga la aprobación del recurso para la próxima sesión, de forma que se ajuste lo que corresponda.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 05-57-2017

Posponer, para la próxima sesión, el conocimiento del recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos de la resolución RIT-044-2017, interpuestos por Autotransportes Hermanos Navarro S.A, dictada por la intendencia de transporte, de manera que la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria incorpore los cambios solicitados por los señores miembros de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 6. Asuntos pospuestos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** sugiere posponer para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 5 y 6. Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 06-57-2017

Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de los puntos 5 y 6 de la agenda, los cuales a continuación se detallan:

- Exposición sobre el avance de los proyectos 2017 y presentación del portafolio de proyectos 2018. Oficios 860-RG-2017 del 19 de octubre de 2017 y 431-DGEE-2017 del 18 de octubre de 2017.
- Exposición sobre modificaciones de tarifas por bloques.

A las trece horas y cuarenta y cinco minutos finaliza la sesión.

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ
Presidente de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva