

SESIÓN ORDINARIA

N°54-2018

11 de setiembre de 2018

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N°54-2018

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta y cuatro, dos mil dieciocho, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el martes once de setiembre de dos mil dieciocho, a partir de las ocho horas y treinta y tres minutos, en las oficinas de la Aresep situadas en Guachipelín de Escazú. Asisten los siguientes miembros: Roberto Jiménez Gómez, quien preside; Edgar Gutiérrez López, Pablo Sauma Fiatt 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; Carol Solano Durán, directora general de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Herley Sánchez Víquez, asesora del Despacho del Regulador General, y Alfredo Cordero Chinchilla, secretario de la Junta Directiva.

CAPÍTULO I. CONSTANCIA.

ARTÍCULO 1. Constancia del Regulador General.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta lo siguiente:

*“Conforme al artículo 46 de la Ley N° 7593, y los artículos 3 y 6 del Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva, el Regulador General, **integra**, **preside** y **dirige** las sesiones de Junta Directiva.*

Asimismo, el artículo 2 inciso 3), del Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva, establece que el presidente de la Junta Directiva podrá invitar o convocar a los funcionarios de la Institución que sean debidamente convocados por el presidente.

En ese entendido, el artículo 13 del RIOF, establece entre las funciones asignadas a la DGAJR, que es “responsable de brindar asesoría jurídica y regulatoria a la Junta Directiva y al Regulador General”.

A partir de lo anterior, y con base en la resolución RRG-591-2017 (que trasladó al asesor Robert Thomas Harvey a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, con motivo de su parentesco en segundo grado de afinidad, con la Reguladora General Adjunta), y el acuerdo de esta Junta Directiva -04-06-2018-, mi persona se hace asesorar, por la señora Carol Solano Durán, en su condición de directora general de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, con el fin de evitar cualquier conflicto de intereses que se presente.

Esto de forma temporal mientras se cuente con el asesor/a tal y como se acordó”.

CAPÍTULO II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

ARTÍCULO 2. Lectura y aprobación del Orden del Día de la sesión ordinaria 54-2018.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura al Orden del Día de la sesión ordinaria 54-2018. Plantea trasladar el conocimiento del punto 4.5 de la agenda, como 4.3, que corresponde a la “Solicitud de aprobación para la participación de la señora Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna, en el “XIII Congreso de la Auditoría Interna de América Latina” se llevará a cabo en la Ciudad de Foz-Brasil, los días 21 al 24 de octubre de 2018.

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

ACUERDO 01-54-2018

Aprobar el Orden del Día de la sesión ordinaria 54-2018, con la modificación de trasladar como punto 4.3 de la agenda, la solicitud de aprobación para la participación de la señora Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna, en el “XIII Congreso de la Auditoría Interna de América Latina” se llevará a cabo en la Ciudad de Foz-Brasil, los días 21 al 24 de octubre de 2018. Oficio OF-0340-AI-2018 del 23 de agosto de 2018.

El Orden del Día ajustado a la letra dice:

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Aprobación del acta de la sesión 53-2018, celebrada el 4 de setiembre de 2018.*
3. *Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.*
4. *Asuntos resolutivos.*
 - 4.1 *Recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-124-2017, y de los argumentos planteados como respuesta al emplazamiento conferido en la resolución RIE-010-2018. Expediente ET-061-2017. Oficio OF-1027-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018.*
 - 4.2 *Recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-123-2017. Expediente ET-060-2017. Oficio OF-1029-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018.*

- 4.3 *Solicitud de aprobación para la participación de la señora Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna, en el “XIII Congreso de la Auditoría Interna de América Latina” se llevará a cabo en la Ciudad de Foz-Brasil, los días 21 al 24 de octubre de 2018. Oficio OF-0340-AI-2018 del 23 de agosto de 2018.*
- 4.4 *Propuesta de protocolo de demanda. Oficios OF-382-CDR-2018 y OF-0761-RG-2018, ambos del 22 de agosto de 2018.*
- 4.5 *Informe sobre la compatibilidad de lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento Sectorial de Servicios Eléctricos (Decreto N° 29847-MP-MINAE-MEIC), con la autonomía y competencias atribuidas a la Autoridad Reguladora. (Cumplimiento de los acuerdos 06-37-2018 y 08-37-2018). Oficios 1035-IE-2018 del 16 de julio de 2018 y OF-1187-IE-2018 del 21 de agosto de 2018.*
- 4.6 *Solicitud de corrección de error material y recurso de apelación, interpuestos por el señor Julio Guido Guido, contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015. Oficio 828-DGAJR-2018 del 16 de julio de 2018.*
- 4.7 *Recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Lared Limitada, contra la resolución 051-RIT-2014. Expediente ET-016-2014. Oficio 835-DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.*
- 4.8 *Recursos de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Autobuses Romero S.A., contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015. Oficio 855-DGAJR-2018 del 18 de julio de 2018.*
- 4.9 *Recurso de apelación interpuesto por Transportes Costarricenses Panameños Limitada (Tracopa), contra la resolución RRG-134-2016. Expediente OT-077-2012. Oficio 833-DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.*

- 4.10 *Procedimiento sancionatorio contra la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A, por la presunta reiteración en el cobro de tarifas distintas a las autorizadas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ruta 205. Expediente OT-07-2018. Oficios 2071-DGAU-2018 y 2027-DGAU-2018, ambos del 14 de mayo de 2018 remitidos por la Dirección General de Atención al Usuario y OF-0931-DGAJR-2018 del 6 de agosto de 2018 remitido por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria.*
- 4.11 *Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos del acto, interpuestos por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, en su condición de Consejero del Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, contra la resolución RIE-030-2018. Expediente ET-081-2017. Oficio 682-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.*
- 4.12 *Recurso de apelación interpuesto por la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A. (Recope), contra la resolución RIE-015-2018. Expediente ET-005-2018. Oficio 715-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.*
5. *Asuntos informativos.*
- 5.1 *Respuesta del Regulador General sobre el trámite seguido en el expediente OT-007-2018, en el que se investiga la denuncia presentada contra la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A. Oficio 649-RG-2018 del 19 de julio de 2018.*
- 5.2 *Traslado de gestión por parte de la Dirección General de Atención al Usuario; sobre el escrito presentado por la Junta de Salud del Hospital Nacional de Geriatría y Gerontología, relacionado con el caso de Busetas*

Heredianas. Oficio 3448-DGAU-2018 del 26 de julio de 2018. (SAU-60450-2018)

- 5.3 Escrito presentado por el señor Raymundo Bolaños Calvo, Apoderado de Transportes La Pampa Ltda., sobre las implicaciones de las modificaciones a la metodología tarifaria ordinaria contenidas en la resolución RJD-060-2018. Carta del 19 de julio de 2018. (SAU-62046-2018). Área funcional: Intendencia de Transporte.*
- 5.4 Información del Regulador General sobre la conformación del equipo negociador por parte de Aresep con el ICE, en el marco del proceso judicial-interpuesto por el ICE, en el Tribunal Contencioso Administrativo. Oficio OF-0746-RG-2018 del 20 de agosto de 2018. (Cumplimiento de acuerdo 09-42-2018).*
- 5.5 Respuesta al oficio Coopelesca G-479-2018, en torno al trámite del recurso de apelación interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. Oficio OF-0766-RG-2018 del 23 de agosto de 2018.*
- 5.6 Acuerdo de la Sesión Ordinaria 23-2018, celebrada por el Consejo de Transporte Público, sobre la resolución RJD-081-2018 en torno al procedimiento administrativo sancionatorio seguido por la Aresep, contra la empresa Busetas Heredianas S.A. Oficio OF-0772-RG-2018 del 24 de agosto de 2018 y DG-63377-2018.*
- 5.7 Comunicación sobre modificaciones efectuadas al Plan de Trabajo de la Auditoría Interna 2018, con corte al 30 de junio de 2018. Oficio OF-0351-AI-2018 del 29 de agosto de 2018.*

5.8 Respuesta al oficio de fecha 24 de agosto de 2018 sobre el trámite del expediente OT-007-2018 de la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos. Oficio OF-0280-RGA-2018 del 29 de agosto de 2018.

CAPÍTULO III. APROBACIÓN DE ACTAS.

ARTÍCULO 3. Aprobación de actas.

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión ordinaria 53-2018 celebrada el 4 de setiembre de 2018, la cual se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

El señor **Jiménez Gómez** somete a votación el acta y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 02-54-2018

Aprobar con correcciones, el acta de la sesión ordinaria 53-2018 celebrada el 4 de setiembre de 2018.

CAPÍTULO IV. ASUNTOS DE LOS MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA.

ARTÍCULO 4. Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que, en la agenda de esta sesión hay dos recursos interpuestos por Coopelesca R.L., por lo que, recordó que, en otro momento, la Junta Directiva tomó un acuerdo en el sentido de solicitar a la Intendencia de Energía, una aclaración acerca de una autorización para la cesión de una concesión de servicio público de generación de energía. El plazo para cumplir con dicho acuerdo está vencido en demasía.

Por lo anterior, plantea tomar un acuerdo para solicitarle a la Intendencia de Energía, que explique las razones por las cuales ha incumplido con el plazo establecido por la Junta Directiva para los efectos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación el planteamiento de la directora Muñoz Tuk y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes y con carácter de firme:

ACUERDO 03-54-2018

1. Convocar al señor Mario Mora Quirós, Intendente de Energía, para que se refiera a las manifestaciones que brindó a la prensa, en relación con la supuesta renovación de la concesión a la Compañía Nacional de Fuerza y Luz, de conformidad con lo solicitado en el acuerdo 06-47-2018, del acta de la sesión 47-2018, celebrada el 8 de agosto de 2018.
2. Solicitar a la Intendencia de Energía que explique las razones por las cuales ha incumplido con el plazo establecido para presentar a la Junta Directiva, el informe sobre lo sustentos de cada una de las prevenciones hechas, en el caso de la solicitud de autorización para ceder la concesión de servicio público de generación de energía, otorgada a Hidroeléctrica Platanar S. A., mediante la resolución RJD-171-2009, del 13 de julio de 2009, al Consorcio Coopelesca Generación R.L. expediente CE-001-2009. **ACUERDO FIRME.**

CAPÍTULO V. ASUNTOS RESOLUTIVOS.

A las nueve horas y cuarenta y dos minutos, ingresan al salón de sesiones, los señores Henry Payne Castro, Oscar Roig Bustamante, Juan Carlos Solórzano González, funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria. Asimismo,

ingresa el señor Juan Carlos Martínez Piva, asesor del Despacho del Regulador General, a participar en la presentación del tema objeto de los dos siguientes artículos.

ARTÍCULO 5. Recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-124-2017, y de los argumentos planteados como respuesta al emplazamiento conferido en la resolución RIE-010-2018. Expediente ET-061-2017.

La Junta Directiva conoce del oficio OF-1027-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rinde criterio en torno al recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-124-2017, y de los argumentos planteados como respuesta al emplazamiento conferido en la resolución RIE-010-2018.

Los señores **Henry Payne Castro** y **Oscar Roig Bustamante** se refieren a los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, así como a las conclusiones y recomendaciones del caso.

Analizado el recurso, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, de conformidad con el oficio OF-1027-DGAJR-2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación.

Los señores Roberto Jiménez Gómez, Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt, acogen las recomendaciones contenidas en el oficio OF-1027-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018. Mientras que la señora Sonia Muñoz Tuk vota en contra con la siguiente justificación:

“Vota negativamente debido a que considera que la fundamentación de lo que la Dirección General de la Dirección de Asesoría Jurídica y Regulatoria recomienda a la Junta Directiva no es exhaustiva, además, de que es evidente que la Intendencia de Energía no ha sido lo suficientemente clara atender cada uno de los argumentos de la gestionante”.

Por lo anterior, dado que no se cuenta con los cuatro votos afirmativos para tomar este tipo de acuerdos, según lo establece el artículo 55 inciso a) de la Ley 7593 y el dictamen C-302-2017 del 14 de diciembre de 2017 de la Procuraduría General de la República; la Junta Directiva resuelve:

ACUERDO 04-54-2018

1. Acoger las recomendaciones de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria contenidas en el oficio OF-1027-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018, que a continuación se detallan:
 - I. *Archivar por carecer de interés actual, la gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuesta por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RIE-124-2017.*
 - II. *Declarar parcialmente con lugar, el recurso de apelación, interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopesca R.L.), únicamente en cuanto a los argumentos 2.a, 2.b, 2.c. y 2.d interpuestos dentro de la respuesta al emplazamiento conferido en el Por Tanto V de la resolución RIE-010-2018 -que resolvió el recurso de revocatoria interpuesto contra la resolución RIE-124-2017-. En todos los demás extremos, se debe declarar sin lugar, por el fondo, el recurso de apelación interpuesto.*

- III. Declarar la nulidad relativa parcial, de la resolución RIE-010-2018, únicamente en cuanto a los argumentos 2.a, 2.b, 2.c. y 2.d interpuestos dentro de la respuesta al emplazamiento conferido en el Por Tanto V en la resolución RIE-010-2018 -que resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. contra la resolución RIE-124-2017-.*
- IV. Retrotraer el procedimiento al momento procesal oportuno, es decir, al momento en que la Intendencia de Energía realizó el análisis de la solicitud tarifaria planteada por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. para su sistema de distribución, para el caso de los argumentos 2.a, 2.b, 2.c. y 2.d interpuestos dentro de la respuesta al emplazamiento conferido en el Por Tanto V en la resolución RIE-010-2018 -que resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RIE-124-2017-, para que fundamente su resolución, en los términos supra indicados, de conformidad con el artículo 167 de la Ley General de la Administración Pública.*
- V. Agotar la vía administrativa, salvo en los argumentos 2.a, 2.b, 2.c. y 2.d interpuestos dentro de la respuesta al emplazamiento conferido en el Por Tanto V en la resolución RIE-010-2018 -que resolvió el recurso de revocatoria interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., contra la resolución RIE-124-2017-.*
- VI. Notificar a las partes, la presente resolución.*
- VII. Trasladar el expediente a la Intendencia de Energía, para lo que corresponda.*

2. Comunicar a las partes de este procedimiento, que en esta oportunidad la votación resultó tres votos a favor de las recomendaciones contenidas en el oficio 1027-DGAJR- y uno en contra; no habiéndose obtenido al menos los cuatro votos afirmativos que se requieren para resolver este tipo de recursos, de conformidad con lo establecido en el artículo 55 inciso b) de la Ley 7593 y el dictamen C-302-2017 del 14 de diciembre de 2017 de la Procuraduría General de la República.
3. Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de la valoración final del recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-124-2017, y de los argumentos planteados como respuesta al emplazamiento conferido en la resolución RIE-010-2018. Expediente ET-061-2017.
4. Comunicar el presente acuerdo a la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.).

ARTÍCULO 6. Recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-123-2017. Expediente ET-060-2017.

La Junta Directiva conoce del oficio OF-1029-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rinde criterio en torno al recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-123-2017.

Los señores **Henry Payne Castro** y **Oscar Roig Bustamante** se refieren a los antecedentes, análisis por la forma y el fondo, así como a las conclusiones y recomendaciones del caso.

Analizado el recurso, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, de conformidad con el oficio OF-1029-DGAJR-2018, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación.

Los señores Roberto Jiménez Gómez, Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt, acogen las recomendaciones contenidas en el oficio OF-1029-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018. Mientras que la señora Sonia Muñoz Tuk vota en contra con la siguiente justificación:

“Vota negativamente debido a que considera que la fundamentación de lo que la directora general de la Dirección de Asesoría Jurídica y Regulatoria recomienda a la Junta Directiva no es exhaustiva, además, de que es evidente que la Intendencia de Energía no ha sido lo suficientemente clara para atender cada uno de los argumentos de la gestionante”.

Por lo anterior, dado que no se cuenta con los cuatro votos afirmativos para tomar este tipo de acuerdos, según lo establece el artículo 55 inciso a) de la Ley 7593 y el dictamen C-302-2017 del 14 de diciembre de 2017 de la Procuraduría General de la República; la Junta Directiva resuelve:

ACUERDO 05-54-2018

1. Acoger las recomendaciones de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, contenidas en el oficio OF-1029-DGAJR-2018 del 30 de agosto de 2018, que a continuación se detallan:

- I. Declarar sin lugar, el recurso de apelación y la gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-123-2017.*
 - II. Agotar la vía administrativa.*
 - III. Notificar a las partes, la presente resolución.*
 - IV. Trasladar el expediente a la Intendencia de Energía, para lo que corresponda.*
2. Comunicar a las partes de este procedimiento, que en esta oportunidad la votación resultó tres votos a favor de las recomendaciones contenidas en el oficio 1029-DGAJR- y uno en contra; no habiéndose obtenido al menos los cuatro votos afirmativos que se requieren para resolver este tipo de recursos, de conformidad con lo establecido en el artículo 55 inciso b) de la Ley 7593 y el dictamen C-302-2017 del 14 de diciembre de 2017 de la Procuraduría General de la República.
 3. Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento del recurso de apelación y gestión de nulidad absoluta concomitante, interpuestos por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.), contra la resolución RIE-123-2017. Expediente ET-060-2017.
 4. Comunicar el presente acuerdo a la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. (Coopelesca R.L.).

A las once horas y diecinueve minutos se retira del salón de sesiones, los señores: Henry Payne Castro, Oscar Roig Bustamante, Juan Carlos Solórzano González y Juan Carlos Martínez Piva.

Asimismo, por el tema a tratar en el siguiente artículo, la señora Anayansie Herrera Araya se retira del salón de sesiones.

ARTÍCULO 7. Solicitud de aprobación para la participación de la señora Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna, en el “XIII Congreso de la Auditoría Interna de América Latina” se llevará a cabo en la Ciudad de Foz-Brasil, los días 21 al 24 de octubre de 2018.

La Junta Directiva conoce del oficio OF-0340-AI-2018 del 23 de agosto de 2018, mediante el cual la Auditoría Interna remite la solicitud de aprobación para la participación de la señora Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna, en el “XIII Congreso de la Auditoría Interna de América Latina” que se llevará a cabo en la Ciudad de Foz-Brasil, los días 21 al 24 de octubre de 2018.

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

ACUERDO 06-54-2018

Autorizar la participación de la señora Anayansie Herrera Araya, Auditora Interna, en el “XIII Congreso de la Auditoría Interna de América Latina” cuya actividad se celebrará del 21 al 24 de octubre de 2018, en la ciudad de Foz, Brasil, conforme a la solicitud objeto del oficio OF-340-AI-2018 del 23 de agosto de 2018. **ACUERDO FIRME.**

A partir de este momento se reincorpora a la sesión, la señora Anayansie Herrera Araya.

Además, ingresan al salón de sesiones, los integrantes de la Fuerza de Tarea Modalidad Autobús: Edward Araya Rodríguez, Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Juan Carlos Pereira, Adriana Martínez Palma, Daniel Fernández Sánchez, Paolo Varela Brenes, Eddy Víquez Murillo, Andrés Obando Chaves, Gilbert Retana Chaves, Román Navarro Fallas, así como el señor Enrique Muñoz Aguilar,

Intendente de Transporte, a participar en la presentación del tema objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 8. Propuesta de Protocolo de Demanda.

De conformidad con el acuerdo 11-53-2018 de la sesión 53-2018 celebrada el 04 de setiembre de 2018 y los oficios OF-382-CDR-2018 y OF-0761-RG-2018, ambos del 22 de agosto de 2018, la Junta Directiva continúa con el análisis de la propuesta del Protocolo de Demanda.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que en esta oportunidad se continuará con el análisis del protocolo de demanda. Se había hecho una presentación específica respecto de algunos temas de interés de los miembros de la Junta Directiva; por lo que, a continuación la Fuerza de Tarea realizará una presentación general para abarcar toda la propuesta del protocolo, y si hubiera aspectos específicos se conocerán en otra sesión.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que en esta oportunidad se van a exponer los antecedentes del oficio OF-382-CDR-2018 del 22 de agosto de 2018, que fue remitido a los miembros del cuerpo colegiado e indica que hubo una primera versión del Protocolo de Demanda, la cual fue compartida por la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación; y en su momento se llevaron a cabo sesiones de trabajo con representantes de los transportistas, de manera que hubo retroalimentación, lo cual fue muy bueno desde el punto de vista técnico.

Indica que se generó una versión del citado protocolo, que fue enviada a la Intendencia de Transporte (IT) y a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) para que realizaran las observaciones que consideraran. Se recibieron observaciones por parte de estas áreas, y posteriormente se generó la versión que se remitió a esta Junta Directiva y que se conoce en esta oportunidad.

Es importante aclarar que, la versión que en su momento fue compartida con la IT y DGAU, estaba anclada a la resolución RJD-060-2018 y que posteriormente en el marco de las modificaciones a la metodología y que serán sometidas al procedimiento de audiencia pública; era necesario hacer algunos ajustes finales en el documento del Protocolo de Demanda, de manera que, en el caso de las carreras, indistintamente de si se mantiene lo que establece la metodología vigente o se llegara a aprobar las modificaciones que se someterán al procedimiento de audiencia, el protocolo quedará paramétrico; por lo tanto, era necesario generar una última versión y es la que se está presentando en esta oportunidad. Lo anterior es importante dejar claro, de previo al inicio propiamente del contenido del citado protocolo.

Seguidamente, explica que una de las modificaciones que se hizo a partir de las observaciones externadas en sesiones anteriores, fue respecto del título, para que sea explícito su contenido y que se refiere a los estudios que se le han llamado completos, como a los estudios de validación de las fuentes de información. Así las cosas, el título propuesto es “Protocolo para la determinación del volumen mensual de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”. Agrega que, la intención es que desde el título quede claro de qué se trata, y en cierta forma cuál es el alcance de este documento técnico.

Indica que la justificación del documento se incluye dentro de la introducción, y es que la forma más básica para comprender el cálculo de la tarifa por pasajero se obtiene de la división de los costos totales mensuales entre la cantidad mensual de pasajeros movilizados. El protocolo incorpora los estudios técnicos completos y los estudios técnicos de validación de los registros del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas del Sistema de Información Regulatoria (SIR), esto de conformidad con los mecanismos que fueron aprobados por la Junta Directiva mediante la RJD-060-2018.

Además, indica que el objetivo del protocolo es establecer un documento técnico que permita realizar estudios de cantidad de pasajeros movilizados, a los cuales hace referencia la metodología tarifaria vigente; además de que sean estudios con la suficiente robustez técnica y estadística para que sus resultados se utilicen en el trámite de estudios tarifarios ordinarios.

Por otra parte, se refiere a una serie de referencias que fueron utilizadas para la elaboración del protocolo, y que se citan a continuación:

- *RRG-8476-2008: Requisitos de un estudio técnico de demanda. Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*
- *Transporte público: Planeación, diseño, operación y administración. Ángel Molinero Molinero.*
- *Memorias de las jornadas de reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses. Defensoría de los Habitantes.*
- *Diagnóstico del sistema de transporte público. Instituto Municipal de Planeación de Chiguagua, México.*
- *Guía metodológica para el estudio de sistemas regionales de transporte. Instituto Mexicano del Transporte.*
- *Metodología de estudios de demanda. ProDUS – UCR.*

Asimismo, el señor **Varela Brenes** destaca el vínculo con la RJD-060-2018 y recuerda que, dentro de los mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros, está como primer lugar el Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP); en segundo lugar, el Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR), y como tercer punto el Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente

tarifario, esto puede ser estudio realizado por la Aresep; es decir, con funcionarios de la Institución o contratado a un tercero (un ente técnico especializado en la materia).

Asimismo, señala que puede ser un estudio presentado por un prestador del servicio; o presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.

Agrega que el alcance del protocolo es definir cómo se realiza cada uno de los citados estudios; propiamente el procedimiento que lo operativiza, tanto a nivel de trabajo de campo, como a nivel de trabajo analítico; cómo se realizan cada uno de los estudios que están contemplados en la metodología tarifaria vigente.

También explica la estructura del protocolo, la cual consta de 8 secciones: I) Criterios para la aplicación del Protocolo, II) Aspectos administrativos, III) Caracterización de rutas y ramales, IV) Levantamiento del recorrido, V) Estudios completos: a) Estudio de “punto fijo” (cantidad de carreras mensuales), b) Estudio de “ascenso y descenso” (cantidad de pasajeros por carrera); VI) Estudio de validación de registros del SCP, VII) Estudio de validación de estadísticas del SIR, VIII) Estructura del informe de estudio, y finalmente los Anexos.

En cuanto a los Criterios para la aplicación del protocolo, señala que los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados que realice, contrate o acepte la Aresep en aplicación del Protocolo, corresponden a los siguientes criterios: 1) solicitud por parte del prestador de servicio público, organizaciones de consumidores legalmente constituidas u órganos públicos con atribuciones legales para ello, 2) solicitudes realizadas por DGAU o el Consejero del Usuario en atención a quejas, denuncias o reclamos presentados por usuarios, una vez superado el procedimiento ordinario correspondiente, 3) Acuerdos de Junta Directiva de la Aresep o solicitud del Regulador General que estén debidamente justificados, en la que se ordene la ejecución de un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados.

La señora **Xinia Herrera Durán** consulta qué significa “superado el procedimiento ordinario correspondiente”.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que, procedimiento ordinario se entiende cuando hay una resolución, cuando ya esté acabado un proceso; es decir, no se va a actuar simplemente con una denuncia, una queja o un reclamo, sin que se haya dado el debido proceso.

La señora **Xinia Herrera Durán** agrega que, así las cosas, no es una solicitud de la DGAU ni del Consejero del Usuario, ya que estos no resuelven. Sería el resultado de un procedimiento ordinario; por lo tanto, sugiere que se valore, ya que si es una vez superado un procedimiento ordinario, estos los resuelve la Junta Directiva o el Regulador General.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que, en ese mismo aspecto, las quejas o reclamos los tramita la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), el Consejero del Usuario de acuerdo con el artículo 57 del Reglamento a la Ley de la Aresep, dice: “—Consejero del usuario. El Regulador General designará al Consejero del Usuario, de oficio o a petición de los consumidores, clientes o usuarios, a fin de que éstos canalicen sus oposiciones durante el transcurso de la audiencia (...)”. Agrega la señora Muñoz Tuk, que de acuerdo con este artículo, el Consejero del Usuario es sólo para dar asesoría a los participantes en las audiencias públicas; ya que no tienen el conocimiento técnico ni específico.

Obviamente, esta figura se ha utilizado con gran suceso para otros menesteres en esta institución; pero es absolutamente ilegal, asignar una función en una metodología algo que está por ley, específicamente el artículo 6 de la Ley General de la Administración Pública, que se refiere a la jerarquía de las fuentes del ordenamiento jurídico administrativo se sujetará al siguiente orden: (...) d) los decretos del Poder Ejecutivo

que reglamentan las leyes de los otros Supremos Poderes en la materia de su competencia (...). Así las cosas, por un tema de legalidad, se tendría que eliminar de en ese punto, al Consejero del Usuario.

La señora **Anayansie Herrera Araya** consulta, si las señoras Herrera Durán y Muñoz Tuk se refieren a las solicitudes que se tramitarán a través de esas áreas.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que el Consejero del Usuario no está autorizado por ley. Adicionalmente, coincide con la señora Herrera Durán, respecto de que, superado el procedimiento ordinario correspondiente; y trae a colación, cuando el Dr. Dennis Meléndez fungía como Regulador General, un administrado presentó una denuncia, y el señor Meléndez muy atinadamente, la remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a la Intendencia que correspondía y a la Dirección General de Atención al Usuario, y es una de estas tres áreas la que, realiza con sólo esa denuncia, la contratación de una universidad del Estado, para hacer un estudio de demanda, que le cuesta a la Institución ϕ 80 millones; por lo tanto, probablemente es para evitar que suceda eso; pero, como lo mencionó la señora Herrera Durán, “el procedimiento ordinario correspondiente” no dice nada y adicionalmente, no son las áreas citadas las que lo resuelven.

La señora **Xinia Herrera Durán** manifiesta que ya había hecho esa observación; sin embargo, la Fuerza de Tarea no la consideró, y puedo no hacerlo; pero, reitera que, ni la Dirección General de Atención al Usuario, ni el Consejero del Usuario, resuelven un procedimiento administrativo ordinario.

El señor **Edgar Gutiérrez López** consulta qué significa en los criterios para la aplicación del protocolo “Acuerdos de Junta Directiva de la Aresep o solicitud del Regulador General que estén debidamente justificados (...)”. Agrega que todos los acuerdos de la Junta Directiva son justificados.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que se refiere a acuerdos de la Junta Directiva o solicitud del Regulador General; ya que, en algún momento cuando se presentó la versión preliminar del protocolo, no se indicaba que dichos acuerdos fueran debidamente justificados.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** comenta, respecto a los tres criterios para la aplicación del protocolo hasta ahora señalados por el señor Varela Brenes, que en una sesión anterior había señalado que la Junta Directiva no tiene que decir nada sobre estudios, ni debe ordenar estudios en ningún caso porque no le corresponde. Además, no incluyen a la Intendencia de Transporte, que a su criterio es la más importante.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** concuerda con lo externado por el señor Sauma Fiatt, se debe eliminar a la Junta Directiva y al Regulador General, e incorporar a la Intendencia de Transporte. Además, se debe excluir al Consejero del Usuario.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que el Intendente de Transporte es quien tiene la potestad tarifaria; y además decidirá si requiere de un estudio, o de cierta información para resolver lo que le corresponde.

El señor **Paolo Varela Brenes** aclara que las observaciones realizadas en la sesión anterior, no están incorporadas en la versión que se está presentando en esta oportunidad, ya que corresponden a la versión remitida la semana pasado a la Junta Directiva.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** añade que lo importante es eliminar toda discrecionalidad y dejar establecido quiénes pueden solicitar los estudios.

El señor **Paolo Varela Brenes** retoma la presentación de los criterios para la aplicación del protocolo y explica algunos puntos en los cuales las circunstancias llevan por sí solas a que sea necesario realizar un estudio, y que se citan a continuación:

- Rutas para las que se hayan realizado fijaciones tarifarias que hayan incluido la aplicación del inciso 5 de la sección 4.7.1. a de la metodología tarifaria, dada la obligación de contar con un estudio técnico posterior.
- Rutas para las que se reciban solicitudes para la ejecución por parte del interesado y luego aceptación de la Autoridad Reguladora, de los estudios técnicos definidos en los puntos iii y iv de la sección 4.7.1.a de la metodología tarifaria.
- Rutas en las que el CTP notifique la autorización de ramales o extensiones de ramal nuevos, que en virtud de los parámetros operativos de la ruta, resulte necesario contar con los datos de volumen mensual de pasajeros para la ruta completa para definir su tarifa inicial.
- Rutas o grupos de rutas en las que se posea información oficial sobre la implementación de proyectos de modernización del transporte público (sectorización, pago electrónico). Por otra parte expone la sección del citado Protocolo, que se refiere a los aspectos administrativos; la cual contiene una serie de definiciones que están alineadas con las que están en la metodología (carrera/viaje/sentido; operador/ruta/, ramal/fraccionamiento/segmento; periodos (pico/no pico/valle).

Además, en esta sección se establecen una serie de requisitos del personal; el equipo que estaría a cargo de este tipo de estudios, se contaría con director del estudio, un líder técnico de la parte de ingeniería de transporte, un líder técnico de la parte de estadística, supervisores de campo y aforadores.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** tiene una observación en el punto que indica lo siguiente: “Rutas para las que se reciban solicitudes para la ejecución por parte del interesado y

luego aceptación de la Autoridad Reguladora, de los estudios técnicos definidos en los puntos iii y iv de la sección 4.7.1.a de la metodología tarifaria”. Por lo anterior, indica que entiende qué significa la situación; pero, ¿en qué parte del protocolo va a estar y qué es lo que se va a tener por aceptado?

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que cuando un interesado desea hacer un estudio, son varias etapas; la primera es presentar un plan de trabajo. Indica que más adelante está la explicación al respecto.

La señora **Xinia Herrera Durán** en línea con lo externado por la señora Muñoz Tuk, consulta cómo se manejaría el costo de estos estudios de demanda con respecto a los cánones.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que, para efectos de la Aresep se habilita que se pueda contratar a un ente técnico especializado o que el estudio sea realizado con recurso humano de la institución, que en este caso, suben los costos, porque hay niveles profesionales que la hora extra o el tiempo extraordinario es muy caro. Asimismo, indica que, lo que se pretende es hacer una contratación por demanda y consumo; es decir, la contratación no sería para una determinada cantidad de rutas, sino, de acuerdo con el tamaño de muestra que se requiera, el trabajo de campo y el tipo de ruta.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que la Junta Directiva tiene la responsabilidad de velar por esto y si no se puede hacer el estudio que se está previendo sería terrible, y habría que hacerlos a muchísimas rutas.

El señor **Paolo Varela Brenes** prosigue con la presentación de la sección de los aspectos administrativos e indica que en determinado momento los miembros de la Junta Directiva hicieron la observación en el sentido de que en el caso de estudios técnicos aplicables a rutas con flota unificada autorizada igual o menor a 10 unidades,

las funciones de supervisor de campo podrán ser asumidas por el Líder técnico del estudio.

Asimismo, que en el caso de los estudios técnicos de validación del Sistema de Conteo de Pasajero o Sistema de Información Regulatoria, las funciones de Líder técnico del estudio podrán ser asumidas por el Director del estudio y las funciones de supervisor de campo por un aforador experimentado.

Siguiendo con los aspectos administrativos, explica lo concerniente a la supervisión y control de calidad, que se refiere a la función que realiza el supervisor de campo, en lo que es control en el punto fijo y unidades de autobús, y control en las terminales de inicio y fin. Además, indica que se requiere capacitación del equipo de trabajo en conceptos básicos de estudios de transporte, estudios de “punto fijo” y “ascenso y descenso”, así como en las condiciones de seguridad.

Además, se requiere las certificaciones del Consejo de Transporte Público, sobre el esquema operativo más actualizado que incluye la flota, horarios, carreras, recorridos y las distancias. También se realiza un control y auditoría sobre los estudios, en aquellos casos que sea de parte de un tercero, el operador o una organización de usuarios, deben presentar un plan de trabajo que debe contar con el visto bueno de la Intendencia de Transporte para poder iniciar el trabajo de campo y la participación de los usuarios, para lo cual se estaría notificando a las Asociaciones de Desarrollo Integral (ADI) de las comunidades donde se van a realizar los estudios, de que se está procediendo con un estudio técnico, para que, si en algún momento si pretendieran hacer algún tipo de control cruzado, se pueda habilitar.

Seguidamente, el señor **Varela Brenes** explica la Sección III de Protocolo de Demanda y corresponde a la caracterización de las rutas y ramales, y en la cual el objetivo es contar con toda la información base suficiente para realizar lo que es la ordenación del estudio de punto fijo, y el estudio de ascenso y descenso. La información de los

siguientes aspectos: código oficial de la ruta, descripción de la ruta, descripción de ramales, descripción de fraccionamientos y segmentos tarifarios, datos del operador, origen y destino (provincia, cantón, distrito), detalle de carreras autorizadas y frecuencia, detalle de flota autorizada, definición de períodos pico, valle y no pico, indicación si existen servicios directos, tiempos estimados de viaje.

Por otra parte, se refiere la Sección IV Levantamiento del recorrido, en donde básicamente es contar con la información de distancias de recorridos, que sea lo más actualizada y en caso de que no exista se hace un levantamiento en el campo. En el caso de la distancia, también se utiliza en la metodología tarifaria para lo que son los costos variables; ya que, con la distancia recorrida se asocia con las carreras que se utilice como referencia, por lo que es un dato que es utilizado para los estudios ordinarios tarifarios.

Agrega que, para el levantamiento del recorrido se pueden realizar giras de reconocimiento, en la cual se determina la distancia de recorrido, los tiempos de viaje, los bloques horarios, se ubican las paradas autorizadas y no autorizadas, cuáles son los cortes tarifarios. También se da la medición de las distancias recorridas mediante los dispositivos GPS y se genera una serie de mapas virtuales; lo cual alimentaría la base de datos georreferenciados que posee la Intendencia de Transporte.

La señora **Xinia Herrera Durán** consulta si producto de los estudios que realiza la Aresep se obtienen resultados que no coinciden con el esquema operativo aprobado en el contrato de concesión por el CTP, ¿cómo se podría conciliar esto?

El señor **Paolo Varela Brenes** señala que la información del CTP es variable; ya que, en algunos casos, puede implicar parada por parada; mientras que en otros, puede decir inicio y fin; a veces trae mapa y otras no; por lo tanto, es variable que, para efectos, y esto es algo que está dentro de la dinámica de un estudio tarifario cuando se requiera realizar una medición, porque tal vez no viene la información del CTP, o

se requiera determinar un corte tarifario, no como parte del estudio de demanda, sino como de la dinámica que llevan los estudios tarifarios, se hace un acta de inspección y se alimenta el estudio tarifario con la información que se determinó en el campo, a la luz de lo que indique el CTP; sin embargo, en ocasiones esa información está incompleta.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta qué pasaría si esa información está completa y es otro dato, cuál se utilizaría.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que si la información está actualizada y completa, se utiliza. Agrega que, de hecho cuando se requiere hacer un estudio de para una fijación tarifaria, y hay información incompleta, se va al campo se miden las distancias y lo que corresponda, y se ingresan los datos obtenidos al estudio tarifario.

La señora **Xinia Herrera Durán** comenta que si una distancia de recorrido no coincide con la del CTP, ¿se utiliza la de la Aresep?

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que se utiliza la información del CTP. Además, se cuestiona qué sucede si hay un estudio que una ruta tiene 20 kilómetros, la Aresep hace el estudio y refleja que tiene 23 kilómetros ¿cuál distancia se tomaría?, el que está autorizado por el ente rector o el que la Aresep determinó en el estudio. El protocolo tiene que resolver todas las situaciones, y si no lo hace, habría gran discrecionalidad.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que el enfoque del protocolo es hacia determinar la cantidad de pasajeros movilizadas y la información geográfica; se necesita para que los resultados del estudio sean válidos.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** interviene e indica que, la Aresep siempre parte del esquema autorizado del CTP para hacer el estudio de demanda; lo que puede pasar es que ese esquema tenga mayor o menor nivel de detalle.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que si sólo se va a utilizar el esquema autorizado por el CTP, sería ilógico invertir en verificar cualquier otra cosa.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** trae a colación una pregunta que formuló la señora Xinia Herrera, en el sentido de qué pasa si al hacer un estudio de campo, la Aresep determina que hay cambios de rutas u otras realidades. Esos son insumos que pueden salir, por lo que, es en ese momento que debe existir una coordinación con el CTP.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** comenta que el Intendente de Transporte no puede coordinar ni supeditar la potestad imperio que tiene para fijar tarifas.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que el mensaje del señor Paolo Varela, es que, se toma esquema operativo autorizado por el CTP y sobre la base de esto, se hace el conteo de los pasajeros; ya que, al final lo que se tiene es un conteo de pasajeros, no se estarían modificando los esquemas operativos, no sería posible; se podrían generar insumos para alertar al CTP. Agrega que en muchas oportunidades los empresarios indican que sería conveniente tener una parada o un fraccionamiento, pero si no está autorizado por el CTP, se les indica que si requieren cambios en el esquema operativo, tienen que solicitarlo ante ese ente rector.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** aclara que no habla en ese sentido, sino, que es diferente la cantidad de pasajeros movilizadas si se cuentan 20 km o 25 km, a eso se refiere; es decir, cuál información se utilizaría, porque en la del CTP, no se podrían contemplar los otros 5 km que determinaron de más en el camino y que no coincide con el esquema operativo versus la realidad en el campo.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que, de la experiencia que han tenido en campo, el recorrido autorizado puede tener una distancia y el recorrido que aplique el operador, puede tener una variante, la cual puede ser temporal o algo que se hace de manera regular. Lo que interesa es determinar la cantidad de pasajeros por carrera, no es un control o fiscalización de que efectivamente cumplan con el esquema operativo, sino con poder determinar para efectos tarifarios la cantidad de pasajeros,

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que, no se pueden reconocer pasajeros de más en la distancia de recorrido si no están autorizados.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que pasajeros de más sí, ahí son carreras de más o de menos. Lo que interesa en este caso, es que es una ruta que está determinada y aprobada por el CTP.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** reitera que están haciendo un recorrido no autorizado; por lo que, según el ejemplo que citó anteriormente, respecto de los 20 km, pero se determina que lo que realmente hace son 25 km, no se puede tomar la cantidad de pasajeros movilizadas en esos 5 km.

El señor **Edgar Gutiérrez López** comenta que, si llegara a aprobar el pago electrónico, todo esto desaparecería.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que, lo que hace el CTP, en el caso de situaciones coyunturales, es aprobar recorridos temporales, pero eso tiene un inicio y un fin, ya que generalmente define condiciones autorizadas en un plazo de 3 o 4 años.

Además, explica que para que el sistema de conteo de pasajeros y pago electrónico, debería estar inmerso en el tema de sectorización, ya este aspecto debería estar superado, no es que no se necesita, sino que para que funcione bien, el sistema debe

establecer cuáles son las paradas, los recorridos, todo debe estar bien parametrizado para poder saber las tarifas.

Ante una consulta del señor Roberto Jiménez Gómez, el señor **Paolo Varela Brenes** explica que este aspecto debería estar listo. Uno de los objetivos son las giras de reconocimiento, que los aforadores puedan ir a conocer el campo, el recorrido, las distancias, las paradas, los cortes tarifarios y se genere la información necesaria para realizar la planeación.

Asimismo, señala que dentro de lo que han llamado estudios completos, se componen según la disciplina de Ingeniería de Transporte, de dos estudios, el primero que es el de punto fijo, permite determinar cuál es la cantidad de viajes y carreras, y el segundo, es el estudio de ascenso y descenso, que permite determinar la cantidad de pasajeros por carrera.

En el caso del estudio de punto fijo, permite conocer las carreras que realiza efectivamente el operador, pero la oferta consiste en colocar uno o varios aforadores en un punto fijo, bajo ciertos criterios y es anotar la hora y la placa del autobús. A manera de ejemplo, explica que si hay unidades que tienen dispositivos de posicionamiento global GPS, ya no sería necesario un estudio de punto fijo, es aún más efectivo y certero tener un dispositivo que controle las salidas y llegadas, y que permita determinar cuál es la cantidad de viajes que está realizando cada operador, el estudio se realiza para días entre semana y fines de semana, así como para un día completo.

Se debe recordar que los rangos de operación son muy variables, hay muy pocas rutas que trabajan 24 horas, pero el esquema generalmente arranca entre las 4.00 a.m. y 6:00 a.m., y termina entre las 9:00 p.m. y 11:00 p.m., por lo que se debe cubrir toda la extensión del rango de operación.

Por otra parte, ante consultas del director Edgar Gutiérrez López y la señora Anayansie Herrera Araya, respecto de los estudios complementarios, el señor **Paolo Varela Brenes** explica que estudios completos significa que tienen las dos partes, el estudio de punto fijo, así como el de ascenso y descenso, ya que las validaciones no hacen estudios de punto fijo, debido a que utiliza las carreras según las reglas de la metodología tarifaria vigente, que es tomar un tamaño de muestra sobre únicamente los pasajeros por carrera y no sobre la cantidad de carreras, por tal motivo, se pudieran nombrar como estudios complementarios.

Igualmente, acota que en el caso de que una ruta tenga varios ramales y hay puntos comunes, entonces se podría hacer un registro de varios ramales de manera simultánea, y podrían 1 o hasta 4 aforadores, porque puede haber rutas de 10 o hasta 15 ramales, que incluso en las horas pico estén haciendo entre 60, 70 o 100 viajes; por lo que se requeriría mayor cantidad de aforadores. En el caso de la selección del punto fijo, va a ser con criterios técnicos; como por ejemplo, que sean comunes a la mayor cantidad de ramales, que exista alta probabilidad de que los autobuses se detengan para poder registrar información, espacio de estacionamiento y que se favorezca la visibilidad de la llegada o el paso de las unidades.

Por otra parte, comenta que a nivel del protocolo se define la información que deben tener los formularios a nivel de encabezado y de detalle; y al final de la información recopilada, se determina la cantidad diaria de carreras por grupo de días; es decir, la cantidad diaria para un día típico de lunes a viernes, para un sábado y un domingo; lo cual va a permitir determinar la cantidad semanal de carreras por el grupo de días; esa es la salida del estudio de punto fijo, dimensionar cuál es la oferta que está prestando efectivamente el operador.

Indica que, también está el estudio de ascenso y descenso, el cual tiene mucho más contenido estadístico, y permite determinar la cantidad de pasajeros por carrera. Si se tiene las carreras, entonces la multiplicación permite determinar la cantidad de

pasajeros en la unidad de tiempo que corresponda, ya sea semanas o meses; lo importante es que la variable determinante que se requiere para establecer el volumen mensual de pasajeros, es la cantidad de pasajeros que pagan la tarifa de su viaje completo; es decir, no hay que contabilizar los adultos mayores.

En el caso de rutas menores a 25 km, es sencillo, pero, para rutas mayores a 25 km y/o que son multi - tarifas se vuelve complejo, ya que pueden tener varios esquemas simultáneos según la distancia del fraccionamiento; por lo que se define que la información que se requiere y que está en la metodología tarifaria vigente, es la cantidad de pasajeros que pagan su tarifa completa, que básicamente procede de los pasajeros regulares, más los pasajeros adultos mayores, multiplicado por la diferencia que efectivamente sí pagan los adultos mayores; es decir, uno menos el descuento que aplica en el ramal o que puede aplicar también en el fraccionamiento.

Así las cosas, en un estudio de ascenso y descenso, se miden pasajeros regulares, se determinan adultos mayores, pero el dato que se va a incorporar para el volumen mensual de pasajeros, procede de los pasajeros regulares y el factor de los adultos mayores que efectivamente pagan.

De lo anterior, si un adulto mayor paga el 50% de manera equivalente, los adultos mayores hacen un pasajero regular, por lo que, en este tipo de estudio se recomienda que sea un estudio simultáneo al de punto fijo. Agrega que hay meses en los cuales no es recomendable hacer estos estudios debido a las diferentes estacionalidades y que se asocian principalmente a lo que son vacaciones escolares, durante los meses de julio, diciembre, enero, feriados y situaciones coyunturales que se puedan presentar, tales como bloqueos, manifestaciones y demás.

Además, explica que se realizan giras piloto, para que los aforadores puedan realizar el trabajo de campo. La cantidad de aforadores por unidad de autobús va a depender de la cantidad de puertas, pero en periodos de baja demanda o niveles de ocupación

bajos, un aforador experimentado, tal y como se comentaba anteriormente, puede asumir la labor de determinar la cantidad de pasajeros que suben y bajan en cada una de las paradas o de los segmentos tarifarios.

Por otra parte, comenta que se puede dar una agrupación de ramales; se presentan casos donde que son dos ramales distintos, pero la variante es hacia el final del recorrido, por lo que la cantidad de pasajeros por carrera, es muy similar en aquellos casos donde los ramales pertenecen a la misma ruta autorizada y compartan al menos el 50% del recorrido de acuerdo con la información que se tenga disponible

Se realiza una prueba estadística de igualdad de pasajeros por carrera, se puede dar una agrupación de ramales. Las pruebas de hipótesis aplican sólo si las series de datos se reajustan a la distribución normal y poseen variantes homogéneas, y entran temas más técnicos-estadísticos para determinar si un ramal tiene la misma cantidad de pasajeros por carrera que otro, para lo cual aplican una serie de pruebas estadísticas.

Explica que el estudio de ascenso y descenso también permite la agrupación de días de la semana; es decir, cuando el comportamiento de los días de lunes a viernes es muy similar, entonces se puede hacer una agrupación, siempre aplicando la prueba estadística que corresponda, y se debe hacer un análisis sobre la información que se tenga disponible, ya sea las estadísticas del sistema de control de pasajeros de datos atípicos o "outlier"; es decir, aquellos casos que posiblemente que estén fuera de un rango significativo para descartarlos y sustituirlos, y posterior a dicho análisis, se determina el tamaño de muestra para cada uno de los dominios; que son los bloques de días versus el periodo del día, y se determina el tamaño de muestra para cada uno de esos dominios.

Desde el punto estadístico se calcula un tamaño de muestra con ciertos parámetros de la población, que es la cantidad de pasajeros semanales; un coeficiente de

variación mínimo de un 35%, que es lo que recomienda la literatura, un error máximo del 15% y un nivel de confianza mínimo del 95%. Lo anterior es propiamente dentro de la fórmula, cómo se calcula el tamaño de muestra y los valores que se recomiendan desde el protocolo para determinar para cada uno de los dominios, dependiendo del caso.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si la Fuerza de Tarea hizo estimaciones de prueba, ¿o simplemente hicieron el diseño teórico sin comprobarlo con la realidad?

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que esta parte es la que se ha venido trabajando con la Universidad de Costa Rica, además lo que se ha hecho en la Intendencia de Transporte; por lo tanto, ya conocen los valores aplicados a casos reales.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si tienen las pruebas para conocerlas.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que en este momento no las posee para presentarlas, pero lo puede hacer en otra oportunidad; se puede presentar un ejemplo de toda la planeación de un tipo de este estudio, para que mostrar cómo se va construyendo el dato de la muestra.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** externa que solicita que también se haga esa sensibilización en el tema legal; es decir, traer toda la batería de casos para ver si todo esto que sucede está regulado.

El señor **Marlon Yong Chacón** interviene e indica que, en lo personal, realizó varias observaciones técnicas-estadísticas sobre recorridos, facilitó a la Fuerza de Tarea los ejemplos en Excel, los muestreos y con casos específicos de cómo se harían esas aplicaciones, y el señor Paolo Varela Brenes las consideró y están incorporadas en la primera parte del protocolo.

El señor **Paolo Varela Brenes** prosigue y explica que, respecto del estudio de ascenso y descenso, se vale de un marco muestral que se refiere a las unidades del estudio, en este caso, los viajes en un sentido, que son los viajes autorizados y estos deben ser seleccionados aleatoriamente, porque es un muestreo estratificado por los dominios que comentó anteriormente; para que se pueda aplicar el método de sorteo, números aleatorios y software. En caso de que una muestra no se pueda completar debe ser sustituida y también se definen cada uno de los campos que deben generarse en los formularios, los cuales pueden ser en papel o generarse un tipo de aplicación, que conecte la información de referencia y que permita ir registrando la información en tiempo real, incluso se puede ir viendo la cantidad de pasajeros que se van registrando.

Es importante indicar, que dentro de la fórmula para el dato que realmente interesa para el volumen mensual de pasajeros, venía un factor de descuento aplicable a los adultos mayores. Como lo explicó anteriormente, hay casos sencillos como los de las rutas urbanas de menos de 25 km, en las cuales los adultos mayores están exentos al 100%, se contabilizan en el estudio de demanda, pero no se consideran en el estudio tarifario. Se vuelve complejo, en las rutas de más de 50 o 100 km multi - tarifa, pues hay fraccionamientos donde el adulto mayor de acuerdo con el recorrido va a ser exonerado al 100%, al 50% o al 25%, entonces dentro del protocolo, para determinar ese factor de descuento para adultos mayores, se hace de acuerdo con la información disponible.

En caso de que no se tenga la información de cuántos pasajeros regulares y adultos mayores pagan cada tarifa, sino la movilización en cada segmento, en el protocolo también viene desarrollado cómo se determina dicho factor y finalmente en aquellos casos donde no se cuente con información de la cantidad de pasajeros que pagan cada tarifa o la cantidad de pasajeros movilizados de cada segmento tarifario, igual se define un caso extremo según la extensión del recorrido.

El señor **Varela Brenes** agrega que, si finalmente no se cuenta con la información de cantidad de pasajeros que pagan tarifas o cantidad de pasajeros movilizados en cada segmento tarifario, igual se define el caso que sólo considera la extensión del recorrido. Asimismo, debido a que para calcular la cantidad de pasajeros que alimenta la metodología tarifaria, se presentan tres variables: pasajero regular, adulto mayor y descuento aplicable; en aquellos casos en que este descuento haya mayor complejidad, se definen los tres mecanismos indicados de acuerdo con la disponibilidad de información y que al final del estudio se pueda estimar el dato que realmente pueda ser utilizado para la aplicación de la metodología tarifaria.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta si, dentro del protocolo, se puede tener contabilizados el mismo pasajero en varios segmentos.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que sí, porque es movilización.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** apunta que es más complicado como lo afirma el señor Varela Brenes, porque se suman todas la veces.

El señor **Paolo Varela Brenes** aclara que la dinámica es del sube y baja por segmento. Los que quedaron pasan al siguiente segmento, pero no se vuelven a registrar, se registra una sola vez su ascenso y su descenso.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** acota que eso es lo que indica el protocolo de demanda; los mismos pasajeros en un mismo segmento.

El señor **Paolo Varela Brenes** aclara que se registra una sola vez, y en el sube y baja hay pasajeros que quedan entre segmentos, al pasar de uno a otro segmento se sigue contabilizando, pero no es que se registra más veces, sino que se indica que ese pasajero pasó por ese segmento.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que la metodología indica: “esto hace que un mismo pasajero puede estar incluido en la cantidad de pasajeros movilizados, tomando el segmento tarifario según el inicio y fin de su viaje”.

El señor **Paolo Varela Brenes** acota que es correcto, lo cual significa que se registra una vez, pero al momento de contabilizarlo, si un pasajero en un ramal de 10 segmentos, abordó en el 2 y se bajó en el 9, entonces aparece en 2, 3, 4, hasta el 9.

Seguidamente, continúa con el tema de estudio de ascenso y descenso, dentro de lo cual explica lo concerniente a la estimación de cantidad de pasajeros por carrera por ramal y grupo de días, así como la estimación de cantidad de pasajeros movilizados mensuales.

Asimismo, indica que para determinar la cantidad media de pasajeros por mes, se debe “desestacionalizar” el resultado de acuerdo con la disponibilidad de la información, se utiliza el método básico de estacionalidad. Además, se determina un intervalo de confianza para la cantidad de pasajeros, por carrera de cada ramal, el cual será utilizado para la validación estadística entre la fuente de información disponible y lo que provenga del estudio técnico del CTP, de la Aresep, o del estudio que corresponda.

En otro orden de ideas, el señor **Varela Brenes** expone lo relativo al estudio de validación de registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP), y señala que se establece una serie de condiciones, básicamente las siguientes:

- *Se realiza un trabajo de campo mediante la aplicación de las prácticas operativas del estudio de “ascenso y descenso” sobre un grupo seleccionado de viajes;*
- *Se trata de validar viajes puntuales con tamaño de muestra mínimo de 30 viajes, con representación de grupos de días (entre semana y fin de semana), bloques horarios (pico, valle, no pico) y sentidos;*

- *Una vez que se hayan realizado las mediciones en campo, se comparan las medias del trabajo de campo y el SCP, y*
- *Si la desviación entre ambos datos es menor al $\pm 10\%$ se acepta la cantidad de pasajeros por carrera del mes del estudio según los datos del SCP (se le aplica el Método básico de estacionalidad).*

En cuanto al Estudio de validación de estadísticas del SIR, se refiere a las siguientes condiciones:

- Se mantienen las etapas de planeación y ejecución del estudio de “ascenso y descenso” con parámetros menos rigurosos.
- Se obtiene la media de pasajeros por carrera del trabajo de campo y se compara con la serie de las estadísticas mediante *Prueba de hipótesis de igualdad para una media*.
- En los casos que se no rechace la hipótesis nula, se asumirá para el grupo de días, como válida la cantidad de pasajeros por carrera proveniente de las estadísticas reportadas del último año.
- En los casos donde se rechace la hipótesis nula se tomará la cantidad de pasajeros proveniente del trabajo de campo.

Por otra parte, comenta acerca de la estructura del informe del estudio de cantidad de pasajeros movilizados, así como de los anexos que son básicamente pruebas estadísticas: Prueba de homogeneidad de varianzas; análisis ANOVA; prueba de hipótesis de igualdad de dos medias; prueba de Kruskal-Wallis y prueba de hipótesis de igualdad para una media.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta sobre algún criterio de ampliación o requerimientos adicionales de información.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** recalca que desea se estudien todas las posibilidades que estuvieran reguladas; todas las variables.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que la labor ha sido importante, así como en la participación que se han hecho en los talleres, para nutrir y mejorar este instrumento. El señor Marlon Yong Chacón obtuvo información de estos talleres, lo cual fue bastante técnico.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** acota que su comentario va en el sentido legal, en cuanto al tiempo que tiene un estudio, si aplica o no. Eliminar la discrecionalidad, lo cual es su mayor preocupación en este momento y considera que está débil en esa parte.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** pregunta en qué aspectos específicamente.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que; por ejemplo, lo que explicaba el señor Varela Brenes, en el sentido de que, si el estudio del CTP reconoce 20 kilómetros y el de la Aresep determina un recorrido de 22 kilómetros; no se puede reconocer los pasajeros movilizados de esos dos kilómetros adicionales, porque están fuera de lo autorizado por el CTP; de tal manera, se cuestiona para qué se tiene que hacer el estudio, si no se va a utilizar; esa es su consulta.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta a la señorita Martínez Palma, cómo se analizó ese aspecto en el ámbito legal.

La señorita **Adriana Martínez Palma** responde que, dado que el tema es bastante técnico, se analizaron posibilidades pero no se ahondó en el detalle. Además, de que se tendría que analizar con supuestos casos prácticos que se podrían presentar.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** pregunta cuál es la regla básica que se debe utilizar.

El señor **Paolo Varela Brenes** indica que el objeto de esto es obtener la cantidad de pasajeros movilizados por viaje, en este caso si se limitara solamente a aquellos operadores donde estrictamente cumplen con todas las variables del esquema operativo autorizado, la verdad es que serían muy pocos y podría caer en una indeterminación la obtención la cantidad de pasajeros necesaria para los estudios tarifarios ordinarios.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** consulta cuál es el parámetro que se estaría utilizando, lo que dice el estudio sobre cuál es el riesgo legal. La referencia sería lo que está autorizado por el CTP.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, entonces, para qué hacerlo, si lo que se pueda reconocer tarifariamente es lo que está autorizado por el CTP.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que eso es lo que debe darse.

El señor **Paolo Varela Brenes** agrega que lo señalado por la directora Muñoz Tuk, aplica solamente cuando no se cuente con la información en el nivel requerido de parte del CTP.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** recalca que de lo que se está hablando es de pasajeros movilizados.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** apunta que también lo que hacía diferencia, es para los rangos tarifarios. Consulta si esa información que se requería es en ese sentido.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que para conocer los pasajeros movilizados por segmento, se requiere conocer cuáles son los límites georreferenciados de ese segmento.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** reitera que para qué hacer estudios si se tiene lo que establece el CTP y no se le puede dar más allá.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que el tema que apunta la directora Muñoz Tuk, es en específico para el número de pasajeros y la información que no se obtiene del CTP, que son los casos de excepción; los más específicos y menos probable que se vaya a dar, pero cómo es ese aspecto.

El señor **Paolo Varela Brenes** señala que si se tiene un estudio del CTP en cuanto a pasajeros, no se realiza trabajo de campo, sino más bien ese estudio se utiliza para validar las fuentes de información disponibles. No aplica el protocolo en lo que corresponde al trabajo de campo.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** pregunta cuánto es la vigencia de un estudio del CTP.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que, la variable que se está analizando, es si los estudios del CTP se usaban o no. Agrega que, la primera pregunta que se realizó era de que había información que no se tenía de CTP y la Aresep iba a realizar los estudios de esos casos y podía utilizar la información generada. La directora Muñoz Tuk señala que, para qué se van a realizar estudios, si son 25 kilómetros y lo que tiene aprobado el CTP son 20 kilómetros, esos 5 kilómetros no se consideran. Indica que, la Aresep se va a fundamentar en los estudios y kilómetros aprobados por el CTP. Consulta si así es como se presenta.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que sí.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** pregunta si existe riesgo legal para ese tema.

El señor **Paolo Varela Brenes** expresa que en la aplicación del protocolo siempre se va a utilizar el esquema operativo autorizado para su planeación.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** reitera la consulta en el sentido de cuál es la vigencia del estudio del CTP; a lo cual el señor **Varela Brenes** responde que eso lo indica la metodología y es de tres años.

La señora **Muñoz Tuk** cita como ejemplo, que no es válido un estudio en el cuarto año del CTP; por lo tanto, se hace un estudio de la Aresep. En ese momento, continúa diciendo, el CTP siendo la administración concedente, y el estudio da 25 kilómetro cómo se va a dar algo mayor a lo autorizado.

El señor **Marlon Yong Chacón** señala que se utiliza siempre el esquema operativo, aunque el estudio tenga cuatro años.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, lo que se está discutiendo, es que lo que se hace es un estudio de demanda, no se está corrigiendo ni viendo un estudio adicional del CTP.

La señora **Muñoz Tuk** apunta que está totalmente de acuerdo. Agrega que, lo que se va a sumar, son pasajeros movilizados; es decir, no se puede tomar pasajeros movilizados más que los otorgados por el CTP en su esquema operativo, entonces para qué se va a realizar el estudio.

Aclara que, a lo que se está refiriendo, es al resultado que de un estudio. Por ejemplo, se tiene un estudio de CTP de 3 años y dos días; la Aresep realiza un estudio y se determina, en esa tesitura no en otra, que el recorrido no tiene 20 km, sino 21.5 km. En ese sentido, no se puede medir pasajeros movilizados, aunque sea lo que

realmente sucede en ese kilómetro y medio, porque tiene un esquema que sigue y es el vigente del CTP.

El señor **Marlon Yong Chacón** señala que siempre se va a utilizar el esquema operativo aprobado por el CTP, sea en cuarto, tercero o quinto año.

Al respecto, la señora **Muñoz Tuk** reitera que, para qué se va a hacer el estudio, sino se va a ocupar ese estudio.

El señor **Paolo Varela Brenes** señala que la información referente a un trabajo de campo previo, medición de distancias, paradas, es que este tipo de estudios requieren eso; por ejemplo, si la información que se refiere a un segmento tarifario, se requiere conocer dónde inicia y termina. Si la información del esquema operativo que se obtiene del CTP, no de la cantidad de pasajeros movilizadas, no es clara o es incompleta, y se realiza la consulta al CTP y no llega la información, y para hacer el estudio se requiere, entonces se realiza el trabajo de campo preliminar. Si la información del CTP en cuanto al esquema operativo está completa, no hace falta que se realice ningún estudio.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que no aplica para su caso hipotético, el de más de tres años.

El señor **Paolo Varela Brenes** subraya que son aspectos distintos. Una tema es el estudio de pasajeros de normalización de demanda y otro es, las condiciones que están vigentes según el esquema operativo.

La señora **Muñoz Tuk** reitera su argumento e indica que la respuesta se la dio el señor Marlon Yong Chacón. El caso es que el estudio del CTP tiene 3 años y un día, y según la metodología hay que hacer un estudio de campo y se determina que, el recorrido es del 21.5 km, por las razones que sean. Por tanto, repite, no se puede contar lo que

pretende el protocolo de pasajeros movilizados de ese kilómetro y medio, porque se debe considerar lo del CTP. No se requiere hacer un estudio.

El señor **Eddy Víquez Murillo** señala que, en el caso hipotético que se discute, no es cierto que siempre se utilice el estudio del CTP, porque por regla de vigencia, ya no se puede utilizar para una fijación tarifaria. Si tiene más recorrido del que está autorizado, igual hay que hacer un trabajo, ya sea contar todos los kilómetros que está autorizado, porque no se puede tener la información del CTP porque ya pasaron los tres años; igual hay que realizar un estudio. La decisión es que, si efectivamente, en el campo se tiene una distancia diferente; lo procedente es informar al CTP si esa distancia fue modificada, si está autorizada o no, el estudio siempre se va a realizar; no porque la distancia sea distinta, sino porque el estudio del CTP cumplió tres años.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta sobre la base de un caso hipotético, en el sentido de que la estadística muestra un resultado de 800.000 mil pasajeros mensuales; la Aresep realiza un estudio anterior que da 1.150.000 pasajeros mensuales; pero resulta que una empresa, presenta un estudio reciente con un resultado de movilización de pasajeros mensual de 700.000 mil. Así las cosas, habría que aceptar el estudio del CTP, según lo que propuso la Fuerza de Tarea.

Sin embargo, suponiendo que Intendente de Transporte al ver esta diferencia de cifras, considera realizar un estudio de validación y resulta que le confirma el resultado de 1.150.000 pasajeros, lo puede utilizar o no; si es el estudio más reciente; esa es su preocupación.

El señor **Paolo Varela Brenes** aclara que se aplica tal y como lo señala el director Sauma Fiatt, de manera que se utiliza el estudio más reciente. Ahora, ante una realidad en la cual el Intendente de Transporte defina realizar un estudio de validación, pasa a tomar el lugar del más reciente.

Precisamente, indica el señor **Pablo Sauma Fiatt** considera que no tiene sentido e insiste que el criterio del estudio más reciente, no es el importante.

El señor **Román Navarro Fallas** manifiesta que, se tiene claro que este protocolo es para determinar el volumen de pasajeros, y para hacer las validaciones y estudios que le corresponda realizar a la Aresep. Esto permite aplicar reglas que están determinadas en la metodología. De tal forma, que por un lado se tienen reglas como el esquema operativo que lo define el CTP y por otro, la Aresep lo que requiere conocer es el volumen de pasajeros.

Considera que, si existe una diferencia de un kilómetro y medio; siguiendo el ejemplo hipotético expuesto por la directora Muñoz, la pregunta es, si se debe o no considerar los pasajeros nuevos que abordaron en ese kilómetro y medio para los cálculos de la tarifa; a su juicio, la regla vigente es que se hacen cálculos de la tarifa con todo el volumen de pasajeros mensual. Hoy se tomaría en cuenta la totalidad de ese volumen, para ese recorrido de 20 km o de 21.5 km. Evidentemente, al ser más pasajeros, tendería a una reducción de tarifa, lo cual estimularía al empresario a acudir al CTP a que le actualicen el esquema operativo.

En el caso expuesto por el director Sauma Fiatt, señala que se deben aplicar las reglas que están ahí.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** amplía un poco más sobre el caso hipotético. Reitera que se tiene un estudio de 800 mil pasajeros mensuales, el estudio de la Aresep con 1.150.000; la empresa presenta un estudio actualizado de 700.000, y resulta que la Intendencia de Transporte realiza un estudio reciente de hace una semana que le da 1.000.000 de pasajeros; pero además, se obtiene información de una cantidad de carreras más que no se apega al estudio del CTP que había hecho quince días antes. Añade que los plazos son hipotéticos y consulta si el estudio que se toma es el del

CTP, aunque se tenga uno más reciente y que demuestra que el esquema operativo es diferente al del CTP.

El señor **Román Navarro Fallas** manifiesta que cuando el empresario se presenta con las estadísticas, se tiene que aplicar la regla dos de la metodología, esto es, validar las estadísticas y de los mecanismos existentes de la reforma propuesta; la primera mediante algunas reglas y segundo, mediante estudios. Va a suponer, que las estadísticas no pasan la prueba de validación y que no entran en el rango del intervalo de confianza; porque de haber entrado en dicho intervalo, aun con los estudios que se tengan, se aplica las estadísticas que entregó el empresario.

Entiende que, en el caso que propone el director Sauma, no estaría dentro del intervalo de confianza, entonces se debe ir al punto 3). En dicho punto, lo que se entiende es que había un estudio del CTP.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que hay un estudio de la Aresep que da un número más alto y la empresa presenta uno más reciente del CTP que da un número menor. Entonces, se tendría que aceptar el del CTP por más reciente; pero, qué pasa si la Intendencia de Transporte realiza un nuevo estudio de validación por tanta diferencia de las cifras, y resulta que el esquema operativo es diferente, que la empresa hace más o menos viajes, no mantiene los horarios, cuál se aplicaría.

El señor **Román Navarro Fallas** responde que sería el esquema operativo.

Al respecto, el señor **Sauma Fiatt** recalca que entonces aplicaría el estudio del CTP.

El señor **Román Navarro Fallas** acota que no, porque el estudio de la Aresep demuestra que el volumen de pasajeros es distinto. Aplica el más reciente.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta cuál estudio aplica ¿el más reciente?, aunque el esquema operativo sea diferente.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** indica que, el tema es que para qué se van a hacer estudios y gastar recursos si siempre se va a utilizar el estudio del CTP. Le parece que no hay claridad de cómo funciona. Tiene además serias dudas, de que la Aresep pueda obviar, tarifar algo diferente de lo que otorgó la administración concedente.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** señala que, a raíz de las observaciones que realizó el director Pablo Sauma Fiatt y su persona, hay un tema muy importante de la entidad concedente y efectivamente, la señora Muñoz tiene razón, y eso da robustez al tema legal. De hecho, considera que se ha estado analizando que del dato, lo más importante es tenerlo de la entidad concedente.

Agrega, que solicitó revisar ese aspecto; y la conclusión de la Fuerza de Tarea es que tiene que ser el último estudio, siempre y cuando, no haya una modificación en el sistema operativo, porque en ese caso es el de la entidad concedente.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que en este marco, le surgen dudas de cómo se hace. El señor Marlon Yong Chacón dio la respuesta de que sí; por lo tanto, para qué hacer estudios y reitera que ese es el tema. Hay que analizar este aspecto y en el caso hipotético, ir a los extremos y qué se va a hacer para evitar la discrecionalidad.

El señor **Román Navarro Fallas** manifiesta que, en los dos casos expuestos, la metodología tiene respuesta. En el caso de la directora Muñoz Tuk, se toma en cuenta todos los pasajeros, aún con el kilómetro y medio, y eso va al cálculo y reitera que, más bien, esa situación es un incentivo para que el empresario solicite actualización del esquema operativo.

En el caso de lo externado por el director Sauma Fiatt, la razón por la cual se toma el último estudio, no sólo es porque es el más reciente, refleja más la realidad, pero es porque interesa el dato del volumen de pasajeros y, si no concuerda con el del CTP, ese es el dato más reciente arrojado por un estudio de la Aresep que calculó un volumen de pasajeros.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si esa situación se presenta aunque el esquema operativo haya cambiado, sea diferente al de CTP.

Sobre el particular, el señor **Paolo Varela Brenes** indica que la consulta es muy válida, ya que, cuando la regla se refiere al más reciente y el esquema de horarios y volumen no ha variado, no se refiere a lo que se encontró en el campo, sino a lo vigente autorizado.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** apunta que su ejemplo se basa en que cambió; es decir, que el estudio de campo de la Aresep muestra que se modificó con respecto al CTP, y con un esquema operativo diferente.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que no hay problema, se aplica el más reciente, que es el de Aresep, porque la regla es el esquema operativo autorizado, no depende de lo que se encontró en campo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** plantea un ejemplo en el sentido de que, el CTP establece 20 viajes al día y en el estudio de campo se determina 10 o 30. El de la Aresep es más reciente y se obtiene 10 o 30. Consulta, cómo se hace el ajuste ¿se hace el ajuste a 20 o se tiene que aceptar el del CTP porque es el autorizado?

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que en el tema de las carreras, parte del protocolo establece un factor de ajuste de las carreras, de forma que, el esquema

operativo autorizado al momento en que fue al campo, es distinto del que está autorizado cuando se realizó el estudio de referencia, tiene un ajuste de carreras.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** acota que es para hacerlo más similar al autorizado, pero, qué pasa con el volumen total de pasajeros y se aproxima más al autorizado. De tal manera, entiende la duda de la directora Muñoz; es decir, para qué hacer el estudio si se termina utilizando el del CTP.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** recalca que, está absolutamente segura de que la Aresep no puede salirse del esquema operativo determinado por el CTP, porque la Aresep sólo fija las tarifa.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, a raíz de lo expresado por el director Sauma Fiatt, es claro en el que existe un factor de ajuste que no necesariamente da igual al CTP. Tiene que dar de acuerdo con las nuevas condiciones operativas.

El señor **Edgar Gutiérrez López** entiende que la competencia de la Aresep es fijar tarifas; el CTP no fija tarifas; establece el mecanismo, la concesión, ruta, unidades; y sucede que, en un momento determinado, la Aresep realiza un estudio y obtiene un determinado número de pasajeros, se está recorriendo dos kilómetros más, pero tiene que aplicar ese número que le da. Puede ser que al darse cuenta de esa situación, informe al CTP; pero aplica, como es su competencia, el número de pasajeros que arrojó el estudio, porque el elemento ocupación, es esencial para determinar la tarifa.

Al respecto, el señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que está totalmente de acuerdo, pero, ¿es eso lo que establece el modelo?

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que técnicamente no se puede renunciar a determinar la cantidad de pasajeros movilizados, porque una ruta recorre más kilómetros, ya que se debe de determinar la cantidad de pasajeros para obtener una

tarifa que asegure el servicio al costo, lo cual está establecido en la metodología. Agrega que se toman los pasajeros que haya, para asegurar que la tarifa cumple con el servicio al costo.

Ahora, si el estudio que se va a hacer es de validación, se toma el estudio completo más reciente, el del CTP en ese caso que indicaba el señor Sauma Fiatt; entonces de la validación posiblemente se obtenga un valor cercano al del CTP. Pero si la Aresep realiza un estudio completo, ese se convierte en el nuevo estudio de referencia.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que está de acuerdo, pero qué pasa si cambia el número de carreras y se determina con el estudio completo que el número de carreras es diferente al del CTP. ¿Qué hace el factor de ajuste?

El señor **Paolo Varela Brenes** aclara que, en el caso de los estudios completos, no de validación, si la oferta que hace el prestador es distinta al esquema operativo autorizado, esa variación no es una regla en la metodología; si el autorizado son 100, y se hacen 80 o 150, se indicaría la cantidad de pasajeros totales según la realidad del campo, bajo un esquema operativo vigente. Mientras este no cambie, se toma el más reciente.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si se calcula la tarifa con el estudio de campo y si así está en la metodología. Requiere una respuesta concreta.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, dado lo avanzado de la hora, le solicitaría a la Fuerza de Tarea considerar el tema del árbol de decisión que muestre valores numéricos y analizar dichos resultados.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Fuerza de Tarea, de conformidad con los oficios OF-382-CDR-2018 y OF-0761-RG-2018, el señor **Roberto Jiménez**

Gómez, lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 07-54-2018

Continuar, en una próxima sesión, con el análisis de la propuesta del Protocolo de Demanda.

A las trece horas y dieciocho minutos se retiran del salón de sesiones, los señores (a): Edward Araya Rodríguez, Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Juan Carlos Pereira, Adriana Martínez Palma, Daniel Fernández Sánchez, Paolo Varela Brenes, Eddy Víquez Murillo, Andrés Obando Chaves, Gilbert Retana Chaves, Román Navarro Fallas, así como el señor Enrique Muñoz Aguilar.

CAPÍTULO VI. ASUNTOS POSPUESTOS

ARTÍCULO 9. Asuntos pospuestos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** propone posponer para una próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11 y 4.12. Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 08-54-2018

Posponer, para la próxima sesión, el conocimiento de los puntos 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11 y 4.12 de la agenda, los cuales a continuación se detallan:

- Informe sobre la compatibilidad de lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento Sectorial de Servicios Eléctricos (Decreto N° 29847-MP-MINAE-MEIC), con la autonomía y competencias atribuidas a la Autoridad Reguladora. (Cumplimiento

de los acuerdos 06-37-2018 y 08-37-2018). Oficios 1035-IE-2018 del 16 de julio de 2018 y OF-1187-IE-2018 del 21 de agosto de 2018.

- Solicitud de corrección de error material y recurso de apelación, interpuestos por el señor Julio Guido Guido, contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015. Oficio 828-DGAJR-2018 del 16 de julio de 2018.
- Recurso de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Lared Limitada, contra la resolución 051-RIT-2014. Expediente ET-016-2014. Oficio 835-DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.
- Recursos de apelación y gestión de nulidad, interpuestos por Autobuses Romero S.A., contra la resolución 034-RIT-2015. Expediente ET-005-2015. Oficio 855-DGAJR-2018 del 18 de julio de 2018.
- Recurso de apelación interpuesto por Transportes Costarricenses Panameños Limitada (Tracopa), contra la resolución RRG-134-2016. Expediente OT-077-2012. Oficio 833-DGAJR-2018 del 17 de julio de 2018.
- Procedimiento sancionatorio contra la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A, por la presunta reiteración en el cobro de tarifas distintas a las autorizadas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ruta 205. Expediente OT-07-2018. Oficios 2071-DGAU-2018 y 2027-DGAU-2018, ambos del 14 de mayo de 2018 remitidos por la Dirección General de Atención al Usuario y OF-0931-DGAJR-2018 del 6 de agosto de 2018 remitido por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria.
- Recurso de apelación y gestión de suspensión de los efectos del acto, interpuestos por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, en su condición de Consejero del Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, contra la resolución RIE-

030-2018. Expediente ET-081-2017. Oficio 682-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.

- Recurso de apelación interpuesto por la Refinadora Costarricense de Petróleo S.A. (Recope), contra la resolución RIE-015-2018. Expediente ET-005-2018. Oficio 715-DGAJR-2018 del 22 de junio de 2018.

CAPÍTULO VII. CORRESPONDENCIA Y ASUNTOS INFORMATIVOS.

ARTÍCULO 10. Asuntos informativos.

El señor **Alfredo Cordero Chinchilla** da lectura a los siguientes asuntos de carácter informativo:

1. Respuesta del Regulador General sobre el trámite seguido en el expediente OT-007-2018, en el que se investiga la denuncia presentada contra la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A. Oficio 649-RG-2018 del 19 de julio de 2018.
2. Traslado de gestión por parte de la Dirección General de Atención al Usuario; sobre el escrito presentado por la Junta de Salud del Hospital Nacional de Geriátrica y Gerontología, relacionado con el caso de Busetas Heredianas. Oficio 3448-DGAU-2018 del 26 de julio de 2018. (SAU-60450-2018)
3. Escrito presentado por el señor Raymundo Bolaños Calvo, Apoderado de Transportes La Pampa Ltda., sobre las implicaciones de las modificaciones a la metodología tarifaria ordinaria contenidas en la resolución RJD-060-2018. Carta del 19 de julio de 2018. (SAU-62046-2018). *Área funcional: Intendencia de Transporte. Solicitar a la IT que comuniquen lo resuelto conforme a la solicitud planteada*

4. Información del Regulador General sobre la conformación del equipo negociador por parte de Aresep con el ICE, en el marco del proceso judicial-interpuesto por el ICE, en el Tribunal Contencioso Administrativo. Oficio OF-0746-RG-2018 del 20 de agosto de 2018. (Cumplimiento de acuerdo 09-42-2018).
5. Respuesta al oficio Coopelesca G-479-2018, en torno al trámite del recurso de apelación interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. Oficio OF-0766-RG-2018 del 23 de agosto de 2018.
6. Acuerdo de la Sesión Ordinaria 23-2018, celebrada por el Consejo de Transporte Público, sobre la resolución RJD-081-2018 en torno al procedimiento administrativo sancionatorio seguido por la Aresep, contra la empresa Busetas Heredianas S.A. Oficio OF-0772-RG-2018 del 24 de agosto de 2018 y DG-63377-2018.
7. Comunicación sobre modificaciones efectuadas al Plan de Trabajo de la Auditoría Interna 2018, con corte al 30 de junio de 2018. Oficio OF-0351-AI-2018 del 29 de agosto de 2018.
8. Respuesta al oficio de fecha 24 de agosto de 2018 sobre el trámite del expediente OT-007-2018 de la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos. Oficio OF-0280-RGA-2018 del 29 de agosto de 2018.

Seguidamente los señores miembros de la Junta Directiva plantean: i) En cuanto al punto 3, solicitarle la Intendencia de Transporte informar a este cuerpo colegiado sobre lo resuelto en el escrito presentado por Transportes La Pampa Ltda.; ii) Respecto al punto 6, comunicarle a la empresa Coopelesca los acuerdos tomados en esta sesión; y iii) En cuanto al punto 7, solicitarle a la Secretaría agendar dicho tema como asunto de carácter resolutivo, en una próxima sesión.

Conocidos los asuntos, el señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 09-54-2018

1. Dar por recibidos los siguientes asuntos de carácter informativo distribuidos en esta oportunidad:
 - Respuesta del Regulador General sobre el trámite seguido en el expediente OT-007-2018, en el que se investiga la denuncia presentada contra la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A. Oficio 649-RG-2018 del 19 de julio de 2018.
 - Traslado de gestión por parte de la Dirección General de Atención al Usuario; sobre el escrito presentado por la Junta de Salud del Hospital Nacional de Geriatria y Gerontología, relacionado con el caso de Busetas Heredianas. Oficio 3448-DGAU-2018 del 26 de julio de 2018. (SAU-60450-2018)
 - Escrito presentado por el señor Raymundo Bolaños Calvo, Apoderado de Transportes La Pampa Ltda., sobre las implicaciones de las modificaciones a la metodología tarifaria ordinaria contenidas en la resolución RJD-060-2018. Carta del 19 de julio de 2018. (SAU-62046-2018). *Área funcional: Intendencia de Transporte.*
 - Información del Regulador General sobre la conformación del equipo negociador por parte de Aresep con el ICE, en el marco del proceso judicial-interpuesto por el ICE, en el Tribunal Contencioso Administrativo. Oficio OF-0746-RG-2018 del 20 de agosto de 2018. (*Cumplimiento del acuerdo 09-42-2018*).

- Respuesta al oficio Coopelesca G-479-2018, en torno al trámite del recurso de apelación interpuesto por la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L. Oficio OF-0766-RG-2018 del 23 de agosto de 2018.
 - Acuerdo de la Sesión Ordinaria 23-2018, celebrada por el Consejo de Transporte Público, sobre la resolución RJD-081-2018 en torno al procedimiento administrativo sancionatorio seguido por la Aresep, contra la empresa Busetas Heredianas S.A. Oficio OF-0772-RG-2018 del 24 de agosto de 2018 y DG-63377-2018.
 - Respuesta al oficio de fecha 24 de agosto de 2018 sobre el trámite del expediente OT-007-2018 de la empresa Transportes San José a Venecia de San Carlos. Oficio OF-0280-RGA-2018 del 29 de agosto de 2018.
2. Solicitar al señor Enrique Muñoz Aguilar, intendente de la Intendencia de Transporte, que informe a esta Junta Directiva lo resuelto respecto del escrito presentado por el señor Raymundo Bolaños Calvo, Apoderado de Transportes La Pampa Ltda., sobre las implicaciones de las modificaciones a la metodología tarifaria ordinaria contenidas en la resolución RJD-060-2018, según carta del 19 de julio de 2018. (SAU-62046-2018).
 3. Solicitar a la Secretaría de la Junta Directiva, agendar para una próxima sesión, como asunto de carácter resolutivo, la comunicación sobre las modificaciones efectuadas al Plan de Trabajo de la Auditoría Interna 2018, con corte al 30 de junio de 2018. Oficio OF-0351-AI-2018 del 29 de agosto de 2018.

A las trece horas y treinta minutos se levanta la sesión.

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ

SONIA MUÑOZ TUK

Presidente de la Junta Directiva

**Voto en contra de los acuerdos
04-54-2018 y 05-54-2018**

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva