

SESIÓN ORDINARIA

N°57-2018

24 de setiembre de 2018

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N°57-2018

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta y siete, dos mil dieciocho, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el lunes veinticuatro de setiembre de dos mil dieciocho, a partir de las siete horas y treinta 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; Heilen Díaz Gutiérrez, 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 57-2018.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** da lectura al Orden del Día de la sesión ordinaria 57-2018. Lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 01-57-2018

Aprobar el Orden del Día de la sesión ordinaria 57-2018.

El Orden del Día a la letra dice:

1. Aprobación del Orden del Día.
2. Aprobación de actas.
 - 2.1 Sesión 55-2018, celebrada el 18 de setiembre de 2018.
 - 2.2 Sesión 56-2018, celebrada el 21 de setiembre de 2018.
3. Visita del señor Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transporte.
4. Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.
5. Asuntos resolutivos.
 - 5.1 Plan Operativo Institucional 2019 y los ajustes requeridos por el Consejo, para el Presupuesto Ordinario 2019 de la Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficios 07193-SUTEL-DGO-2018 del 31 de agosto de 2018, 07403-SUTEL-DGO-2018 del 6 de setiembre de 2018 y 07501-SUTEL-SCS-2018 del 11 de setiembre de 2018.
 - 5.2 Propuesta de 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. OF-0422-CDR-2018 y OF-0846-RG-2018, ambos del 13 de setiembre de 2018.
 - 5.3 Solicitud de otorgamiento de concesión de servicio público de generación eléctrica, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, planteada por la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada, para el Proyecto Hidroeléctrico Santa Clara. Expediente CE-002-2018. Oficios 1102-IE-2018 y 1101-IE-2018, ambos del 26 de julio de 2018 y OF-1002-DGAJR-2018 del 27 de agosto de 2018.
 - 5.4 Solicitud de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, Presidenta del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, el 12 de setiembre de 2018. Oficio 07614-SUTEL-SCS-2018 del 14 de setiembre del 2018.

CAPÍTULO III. APROBACIÓN DE ACTAS.

ARTÍCULO 3. Aprobación de actas.

2.1 Sesión 55-2018

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión ordinaria 55-2018 celebrada el 18 de setiembre de 2018, la cual se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

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

ACUERDO 02-57-2018

Aprobar con correcciones, el acta de la sesión ordinaria 55-2018 celebrada el 18 de setiembre de 2018.

2.2 Sesión 56-2018

Los miembros de la Junta Directiva conocen la propuesta de acta de la sesión ordinaria 56-2018 celebrada el 21 de setiembre de 2018, la cual se distribuyó con anterioridad entre los miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** manifiesta que, en otras oportunidades cuando ha votado negativamente en algún tema, el señor Edgar Gutiérrez López ha externado su intención de escuchar cuál es el razonamiento que indicó para el voto negativo, con el fin de determinar si con los argumentos que ella expone, él podría valorar su votación;

es la razón por la cual, a continuación se va a referir a esos proyectos, como justificación al voto negativo que emitió en el acuerdo 02-56-2018 del acta 56-2018.

Por lo anterior y de conformidad con lo establecido en los artículos 55 de la Ley General de la Administración Pública y 10 del Reglamento de Sesiones de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la señora **Sonia Muñoz Tuk** interpone un recurso de revisión contra el acuerdo 02-56-2018.

“Proyecto: Estudios técnicos y de validación de fuentes de información de volumen de pasajeros, en el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús.

El objetivo de este proyecto es: Ejecutar estudios técnicos y de validación de fuentes de información de volumen de pasajeros, en el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús.

Este proyecto depende de la aprobación de un instrumento técnico que establece los procedimientos para ejecutarlo, está en este momento en discusión por parte de la junta directiva y no existe certeza de su aprobación.

Adicionalmente el volumen de pasajeros está determinado por la administración concedente, y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos Aresep no puede legalmente utilizar otro dato diferente.

En la sesión 54-2018, el Intendente de Transporte, en la discusión dijo a una pregunta que ella realizó sobre cuál es el dato que él usa y respondió que por supuesto que utiliza el dato del CTP, por lo que aún más está reconocido por el Intendente de Transporte.

No existe garantía que el proceso de contratación para realizar la validación de las fuentes de información de todas las rutas de transporte público, tenga el suficiente

plazo para hacer esa contratación administrativa, o bien, que se hagan varias contrataciones la institución podría incurrir en fraccionamiento porque es para una misma cosa. Eso es otra cosa que hay que verificar y estar claros, y en este momento no se tiene claridad en ese proyecto, que se puede hacer toda la contratación de todas las rutas, que o se haga de oficio o que se presente la solicitud, lo considera importante y solicita a la Auditoría Interna tome nota y les guíe en ese sentido.

No se garantiza que esa disposición de recursos económicos sean suficientes para atender la demanda de los operadores, es decir, la solicitud que van a hacer los operadores a la institución, esto condiciona la ejecución de los estudios desde el punto de vista financiero y operativo, porque no hay claridad ni certeza de que se vaya a tener el contenido económico para hacerle frente a eso.

Por último el impacto de este proyecto nunca puede ser: “Mejora en la prestación de los servicios de transporte público remunerado de personas en lo referente a la fijación de tarifas más justas para el usuario y el equilibrio financiero de los operadores.” Toda vez que lo que este proyecto lo que pretende es validar las fuentes de información de volumen de pasajeros, y este solo hecho no puede por sí lograr el impacto descrito, es toda la conjunción de varios elementos, que logrará el impacto.

Proyecto: Estudio para el registro de parámetros operativos del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, para un grupo seleccionado de rutas.

El objetivo específico de este proyecto es: “Ejecutar la evaluación de las condiciones de operación de los operadores de transporte público modalidad autobús”.

La evaluación de las condiciones de operación del servicio de los prestadores del servicio es potestad del Consejo de Transporte Público. Nosotros no podemos legalmente invertir fondos para determinar horarios, paradas, recorridos etc, que

corresponden al esquema operativo definido por el ente rector, porque nosotros deberíamos remitir eso al ente rector.

*“Realizar la evaluación de parámetros operativos en un grupo seleccionado de rutas, de manera que se determinen los niveles de cumplimiento del esquema operativo.”
Esta meta es exactamente potestad del CTP.*

Se menciona que el impacto de este proyecto requiere “Realizar el seguimiento en tiempo real y mediante reportes periódicos del cumplimiento del esquema operativo autorizado, mediante dispositivos GPS y una plataforma electrónica, que permita la identificación y aplicación de oportunidades de mejora en la calidad del servicio”.

El CTP tiene una oficina de monitoreo que opera exactamente para dar seguimiento al cumplimiento del esquema operativo de cada una de las rutas de transporte remunerado modalidad autobús, y según una consulta de la suscrita a dicho ente, el alcance del monitoreo se da a nivel del área metropolitana y fuera de ésta.

En la sesión del martes de esta semana, el Intendente de Transporte manifestó que el proyecto que correspondía al presupuesto del 2015 se ejecutó en el 2016 como un plan piloto en 35 rutas. Este no ha sido evaluado y no se conoce oficialmente si los resultados son relevantes y amerita continuar invirtiendo recursos en el año 2019.

El Centro para el Desarrollo de la Regulación CDR, a la fecha no ha recibido ningún insumo proveniente de este proyecto que sea de utilidad para sus funciones.

Proyecto: Evaluación de la calidad en el transporte público remunerado de personas, modalidad cabotaje mayor según la norma UNE EN 13816 Calidad en el transporte público de pasajeros

No me queda claro si los parámetros de la norma técnica internacional UNE EN 13816 es aplicable a la realidad de nuestro país, o bien, primero habría que establecer los

parámetros operativos para luego lograr medir la calidad. Esto no queda claro en la redacción del proyecto ni en ninguno de los documentos que conforman el proyecto.

Proyecto: Caracterización y evaluación de la calidad en la prestación de los servicios portuarios y estibadoras privadas en los principales puertos de Costa Rica

El alcance de este proyecto propone realizar una caracterización y evaluación de la calidad en la prestación de servicios portuarios en los principales puertos de Costa Rica aplicando las buenas prácticas y referencias en administración portuaria y calidad de servicio, que favorezca la mejora de la calidad en la prestación de los servicios.

Considero que lo procedente es realizar primero una caracterización de los parámetros en la prestación de los servicios portuarios como primera etapa del proyecto. Para que una vez definidos se pueda realizar la evaluación de la calidad en la prestación de servicios portuarios. En una primera etapa se definen los parámetros y se someten al proceso de participación ciudadana. En la siguiente se procede a hacer las primeras evaluaciones.

Por qué? Porque en este momento, se va a entrar a medir y evaluar, y los regulados no tienen claro cuáles van a ser los parámetros de evaluación si no se somete primero al proceso de participación ciudadana.

Proyecto: Evaluaciones de la calidad en la prestación de los servicios aeroportuarios en aeropuertos internacionales y nacionales de Costa Rica

La meta de este proyecto es identificar los referenciales de calidad aplicables y realizar las evaluaciones técnicas de calidad en aeropuertos internacionales y nacionales y que sean aplicadas las recomendaciones técnicas generadas en el proyecto.

Considero que en una primera etapa se debe considerar la identificación de para qué partes de los aeropuertos se van a determinar los parámetros de calidad. En una siguiente etapa ya definidos esos parámetros se puedan iniciar con la evaluación de la calidad, una vez sometidos al proceso de participación ciudadana.

Proyecto: Evaluación de condiciones viales en rutas nacionales con cobro de peaje (CONAVI)

El Consejo Nacional de Vialidad tiene diagnósticos de las condiciones de las rutas nacionales sujetas a cobro de peajes y sus zonas de influencia. Considero totalmente irrelevante este proyecto, y un desperdicio de fondos públicos, si la información que requiere la Aresep se encuentra en manos de otro ente del Estado.

Sería ilógico pensar que la Aresep va a hacer una evaluación de las condiciones viales, cuando existe primero el ente rector y segundo, el Consejo Nacional de Vialidad, en donde ya hay estudios y están a disposición, cómo va la Aresep a invertir dinero si ya lo tiene otro ente del Estado.

Proyecto: Evaluación de calidad del servicio social de comunicación postal y oficinas postales

El alcance de este proyecto es realizar evaluaciones de calidad del servicio social de comunicación postal y oficinas postales. Adicionalmente el objetivo específico debe ser establecer primero los parámetros de calidad del servicio para luego hacer las evaluaciones.

En definitiva considera que los proyectos en este momento están en mano de la Junta Directiva para ser revisados, definidos, establecidos y adicionalmente, que sean posibles de lograr, además, determinar cuáles van a ser las condiciones de los proyectos, ya que una vez aprobados, es potestad de la Administración Activa la

contratación, desarrollo, etc., por lo que en este momento, es la Junta Directiva la que puede determinar si un proyecto necesita mayor grado de detalle o definición, que no quede tan abierto el proyecto porque cualquier cosa se puede hacer, como ha sucedido.

Analizado el recurso de revisión, el señor **Roberto Jiménez Gómez** lo somete a votación.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** se abstiene de votar el recurso de revisión, toda vez que se retiró de dicha sesión, por las razones que se consignan al final de este artículo.

Los señores Jiménez Gómez y Gutiérrez López votan en contra, mientras que la directora Muñoz Tuk a favor.

La Junta Directiva resuelve, por mayoría, dos votos a uno:

ACUERDO 03-57-2018

Rechazar el recurso de revisión interpuesto por la directora Sonia Muñoz Tuk.

Aprobación del acta 56-2018

El señor **Roberto Jiménez Gómez** somete a votación el acta 56-2018.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** se abstiene de votar dicha acta, toda vez que se retiró de dicha sesión, por las razones que se consignan al final de este artículo.

La Junta Directiva resuelve:

ACUERDO 04-57-2018

Aprobar, con los votos de los señores (a): Jiménez Gómez, Gutiérrez López, y Muñoz Tuk, el acta de la sesión ordinaria 56-2018, celebrada el 21 de setiembre de 2018.

Seguidamente el señor **Pablo Sauma Fiatt** explica que realizó observaciones al acta 56-2018 en la parte que estuvo presente en la sesión; sin embargo no vota el acta porque se retiró antes de que la sesión finalizara por las razones que a continuación explica:

“Realicé observaciones a la parte del acta 56-2018 en que estuve presente en la sesión, pero no la voy a votar porque me retiré antes de que la sesión finalizara.

Eso sí, quiero dejar muy claro el motivo por el cual me retiré de la sesión.

Desde hace bastante tiempo, en las sesiones de Junta Directiva se vienen dando momentos “incómodos”. No me refiero a momentos tensos al calor de una discusión sobre un asunto en particular, que son normales en este tipo de foros, sino a momentos “feos”, los cuales son resultado de graves problemas en el quehacer institucional, los cuales quedan al desnudo.

Lo que sucedió el viernes 21, fue resultado de que la administración actuó de forma indebida, e incluso irrespetuosa hacia un miembro de la Junta Directiva.

El punto de partida es muy sencillo. En la presentación preliminar del POI 2019 en la sesión 55 del martes 18, solicité a la administración dos cosas. En primer lugar, una presentación detallada del “Plan de mejora continua de la metodología de fijación ordinaria de tarifas de autobús”, plan que constituye la justificación a los proyectos del CDR incluidos en el POI 2019. En segundo lugar, que en el proyecto del CDR con título genérico “Generación de información y herramientas regulatorias para la mejora y el desarrollo de la regulación: costo de inversión en el servicio de transporte

remunerado de personas, modalidad autobús”, quedaran debidamente diferenciados, de forma totalmente transparente, el costo de cada uno de los dos proyectos o subproyectos que lo conforman, específicamente: 1) Estudio para determinar la jornada laboral en choferes; y 2) Desarrollo de un modelo para determinar el costo de repuestos y accesorios (el consumo y precio de cada insumo) para el mantenimiento de los autobuses utilizados en la prestación del servicio público remunerado de personas en rutas regulares, al concluir el año 2019.

No se trata de una solicitud desproporcionada, ni injustificada, sino que todo lo contrario, es información básica, imprescindible para cumplir con mis obligaciones como miembro de esta Junta Directiva, y que me permita tener alguna certeza de que la administración está actuando correctamente.

Y pasó lo que pasó. La sesión del día 21 inició, en lo referente al POI 2019, con la presentación del señor Marlon Young sobre la mejora continua de la metodología de fijación ordinaria de tarifas de autobús. Su exposición se concentró en hacer referencia a lo sucedido en los últimos años con esta metodología, pero estuvo muy lejos de presentar un “Plan de mejora continua” debidamente justificado y estructurado, como se debe esperar de la Aresep. Y me refiero a aspectos tan básicos como presentar claramente su justificación, sus objetivos, la identificación de todas las acciones a realizar, el cronograma de implementación, los avances logrados a la fecha, los pendientes, etc.; o sea, básicamente lo que es un plan en este sentido.

A partir de lo expuesto por el señor Young, únicamente veo dos posibilidades que explican la situación que se presentó: que el CDR no cuenta con un “Plan de mejora continua de la metodología de fijación ordinaria de tarifas de autobús” debidamente definido y estructurado, lo cual considero irresponsable; o que sí se cuenta con un Plan de ese tipo, pero por algún motivo se dispuso que el mismo no debía ser conocido por la Junta Directiva, lo cual no solo consideraría irrespetuoso, sino que ilegal, en términos del inciso a) del artículo 53 de la Ley de Aresep.

Aclaro que la aprobación de planes institucionales es un tema sensible en la institución, pues desde que el señor Roberto Jiménez asumió su cargo como Regulador General hace casi dos años y medio, el único Plan institucional que ha sido aprobado por esta Junta Directiva ha sido el PEI, pero luego de un largo e intenso forcejeo con el señor Jiménez, quien se vio obligado a “ceder” cuando decidimos llevar el asunto a la Contralora General de la República.

Otros Planes que estaban en proceso o vigentes cuando el señor Roberto Jiménez asumió como Regulador General, han sido modificados por él sin aprobación de la Junta Directiva (Capacitación, Tecnologías y otros). Pero ese es un asunto que quiero dejar para otra sesión.

Retomando el argumento principal, desde mi punto de vista, la administración no cumplió con mi primera solicitud de cara a la aprobación del POI 2019, que fue la presentación del “Plan de mejora continua de la metodología de fijación ordinaria de tarifas de autobús” que justifica los proyectos del CDR.

El segundo asunto era realmente sencillo, especialmente porque todo quedó aclarado en la sesión 55-2018 del martes 18. Repito de lo que se trata. En la versión final del POI 2019, debía quedar, de forma totalmente transparente en cuanto a costos, la desagregación del proyecto del CDR con el título genérico “Generación de información y herramientas regulatorias para la mejora y el desarrollo de la regulación: costo de inversión en el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, en los dos proyectos o subproyectos que lo conforman, específicamente: 1) Estudio para determinar la jornada laboral en choferes; y 2) Desarrollo de un modelo para determinar el costo de repuestos y accesorios (el consumo y precio de cada insumo) para el mantenimiento de los autobuses utilizados en la prestación del servicio público remunerado de personas en rutas regulares, al concluir el año 2019.

Lo que sucedió en esa parte de la sesión fue realmente dantesco, incómodo, feo. Pregunté innumerables veces al señor Ricardo Matarrita Venegas y a la señora Keisy Rodríguez Fonseca, en qué parte del documento se encontraba lo que yo había solicitado, y en lugar de responder que no lo habían incluido, trataron de demostrar que sí lo habían hecho. Me indicaron muchos cuadros y páginas donde supuestamente estaba, pero luego de la revisión resultaba que allí no estaba. Incluso el señor Matarrita indicó algo así como que estaba “diluido” a lo largo del documento, confirmando la ausencia total de transparencia. Considero que lo acontecido fue totalmente irrespetuoso hacia mi persona, fue una burla y esa fue la gota que derramó el vaso.

Cabe preguntarse ¿por qué motivo una solicitud tan simple y justificada de un miembro de la Junta Directiva no fue atendida? Hay muchas posibles respuestas, pero todas ellas desnudan una realidad en el quehacer institucional que en lo personal me dejan muy preocupado. ¿Cómo es posible que la Dirección General de Estrategia y Evaluación que cuenta un director general, una directora y un número muy elevado de profesionales 5, no haya atendido una solicitud tan simple? Intento algunas posibles respuestas: será que los funcionarios de la Dirección General de Estrategia y Evaluación prefieren que haya poca transparencia en este tipo de proyectos, o será más bien que recibieron una orden explícita de algún superior, o será por incapacidad propia de algún o algunos funcionarios de la Dirección General de Estrategia y Evaluación que están más interesados en atender sus asuntos personales que los laborales. No sé, hay muchas posibles respuestas, pero cualquiera que sea, deja al desnudo una realidad institucional que no es conveniente para el país.

Por eso me retiré de la sesión y aunque pensé renunciar a mi puesto, ya tomé una decisión. No lo voy a hacer. Lo más importante, porque tengo una responsabilidad que cumplir con el país, pero también, porque no me voy a dejar vencer por quienes prefieren una institución débil, con una Junta Directiva anulada en la parte estratégica.

Por último, aunque no participé en lo referente a la aprobación del presupuesto 2019, debo dejar constancia de un tercer incumplimiento. Con la finalidad de cumplir adecuadamente como miembro de la Junta Directiva, solicité que se presentara detalladamente los montos presupuestados en el 2019 para recalificaciones y jornada ampliada. En la presentación preliminar del día martes 18, sesión 55-2018, a cargo del señor Matarrita, se mostraron esos montos, pero los mismos no aparecen en el documento final que nos fue remitido para la sesión 56-2018, del viernes 21. ¿Por qué motivo no se indican transparentemente esos montos en el documento que va a ser remitido a la Contraloría General de la República?

Nuevamente el tema de la opacidad. ¿Por qué se oculta esa cifra? Por simple incapacidad de la Dirección General de Estrategia y Evaluación o porque hay un interés de esa Dirección o de alguna autoridad superior de que no se conozca la magnitud real del gasto previsto en esos rubros. El tema de las recalificaciones es un tema sensible, especialmente después de que el Regulador General logró, mediante un criterio legal que desconoce el artículo 53 de la Ley de la Aresep, mantener el poder para definir las recalificaciones”.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** se refiere a varios puntos: 1) el tema de los proyectos del CDR, específicamente el de ¢24 millones, le parece que fue una incapacidad o no entiende la razón por la cual la Dirección General de Estrategia y Evaluación le había entregado al señor Sauma Fiatt y al resto de los miembros del cuerpo colegiado, un cuadro que llenaba las expectativas, como parte de la Junta Directiva, hubiera esperado que, aunque no estuviera incorporado en el documento que se les entregó en esa oportunidad; porque era el documento que se iba a remitir a la Contraloría General de la República y ese aspecto no se requería, pero, sí se hubiera incorporado como un anexo, o en el documento adicional que se hizo para la Junta Directiva

Por lo anterior, lamenta la situación presentada; además, externa su preocupación de que se haya presentado esa situación. Reitera, que esa información se preparó y fue entregado a los miembros; por lo tanto, esperaba que el cuadro al que se refiere el señor Sauma, se integrara, porque no hay nada que ocultar, todo lo contrario, lo que se está detallando es que se está tratando de hacer un uso eficiente de los recursos; previendo que, los que no se van a utilizar en el 2018, utilizarlos en el 2019, tal como lo ha indicado la Contraloría General de la República; es decir, aclarar y planear el uso de los recursos a futuro.

Como punto 2, señala lo concerniente a la “Mejora continua” e indica que en el sector de buses, lo que se está haciendo es estrictamente lo que ha salido de los diferentes hallazgos y lo único adicional en lo que se ha pensado; es hacer los estudios fácticos en el tema de choferes, para lo cual hay un acuerdo de Junta Directiva. Asimismo, cuando se discutió el tema de infraestructura, se determinó que se ocupa información más detallada, e igual en cuanto a la gestión administrativa, había dudas si este aspecto se incorporaba suficientemente en el rubro donde se incluyen costos indirectos; por lo tanto, era un punto importante, aspectos que han salido de requerimientos que la junta directiva y otros documentos indican la necesidad de estudiar.

Así las cosas, explica que los elementos señalados es lo que se tiene planeado, con dos temas adicionales; se está haciendo el esfuerzo para que esos estudios puedan regionalizar, o al menos dar una tipología de las áreas donde se presta el servicio; si es rural, urbano; es decir, ciertas características para analizar si se pueden tener parámetros ajustados a esos elementos.

Otro aspecto, es tratar de incorporar y ajustar la metodología tarifaria extraordinaria, para que se incorporen los índices del Banco Central de Costa Rica, para cual se está trabajando en ese proceso y se espera que el próximo mes se pueda presentar ante esta Junta Directiva. Esos son los estudios que se tienen previstos, y todo se ha

conversado en sesiones de Junta Directiva; básicamente esa es la hoja de ruta en ese campo, mejorar los aspectos que ha mencionado, y que algunos ya están claramente establecidos en el contrato de concesión; y otros que, de cara a lo que se ha analizado en Junta Directiva se consideró muy importante estudiarlos, lo cual consta en varias actas.

Indica que, toma nota de cualquier otro aspecto que el señor Sauma desee externar. Además, indica que va a agendar el tema de la política de mejora continua, así como los planes para lo cual se ha estado coordinando con el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) para establecer los elementos que deben realmente estar en la planificación estratégica y se estará desarrollando de acuerdo con lo que se establece. Aclara que no se ha hecho ninguna modificación en el ámbito de sus alcances.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que se modificó el plan de tecnologías, inclusive se le cambió el nombre.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** explica que, el plan de tecnologías, fue la parte técnica que le puso un nombre diferente; sin embargo, incluye exactamente los mismos proyectos que han sido aprobados por la Junta Directiva.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** se refiere al incidente suscitado con el señor Pablo Sauma Fiatt en la sesión 56-2018; y lamenta mucho lo ocurrido, porque cada vez se está peor y el asunto recrudece cada día más.

Indica que, en cuanto a lo manifestado por el señor Jiménez Gómez respecto de la definición de la hoja ruta de los proyectos, corresponde a una política; por lo tanto, lo tiene que aprobar la Junta Directiva, y eso es lo que lo nunca se ha logrado; de hecho, la señora Adriana Garrido lo solicitó en varias oportunidades; sin embargo, terminó su nombramiento como miembro de este cuerpo colegiado y no lo conoció; igualmente lo

ha solicitado el señor Sauma, pero no se ha hecho. Siempre se les indica que sí lo van a presentar, pero al final, no se hace, y es algo que le corresponde a la Junta Directiva; o sea, esas políticas son las que le corresponden; y si no es así, que alguien le explique, por qué entonces los miembros del cuerpo colegiado no están haciendo nada, y literalmente se estarían “robando” las dietas; esto porque si no les compete dictar las políticas y verificar otros temas que se les presenta; entonces no entiende que están haciendo en la institución.

Manifiesta que, respecto del incidente que se presentó con el señor Sauma Fiatt, reitera que lo lamenta mucho; fue evidente el irrespeto hacia lo que él pedía. Además, lo que solicitó no estaba en el documento y la Dirección General de Estrategia y Evaluación le indicó que sí; por lo que, esperaba que el señor Jiménez Gómez lo apoyara.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** comenta que, en ese momento él ofreció que se incorporara por parte de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, un oficio que el señor Sauma estaba solicitando.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que el señor Jiménez debió haber detenido el tema, en vista de que el oficio no estaba, y además, si hubiera considerado relevante lo que cualquier miembro del cuerpo colegiado solicita; se hace el oficio, se firma y se adiciona a lo que se estaba aprobando. No es válido incorporar oficios a posteriori, ni tampoco referirse a determinado tema sólo con lo que se expone en la sesión, porque al final lo que realmente queda son los documentos.

Así las cosas, el señor Ricardo Matarrita Venegas, le indicó al señor Sauma Fiatt que lo que se estaba exponiendo era POI 2019; partiendo de que probablemente el señor Sauma no sabía qué era lo que se estaba discutiendo; por lo tanto, considera que ese tipo de irrespetos, no pueden darse.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** aclara que todo lo externado por el señor Sauma Fiatt lo consideró muy importante; y fue la razón por la cual ofreció que se hiciera una aclaración mediante un oficio. Además, él consultó a los funcionarios de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, por qué no incorporaron el cuadro que se había solicitado.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** agrega que, cuando el señor Jiménez hizo la consulta, se le respondió que sí estaba y no era verdad.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** recalca que, le parece lo más lógico que lo solicitado por el señor Sauma se hubiera incluido; ya que, en esa misma sesión se les entregó de forma impresa a los miembros del cuerpo colegiado.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que está de acuerdo con lo indicado por el señor Jiménez, inclusive, ella había solicitado otra información y también se la enviaron. Agrega que, lo que le sucedió al señor Sauma, a ella le ha pasado muchas veces en las sesiones.

Para cerrar el tema, el señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, en lo personal va a realizar un análisis sobre lo externado por el señor Sauma Fiatt; y si la Auditoría Interna tiene que revisar, quedaría muy complacido en que lo haga. Además, va a responder todas las inquietudes, elementos o adjetivos que ha utilizado el señor Sauma; ya que, le parece que no son de recibo y no es justo. Acepta que tal vez se han dado atrasos en algunos temas; pero por la misma dinámica de la Junta Directiva; sin embargo, ha existido toda la voluntad de trabajar en varios temas, y nunca se ha modificado algo que no sea de resorte del cuerpo colegiado.

CAPÍTULO IV. Visita del señor Rodolfo Méndez Mata, ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

A las ocho horas y treinta y cinco minutos ingresan al salón de sesiones, los señores (a): Rodolfo Méndez Mata, ministro del Ministerio de Transporte, y el señor Rafael Chang, funcionario del citado Ministerio. Asimismo, ingresan Enrique Muñoz Aguilar, Marlon Yong Chacón, Edward Araya Rodríguez, y Heilen Díaz Gutiérrez, a participar en el tema objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 4. Visita del señor Rodolfo Méndez Mata, ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que es un honor contar con la presencia del Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Rodolfo Méndez Mata, con el propósito de intercambiar impresiones sobre la necesidad de coordinación y articulación que les compete a ambas instituciones. La Junta Directiva de la Aresep desea compartir algunas inquietudes.

El señor **Rodolfo Méndez Mata** señala que agradece la oportunidad para transmitir algunas preocupaciones de lo que está pasando en el sector, dentro de lo cual puntualiza que este atraviesa una importante crisis, derivada de una superposición de facultades entre el ente rector y la Aresep para la regulación de los servicios.

Comenta acerca de la situación de los concesionarios y permisionarios, así como a los contratos de refrendo que van a cobrar eficacia cuatro años después de la aprobación de esas renovaciones por parte del CTP. Además señala que no tiene claro cómo se va a trabajar en el futuro, porque el MOPT y el CTP van hacia la modernización del sistema, la sectorización, la operación, con una serie de factores que modifican completamente los mecanismos que hoy en día se deben de seguir para la estructuración del tema tarifario que le corresponde a la Aresep.

Al respecto, señala que se camina por rutas separadas, sin que se tenga una visión uniforme hacia dónde va el transporte público del país. Agrega que en materia de movilización de pasajeros, se debe cambiar el paradigma y pensar que lo más importante y trascendente para resolver el problema, hoy en día, es el transporte colectivo.

Expresa que la tarea es servirle al usuario, con la mejor calidad de servicio y con la tarifa más ajustada. Se refiere al modelo tarifario de la Aresep y sus repercusiones sobre la tarifa y en los servicios y señala algunos ejemplos de rutas. De hecho, añade, hay señales de una afectación al usuario y que el sector vive su peor momento.

Al inicio de su gestión, le pareció atinada la visita del señor Regulador General para hablar de estos temas y proponer comisiones mixtas para tratar de encontrarle una solución a diferentes problemáticas. Los tres temas fundamentales por resolver a corto plazo son los refrendos, tema de las tarifas y analizar en los próximos tres años, la decisión sobre posibles renovaciones de contratos.

Por otra parte, el señor **Méndez Mata** realiza manifestaciones sobre la responsabilidad de la Aresep establecida por más de 20 años, de diseñar y aplicar un modelo tarifario, que sea correcto y justo. Asimismo, comenta sobre los procesos judiciales por la aplicación del modelo anterior, del cual se ha querido responsabilizar de alguna manera, la debilidad del CTP. Acota que, tales aspectos, afectan el monto del canon, y consecuentemente, tiene efectos sobre el usuario.

Desde luego, a raíz de esta problemática surgen alternativas en esferas políticas y se discute sobre la necesidad de tomar una decisión planificada y rectificar el modelo. Desea ser muy transparente y quiere colaborar en lo que corresponda y no tiene ningún afán de polemizar, sino encontrar soluciones al servicio.

En otro orden de ideas, se refiere al tema de refrendo de los contratos de concesión, al pronunciamiento de la Procuraduría General de la República, así como a la problemática del tema. Señala además, que el modelo no le reconoce a los concesionarios o permisionarios, hoy en día, sus costos, según lo indica el informe de Deloitte y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Le preocupa la realidad y gravedad de la situación que enfrentan las empresas; la mayor parte con 5 o menos unidades. Agrega, que la situación de las empresas es de tal naturaleza, que no pueden pagar el canon y lo han dejado hacer.

El MOPT, como ente rector, tiene la obligación de cumplir con el mandato legal de hacer todo lo que esté a su alcance para que el servicio no se interrumpa. El propósito de participar en esta sesión, es analizar si se puede arreglar una de las partes del conflicto, que es el tema de los refrendos de los contratos y si el tiempo lo permite, atender otros temas.

Recalca que es indispensable la modernización del transporte público, y se debe cambiar el paradigma de que hay un modelo diseñado desde hace 20 años. Además, comenta la primera etapa de la sectorización y lo que va a implicar las siguientes fases que va a requerir vías de 4 carriles a todo lo largo de las troncales, así como expropiaciones y otro tipo de estudios para que la sectorización opere como recolectores y como conexiones transversales de lado a lado de la ciudad.

Además, el proyecto de pago electrónico para poder hacer la distribución de la tarifa única que conlleva ese servicio sectorizado. Se requiere además del trabajo conjunto entre las instituciones y proyectarse a la aplicación de ese nuevo modelo para el transporte colectivo, el cual va a ser fundamental que opere, aunque sea en pequeños tramos de vía de paso exclusiva. Asimismo, surgen otras problemáticas de servicios. En su criterio, se tiene un problema en el sector y puede haber otras valoraciones.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, el modelo que se aprobó en febrero de 2016, empezó con un proceso de ajuste que tomó en cuenta informes de la firma Deloitte, el BID y análisis internos. Por ejemplo; Indicó que del estudio de Deloitte la mayoría de los aspectos ya habían sido integrados en la metodología desde el año anterior. En el modelo se contó con varios estudios, se hizo un ajuste el año anterior y ahora se están planteando otros dentro del proceso de mejora continua de las metodologías; además de estudios fácticos para ver la posibilidad de mejoras a la metodología de ser necesario, que incluya elementos para valorar si es posible una tipología por tamaño o por zonas para obtener parámetros o coeficientes para no aplicarlo de forma general.

El modelo tarifario está en proceso de mejora continua y se espera que cuando se vaya a dar el proceso de concesión en el 2021, sea un buen parámetro para poderlo utilizar dentro de este proceso. Se refiere además, al tema de los refrendos de los contratos y al trabajo de la comisión interinstitucional.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que es un gusto contar con la visita del señor Rodolfo Méndez Mata. Le parece sumamente importante entablar un diálogo con el rector y por los conocimientos que tiene el señor Méndez en la materia. Subraya que, lo que realmente le preocupa, es la afirmación categórica que ha hecho sobre el modelo de fijación de tarifas, es decir, que no reconoce los costos. Le preocupa, porque aunque el modelo tiene sus debilidades, es mejor que, el que existía antes.

El modelo se ha venido mejorando, se han hecho varios ajustes, incluyendo algunos de los que había señalado la firma Deloitte, aunque aclara que en el informe de esa firma, no decían en general qué estaba bueno o malo. No es que el modelo no reconoce todos los costos, más bien el modelo anterior hubo que modificarlo porque tenía una serie de inconvenientes. Regresar al modelo anterior no es la solución; y el actual, lógicamente hay que mejorarlo y es un proceso; sin embargo, es importante contar con la información de las empresas.

Por otra parte, el señor Sauma Fiatt, indica que el señor Méndez Mata citó el ejemplo del caso de la empresa Cesmag, para lo cual aclara que, ese caso es muy interesante, porque lo que principalmente le bajó la tarifa a esta empresa, no fue el cambio en el modelo, fue el cambio en el esquema operativo del CTP, aspecto que fue el que más incidió o impactó en la reducción de las tarifas; así como el precio de la gasolina y el corredor común; es decir, hubo varios factores y no fue el modelo.

Ahora, lógicamente con el cambio y el acuerdo que se aprobó, se van a incrementar las tarifas al nivel en que estaban antes de que bajaran. El tema es complejo y no todo es consecuencia del modelo. Agrega que, hace la señor Méndez, porque le parece fuerte su afirmación y realmente considera que estos elementos deben ser considerados.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** se refiere, en general, a la estructura de costos de la tarifa; así como a otras modificaciones recientes como el tema de la política pública para incentivar las flotas nuevas que incorporan nuevas tecnologías y del valor del bus o el rendimiento sobre la inversión.

El señor **Rodolfo Méndez Mata** comenta además, acerca de los cambios y ajustes que se han venido introduciendo al modelo, incluso promoviendo talleres de discusión con los diferentes actores, pero lo que se requiere es un estudio integral tarifario.

Le parece que no es bueno estar ajustando un modelo a lo largo del tiempo. Si se están haciendo ajustes, es porque el modelo no está bien; se debe tener certeza. No se puede tener un modelo que se denomine de mejora continua.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** comparte el punto de vista el señor Méndez; pero las metodologías tarifarias constantemente son ajustadas. Hace referencia al modelo brasileño, que igualmente sufre ajustes, porque la realidad avanza muy rápido; como

por ejemplo, los nuevos modelos de buses, cambios en potencia, etc., todo ese tipo de aspectos afectan y ese proceso de actualización es permanente. Comprende que puede generar alguna inseguridad en los prestadores del servicio; precisamente, en esta sesión va a solicitar un plan de implementación de esa política de mejora continua, considerando todo lo que vendrá a futuro a Junta Directiva. De tal forma, cuando esté listo se publicará y los prestadores del servicio van a saber en qué fecha se va a actualizar cada coeficiente; y estarán enterados de lo que está pasando y se les dará seguridad.

El señor **Rodolfo Méndez Mata** confirma que, por supuesto van a darse modificaciones, ir a la sectorización, ir incorporando factores que no habían sido reconocidos anteriormente. Agrega que, en general, no viene a una discusión técnica con este cuerpo colegiado, la preocupación es en conjunto, tener al sector como permisionario no es normal, ya quedan tres años, vendrán nuevas renovaciones, si se llega a tomar la decisión de no renovar los contratos de concesión, es una decisión que el Estado, en su momento, tendrá que tomar. El modelo ha venido sufriendo una serie de transformaciones que ha conversado con el Regulador General. Si son ajustes para mejorar, lo aplaude.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** le da las gracias al señor Rodolfo Méndez Mata por la visita, y acota que es un gusto como siempre verlo y recuerda los años en donde tuvo el privilegio de trabajar con él y todo lo que le enseñó de transporte.

Se refiere a lo apuntado por el director Sauma Fiatt, en cuanto a la hoja de ruta en materia tarifaria de transporte. Se discuten muchos aspectos a nivel de Junta Directiva, pero no necesariamente hay un documento técnico escrito específico.

Señala que la modificación parcial de la metodología, recientemente aprobada por la Junta Directiva, se presentó sorpresivamente. Hubo un primer esbozo del protocolo de demanda y junto se presentaron cinco propuestas de modificación de la metodología,

lo cual dice mucho del tipo de comunicación que se tiene en esta Junta Directiva, lo cual es público y notorio porque consta en las actas.

Por su experiencia, tiene clara cuál es la visión que se debería tener y cuál es la función como Junta Directiva para no invadir funciones del CTP. En la Aresep se les indica que el CTP no envía la información, y la tiene que generar la Aresep. No con ello defiende al CTP, y externa su preocupación por la reciente aprobación del Plan Operativo Institucional del 2019 y el Presupuesto 2019, en donde se tienen proyectos de estudios para verificar los esquemas operativos que autoriza el CTP, cuando la verdadera necesidad de la Aresep, es generar este tipo de insumos tarifarios para ir hacia adelante. Le preocupa no tener una visión institucional, pero se están invirtiendo recursos públicos en aspectos que no le corresponden legalmente a la Institución, de acuerdo con las funciones que tiene.

Por otro lado, consulta sobre el tema de los refrendos de los contratos de concesión, con respecto al Decreto de modernización del transporte, se ha interpretado que es un decreto absolutamente general y que no es susceptible de que la Institución tome alguna acción basado en este.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** manifiesta que la Aresep es muy respetuosa de la rectoría que tiene el MOPT y el CTP, y lo que se pretende es trabajar conjuntamente y complementar. Los estudios que va a hacer la Intendencia de Transporte son en torno a la calidad del servicio, lo cual no implicará nada de sistemas operativos; lo que se pretende es obtener elementos que den parámetros importantes para aplicar y mejorar la metodología y la calidad que espera el usuario.

Agrega que, en cuanto a las modificaciones a la metodología se han hecho varias presentaciones a nivel del cuerpo colegiado y se va a trabajar en esa hoja de ruta general. Es importante para la Aresep, la medición de la demanda o volumen de pasajeros, se considera que es una variable clave y se está trabajando fuertemente en

eso. Además, se refiere al tema de la tramitología de las modificaciones a las metodologías y a la gran cantidad de tiempo que conlleva someterlas al procedimiento de audiencia pública y debido proceso.

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

ARTÍCULO 5. Asuntos de los miembros de la Junta Directiva.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que, en línea con lo que se ha discutido en sesiones recientes, plantea tomar un acuerdo el sentido de solicitarle a la Administración que presente una propuesta de "Política de mejora continua de la metodología de fijación ordinaria y extraordinaria de tarifas de autobús, con su respectivo plan de implementación".

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

ACUERDO 05-57-2018

Solicitar a la Administración que, a más tardar en un mes, presente para aprobación de la Junta Directiva, una propuesta de "Política de mejora continua de la metodología de fijación ordinaria y extraordinaria de tarifas de autobús, con su respectivo plan de implementación".

CAPÍTULO VI. ASUNTOS RESOLUTIVOS.

A las once horas y cuarenta y dos minutos ingresan al salón de sesiones, los señores: Edward Araya Rodríguez, Marlon Yong Chacón, Eduardo Andrade Garnier, Juan Carlos Pereira Rivera, Daniel Fernández Sánchez, Paolo Varela Brenes, Román

Navarro Fallas, así como el señor Enrique Muñoz Aguilar, a participar en el tema objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 6. Propuesta de 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.

De conformidad con lo resuelto en el acuerdo 07-54-2018 del acta de la sesión 53-2018, del 11 de setiembre de 2018, la Junta Directiva conoce los oficios OF-0422-CDR-2018 y OF-0846-RG-2018, ambos del 13 de setiembre de 2018, mediante los cuales el Despacho del Regulador General y la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, remiten la Propuesta de 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.

El señor **Paolo Varela Brenes** comenta que en una sesión anterior se realizó una exposición sobre los componentes del documento técnico, por lo que, básicamente la diferencia entre el documento que fue presentado en esa ocasión a la Junta Directiva y el remitido mediante el OF-0422-CDR-2018 corresponde a los criterios de aplicación del protocolo según los aportes que fueron considerados e incluidos por la Fuerza de Tarea en el documento.

Explica que de acuerdo con lo que se había presentado, la intención es retomar los criterios, que ya están incluidos en el oficio mencionado y luego, de acuerdo con la solicitud de la Junta Directiva, presentar el paso a paso con el árbol de decisiones que tiene el tema completo del volumen mensual de pasajeros, así como vincular lo que corresponde a la metodología en cuanto a las reglas que se encuentran en ella, con los elementos técnicos que se encuentran en el protocolo.

En la primera parte, lo que se retomará más allá de los componentes técnicos (que se mantienen en la última versión), son los criterios de aplicación propiamente del protocolo. Indica que anteriormente, había siete criterios los cuales fueron reducidos a seis, por lo que se excluyó el que indicaba que podía ser la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) y el Consejo del Usuario el que pudiera solicitar la aplicación, debido a lo que se conversó sobre las potestades y competencias que corresponde al área o al funcionario.

Los criterios para la aplicación del protocolo son los siguientes:

- *Solicitud por parte de los prestadores del servicio público, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribuciones legales para ello, de conformidad con el artículo 30 de la Ley 7593.*
- *Solicitud del Regulador General o instrucción del Intendente de Transporte que esté debidamente justificada técnica y legalmente.*
- *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 de cantidad de pasajeros movilizados para iniciar un nuevo estudio tarifario en el plazo máximo de un año.*
- *Rutas para las que se reciban solicitudes para la ejecución por parte del interesado y luego aceptación por parte de la Autoridad Reguladora, de los estudios técnicos definidos en los puntos iii y iv del inciso 3 de la sección 4.7.1.a de la metodología tarifaria.*

El señor **Pablo Sauma Fiatt** solicita se le aclare cuál es el “*inciso 5 de la sección 4.7.1.a de la metodología tarifaria*”.

El señor **Paolo Varela Brenes** explica que, es el que se refiere al volumen aproximado de pasajeros, la metodología lo establece así: cuando no se cuenta con ninguna de

las fuentes de información anteriores, como el sistema de conteo de pasajeros, estadísticas, estudio completo del Consejo de Transporte Público o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; se puede utilizar el volumen aproximado de pasajeros.

El señor **Varela Brenes** continúa explicando los siguientes puntos:

- *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.*

Menciona que, sobre la autorización de ramales o extensiones nuevos sobre los cuales se puede tener la información de cantidad de pasajeros movilizados, hay casos, especialmente los que son de tarifa única, que para poder aplicar la metodología tarifaria se necesita el volumen de pasajeros de todos los ramales, así que puede ser que el Consejo de Transporte Público comunique la creación de un nuevo ramal e indique la cantidad de pasajeros movilizados, pero no hay un estudio que tenga la información para el resto de ramales. Esto, debido a que se necesita el volumen total de todos los ramales que componen la ruta para poder determinar el volumen mensual de pasajeros y aplicar el estudio tarifario.

Agrega que esto aplica para la creación de ramales sobre rutas o extensiones de ramales nuevos, lo que se entiende como fraccionamientos nuevos. Seguidamente, explica el siguiente criterio:

- *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).*

Además, indica que la versión del protocolo que se había presentado en sesiones anteriores, la única modificación que tiene es lo que corresponde a los criterios de aplicación; por lo que todo el desarrollo técnico sobre el estudio de punto fino, ascenso y descenso y cómo se hace la validación de sistema de conteo de pasajeros, la validación del sistema de información regulatoria, el cálculo de intervalo de confianza para realizar la validación estadística; todo permanece tal cual fue presentado en la versión anterior, por lo que, básicamente esas son las modificaciones que se consideraron según las observaciones realizadas para las versiones anteriores, en la nueva versión presentada mediante oficio 422-CDR-2018.

Ante una consulta del señor Roberto Jiménez Gómez en relación con el árbol de decisión, el señor **Paolo Varela Brenes** explica que, lo que se pretende es presentar cómo se conecta la metodología con el protocolo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si respecto del punto 12 de la sección 5: “intervalo de confianza de la cantidad de pasajeros por carrera”, hubo algún cambio

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que se mantiene.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta al señor Enrique Muñoz Aguilar, si eso soluciona lo que se le había señalado en sesiones anteriores.

El señor **Enrique Muñoz** responde que sí.

El señor **Paolo Varela Brenes** indica que la metodología establece que cuando hay un estudio técnico de referencia, no es necesario realizar trabajo de campo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si los datos del Consejo de Transporte Público fueran recientes, ¿se deben usar?

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que hoy en día como no hay protocolo y no se puede aplicar la validación del sistema de conteo de pasajeros y no se pueden validar las estadísticas presentadas, por lo que pasa al estudio más reciente que es el del Consejo de Transporte Público.

Señala que lo que está de fondo para las validaciones que haga la Autoridad Reguladora, es un estudio muestral con trabajo de campo; en principio, se utiliza un dato muestral para validar el dato de la población de la cual no se tiene certeza su correspondencia con la realidad. Entonces, se utiliza el dato de la población, entendiendo que es la fuente de información más completa en principio, siempre y cuando los datos indiquen que los datos que reportan los operadores son razonables.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que, en caso de aprobarse el protocolo en discusión, en la aplicación de la metodología se validará primero la estadística antes de utilizar el dato del Consejo de Transporte Público o de la Autoridad Reguladora, tal y como está; es decir, ese sería el escenario.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si es independientemente de que haya un estudio reciente.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que sí; reitera que siempre se haría la validación de estadística; primero está el dato de las barras electrónicas o del sistema de conteo de pasajeros; segundo validación de las estadísticas, y tercero los estudios.

El señor **Paolo Varela Brenes** detalla que si hay información del sistema de conteo de pasajeros o del Sistema de Información Regulatoria (SIR), se aplica la validación estadística, para lo cual se necesita el intervalo de confianza que viene desarrollado en el protocolo. En caso de no existir el estudio técnico de referencia de los últimos tres años, entonces se aplica el trabajo de campo que el mismo protocolo define cómo se desarrolla y la prueba estadística que aplica para determinar si los datos de la fuente de información se validan o no.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si el promedio de estadísticas es del último año

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que sí. Además, explica que la regla vigente es que se utilice de primero el estudio de la Autoridad Reguladora, y la regla que está siendo sometida al procedimiento de audiencia pública, es que se utilice el estudio más reciente, siempre que cumpla con el esquema de horarios; en este caso, se utiliza el estudio del Consejo de Transporte Público debido a que es el más reciente.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta qué esquema operativo se utiliza.

El señor **Paolo Varela Brenes** responde que, al ser un estudio completo, y si este arroja un dato global de pasajeros por mes, entonces, dentro de la lógica planteada no se va a revisar estrictamente la cantidad de carreras o pasajeros por carreras, se toma el dato global, que es el que se incorpora en la fijación tarifaria.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta a qué se refiere con un “estudio completo”.

El señor **Paolo Varela Brenes** manifiesta que, si se tiene un estudio del Consejo de Transporte Público, en principio la Autoridad Reguladora no debería realizar otro estudio, pero en caso de presentarse, ese es el criterio.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** se cuestiona por qué la Autoridad Reguladora haría un estudio si ya existe uno por parte del Consejo de Transporte Público.

El señor **Edward Araya Rodríguez** comenta que, si se determina que no hay estudios; antes de hacer el estudio completo, se pasa a la demanda aproximada y en el año que queda, se espera a que se tengan las estadísticas, o bien, que el Consejo de Transporte Público haga el estudio, pero el estudio de la Autoridad Reguladora sería la última instancia.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** consulta cómo se calcula la demanda aproximada.

El señor **Edward Araya Rodríguez** responde que se hace un promedio por diez categorías que ya establece la metodología y se saca el percentil 75 de pasajeros por carrera con las estadísticas de la Intendencia de Transporte y se aplicaría la demanda; pero es en casos excepcionales.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** añade que es una posibilidad. Consulta qué pasaría si del todo no hay estadísticas, en caso de que fuera una de las empresas que no entrega información.

El señor **Edward Araya Rodríguez** responde que no es por empresario, es por rutas, se hace la división de las rutas de las que sí que se tiene información entre las diez categorías y de esas diez es que sale el dato para aplicárselo a cualquiera que esté en esa situación. Aclara que, no es que el empresario presente las estadísticas, lo que se hace es un análisis y se saca el percentil 75; ese es el dato que todos los años tiene que obtener la Intendencia de Transporte para aplicarlo, si se diera el caso.

La señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que aunque sea excepcional un caso, tiene que ser técnico y legal.

El señor **Edward Araya Rodríguez** indica que, técnicamente se hicieron una serie de cálculos cuando se dictó la RJD-060-2018 para esos casos específicos.

Por su parte, el señor **Varela Brenes** brinda una explicación adicional sobre este tipo de casos. Asimismo, se refiere al árbol de decisión, dentro de lo cual explica en detalle los siguientes mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros (RJD-060-2018):

- 1. Estudio técnico de validación del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
- 2. Estudio técnico de validación de las estadísticas (SIR).*
- 3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep.*
- 4. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por el CTP.*

5. Volumen de pasajeros aproximado.

Seguidamente, el señor **Daniel Fernández Sánchez** da lectura a la propuesta de resolución, dentro de la cual se recomienda someter al procedimiento de consulta pública, la propuesta del 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.

Seguidamente, la señora **Sonia Muñoz Tuk** señala que, antes de someter a votación el asunto, desea leer lo siguiente:

“La propuesta de “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”, contiene una serie de requisitos para su aplicación, que no necesariamente van a garantizar la confiabilidad de los resultados, pero que indudablemente encarecen considerablemente la elaboración de este tipo de estudios técnicos, convirtiendo dicha metodología en una metodología desproporcionada, que afectará no solamente a los pequeños operadores de rutas de transporte público que operan fuera de las áreas metropolitanas de las provincias, sino que además, podrían afectar a la misma ARESEP si consideramos lo expuesto en la sección I página 4 del protocolo, en donde se indica:

“En los casos que proceda la realización o contratación de estudios técnicos o de validación de fuentes de información de parte de la Autoridad Reguladora, ello estará condicionado a la disponibilidad de recursos financieros y operativos, en estricto apego a los cánones aprobados por la Contraloría General de la República (CGR) y el presupuesto aprobado por la Junta Directiva.”

Esta situación, no solo condiciona la ejecución de los estudios desde el punto de vista financiero y operativo, sino que además la Autoridad estaría condicionando su pronta respuesta técnica, ante las diferentes solicitudes que puedan ser planteadas por

Operadores, Usuarios, Asociaciones, Defensoría, Instituciones del Estado, o por los mismos Tribunales de Justicia.

Si bien es cierto el protocolo deja abierta la posibilidad de que los estudios técnicos y de validación de información para la determinación del volumen mensual de pasajeros pueden ser contratados directamente por los prestadores de servicio público, organizaciones de consumidores legalmente constituidas u órganos públicos con atribuciones legales, por lo costoso que resultaran los mismos, es de esperar que la mayoría de los pequeños y medianos operadores de rutas, así como las asociaciones de consumidores le soliciten a la Autoridad Reguladora que aplique el protocolo según lo establecido en la “Sección I. Criterios para la aplicación del protocolo” en donde se establece que el protocolo será aplicado según 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, de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 7593.*
- 2. Solicitud del Regulador General o Intendente de Transporte que estén debidamente justificados, en la que se ordene la ejecución de un estudio técnico o de validación de fuentes de información del volumen mensual de pasajeros movilizados.*
- 3. Posibilidad 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 para iniciar una nueva fijación tarifaria en el plazo de un año.*
- 4. Rutas para las que se reciban solicitudes para la ejecución por parte del interesado y luego aceptación por parte de la Autoridad Reguladora, de los estudios técnicos definidos en los puntos iii y iv del inciso 3 de la sección 4.7.1.a de la metodología tarifaria.*
- 5. 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.

6. *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).*

Con relación a la participación de los usuarios contenida en el punto 7 de la “Sección II. Aspectos Administrativos”, se debe indicar que esta participación tal y como está concebida en dicho protocolo, le resta potestades a la Autoridad Reguladora a la hora de cumplir con sus funciones, ya que el protocolo indica que la Autoridad Reguladora deberá notificar a las Asociaciones de Desarrollo Integrales la aplicación de este protocolo.

Por otra parte, esta participación además de introducirle sesgos al proceso de recopilación de la información de campo, deja abierta la posibilidad de que los usuarios introduzcan a los estudios variables que no se ajustan a la ciencia y a la técnica, restándole solidez técnica a dichos estudios, esto en virtud de que en el protocolo se establece:

“Lo anterior para que, si estas asociaciones lo consideran conveniente, puedan realizar algún tipo de acompañamiento en las labores de campo (por ejemplo por la presencia efectiva de aforadores), y en caso de tener observaciones, dirigirlas por los medios oficiales a la Autoridad Reguladora, de manera que puedan ser consideradas para posibles ajustes, modificaciones o correcciones en el Plan de trabajo presentado o sobre los informes de resultados presentados.”

Además de las limitaciones de carácter administrativo a las que se vería expuesta la Autoridad Reguladora con la aprobación de este protocolo, las cuales fueron expuesta, la propuesta de protocolo pierde de vista el objetivo buscado por la Autoridad Reguladora a través de la elaboración de estos estudios, el cual es la validación de la

información reportada por los operadores en el SCP y en el SIR y de no lograr validar dicha información, la estimación del volumen mensual de pasajeros que se movilizan en un ramal o una ruta de transporte público regular.

Se hace mención a lo anterior, ya que la propuesta de protocolo sometida a consideración incluye dentro de sus procedimientos la elaboración de una serie de trabajos y análisis intermedios (como los establecidos en las secciones IV y V), que convierten a estos estudios en un fin en sí mismo y no en estudios que le permitan a la Autoridad Reguladora lograr alcanzar el objetivo perseguido y por lo tanto su función regulatoria.

En cuanto a los aspectos técnicos se debe indicar que la propuesta de 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, presenta una serie de omisiones, contradicciones y serios errores conceptuales, colocan a la Autoridad Reguladora en una situación de vulnerabilidad técnica ante sus regulados, ya que en el mismo protocolo, se establecen los mecanismos que permiten desvirtuar técnicamente los procedimientos descritos en él.

Dentro de las omisiones que se detectan en el protocolo se encuentran:

- 1) Responsable por parte de la Autoridad Reguladora de la aplicación y aprobación de los estudios técnicos que se elaboren bajo este protocolo.*
- 2) Plazo de ejecución de los estudios, a partir de la aprobación del plan de trabajo por parte del responsable de la aplicación y aprobación los estudios técnicos que se elaboren bajo este protocolo.*
- 3) Plazo que tendría el responsable de la aplicación y aprobación los estudios técnicos que se elaboren bajo este protocolo, para aprobar o aceptar los resultados obtenidos a través de los estudios efectuados o contratados por la Autoridad Reguladora, así como los que presenten los prestadores de servicio público,*

organizaciones de consumidores legalmente constituidas u órganos públicos con atribuciones legales para hacerlo.

Por lo costoso de estos estudios, cómo se remuneraría la elaboración de estos estudios cuando no son elaborados por la Autoridad Reguladora. Dentro de los errores conceptuales detectados se encuentran los siguientes:

Permitir que los estudios de “Punto Fijo” y los de “Ascensos y Descensos” no se realicen de forma simultánea, ya que se estaría generando una incompatibilidad que desde un punto de vista técnico imposibilitaría la utilización de los resultados del estudio de “punto fijo” para expandir los resultados de los estudios de “ascenso y descensos”.

Debido al uso que se le da a los resultados del estudio de “Punto Fijo”, y en virtud de que los esquemas operativos de las rutas de transporte público en nuestro país, están definidos por número de salidas de cada uno de sus puntos terminales, establecer un único punto de chequeo para una ruta dejando por fuera las terminales, es un error, pues se dejarían por fuera viajes no registrados en ese punto, además, con la ubicación de un solo punto de chequeo, se dificulta la identificación situaciones especiales como bloqueos, accidentes o eventos naturales que generen problemas al flujo vehicular en general.

Agrupar las rutas o ramales utilizando como criterios los volúmenes u la cantidad de servicios, es obviar aspectos técnicos de mucha relevancia, por ejemplo las características de los usuarios, sus patrones de viaje y las características operativas cada ruta (separación de paradas, distribución de servicios a lo largo del día, tarifas, tipología de flota, etc.), así como otros aspectos del entorno en el cual opera cada ruta (criminalidad, presencia de servicios informales, etc.).

El método establecido en el protocolo para la estimación de la cantidad de pasajeros por segmento tarifario, para las rutas que poseen fraccionamiento, no tiene fundamentación técnica, ya que lo que se plantea es una acumulación de la cantidad de pasajeros que conlleva a múltiple contabilización de viajes y sobre estimaciones en los volúmenes, tal y como se indica en la página 30 del protocolo.

“Esto hace que un mismo pasajero puede estar incluido en la cantidad de pasajeros movilizados en más de un segmento tarifario según el inicio y fin de su viaje.”

En cuanto a la estimación de la cantidad de adultos mayores movilizados en una ruta, el protocolo contiene procedimientos cuyo propósito es difícil de conocer pues no queda claro cuál es la utilidad de encontrar indicadores como la distancia media del viaje de los adultos mayores.

La Ley establece de manera simple los descuentos asociados a los adultos mayores en función de la distancia, en tanto el protocolo tiende a complicar el tratamiento de los datos asociada a este segmento de los usuarios.”

El señor **Pablo Sauma Fiatt** considera oportuno que la Fuerza de Tarea lleve a cabo una revisión técnica de las observaciones planteadas por la directora Muñoz Tuk, las cuales considera son un aporte técnico importante.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** propone que se lleve a cabo una análisis riguroso de las observaciones indicadas en esta oportunidad y se presente el informe del caso, en una próxima oportunidad.

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

ACUERDO 06-57-2018

Solicitar a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, que lleve a cabo un análisis riguroso de la posición presentada en esta oportunidad por la directora Sonia Muñoz Tuk, en torno a la propuesta de 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, en el entendido de que dicho análisis se presente ante esta Junta Directiva en una próxima sesión.

A partir de este momento ingresa al salón de sesiones el señor Edwin Canessa Aguilar a exponer el tema objeto del siguiente artículo.

ARTÍCULO 7. Solicitud de otorgamiento de concesión de servicio público de generación eléctrica, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, planteada por la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada, para el Proyecto Hidroeléctrico Santa Clara. Expediente CE-002-2018.

La Junta Directiva conoce de los oficios 1102-IE-2018 y 1101-IE-2018, ambos del 26 de julio de 2018 y OF-1002-DGAJR-2018 del 27 de agosto de 2018, mediante los cuales la Intendencia de Energía y la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria se refieren a la solicitud de otorgamiento de concesión de servicio público de generación eléctrica, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, planteada por la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada, para el Proyecto Hidroeléctrico Santa Clara.

El señor **Edwin Canessa Aguilar** se refiere a los antecedentes del caso, análisis de la solicitud de concesión, así como a las recomendaciones del caso.

Seguidamente, los miembros de la Junta Directiva comentan respecto del análisis de la solicitud de concesión que realiza la Intendencia de Energía, en el cual se indica lo

siguiente: (...) “*La concesión de aprovechamiento fuerzas hidráulicas otorgada por el Minae, contiene información técnica indispensable para determinar la potencia máxima por la cual otorgar la concesión de servicio público para centrales eléctricas de capacidad limitada*” (...). La Junta Directiva solicita sustituir de este párrafo, la palabra **indispensable**, por **suficiente**.

Además, se debe aclarar que la empresa solicitante aporta la concesión de aprovechamiento fuerzas hidráulicas otorgada por el Minae, a pesar de que no es un requisito indispensable; por lo tanto, consideran que este aspecto se debe consignar en los resultandos de la resolución que ha de dictarse.

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:

RESULTANDO

- I. Que el 22 de noviembre de 2010, mediante resolución R-1008-2010-AGUAS-MINAET, la Dirección de Agua del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, hoy Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), otorgó concesión de aprovechamiento de aguas a la empresa Peters S.A, por una potencia teórica de 320 kW, por un plazo de 20 de años, el cual vence el 22 de noviembre de 2030. El 29 de octubre de 2012, mediante resolución R-1001-2012-AGUAS-MINAET, resolvió traspasar dicha concesión a la Compañía Eléctrica Sarchí Ltda (folios 07 a 26).
- II. Que la concesión de aprovechamiento fuerzas hidráulica citada en el punto anterior, contiene información técnica suficiente para determinar la potencia máxima por la cual otorgar la concesión de servicio público para centrales eléctricas de capacidad limitada.

- III.** Que el 9 de mayo de 2018, la Compañía Eléctrica Sarchí Ltda., con cédula jurídica 3-101-635291, mediante oficio sin número, solicitó concesión de servicio público para generación de energía, para el Proyecto Hidroeléctrico Santa Clara, por una potencia máxima de 479,33 kW, cuya fuente primaria es el agua, con el fin de venderla al Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas (folios 02 al 43).
- IV.** Que el 11 de mayo de 2018, mediante los oficios 0616-IE-2018 y 0617-IE-2018, la Intendencia de Energía (IE) extendió la admisibilidad formal y se le solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) programar la respectiva audiencia pública para el trámite de concesión (folios 44 a 47).
- V.** Que el 21 y 22 de mayo de 2018, se publicó la convocatoria de la audiencia pública en los diarios La Extra y La Teja y en La Gaceta N°89 (folios 58 al 59 y 61 y 62, respectivamente).
- VI.** Que el 15 de junio de 2018, el señor Ademar Chacón González y otros, interpusieron recurso de amparo, contra la Secretaría Técnica Ambiental (Setena), por cuanto consideraban que la resolución R-1008-2010, violentaba los artículos 50 de Constitución Política y 8 de la Ley 7200 (folios 112 a 114).
- VII.** Que el 22 de junio de 2018, mediante la resolución 2829-DGAU-2018 corregida mediante la resolución 2945-DGAU-2018 del 25 de junio de 2018, la DGAU resolvió no admitir la posición interpuesta por el señor Carlos Luis Barrantes Barrantes con cédula 2-0361-0781, por cuanto no logró acreditar su representación en la Sociedad de Usuarios de Agua de Sabanilla (folios 104 a 109).

- VIII.** Que el 25 de junio de 2018, mediante oficio 2786-DGAU-2018 del 15 de junio de 2018, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), remitió a la IE, el informe de instrucción de la audiencia pública (folios 73 a 74).
- IX.** Que el 27 de junio de 2018, mediante oficio 2825-DGAU-2018 del 22 de junio de 2018, la DGAU, remitió a la IE, el Acta N° 23-2018, en la que consta que se realizó la audiencia pública el 18 de junio de 2018 (folios 89 a 103).
- X.** Que el 27 de junio de 2018, mediante el oficio 2827-DGAU-2018 del 22 de junio de 2018, la DGAU remitió a la IE, el informe de oposiciones y coadyuvancias (folios 110 a 111).
- XI.** Que el 29 de junio de 2018, la Sala Constitucional mediante resolución N° 2018010555, resolvió rechazar de plano el recurso de amparo interpuesto por el señor Ramón Antonio Rodríguez Rodríguez y otros vecinos del lugar (folios 112 a 114).
- XII.** Que el 26 de julio de 2018, mediante oficio 1101-IE-2018, la IE, emitió informe técnico referente a la solicitud de concesión de servicio público para generar electricidad, planteada por la Compañía Eléctrica Sarchí Ltda. (corre agregado en autos).
- XIII.** Que el 26 de julio de 2018, mediante oficio 1102-IE-2018, la IE, remitió a la Junta Directiva el informe 1101-IE-2018 ya citado.
- XIV.** Que el 6 de agosto de 2018, mediante el memorando ME-0008-SJD-2018, la Secretaría de Junta Directiva, remitió para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, la solicitud de concesión de servicio público para generar electricidad, planteada por la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada

XV. Que el 27 de agosto de 2018, mediante oficio OF-1002-DGAJR-2018, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria remite a los miembros de la Junta Directiva su criterio de someter a conocimiento la recomendación elaborada por la IE.

XVI. Que en el procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO

- I.** Que del oficio 1101-IE-2018 citado, se acoge parcialmente, en el cual conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE

A la solicitud de la concesión para generar electricidad le resultan aplicables las disposiciones de los artículos 9° y 55 inciso b) de la Ley 7593, de la Ley 7200 y sus reformas, del Reglamento a la Ley 7593 en lo que respecta al cumplimiento de los requisitos de admisibilidad y del “Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones para Explotar Centrales de Limitada Capacidad, al Amparo de la Ley N° 7200 y sus Reformas”, publicado en La Gaceta 140 del 21 de julio de 2008.

III. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE CONCESIÓN

- 1) *El 22 de noviembre de 2010, mediante la resolución R-1008-2010-AGUAS-MINAET, la Dirección de Agua del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones otorgó concesión de aprovechamiento de aguas a la empresa Peters S.A., por una potencia teórica de 320 kW, por un plazo de 20 de años, el cual vence el 22 de noviembre de 2030. Asimismo, el 29 de octubre de 2012, mediante resolución R-1001-2012-AGUAS-MINAET, el citado Ministerio*

resolvió traspasar dicha concesión a la empresa Compañía Eléctrica Sarchí Ltda. (folios 7 al 26).

- 2) [...]
- 3) *La resolución R-1008-2010-AGUAS-MINAET, señala en el “Resultando Tercero” que la Dirección de Aguas establecerá la regulación para el manejo del embalse del proyecto hidroeléctrico, así como una recomendación del caudal mínimo, asimismo, en el “Resultando Cuarto” indica que la potencia teórica solicitada por la empresa fue de 479,33 kW (folio 09); sin embargo, dicha resolución en el “Resuelve II” otorgó una potencia teórica de 320 kW (folio 17).*
- 4) *En la resolución R-1001-2012-AGUAS-MINAET mediante la cual se realizó el traspaso de la concesión R-1008-2010-AGUAS-MINAET, a la Compañía Eléctrica Sarchí Ltda, en el “Resultando Primero” se reitera que la potencia de diseño es de 320 kW (folio 23).*
- 5) *El P.H. Santa Clara, se encuentra ubicado en el distrito de Rodríguez, del cantón de Valverde Vega, de la provincia de Alajuela (folio 02).*
- 6) *Según lo establecido en el artículo 8 de la Ley 7200, cuando la capacidad de una planta de generación no supera los 20 000 kW, como es el caso de la Proyecto Hidroeléctrico Santa Clara, ésta no está obligada por ley a presentar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA).*
- 7) *Mediante el oficio SG-DEA-3583-2014-SETENA del 16 de octubre de 2014, la Secretaria Técnica Nacional Ambiental (Setena), señaló textualmente lo siguiente [...] al tratarse de una actividad que ya existe desde el año 1950 (de acuerdo con la información aportada), su actividad no se encontraba obligada a cumplir por ley con el trámite de Evaluación Ambiental [...] (folios 30 al 31).*
- 8) *Dispone de carta de elegibilidad del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), de acuerdo con el oficio 0510-1200-2017 del 30 de noviembre de 2017(folios 28 a 29).*

- 9) *El capital social corresponde más del 35% a costarricenses, de conformidad con lo que dispone el artículo 3 de la Ley 7200 (folio 06).*
- 10) *Se aporta la documentación de estar al día con las obligaciones de seguridad social y del fondo de desarrollo social y asignaciones familiares, (Fodesaf) (folios 42 y 43).*
- 11) *La Intendencia de Energía verificó que la documentación aportada por la solicitante, además de los requisitos de admisibilidad, cumpliera con lo establecido en el “Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones para Explotar Centrales de Limitada Capacidad, al Amparo de la Ley N° 7200 y sus Reformas”. En el expediente consta lo siguiente:*
- a. Certificación registral de personería del apoderado generalísimo sin límite de suma de la solicitante (folio 04).*
 - b. Certificación de origen de capital social (folio 06).*
 - c. Constancia de la carta de elegibilidad emitida por el Instituto Costarricense de Electricidad, de acuerdo con el oficio 0510-1200-2017 del 30 de noviembre de 2017(folios 28 a 29).*
 - d. Certificación de estar al día con las cuotas obrero-patronales de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) (folio 42).*
 - e. Certificación de estar al día con las obligaciones derivadas de la Ley de FODESAF (folio 43).*
 - f. Detalle de la planta y ubicación geográfica (folios 32 al 40).*
 - g. El 15% al que se refiere la ley 7200 corresponde a la capacidad del conjunto de centrales que conforman el SEN, dado que esta planta no se encuentra conectada al SEN, la misma no forma parte del SEN y el otorgar la concesión no afectará el porcentaje referido en la Ley.*

Actualmente el SEN tiene una capacidad instalada 3 573,5 MW a la fecha ha sido otorgadas concesiones por 680,9 MW (19,1% del SEN) y se encuentra instalados bajo régimen de la Ley 7200 capítulo I 337,1 MW lo que corresponde a un 9,4% del SEN.

De otorgarse esta concesión la capacidad del SEN no varía y por lo tanto tampoco la capacidad instalada bajo el capítulo I de la Ley 7200; sin embargo, el total concesionado aumentaría a 681,3 MW y el porcentaje se mantendría en 19,1% del SEN pues la capacidad de la planta es muy baja.

IV. ANÁLISIS DE LAS POSICIONES O COADYUVANCIAS PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA:

Mediante el oficio 2827-DGAU-2018 del 22 de junio de 2018, la DGAU emitió el informe de oposiciones y coadyuvancias de audiencia pública donde consta que de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, al 18 de junio de 2018, se recibieron cuatro oposiciones y de las cuales una no fue admitida, por cuanto la DGAU resolvió mediante las resoluciones 2829-DGAU-2018 y 2945-DGAU-2018, que el señor Carlos Luis Barrantes Barrantes no presentó certificación de personería que acredite su representación en la Sociedad de Usuarios de Agua de Sabanilla.

A continuación, se procede a hacer un análisis de las oposiciones admitidas y sus correspondientes argumentos.

1. Ramón Antonio Rodríguez Rodríguez, portador de la cédula de identidad 2-0275-0071.

Primero. Los aforos del caudal del Río Molino están desactualizados, el caudal del río no es el mismo de 1951 a 2018, la población ha crecido enormemente y el río tiene otros concesionarios.

Segundo. Aguas arriba del Río Molino abastece acuíferos que proporcionan agua a otras comunidades con unos 80 usuarios productores de café y hortalizas.

Respuesta. Al guardar los puntos primero y segundo conexidad entre sí, se procede atenderlos de forma conjunta. Al respecto se le indica al oponente que el Proyecto Hidroeléctrico cuenta con concesión de aprovechamiento de fuerzas hidráulicas para la generación hidroeléctrica del Rio el Molino otorgada por el Minae a la empresa Peters S.A., mediante resolución R-1008-2010 AGUAS-MINAET del 22 de noviembre de 2010, por una potencia teórica de 320 kW, por un plazo de 20 años. Posteriormente, dicha concesión fue traspasada en los mismos términos a la Compañía Eléctrica Sarchí Ltda, mediante la resolución R-1001-2012- AGUAS-MINAET del 29 de octubre de 2012.

Para efectos de la Aresep y tal como se indicó líneas atrás, la concesión de aprovechamiento fuerzas hidráulicas posee información técnica indispensable para determinar la potencia máxima por la cual otorgar concesión de servicio público para centrales eléctricas de capacidad limitada.

No obstante lo anterior, la Autoridad Reguladora, debe respetar el ámbito de competencias entre Entes y Órganos Públicos, tal como lo señala el artículo 3, el cual dispone lo siguiente:

[...] **Artículo 3º-Respeto de competencias.** La Administración no podrá cuestionar ni revisar los permisos o las autorizaciones firmes emitidos por otras entidades u órganos, salvo lo relativo al régimen de nulidades. Únicamente podrá solicitarle al administrado, copia certificada de la resolución final de un determinado trámite. Tampoco podrán solicitársele requisitos o información que aún se encuentren en proceso de conocimiento o resolución por otra entidad u órgano administrativo; a lo sumo, el administrado deberá presentar una certificación de que el trámite está en proceso [...]

Se desprende de lo citado, que la Administración no podrá cuestionar ni revisar los permisos o las autorizaciones firmes emitidos por otras entidades u órganos, salvo lo relativo al régimen de nulidades.

En ese sentido, al ser las resoluciones R-1008-2010 AGUAS-MINAET del 22 de noviembre de 2010 y R-1001-2012 del 29 de octubre de 2012, actos administrativos firmes emitidos por el Minae, la Autoridad Reguladora se encuentra restringida a emitir revisiones o cuestionamientos en cuanto a lo dispuesto en dichas resoluciones, careciendo de competencia para referirse a los aforos de los caudales del río Molino en relación con la población u otras concesiones otorgadas por ese Ministerio.

No obstante, lo anterior se estará remitiendo al Minae copia de la oposición interpuesta.

Tercero. La Secretaria Técnica Ambiental emite una resolución donde argumenta que el proyecto no debe presentar el estudio de impacto ambiental, violentando el artículo 50 de la Constitución Política y el artículo 8 de la Ley 7200.

Sexto. El proyecto y la concesión son nuevos, pues en 1951 se generaba electricidad para uso propio, hoy día la producción sería vendida al ICE, la anterior planta tiene alrededor de 20 años de no producir hasta tiene zanjas enterradas

Sétimo. Los vecinos del distrito Rodríguez hemos planteado recurso de amparo contra la Secretaria Técnica por las violaciones al artículo 50 de la Constitución Política y 8 de la Ley 7200 en la espera a que las cosas se hagan a derecho caso contrario acudirán a la vía contenciosa administrativa.

Respuesta. *Al guardar los puntos tercero, sexto y sétimo conexidad entre sí, de igual forma se atenderán de forma conjunta. El artículo de 8 de la Ley 7200 indica que para centrales de limitada capacidad mayores o iguales a veinte mil kilovatios (20.000 KW),*

el interesado deberá aportar al Servicio Nacional de Electricidad, hoy Aresep, una certificación sobre la aprobación de un estudio del impacto ambiental, dicho artículo dispone lo siguiente:

[...]Además de la declaratoria de elegibilidad a que se refiere el artículo 6, para centrales de limitada capacidad mayores o iguales a veinte mil kilovatios (20.000 KW), el interesado deberá aportar al Servicio Nacional de Electricidad() una certificación sobre la aprobación de un estudio del impacto ambiental, elaborado por un profesional del ramo. Este estudio deberá ser presentado previamente al Ministerio de Recursos Naturales, Energía y Minas, para su aprobación o rechazo, dentro de un plazo de sesenta días naturales, a partir de su presentación [...]*

En otras palabras, cuando la capacidad de una planta de generación no supera los 20 000 kW, como es el caso del P.H. Santa Clara -320 kW- la empresa solicitante no se encuentra obligada por ley a presentar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

Por su parte, el 16 de octubre de 2014, mediante oficio SG-DEA-3583-2014-SETENA, la Secretaría Técnica Ambiental Nacional, brindó criterio a empresa gestionante, sobre la no aplicabilidad de solicitar viabilidad ambiental para empresas establecidas antes de la publicación de la Ley Orgánica del Ambiente, señalando lo siguiente:

[...]1. Considerando que la evaluación de impacto ambiental procede ante una solicitud de un Proyecto nuevo que no se ha construido y por ende no ha iniciado operaciones, esto por cuanto la misma es un instrumento predictivo, lo cual significa que no podrían establecerse parámetros de predictividad respecto a la actividad realizada por su empresa, si de previo la actividad se encuentra operando y ya ha generado la mayor parte de impactos ambientales, que son la razón de ser de la evaluación ambiental.

2. El artículo 17 de la ley Orgánica del Ambiente a la letra indica: Artículo 17:” Evaluación de Impacto Ambiental. Las actividades humanas que alteren o destruyan elementos del ambiente o generen residuos, materiales tóxicos o peligrosos, requerirán de una Evaluación de Impacto Ambiental por parte de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental creada en esta ley. Su aprobación previa, de parte de este organismo será requisito indispensable para iniciar actividades obras, o proyectos. Las leyes y los reglamentos indicaran cuales actividades obras o proyectos requerirán la evaluación de impacto ambiental.” Es clara la norma en indicar que la Evaluación de Impacto Ambiental responde a un acto previo, para poner en operación una actividad, obra o proyecto, por lo que conociendo la información aportada por usted, esta Secretaría no podría realizar una evaluación ambiental al proyecto en mención.

3. Por otro lado, al tratarse de una actividad que ya existe desde el año 1950 (de acuerdo con la información aportada) su actividad no se encontraba obligada por ley a cumplir con el trámite de Evaluación Ambiental.

4. Igualmente le informo para su conocimiento, que esta Secretaría mediante al Resolución N°2286-2009-SETENA, del 25 de septiembre de 2009 y la resolución N°0730-2010-SETENA, del 13 de abril de 2010, posibilita a todos los administrados de actividades, obras y proyectos en su condición y a razón de querer obtener la Licencia Ambiental, a acogerse al procedimiento estipulado en las resoluciones supra citadas, debiendo ajustarse a lo establecido en las mismas y que se encuentran a su disposición en la página electrónica de esta institución, a saber: www.setena.go.cr. Cabe señalar que la aplicación de este procedimiento ante SETENA es voluntaria [...].

Se extrae de lo transcrito, que el P.H. Santa Clara es una actividad que existe desde el año 1950 y por ello no se encuentra obligada por ley a cumplir con el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental, el cual es instrumento predictivo aplicable a

proyectos nuevos que no se han construido y que no han iniciado operaciones. Asimismo, dicho criterio informa a la empresa solicitante de un procedimiento voluntario para obtener una licencia ambiental de conformidad con las resoluciones N°2286-2009-SETENA y N°0730-2010-SETENA.

Ahora bien, el 10 inciso i) de la Ley N° 8200, dispone que la Administración no podrá rechazar documentos expedidos válidamente por otras instituciones del Estado en ejercicio de su propia competencia:

[...] Artículo 10.- Responsabilidad de la Administración y el funcionario

El administrado podrá exigir responsabilidad tanto a la Administración Pública como al funcionario público y a su superior jerárquico, por el incumplimiento de las disposiciones y los principios de esta ley.

La responsabilidad de la Administración se regirá por lo establecido en los artículos 190 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública; la responsabilidad civil y administrativa del funcionario público, por sus artículos 199 y siguientes, y 358 y siguientes; la responsabilidad penal del funcionario público, conforme lo ordena la legislación penal.

Se considerarán como faltas graves los siguientes incumplimientos específicos de la presente ley:

[...]

i) Rechazar los documentos expedidos válidamente por otros órganos, entes o instituciones del Estado en el ejercicio de su propia competencia [...]

Bajo esa apreciación, esta Autoridad Reguladora, admite el oficio SG-DEA-3583-2014-SETENA, por cuanto el mismo es un documento válido emitido por la Setena en función de sus competencias.

Ahora bien, mediante la resolución N° 201801055 de las nueve horas veinte minutos del veintinueve de junio de 2018, la Sala Constitucional resolvió rechazar de plano el recurso de amparo interpuesto, por lo tanto no se logró demostrar lo alegado por el señor Rodríguez Rodríguez y otros vecinos del lugar, referente a la violación al artículo 50 de la Constitución Política y 8 de la Ley 7200 (folios 112 al 114).

No obstante, lo anterior se estará remitiendo copia a la Setena de la oposición interpuesta para lo que corresponda.

Cuarto. La propiedad donde se pretende instalar el proyecto está afectada por el artículo 88 del Plan Regulador Urbano del Cantón de Valverde Vega, por ser zona de protección forestal destinada a ciertos usos -jardines botánicos, mariposarios, mirador teleférico, por ejemplo- y 48 incisos a y b) los que señalan que para remodelar alguna instalación construida antes de la vigencia del plan regulador requiere el permiso de la Municipalidad.

Respuesta: *Al contener este punto materia de índole municipal, la Autoridad Reguladora carece de competencia para realizar algún tipo de valoración al respecto, sin embargo, se la indica al señor Rodríguez Rodríguez, que su oposición será trasladada a la Municipalidad de Valverde Vega.*

Quinto. Se pretende aprovechar la propiedad colindante de la Compañía Eléctrica Sarchí Ltda, que tiene como propietario registral el Banco Crédito Agrícola de Cartago, atravesándola con un cause abierto de 1200 metros.

Respuesta: Se indica al oponente que de igual manera que la Autoridad Reguladora carece de competencias para realizar algún tipo de valoración al respecto.

2. Luis Zamora Alvarado, portador de la cédula de identidad 9-0065-0217

Manifiesta estar en contra del proyecto, por no estar clara la información sobre el mismo, señala que algunas de sus observaciones las realizó el señor Ramón Rodríguez. Señala que la planta no tiene 70 años de operar y que al ser un tema comercial puede perjudicar a muchos vecinos.

Respuesta: Al señalar el oponente que algunas de sus observaciones las realizó el señor Zamora Alvarado, se remite a la respuesta brindada en el punto 1 del presente apartado. De igual forma, se le indica que su oposición será remitida al Setena para lo que corresponda.

3. Fernando José Quesada Ugalde, portador de la cédula de identidad 2-0779-0450

Expresa el señor Quesada Ugalde, que el discurso dado por Norman en representación del proyecto no fue nada convencedor acerca de por qué es bueno este proyecto para la comunidad.

El ICE no necesita apoyo de la Planta Santa Clara y por eso no hay una representación del ICE, indicando que está interesada en la energía de la planta.

Asimismo, señala que se diga que la planta está operando donde se han dado argumentos que eso no es así, le gustaría ver una exposición y fotos de que la planta en estos momentos esté operando.

Una planta de 70 años no cumple con requisitos o estándares actuales y es por eso que no podemos saber qué requisitos solicita el ICE o que modificaciones tiene que hacer el Proyecto Santa Clara para ser competente con otros proyectos como Toro I, Toro II, entre otros.

El Proyecto no va a ayudar a la comunidad porque es una institución privada a diferencia con el ICE que ha ayudado a Toro Amarillo y a la comunidad de La Colonia.

Por último señala el oponente, que la concesión que se le dio a la Planta Santa Clara en el pasado fue de 500 litros por segundo, por lo que le gustaría saber [...] ¿si actualmente esos 500 litros son requeridos o se necesita más? y en dado caso de que necesite más, quiero saber ¿si se quitarían las concesiones privadas de riego que existen actualmente en la zona?, o sea ¿que si para abastecer a la planta se necesita quitar las concesiones, se dejaría sin agua a las personas que actualmente consumen el recurso? [...]

Respuesta:

En relación con los requisitos que solicita el ICE se remite al oponente a la carta de elegibilidad emitida por esa Institución. Dicha carta señala que la propuesta de la empresa cumple con los requisitos exigidos por la legislación vigente y en consecuencia puede participar en los procesos de selección de proyectos que promueva el ICE para la compra de energía, -la cual se encuentra visible a folio 28 y 29-, asimismo, se remite al señor Quesada Ugalde al Capítulo I de Ley 7200 y su Reglamento, el cual señala cuales son los requisitos necesarios para este tipo de proyectos.

Por su parte, se le indica al oponente que el Proyecto Hidroeléctrico cuenta con concesión de aprovechamiento de fuerzas hidráulicas para la generación hidroeléctrica del Río el Molino otorgada por el Minae, mediante resolución R-1008-

2010 AGUAS-MINAET del 22 de noviembre de 2010, por una potencia teórica de 320 kW, por una potencia teórica de 320 kW, por un plazo de 20 años y la cual mediante la resolución R-1001-2012-AGUAS-MINAET, el citado Ministerio resolvió traspasar dicha concesión a la empresa Compañía Eléctrica Sarchí Ltda, bajo las mismas condiciones.

Ahora bien, siendo que las resoluciones R-1008-2010 AGUAS-MINAET y R-1001-2012-AGUAS-MINAET, fueron actos administrativos emitidos por el Minae, la Autoridad Reguladora carece de competencia para poder responder a las preguntas señaladas por el oponente.

Por último, se le señala al señor Quesada Ugalde, que al ser el resto de los argumentos son opiniones personales que carecen de argumento técnico, por lo que no se procede dar una respuesta a las manifestaciones realizadas, no obstante lo anterior, se agradece su participación.

V. CONCLUSIONES

- 1) El señor Oscar Roberto Flores Brenes, representante legal de la Compañía Eléctrica Sarchí Ltda, solicitó en tiempo y forma a la Autoridad Reguladora, concesión para prestar el servicio público de generación de energía.*
- 2) La solicitud de la concesión para generar electricidad mediante el aprovechamiento del agua, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200, se encuentra ajustada a la legislación vigente, pues cumple con los requisitos establecidos.*
- 3) La concesión de aprovechamiento fuerzas hidráulicas determina la capacidad por la cual otorgar la concesión de servicio público para centrales eléctricas de capacidad limitada.*

- 4) *En la audiencia pública se presentaron cuatro oposiciones, de las cuales tres fueron debidamente admitidas. Por su parte, no se presentó ninguna coadyuvancia.*
- 5) *La concesión de servicio público que se solicita debe sujetarse al cumplimiento de las condiciones ambientales que los entes competentes establezcan.*
- 6) *Dado el límite impuesto por el Capítulo I de la Ley 7200, la concesión puede otorgarse por un máximo de 20 años.*

[...]

- II. Que en la sesión ordinaria 57-2018 celebrada 24 de setiembre de 2018, cuya acta fue ratificada el 02 de octubre del mismo año; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, sobre la base del oficio 1101-IE-2018 del 26 de julio de 2018 y el OF-1002-DGAJR-2018-DGAJR-2018 del 27 de agosto de 2018, acuerda, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas y en lo establecido en la Ley General de la Administración Pública;

LA JUNTA DIRECTIVA

RESUELVE

ACUERDO 07-57-2018

- I. Otorgar a la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada., cédula jurídica 3-102-635291 concesión para prestar el servicio público de generación de energía, cuya fuente primaria es el agua, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, para operación de la Proyecto Hidroeléctrico Santa Clara con una capacidad de 320 kW, por un plazo de 20 años, contado a partir de su otorgamiento por parte de la Junta Directiva.

- II. Indicar a la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada, que el Proyecto Hidroeléctrico Santa Clara, debe cumplir no solamente con las condiciones estipuladas en el contrato que tiene suscrito o el que suscriba posteriormente con el ICE, sino también con la normativa técnica aplicable que la Autoridad Reguladora haya aprobado o llegue a aprobar en el ejercicio de sus facultades reguladoras. Así como también que le serán aplicables las condiciones de caducidad y de revocatoria de la concesión, señaladas en los artículos 15, 38, 39 y 41 de la ley 7593 y sus reformas y las que señale cualquier otra ley especial en la materia.
- III. Indicar a la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada, que debe cumplir con las condiciones relativas a la protección al ambiente, que establezcan tanto la legislación vigente como los entes estatales correspondientes, en cumplimiento de sus potestades legales.
- IV. Indicar a la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada, que debe cumplir con todas las obligaciones contenidas en el artículo 14 de la Ley 7593 y sus reformas y debe remitir a la Autoridad Reguladora toda la información que le sea solicitada en el ejercicio de sus funciones legales.
- V. Indicar la Compañía Eléctrica Sarchí Limitada, que debe pagar el canon de regulación establecido por la Autoridad Reguladora y mantenerse al día, pues la falta de pago de dicho canon, dará lugar a las sanciones establecidas en la Ley 7593 y sus reformas.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley General de la Administración Pública (LGAP), se informa que contra esta resolución puede interponerse el recurso ordinario de reposición y el recurso extraordinario de revisión ante la Junta Directiva.

De conformidad con el artículo 346 de la LGAP, el recurso de reposición deberá interponerse dentro del plazo de tres días hábiles, contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación de este acto y el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de esa misma ley.

NOTIFÍQUESE.

A partir de este momento se retira del salón de sesiones, el señor Edwin Canessa Aguilar.

ARTÍCULO 8. Solicitud de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, Presidenta del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, para el día 12 de setiembre de 2018.

La Junta Directiva conoce del oficio 07614-SUTEL-SCS-2018 del 14 de setiembre del 2018, mediante el cual el Consejo de la Superintendencia remite para aprobación la solicitud de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, para el día 12 de setiembre 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.

ACUERDO 08-57-2018

Aprobar la solicitud de vacaciones de la señora Hannia Vega Barrantes, Presidenta del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, con base en el oficio 07614-SUTEL-SCS-2018 del 14 de setiembre de 2018, de manera que se le disminuya de su saldo disponible, el día 12 de setiembre de 2018.

CAPÍTULO VII. ASUNTOS POSPUESTOS.

ARTÍCULO 9. Asuntos pospuestos.

El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que, en vista de que no se cuenta con el criterio técnico que debe emitir la Dirección General de Estrategia y Evaluación, en relación con el punto 5.1 de la agenda que corresponde al “Plan Operativo Institucional 2019 y los ajustes requeridos por el Consejo, para el Presupuesto Ordinario 2019 de la Superintendencia de Telecomunicaciones”, plantea posponer el asunto para ser conocido en la próxima sesión.

Somete a votación el planteamiento y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos de los miembros presentes:

ACUERDO 09-57-2018

Posponer, para la próxima sesión, el conocimiento del punto 5.1 de la agenda que corresponde al “Plan Operativo Institucional 2019 y los ajustes requeridos por el Consejo, para el Presupuesto Ordinario 2019 de la Superintendencia de Telecomunicaciones”.

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

ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ
Presidente de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva