

ALCANCE N° 323

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

RIT-176-2016

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

RIT-176-2016

San José, a las 13:00 horas del 19 de diciembre de 2016

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA DETERMINACIÓN DEL VALOR PARA EL SISTEMA AUTOMATIZADO DE CONTEO DE PASAJEROS (VNSCP) POR AUTOBÚS PARA SER INCORPORADO EN EL MODELO DE FIJACIÓN ORDINARIA DE TARIFAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS.

EXPEDIENTE OT-195-2016

RESULTANDO QUE:

- I. Mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 35 en La Gaceta N° 46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos aprobó la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", estableciendo a la Intendencia de Transporte la obligación de determinar el precio del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros según lo establecido en la sección 4.11.2.
- II. La Intendencia de Transporte, por oficio 1459-IT-2016/137429 del 22 de setiembre de 2016, solicita a la Dirección General de Atención al Usuario la publicación de la invitación a la sesión informativa para proveedores de sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (folio 39).
- III. La publicación de la invitación a la sesión informativa se realiza en los diarios: La Nación, La Extra y La Teja por tres días consecutivos, 24, 25 y 26 de setiembre de 2016 (folio 40).
- IV. La Intendencia de Transporte mediante oficios 1463-IT-2016/137526, 1464-IT-2016/137527, 1467-IT-2016/1374535, 1468-IT-2016/137536, 1469-IT-2016/137538, 1470-IT-2016/137559, 1471-IT-2016/137560 y 1472-IT-2016/137561 invita al Centro de Desarrollo de la Regulación, CANABUS, Sistemas BEA, ISS Integral Security Systems, SATGEO, CANATRANS y Defensoría de los Habitantes respectivamente, a una sesión informativa. (folio 42)

- V. La Intendencia de Transporte realiza el viernes 30 de septiembre del 2016 la sesión informativa con los proveedores de sistemas automatizados de conteo de pasajeros en las instalaciones de la Aresep, en Guachipelín de Escazú, para identificar los proveedores del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) e intercambiar información relacionada con las características técnicas y funcionales de los mismos, además de validar su cumplimiento con los requerimientos mínimos exigidos por la metodología aprobada por la Aresep.
- VI. Mediante oficio 1655-IT-2016/140448 del 28 de octubre de 2016 la Intendencia de Transporte emite el informe técnico de los resultados obtenidos de la sesión informativa para proveedores de sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte público, modalidad autobús (folios 28 al 61).
- VII. Mediante oficio 1659-IT-2016/140580 del 31 de octubre de 2016 la Intendencia de Transporte emite el Informe preliminar de determinación del precio del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) para el transporte remunerado de personas, modalidad autobús (folios 04 al 216).
- VIII. La Intendencia de Transporte por oficio 1717-IT-2016/141347 del 7 de noviembre de 2016, solicita a la Dirección General de Atención al Usuario la publicación de la convocatoria de la audiencia pública sobre la determinación del precio del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (folios 02 al 03).
- IX. La convocatoria a la audiencia pública se publica en los diarios: La Extra y La Teja del 18 de noviembre de 2016 (folio 223) y en el diario La Gaceta N°221 del 17 de noviembre de 2016 (folio 224 al 225).
- X. La audiencia pública se realiza a las 17:15 horas del 13 de diciembre de 2016 en las instalaciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), ubicado en Guachipelín de Escazú, Oficentro Multipark, edificio Turrubares y por medio del sistema de videoconferencia en los Tribunales de Justicia de los centros de: Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago.
- XI. Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 4270-DGAU-2016/145343 de fecha 15 de diciembre de 2016, de la Dirección General de Atención al Usuario que corre agregado en el expediente, y según consta el acta de la audiencia pública N°64-2016, del 15 de diciembre de 2016, emitida bajo el oficio 4308-DGAU-2016/145603 de fecha 15 de

diciembre de 2016 que corre agregado al expediente, se presentaron las siguientes coadyuvancias y oposiciones:

- 1) **Oposición: Miguel Badilla Castro, cédula de identidad N° 1-0530-0940.**

Observación: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

Argumentos:

- a) Este sistema no es un sistema integral, hay una situación donde el mismo contrato de concesión te habla de sistema de prepago, este sistema está valorando solo un sistema que es el conteo de pasajeros, no está valorando todo lo que lleva un sistema integral y, de hecho, dentro del contrato de concesión de nosotros está el tema de sistema de prepago. El reconocimiento del costo de un sistema de control no debe limitarse únicamente al dispositivo de barras, ya que involucra otros aspectos tarifarios, administrativos, logísticos, tecnológicos y de seguridad.
- b) Otro aspecto que no contempla este sistema son los protocolos, cómo se van a manejar la información, muy claramente en la cuestión que emite Optocontrol, que es el que maneja el sistema, indica que el sistema no tiene capacidad para manejar los adultos mayores de tarifas fraccionadas, no hay ningún protocolo que diga cómo vamos a manejar eso cuando un pasajero va de 25, uno 50 y uno 75.
- c) Otra cuestión relativa, que aquí viene un ejemplo, ustedes están tomando que Optocontrol tiene un 67%, tomaron la relación de todos los sistemas que viene Optocontrol sin diferenciar si eran sistemas de conteo o sistemas de cédula y traemos solo un ejemplo de 3 empresas que ustedes las sumaron como una proporcionalidad de las ventas de Optocontrol que son 250 equipos que solo tienen el sistema de cédula y eso afecta la ponderación que hicieron, o sea tomaron todos, no diferenciaron de las ventas que tenía Optocontrol que eran cédulas y que eran sistemas de conteo y eso distorsiona totalmente el ponderado de la tarifa.
- d) Además, no se ha tomado en cuenta la participación del CTP de un material cuya competencia corresponde a dicho órgano y así reconocido por la propia metodología como indica que permite además la flexibilidad que el acuerdo del CTP, sea el que valide las fuentes de registro según estas vayan evolucionando el sistema estadístico, manuales de registros, sistemas automatizados de conteo de pasajeros o sistema de pagos electrónicos o tarifas.

- 2) **Oposición: Carlos Enrique López Solano, cédula de identidad N° 3-0220-0263.**

Observación: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

Argumento:

Lo que ha presentado la ARESEP, como resultado de un sistema de conteo de pasajeros, es algo inconcluso aún, específicamente a las rutas multitarifas, porque además de los equipos que está tomando en cuenta la propuesta de ARESEP, es solo una parte, se va a ocupar un sistema integral, porque nos preocupa también, la parte del pago electrónico.

- 3) **Oposición: Asociación Cámara de Transportistas de San José, cédula jurídica 3-002-099688, representada por Alex Álvarez Abrahams, cédula de identidad 1-0421-0881, en su condición de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma; Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, cédula de persona jurídica 3-002-162412, representada por Miguel Badilla Castro, cédula de identidad 1-0530-0940, en su condición de Presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma; Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste, cédula de persona jurídica 3-002-579347, representada por Jorge Arredondo Espinoza, cédula de identidad 5-0209-0684, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma; Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia, cédula de persona jurídica 3-002-104900, representada por Marco Tulio Víquez Ugalde, cédula de identidad 4-0121-0565, en su condición de Presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma.**

Observaciones: Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 230 al 232 y 233 al 247).

Argumentos:

- a) La propuesta es insuficiente por omitir elementos esenciales: se limita a reconocer el costo parcial de "hardware" y "software" relacionados con el sistema automatizado de control de pasajeros que propone,

limitado al de las unidades automotoras, sin considerar el adicional que requiere el sistema para su funcionamiento, por ejemplo cuando son necesarios varios centros de recolección de datos y recaudación de dinero, o en el caso de servidores, enrutadores, computadoras, servidores, papelería y repuestos, también personal técnico, operativo, mantenimiento, depuración o análisis estadístico, cajeros, analistas, otros sistemas complementarios.

- b) Problemas con el dato de tarifa para personas adultas mayores en ciertas rutas: la propuesta tampoco tiene en cuenta que en las rutas de media y larga distancia los sistemas existentes no pueden diferenciar la tarifa de las personas adultas mayores.
- c) La propuesta no es integral: El enfoque que se está dando al componente de contadores electrónicos no considera la integración con los sistemas afines como el control de ingreso de adultos mayor, cámaras y prepago que has de funcionar en conjunto y de forma coordinada. Tampoco ve el sistema de transporte público como un todo, especialmente con miras al pago electrónico y la integración que vendrá como producto de la modernización del transporte, contemplada en los contratos de concesión.
- d) Sobre la competencia del MOPT en relación con los sistemas de conteo de pasajeros. Del artículo 37 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. No. 3503 y sus reformas, se desprende que la competencia original para disponer lo relacionado con sistemas de conteo de pasajeros como el que pretende reconocer la Aresep pertenece al ente rector (específicamente el Consejo de Transporte Público, al tenor de los artículos 7 y 8 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores en Modalidad de Taxi. No. 7969 y sus reformas).

Otra omisión se relaciona con el artículo VII del contrato de concesión "OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA CONCESIONARIA DERIVADAS DEL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO", que en el inciso a se indica:

*"LA CONCESIONARIA se obliga a aceptar la operación e integración de rutas bajo la propuesta que defina el Consejo de Transporte Público, en cada sector geográfico, así como la operación de las rutas sectoriales e intersectoriales **que deberán ser integradas tarifariamente a través del pago electrónico a nivel del Área Metropolitana.**" (lo destacado no es nuestro)*

La preocupación corresponde a que el sistema propuesto por la Autoridad Reguladora discrepa ampliamente con lo previsto por el contrato de

concesión, otorgado por el Consejo de Transporte Público quien es el ente regulador en esta materia.

- e) Tómesese en cuenta además que en el caso del punto 4.11.2. los ítems d) y e) señalan únicamente que el envío de datos debe ser remitidos a un “servidor”, sin indicarse expresamente de qué servidor se trata. Tal vacío no puede ser suplido por la Intendencia de Transporte, que no es competente para ello, pues que el modelo se constituye en un acto reglado que limita la discrecionalidad del operador jurídico básicamente a cero, según lo ha indicado la jurisprudencia de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia.
- f) Sobre la cantidad de clientes del proveedor Optocontrol: La verificación de la información suministrada por Optocontrol en relación a los equipos vendidos en Costa Rica Aresep consultó el listado de clientes de este proveedor en el sitio Web, y se tiene que dicho proveedor registra 139 empresas como clientes del sistema de conteo de pasajeros. No obstante, lo anterior, al consultar la dirección electrónica allí consignada, en ningún lugar se encuentra información alguna de la cual se desprenda tal aseveración, toda vez que lo que consta es una lista pura y simple de empresas. Nótese que dicho proveedor distribuye varios tipos de tipos de equipo, como contadores electrónicos de pasajeros y validadores de cédulas para personas adulta mayor. A nuestro entender y de manera de ilustración, habría al menos 4 empresas (Cesmag, Autotransportes Zapote S.A. y Autotransportes Pavas S.A. con unas 255 unidades) que cuentan con un sistema de control diferente a Optocontrol, a excepción de los validadores de cédulas.
- g) En sendos casos antes citados, se generan vicios para el procedimiento que afectarán el acto final, puesto que la competencia es un presupuesto fundamental para la emisión de un acto administrativo válido. De igual forma, cuando los hechos de que se parte no son exactamente como han sido tomados en cuenta para emitir el acto, se genera un vicio en el elemento motivo.
- h) Tampoco prevé la Aresep un procedimiento y plazo de transición de los sistemas de control ya establecidos por los concesionarios, a los nuevos sistemas que cumplirán con las “características mínimas de software y hardware” que se definen en la propuesta, en contraste con el contrato de concesión que sí establece dicha previsión. Tampoco se define un procedimiento en el modelo tarifario, y la rentabilidad por la inversión realizada. El valor de la inversión inicial debería ser reconocido íntegramente y por igual a todos los operadores, desde el momento de entrada en vigencia de este procedimiento.

- 4) Oposición: Transportes del Atlántico Caribeño S.A., cédula jurídica N° 3-101-135260, representada por el señor Carlos López Solano, cédula de identidad N° 3-220-263, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma.**

Observaciones: Presenta escrito. No hizo uso de la palabra en la audiencia pública. (visible a folios 248 al 257).

Argumentos:

- a) La propuesta es insuficiente por omitir elementos esenciales: se limita a reconocer el costo parcial de "hardware" y "software" relacionados con el sistema automatizado de control de pasajeros que propone, limitado al de las unidades automotoras, sin considerar el adicional que requiere el sistema para su funcionamiento, por ejemplo cuando son necesarios varios centros de recolección de datos y recaudación de dinero, o en el caso de servidores, enrutadores, computadoras, servidores, papelería y repuestos, también personal técnico, operativo, mantenimiento, depuración o análisis estadístico, cajeros, analistas, otros sistemas complementarios.
- b) Problemas con el dato de tarifa para personas adultas mayores en ciertas rutas: la propuesta tampoco tiene en cuenta que en las rutas de media y larga distancia los sistemas existentes no pueden diferenciar la tarifa de las personas adultas mayores.
- c) La propuesta no es integral: El enfoque que se está dando al componente de contadores electrónicos no considera la integración con los sistemas afines como el control de ingreso de adultos mayor, cámaras y prepago que has de funcionar en conjunto y de forma coordinada. Tampoco ve el sistema de transporte público como un todo, especialmente con miras al pago electrónico y la integración que vendrá como producto de la modernización del transporte, contemplada en los contratos de concesión.
- d) Sobre la competencia del MOPT en relación con los sistemas de conteo de pasajeros. Del artículo 37 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. No. 3503 y sus reformas, se desprende que la competencia original para disponer lo relacionado con sistemas de conteo de pasajeros como el que pretende reconocer la Aresep pertenece al ente rector (específicamente el Consejo de Transporte Público, al tenor de los artículos 7 y 8 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores en Modalidad de Taxi. No. 7969 y sus reformas).

Otra omisión se relaciona con el artículo VII del contrato de concesión "OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA CONCESIONARIA DERIVADAS DEL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO", que en el inciso a se indica:

*"LA CONCESIONARIA se obliga a aceptar la operación e integración de rutas bajo la propuesta que defina el Consejo de Transporte Público, en cada sector geográfico, así como la operación de las rutas sectoriales e intersectoriales **que deberán ser integradas tarifariamente a través del pago electrónico a nivel del Área Metropolitana.**" (lo destacado no es nuestro)*

La preocupación corresponde a que el sistema propuesto por la Autoridad Reguladora discrepa ampliamente con lo previsto por el contrato de concesión, otorgado por el Consejo de Transporte Público quien es el ente regulador en esta materia.

- e) Tómesese en cuenta además que en el caso del punto 4.11.2. los ítems d) y e) señalan únicamente que el envío de datos debe ser remitidos a un "servidor", sin indicarse expresamente de qué servidor se trata. Tal vacío no puede ser suplido por la Intendencia de Transporte, que no es competente para ello, pues que el modelo se constituye en un acto reglado que limita la discrecionalidad del operador jurídico básicamente a cero, según lo ha indicado la jurisprudencia de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia.
- f) Sobre la cantidad de clientes del proveedor Optocontrol: La verificación de la información suministrada por Optocontrol en relación a los equipos vendidos en Costa Rica Aresep consultó el listado de clientes de este proveedor en el sitio Web, y se tiene que dicho proveedor registra 139 empresas como clientes del sistema de conteo de pasajeros. No obstante, lo anterior, al consultar la dirección electrónica allí consignada, en ningún lugar se encuentra información alguna de la cual se desprenda tal aseveración, toda vez que lo que consta es una lista pura y simple de empresas. Nótese que dicho proveedor distribuye varios tipos de tipos de equipo, como contadores electrónicos de pasajeros y validadores de cédulas para personas adulta mayor. A nuestro entender y de manera de ilustración, habría al menos 4 empresas (Cesmag, Autotransportes Zapote S.A. y Autotransportes Pavas S.A. con unas 255 unidades) que cuentan con un sistema de control diferente a Optocontrol, a excepción de los validadores de cédulas.
- g) En sendos casos antes citados, se generan vicios para el procedimiento que afectarán el acto final, puesto que la competencia

es un presupuesto fundamental para la emisión de un acto administrativo válido. De igual forma, cuando los hechos de que se parte no son exactamente como han sido tomados en cuenta para emitir el acto, se genera un vicio en el elemento motivo.

- h) Tampoco prevé la Aresep un procedimiento y plazo de transición de los sistemas de control ya establecidos por los concesionarios, a los nuevos sistemas que cumplirán con las “características mínimas de software y hardware” que se definen en la propuesta, en contraste con el contrato de concesión que sí establece dicha previsión. Tampoco se define un procedimiento en el modelo tarifario, y la rentabilidad por la inversión realizada. El valor de la inversión inicial debería ser reconocido íntegramente y por igual a todos los operadores, desde el momento de entrada en vigencia de este procedimiento.

5) Oposición: Defensoría de los Habitantes, cédula de persona jurídica número 3-007-137653: Representada por la señora Ana Karina Zeledón Lépiz, portadora de la cédula de identidad número 108120378, en su condición de Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes.

Observaciones: Presenta escrito según oficio DAEC-125-2016. No hizo uso de la palabra en la audiencia pública. (folios 258 al 265 y 266 al 275)

Argumentos:

- a) La Defensoría no encuentra ninguna objeción en el criterio utilizado para estimar el Valor del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (VNSCP), empleando los datos suministrados por los representantes de este servicio, pues éste constituye un dato apegado a la realidad comercial de cada proveedor, a partir de las condiciones mínimas de información requerida por la Autoridad Reguladora.
- b) La Defensoría está conforme con la metodología utilizada y los resultados obtenidos para lograr la determinación VNSCP, pues según lo incluido en el presente expediente, el mismo ha seguido en procedimiento de investigación y análisis riguroso, que ha permitido considerar diferentes escenarios, tales como: diferentes tipos de rutas (urbanas, interurbanas cortas, interurbanas medias y interurbanas largas), diferentes tipos de empresas (pequeñas, medianas y grandes), y diferentes categorías de tarifas por ruta (tarifa única y tarifa fraccionada); ante la restricción metodológica que se presenta, pues para considerar este precio se debe tener un “valor único”.
- c) En el apartado 4.11.2 de la Resolución RJD-035-2016 denominado como “Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros”, se

indica en los incisos d) y e) que los datos “sin procesar” y “procesador” de manera remita (Vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros) a un servidor”. Sin embargo, no se define dónde se ubicará y quién administrará o tendrá acceso a la información que llegue a este servidor. Tampoco se indica si será la Aresep quién asumirá los costos para su instalación y operación. En este punto es recomendable que la Autoridad Reguladora establezca claramente los protocolos necesarios para todo lo relacionado al registro, administración y uso de esta información, pues este es un tema que no ha sido indicado en la presente propuesta.

- d) Otro aspecto a considerar de la actual metodología por parte de la Aresep, lo constituye el hecho de que para este rubro se debe utilizar un valor único, sin considerar las diferencias existentes entre las rutas (tarifa única y fraccionada).
- e) Sobre la depreciación surge la duda para este Defensoría, en el sentido de que no se indica claramente cómo se tratarán los equipos ya instalados en los autobuses, o en su defecto, al momento de iniciar con la consideración de este costo, cuál será el mecanismo que aplicará la Autoridad Reguladora para garantizar la adecuada fiscalización y control sobre la aplicación de este costo.
- f) En cuanto al costo asociado al efecto de la rentabilidad no se establece en la metodología el mecanismo idóneo que se utilizará para comprobar cuales unidades cuentan con el SCP, esto con el fin de evitar que le sean cargados a los usuarios costos en que no está incurriendo el operador del servicio, y que por defecto impactan al alza las tarifas que deben pagar los usuarios.

6) Oposición: Compañía de Inversiones la Tapachula S.A., cédula jurídica N° 3-101-086411, representada por el señor Rafael Molina Molina, cédula de identidad N° 2-0326-0983, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma.

Observaciones: Presenta escrito. Presenta certificación de personería jurídica. No hizo uso de la palabra en la audiencia pública. (visible a folios 276 al 285).

Argumentos:

- a) La propuesta es insuficiente por omitir elementos esenciales: La audiencia pública se limita a reconocer el costo parcial de “hardware” y

“software” relacionados con el sistema automatizado de control de pasajeros que propone, limitado al de las unidades automotoras, sin considerar el adicional que requiere el sistema para su funcionamiento, por ejemplo cuando son necesarios varios centros de recolección de datos y recaudación de dinero, o en el caso de servidores, enrutadores, computadoras, servidores, papelería y repuestos, también personal técnico, operativo, mantenimiento, depuración o análisis estadístico, cajeros, analistas, otros sistemas complementarios.

- b) Problemas con el dato de tarifa para personas adultas mayores en ciertas rutas: la propuesta tampoco tiene en cuenta que en las rutas de media y larga distancia los sistemas existentes no pueden diferenciar la tarifa de las personas adultas mayores.
- c) La propuesta no es integral: El enfoque que se está dando al componente de contadores electrónicos no considera la integración con los sistemas afines como el control de ingreso de adultos mayor, cámaras y prepago que ha de funcionar en conjunto y de forma armónica. Tampoco ve el sistema de transporte público como un todo, especialmente con miras al pago electrónico y la integración que vendrá como producto de la modernización del transporte.
- d) Sobre la competencia del MOPT en relación con los sistemas de conteo de pasajeros. Del artículo 37 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. No. 3503 y sus reformas, se desprende que la competencia original para disponer lo relacionado con sistemas de conteo de pasajeros como el que pretende reconocer la Aresep pertenece al ente rector (específicamente el Consejo de Transporte Público, al tenor de los artículos 7 y 8 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores en Modalidad de Taxi. No. 7969 y sus reformas).

Otra omisión se relaciona con el artículo VII del contrato de concesión “OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA CONCESIONARIA DERIVADAS DEL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO”, que en el inciso a se indica:

“LA CONCESIONARIA se obliga a aceptar la operación e integración de rutas bajo la propuesta que defina el Consejo de Transporte Público, en cada sector geográfico, así como la operación de las rutas sectoriales e intersectoriales que deberán ser integradas tarifariamente a través del pago electrónico a nivel del Área Metropolitana.”

La preocupación corresponde a que el sistema propuesto por la Autoridad Reguladora discrepa ampliamente con lo previsto por el

contrato de concesión, otorgado por el Consejo de Transporte Público quien es el ente regulador en esta materia.

- e) Tómesese en cuenta además que en el caso del punto 4.11.2. los ítems d) y e) señalan únicamente que el envío de datos debe ser remitidos a un “servidor”, sin indicarse expresamente de qué servidor se trata. Tal vacío no puede ser suplido por la Intendencia de Transporte, que no es competente para ello, pues que el modelo se constituye en un acto reglado que limita la discrecionalidad del operador jurídico básicamente a cero, según lo ha indicado la jurisprudencia de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia.
- f) Sobre la cantidad de clientes del proveedor Optocontrol: como verificación de la información suministrada por Optocontrol en relación a los equipos vendidos en Costa Rica Aresep, y se tiene que dicho proveedor registra 139 empresas como clientes del sistema de conteo de pasajeros. No se tiene certeza que dicha lista esté actualizada, no consta el número de vehículos por empresa que efectivamente portan dispositivos de este proveedor y, lo más relevante, tampoco se desagrega o muestra la cantidad o tipo de dispositivos que tiene cada uno de los autobuses.
- g) En sendos casos antes citados, se generan vicios para el procedimiento que afectarán el acto final, puesto que la competencia es un presupuesto fundamental para la emisión de un acto administrativo válido. De igual forma, cuando los hechos de que se parte no son exactamente como han sido tomados en cuenta para emitir el acto, se genera un vicio en el elemento motivo.

7) Oposición: Reyna del Campo S.A., cédula jurídica N° 3-101-124875, representada por el señor José Alfredo Campos Salas, cédula de identidad N° 2-0591-0876, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma.

Observaciones: Presenta escrito. No hizo uso de la palabra en la audiencia pública. (visible a folios 286 al 294).

Argumentos:

- a) La propuesta no es integral: Un sistema de conteo de pasajeros en los tiempos modernos sugiere que debe estar en línea y cuya transmisión de datos requieren de dispositivos (router) colocados estratégicamente a lo largo de la ruta, así como elementos de comunicación, transmisión, almacenamiento y procesamiento de datos. La propuesta se limita a enmarcar el costo de un dispositivo “equipo” que resulta un elemento

parcial dentro de una lista de componentes necesarios para cumplir un proceso completo de conteo de pasajeros.

- b) Sobre la competencia del MOPT en relación con los sistemas de conteo de pasajeros. Del artículo 37 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. No. 3503 y sus reformas, se desprende que la competencia original para disponer lo relacionado con sistemas de conteo de pasajeros como el que pretende reconocer la Aresep pertenece al ente rector (específicamente el Consejo de Transporte Público, al tenor de los artículos 7 y 8 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores en Modalidad de Taxi. No. 7969 y sus reformas).

Otra omisión se relaciona con el artículo VII del contrato de concesión "OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA CONCESIONARIA DERIVADAS DEL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO", que en el inciso a se indica:

"LA CONCESIONARIA se obliga a aceptar la operación e integración de rutas bajo la propuesta que defina el Consejo de Transporte Público, en cada sector geográfico, así como la operación de las rutas sectoriales e intersectoriales que deberán ser integradas tarifariamente a través del pago electrónico a nivel del Área Metropolitana." (lo destacado no es nuestro)

La preocupación corresponde a que el sistema propuesto por la Autoridad Reguladora discrepa ampliamente con lo previsto por el contrato de concesión, otorgado por el Consejo de Transporte Público quien es el ente regulador en esta materia.

- 8) Oposición: Transportes Unidos Alajuelenses S.A., cédula jurídica N° 3-101-004929, representada por el señor Neftalí Cubillo Picado, cédula de identidad N° 1-556-901, en su condición de gerente general con facultades de apoderado generalísimo.**

Observaciones: Presenta escrito. No hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) La propuesta no es integral: Un sistema de conteo de pasajeros en los tiempos modernos sugiere que debe estar en línea y cuya transmisión de datos requieren de dispositivos (router) colocados estratégicamente a lo largo de la ruta, así como elementos de comunicación, transmisión, almacenamiento y procesamiento de datos. La propuesta se limita a enmarcar el costo de un dispositivo "equipo" que resulta un elemento parcial dentro de una lista de

componentes necesarios para cumplir un proceso completo de conteo de pasajeros.

- b) Sobre la competencia del MOPT en relación con los sistemas de conteo de pasajeros. Del artículo 37 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. No. 3503 y sus reformas, se desprende que la competencia original para disponer lo relacionado con sistemas de conteo de pasajeros como el que pretende reconocer la Aresep pertenece al ente rector (específicamente el Consejo de Transporte Público, al tenor de los artículos 7 y 8 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores en Modalidad de Taxi. No. 7969 y sus reformas).

Otra omisión se relaciona con el artículo VII del contrato de concesión “OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA CONCESIONARIA DERIVADAS DEL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO”, que en el inciso a se indica:

“LA CONCESIONARIA se obliga a aceptar la operación e integración de rutas bajo la propuesta que defina el Consejo de Transporte Público, en cada sector geográfico, así como la operación de las rutas sectoriales e intersectoriales que deberán ser integradas tarifariamente a través del pago electrónico a nivel del Área Metropolitana.” (lo destacado no es nuestro)

La preocupación corresponde a que el sistema propuesto por la Autoridad Reguladora discrepa ampliamente con lo previsto por el contrato de concesión, otorgado por el Consejo de Transporte Público quien es el ente regulador en esta materia.

9) Oposición no admitida:

Asociación Cámara Nacional de Transportes, cédula de persona jurídica 3-002-061193, representada por Carlos López Solano, cédula de identidad número 3-0220-0263.

Observaciones: Presenta escrito, conjuntamente con personas jurídicas del Foro Nacional de Transporte por Autobús (folio 230 al 232), pero no aporta personería jurídica, por lo cual se rechaza mediante resolución número 4304-DGAU-2016.

- XII.** El presente estudio fue realizado por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe con oficio 2037-IT-2016/145362 del 15 de diciembre de 2016, que corre agregado al expediente.

- XIII. Se han cumplido los procedimientos de ley, y se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO QUE:

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe 2037-IT-2016/145362 del 15 de diciembre de 2016, que sirve de base para la presente resolución:

"(...)

4. DETERMINACIÓN DEL PRECIO DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DE CONTEO DE PASAJEROS (SCP)

4.1. Metodología para la determinación del precio del SCP

De acuerdo con lo indicado en el apartado 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, la determinación del precio estará a cargo de la Intendencia de Transporte, para lo cual definió la siguiente metodología:

- 1. Recopilación de información: realización de revisiones e investigaciones bibliográficas.*
- 2. Diseño de formulario para recopilación de información: se elaboró un borrador de formulario para la recopilación de la información, Identificación de proveedores: realización de sesión informativa con proveedores y análisis de características de los sistemas de conteo de pasajeros existentes en el mercado, registro de proveedores.*
- 3. Prueba y validación de formulario de recopilación en la sesión informativa.*
- 4. Registro de proveedores*
- 5. Aplicación del formulario para la recopilación de la información.*
- 6. Análisis de resultados: procesamiento de la información de los formularios, análisis preliminar de los resultados y las bases de datos de la flota del servicio de transporte de pasajeros modalidad autobús de ruta regular.*
- 7. Informe final: con conclusiones y recomendación del precio del SCP para realizar la convocatoria a Audiencia Pública.*

4.2 Procedimiento para la recopilación de la información

- 1. Exploración inicial: se realizó la revisión de los registros de proveedores de la Intendencia de Transporte y búsqueda en Internet con el fin de identificar posibles proveedores del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*

2. *Publicación de la invitación a la sesión informativa dirigida a los proveedores de Sistemas Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP), en tres periódicos nacionales (La Nación, La Teja y La Extra) por tres días consecutivos 24, 25 y 26 de setiembre de 2016.*

Adicionalmente, se invitó a los proveedores de los sistemas de conteo de pasajeros a inscribirse en el registro de proveedores de estos sistemas de manera que la Intendencia contará con la información de contacto de cada uno.

3. *Realización de la sesión informativa el viernes 30 de setiembre del 2016, dirigida a los proveedores del SCP, cuyo objetivo era identificar proveedores de los sistemas de conteo de pasajeros e intercambiar información relacionada con las características técnicas y funcionales de los mismos. Así como validar su cumplimiento con los requerimientos mínimos de información establecidos en la metodología aprobada por la Aresep.*

En esta sesión se procedió a la realizar la prueba y validación del "Formulario de recopilación de información" a utilizar para la recolección de la información requerida por la metodología vigente.

4. *A partir de las observaciones realizadas por los distintos proveedores en la sesión informativa del 30 de setiembre de 2016, se realizaron cambios al "Formulario de recopilación de información".*
5. *Definición de la población de estudio: La población de estudio corresponde a las 17 empresas proveedoras del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) que fue posible identificar a partir de la sesión informativa y los registros de la Intendencia, y a las cuales se les solicitó las características y precio de un sistema que permite obtener la información mínima establecida en la metodología vigente.*

6. *Solicitud de información: El 11 de octubre de 2016 se remitieron los siguientes oficios (anexo N°2):*

Oficios	Empresas
1545-IT-2016/138892	Optocontrol JBIF S.A.
1546-IT-2016/138894	Citsa
1547-IT-2016/138904	Contadores Electrónicos AT S.A.
1548-IT-2016/138905	Servicios de Gestión en Seguridad Vial
1549-IT-2016/138907	Asesorías ASEPRO de Centroamérica S,A
1550-IT-2016/138911	ImagineXYZ
1551-IT-2016/138914	Idear Electrónica de Costa Rica S.A - Sistema BEA
1552-IT-2016/138915	VIGILACAR SRL
1553-IT-2016/138916	BUSMATICK HISPANICA, S.L.U.
1554-IT-2016/138917	ConsulTEK
1555-IT-2016/138920	ISS Integral Security Systems
1556-IT-2016/138921	CamtekCR Tech Corp
1557-IT-2016/138922	Radiografica Costarricense S.A
1558-IT-2016/138924	Satgeo S.A.
1559-IT-2016/138925	Element Blue
1560-IT-2016/138929	A.B.M. de Costa Rica
1561-IT-2016/138932	Prisma Technologies Latin America

La lista anterior corresponde a las 17 empresas registradas a las cuales se les solicitó la información del SCP por medio del "Formulario de recopilación de información" (anexo N°3), disponible en la dirección de la página web de la Intendencia de Transporte <http://transporte.aresep.go.cr>, a partir 11 de octubre de 2016. En este mismo oficio se indicaba como fecha límite al 13 de octubre de 2016 para la remisión de la información solicitada.

7. *Debido a las consultas realizadas por los proveedores sobre la información solicitada y la firma digital, se extendió el plazo para su presentación hasta el 24 de octubre de 2016 (anexo N°2) de manera que los proveedores pudieran remitir la información con el formulario firmado digitalmente, así como el formulario firmado de manera física, la ampliación de plazo se remitió el 14 de octubre de 2016 a las siguientes empresas que no habían remitido la información:*

Oficio	Empresa
1583-IT-2016/139392	Optocontrol JBIF S.A.
1584-IT-2016/139394	Citsa
1585-IT-2016/139395	Contadores Electrónicos AT S.A.
1586-IT-2016/139397	Asesorias ASEPRO de Centroamerica S,A
1587-IT-2016/139398	ImagineXYZ
1588-IT-2016/139399	VIGILACAR SRL
1589-IT-2016/139401	BUSMATICK HISPANICA, S.L.U.
1590-IT-2016/139403	ConsulTEK
1591-IT-2016/139405	ISS Integral Security Systems
1592-IT-2016/139406	CamtekCR Tech Corp
1593-IT-2016/139407	Radiografica Costarricense S.A
1594-IT-2016/139408	Satgeo S.A.
1595-IT-2016/139410	Element Blue
1597-IT-2016/139414	A.B.M. de Costa Rica
1599-IT-2016/139418	Prisma Technologies Latin America

8. El día 25 de octubre la empresa Racsa de Costa Rica remitió la información solicitada, sin embargo, debido a que la metodología indica: "La determinación del precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros para cada unidad de transporte se realizará una vez al año, entre los meses de agosto a octubre..." se admite la información de esta empresa.
9. Solicitud adicional: Recibida y analizada la información de los formularios de recopilación de información, se determina la necesidad de solicitar a cada proveedor la participación en el mercado en términos de la cantidad de autobuses de las rutas regulares que cuentan con el SCP. Mediante correo electrónico del día 29 de octubre de 2016, se solicita esta información a los proveedores que cumplieron con la entrega del formulario de recopilación de la información.

4.2 Resultados de la recopilación de la información

Mediante la realización de la sesión informativa se identificaron los siguientes proveedores que se inscribieron en el registro de proveedores del SCP y los registros de la Intendencia de Transporte, por lo que la población de estudio está definida por las siguientes empresas:

1. Optocontrol JBIF S.A.
2. Contadores electrónicos AT S.A.
3. Servicios de Gestión en Seguridad Vial
4. Idear Electronica de costa rica S.A. - Sistema Bea

5. Vigilacar SRL
6. Busmatick Hispanica, SLU
7. CamtekCR Tech Corp
8. Radiografica costarricense S.A.
9. Citsa
10. Asesosias Asepro de Centroamerica S.A.
11. Imaginexyz
12. Consultek
13. ISS Integral Security Systems
14. Satgeo S.A.
15. Element Blue
16. A.B.M. de Costa Rica
17. Prisma Technologies Latin America

Posteriormente al aplicar el Formulario de recopilación de la información, de la lista de empresas mencionada anteriormente 8 remitieron la información solicitada (anexo N°4), y 9 empresas no enviaron dicho formulario (anexo N°5).

Las empresas proveedoras que remitieron la información solicitada son las siguientes:

1. Busmatik Hispánica S.L.U.
2. Camtekcr Tech Corp
3. Contadores Electrónicos AT S.A.
4. Evoluziona Costa Rica. Vigilacar SRL
5. Idear Electrónica de Costa Rica S.A.
6. Optocontrol JIBF S.A.
7. Servicios de Gestión en Seguridad Vial
8. Radiográfica de Costa Rica S.A.

De acuerdo con lo solicitado en el "Formulario de recopilación de la información", a continuación, se detalla la cantidad de proveedores que indicaron que el SCP que distribuyen tiene la capacidad de capturar los requerimientos de información para cada pasajero (que asciende o desciende) en cada parada, indicados en la metodología vigente (4.11.2 de la RJD-035-2016):

Cuadro No.1: Cantidad de Proveedores con sistema SCP que tienen la capacidad de capturar los requerimientos de información para cada pasajero (que asciende o desciende) en cada parada establecidos en la metodología vigente

Datos del Sistema	Cantidad de Proveedores
Código de Ruta	8
Descripción de la Ruta	8
Descripción del Ramal	8
Descripción del Fraccionamiento Tarifario	6 ^{a)}
Placa	8
Descripción del Sentido	8
Código de la Parada	8
Descripción de la Parada	8
Fecha	8
Hora de Inicio del Servicio	8
Hora de Registro	8
Ascenso del Pasajero Regular	8
Descenso del Pasajero Regular	8
Tarifa Pasajero Regular	8
Ascenso del Adulto Mayor	8
Tarifa Adulto Mayor	8
Porcentaje de Descuento	8
Generación de reporte similar al mostrado en la pestaña "EJEMPLO DE REPORTE"	8

a) Solo las empresas Evoluziona Costa Rica Vigilacar SRL y CamtekCR Tech Corp indicaron que su sistema no registra el dato de la descripción del fraccionamiento tarifario.

Las ocho empresas indicaron que sus sistemas de conteo de pasajeros, tienen la capacidad de sincronización de datos sin procesar a un servidor diariamente, al finalizar el servicio brindado (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros) y también tienen la capacidad de sincronización de datos procesados a un servidor al día natural siguiente a la prestación del servicio (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros).

De la aplicación del "Formulario de recopilación de la información" se obtuvieron los precios mensuales por autobús indicados por los diferentes proveedores de sistemas de conteo de pasajeros, haciendo una distinción entre el precio de los sistemas para rutas con tarifa única y el precio de sistemas para rutas con tarifa fraccionada. Estos precios consideran tanto la capacidad de brindar la información establecida en los requerimientos mínimos de la metodología como una vida útil de 5 años del sistema y sin valor de rescate, los cuales se muestran a continuación:

Cuadro No. 2: Precio mensual por autobús del SCP por proveedor según tipo de tarifa de la ruta

Proveedor	Precio mensual por autobús para rutas con tarifa única	Precio mensual por autobús para rutas con tarifa fraccionada
Busmatik Hispánica S.L.U.	68.850,00	82.320,00
CamtekCR Tech Corp	282.500,00	NO ¹⁾
Contadores Electrónicos AT S.A.	91.000,00	91.000,00
Evoluziona Costa Rica. Vigilarcar SRL	208.046,00	NO ¹⁾
Idear Electrónica de Costa Rica S.A.	96.203,68	96.483,58
Optocontrol JIBF S.A.	47.000,00	57.500,00
Servicios de Gestión en Seguridad Vial	280.000,00	340.000,00
Radiográfica de Costa Rica S.A.	174.160,00	176.400,00

1) La empresa no indica un precio mensual por autobús para rutas con tarifa fraccionada.

Los datos correspondientes a los precios mensuales de los diferentes proveedores muestran una alta dispersión, así se observa en el siguiente cuadro, ya que el precio promedio mensual del SCP de tarifa única tiene una desviación estándar es el 56,30% del promedio y en el precio de la tarifa fraccionada la desviación estándar es el 68,55% del promedio, siendo el precio del SCP para rutas con tarifa fraccionada la que presenta mayor variabilidad, como se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 3: Medidas de posición y variabilidad de los precios mensuales por autobús del SCP

Medidas	Precio mensual por autobús para rutas con tarifa única	Precio mensual por autobús para rutas con tarifa fraccionada
Mediana	135.181,84	93.741,79
Media Aritmética	155.969,96	140.617,26
Desviación Estándar	87.816,24	96.393,80
Coeficiente de Variación	56,30%	68,55%

Debido a que se presenta dispersión de los precios de los SCP se considera necesario determinar el peso que tiene cada empresa de SCP con respecto a la flota autorizada. Así, como se indicó anteriormente, se solicitó información adicional a los proveedores para conocer su participación en el mercado, a partir de la cantidad de autobuses de ruta

regular que tenían instalado el SCP que ellos distribuyen (anexo N°6). Al corte a las 3:00 p.m. de la tarde del día 31 de octubre de 2016, 6 de los 8 proveedores (anexo N°7) remitieron la información, estos resultados se muestran a continuación:

Cuadro 4: Cantidad de unidades de ruta regular con SCP por proveedor

Proveedor	Unidades Reportadas con SCP del proveedor	Porcentaje
Busmatik Hispánica S.L.U.	90	1,6%
CamtekCR Tech Corp	200	3,7%
Contadores Electrónicos AT S.A.	NR	NR
Evoluzion Costa Rica. Vigilacar SRL	56	1,0%
Idear Electrónica de Costa Rica S.A.	1.068	19,5%
Optocontrol JIBF S.A.	3.958	72,3%
Servicios de Gestión en Seguridad Vial	100	1,8%
Radiográfica de Costa Rica S.A.	NR	NR
Total	5.472	100,0%

NR: No respondió.

Dado que la información obtenida de la flota autorizada de la ruta regular (4.698 unidades) es menor a los datos indicados por los proveedores (5.472 unidades), se procedió a solicitar aclaración sobre el origen de los datos suministrados por los proveedores. En el correo del 31 de octubre de 2016, la empresa Optocontrol aclara lo siguiente:

“Le comento que realmente el numero de 5.683, son los equipos vendidos en Costa Rica.

Ya nos dimos cuenta que se han realizado varias ventas a la misma empresa, por lo que las ventas sin duplicar son 3.958.

Este sería el número que equipos que están en las empresas que trabajan con los contadores de Optocontrol”

A modo de verificar la información suministrada por Optocontrol de 3.958 el cual se refiere a los equipos vendidos en Costa Rica, se procedió a consultar las empresas de ruta regular que tiene registradas Optocontrol como clientes, según la investigación inicial en internet, al 26 de octubre de 2016, las cuales se enlistan en la página web <http://www.optocontrolonline.com/html/content/esp/clientes/clientes.html>

En su página web, el proveedor Optocontrol registra 139 empresas como clientes del sistema de conteo de pasajeros, al verificar la cantidad de unidades que cada una de esas empresas tiene en la flota autorizada para

rutas regulares, al 26 de agosto de 2016, se obtienen 105 empresas con un total de 2.895 unidades. (anexo N° 8)

Tomando en cuenta la información anterior, se procede a ajustar la cantidad de unidades reportadas por Optocontrol con un SCP distribuido por ellos.

Cuadro No. 5: Participación de los proveedores de acuerdo a la flota autorizada

Proveedor	Unidades Reportadas con SCP del proveedor	Porcentaje
Busmatik Hispánica S.L.U.	90	2,0%
CamtekCR Tech Corp	200	4,5%
Contadores Electrónicos AT S.A.	NR	NR
Evoluziona Costa Rica. Vigilarcar SRL	56	1,3%
Idear Electrónica de Costa Rica S.A.	1.068	24,2%
Optocontrol JIBF S.A.	2.895 ^{b)}	65,7%
Servicios de Gestión en Seguridad Vial	100	2,3%
Radiográfica de Costa Rica S.A.	NR	NR
Total	4.409	100,0%

NR: No respondió sobre la cantidad de unidades con el SCP.

b) Cantidad de unidades según página web y flota autorizada para ruta regular al 26 de agosto de 2016.

Dada la dispersión de los precios del SCP, y contando con la información anterior respecto a la participación de los proveedores en el mercado de la población de estudio, se logra obtener la proporción del precio del SCP por autobús según el tipo de tarifa de la ruta, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 6: Precios ponderados por cantidad de flota reportada con el SCP

Proveedor	Proporción del precio mensual por autobús para rutas con tarifa única	Proporción del precio mensual por autobús para rutas con tarifa fraccionada
<i>Busmatik Hispánica S.L.U.</i>	1.405,42	1.680,38
<i>CamtekCR Tech Corp</i>	12.814,70	ND
<i>Contadores Electrónicos AT S.A.</i>	ND	ND
<i>Evoluziona Costa Rica. Vigilacar SRL</i>	2.642,45	ND
<i>Idear Electrónica de Costa Rica S.A.</i>	23.303,59	23.371,39
<i>Optocontrol JIBF S.A.</i>	30.860,74	37.755,16
<i>Servicios de Gestión en Seguridad Vial</i>	6.350,65	7.711,50
<i>Radiográfica de Costa Rica S.A.</i>	ND	ND
Precio ponderado	77.377,55	70.518,43

ND: No disponible debido a que las empresas no indicaron la cantidad de unidades o no brindan el sistema SCP para rutas con tarifa fraccionada.

Para el cálculo del promedio ponderado del costo del sistema automatizado de conteo de pasajeros (SCP) que considere ambos tipos de tarifa (única y fraccionada), se debe buscar un factor de ponderación entre ambos tipos de tarifa. Debido a que la unidad base sobre el cual se calculará el costo requerido de este sistema es sobre el autobús, se considera que para efectos de que el cálculo sea lo más representativo posible, la ponderación debe ser sobre la cantidad de unidades asignadas a rutas con tarifa única y fraccionada. Para esto es necesario realizar un cruce entre la información provista periódicamente por el Consejo de Transporte Público (CTP), en cuanto a la flota autorizada para las rutas regulares de transporte público y el pliego tarifario que actualiza periódicamente esta Intendencia.

El último archivo electrónico provisto por el CTP al día de la elaboración de este informe, fue enviado a esta Autoridad Reguladora el pasado 26 de agosto del 2016, por parte de la funcionaria Susan Fallas Rodríguez de la Dirección Técnica de ese Consejo (anexo N°9). La flota completa incluye 4.984 unidades, de las cuales se deben descartar para la ponderación 286 unidades según los siguientes criterios:

Cuadro No. 7: Resumen de la depuración de la cantidad de autobuses a utilizar en el análisis (al 26 de agosto 2016)

Descripción	Cantidad
Total de registros	4984
Registros excluidos	
Registros sin placa autobuses	194
Autobuses rutas internacionales	67
Autobuses en rutas sin tarifa autorizada	19
Registros de rutas sin número	6
Total	4698

Fuente: Dirección Técnica. Flota autorizada al 26 de agosto de 2016. Consejo de Transporte Público.

Con lo anterior la cantidad de flota asignada para ruta regular que se considera para efectos de la ponderación son 4.698 unidades. En el caso del pliego tarifario se considera la versión del 26 de octubre del 2016, publicada en la página web de la institución, archivo a partir del cual se determina para cada ruta si corresponde a tarifa única o tarifa fraccionada, de acuerdo precisamente a la composición y monto de las tarifas para los ramales y/o fraccionamientos de una ruta. En este caso si no varía el monto se considera tarifa única y si hay variación se considera como tarifa fraccionada. Con esta información se procedió a realizar el cruce de información entre ambas bases de datos, con lo que resulta la siguiente distribución:

Cuadro No. 8: Distribución de Flota Autorizada por Tipo de Tarifa

Tipo de tarifa por ruta	Cantidad de autobuses	Porcentaje
Única	2.606	55,47%
Fraccionada	2.092	44,53%
Total	4.698	100,00%

Fuente: Dirección Técnica. Consejo de Transporte Público y Pliego Tarifario.

Es importante recalcar que se obtuvo una cobertura de 93,85% del total de flota autorizada para el transporte remunerado de personas modalidad autobús, relacionando la cantidad de unidades de autobús reportadas por los proveedores del SCP (4409 unidades) con respecto a la flota total autorizada (4698).

La metodología vigente permite únicamente el ingreso de un solo valor dentro de las formulas establecidas para el reconocimiento de este costo, por lo que se debe establecer un único precio; de manera que se procede

a ponderar el precio de acuerdo a la flota autorizada diferenciada entre la flota utilizada en rutas de tarifa única y rutas de tarifa fraccionada.

Tomando la información del cuadro 6 y 8 se puede calcular el promedio ponderado del precio mensual por autobús como sigue:

$$(77.377,55 \times 55,47\%) + (70.518,43 \times 44,53\%) = 74.323,21$$

Como se indicó anteriormente, este precio ponderado mensual por autobús corresponde al sistema de conteo de pasajeros que cumplen con los requerimientos mínimos de información establecidos en la metodología y considerando una vida útil de 5 años (60 meses) y sin valor de rescate; de manera que el valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros (VNSCP), corresponde al precio mensual por autobús durante su vida útil, de la siguiente manera:

$$VNSCP = (74323,21) \times (60) = 4.459.392,60$$

Por lo que el valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros (VNSCP) por autobús se define como:

<i>Valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros por (VNSCP)</i>	<i>¢4.459.392,60/ autobús</i>
--	-------------------------------

5. RECOMENDACIONES

- 1- Utilizar el valor del precio del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (VNSCP) de 4.459.392,60 colones por autobús.*

(...)

- II.** *Igualmente, del informe con oficio 2037-IT-2016/145362 del 15 de diciembre de 2016, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el Resultado XI de esta resolución; y con el fin de orientar tanto a los usuarios como operadores del servicio se indica lo siguiente:*

“(...)

Se recibieron un total de 9 oposiciones, entre las cuales una de ellas no fue admitida por incumplimiento en los requisitos de presentación.

1. Con respecto a lo indicado por el señor Miguel Badilla Castro se le indica lo siguiente:

- En relación al punto a) y d) el reconocimiento del costo del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) se basa en lo dispuesto en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 35 en La Gaceta N° 46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público aprobó la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús". En dicha resolución, en el punto 4.11.2, se establecen las características mínimas forma en que se determinará el precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, por lo que las actividades se realizaron de acuerdo a lo dispuesto en dicha metodología.
- Respecto al punto b) no lleva razón el opositor al indicar que el sistema de Optocontrol no tiene capacidad para manejar los adultos mayores, ya que se le consultó a Optocontrol por medio de un formulario si el sistema automatizado de conteo de Pasajeros (SCP) que ofrece tiene la capacidad de capturar la información sobre el ascenso del adulto mayor, tarifa del adulto mayor, porcentaje de descuento entre otros, a lo cual la empresa Optocontrol indicó que sí (ver folio 72).
- Para el punto c) el opositor no presenta evidencias de lo indicado ya que se refiere a ejemplos sin la correspondiente prueba para que se tomen como válidas, sin cumplir con lo establecido en el artículo 50 inciso b) del decreto ejecutivo No. 29732-MP que indica que los opositores deben de aportar la documentación que sustente la petición y ofrecer las pruebas pertinentes.

Es importante señalar que Optocontrol indicó en correo del 31 de octubre de 2016 que la cantidad de unidades (autobuses) de ruta regular que cuentan con el Sistema de Conteo de Pasajeros instalado y en operación era de 3958 (folio 190-191), sin embargo, la Intendencia verifica la cantidad de unidades con respecto a las empresas que tiene registradas como clientes en la página web, que contabilizan 139 empresas, de las cuales se identificaron 105 empresas de los registros del Consejo de Transporte Público al 26 de agosto de 2016, estas empresas tienen en total 2.895 unidades de la flota autorizada para rutas regulares, con esto se depuró el dato suministrado por Optocontrol lo que fue utilizado para el cálculo.

2. A lo indicado por el señor Carlos Enrique López Solano se indica lo siguiente:

Con respecto a que lo presentado por la ARESEP, como resultado de un sistema de conteo de pasajeros, es algo inconcluso, específicamente a las rutas multitarifas, se debe señalar que el reconocimiento del costo del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) se basa en lo dispuesto en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 35 en La Gaceta N° 46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público aprobó la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", donde en el punto 4.11.2 se establece como se determinará el precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, por lo que las actividades se realizaron de acuerdo a lo dispuesto en dicha metodología. También se debe señalar que entre las características mínimas del sistema automatizado de conteo de Pasajeros (SCP) que ofrece cada proveedor debe tener la capacidad de capturar cada pasajero que asciende o desciende en cada parada, la información sobre el ascenso y descensos de pasajeros, descripción del fraccionamiento tarifario, entre otras variables. También se consultó por medio del formulario el precio mensual por autobús del SCP para rutas con tarifa única y para rutas de tarifa fraccionada, a lo cual solo dos proveedores de los 8 indicaron que su sistema no puede indicar la descripción del fraccionamiento tarifario por lo que no pueden establecer un precio para el sistema. Con esto se demuestra que si se considera en esta propuesta las rutas multitarifa por lo que el opositor no lleva razón en su alegato.

Con respecto al pago electrónico éste se contempla en el apartado 4.4.7 Costos del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad de la metodología, el cual no ésta incluido en este estudio.

3. A lo señalado por la Asociación Cámara de Transportistas de San José; Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico; Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste, Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia y Transportes del Atlántico Caribeño S.A., se responde lo siguiente:
 - Con respecto al punto a), c), d) y h) se debe señalar que el reconocimiento del costo del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) se basa en lo dispuesto en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 35

en La Gaceta N° 46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público aprobó la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", donde en el punto 4.11.2 se establece como se determinará el precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, por lo que las actividades se realizaron de acuerdo a lo dispuesto en dicha metodología.

- En el punto b) se debe señalar que no lleva razón el opositor al indicar que en el sistema no se contempla el registro de adultos mayores, ya que en la metodología vigente se requiere que, entre las características mínimas del sistema, es que tenga la capacidad para capturar para cada pasajero que asciende o desciende en cada parada, la información sobre el ascenso del adulto mayor, tarifa del adulto mayor, porcentaje de descuento entre otros, lo cual se consultó por medio del formulario aplicado a los proveedores.
- Para el punto e) respecto al término "servidor" que aparece en el punto 4.11.2 de la metodología establecida en la resolución 35-RJD-2016, se indica que ese término no debe de leerse de forma aislada, sino contextualizada con la metodología en forma íntegra, donde se desprende que la información que se hace referencia debe de remitirse a un "servidor" de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, lo cual puede visualizarse claramente en el punto 2.3 de dicha metodología que señala: "Además, se establece que los operadores debe de migrar los sistemas de conteo de manuales hacia un sistema automatizado de conteo de pasajeros, cuyas características mínimas de software y hardware permitan enviar, de manera remota, (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros) a la Aresep los datos de pasajeros movilizados, en forma desagregada por ruta, ramal autobús, sentido, fecha, por tipo de usuario (regular y adulto mayor)" Lo resaltado no es del original.
- Para el punto f) el opositor no presenta evidencias de lo indicado ya que se refiere a ejemplos sin la correspondiente prueba para que se tomen como válidas, sin cumplir con lo establecido en el artículo 50 inciso b) del decreto ejecutivo No. 29732-MP que indica que los opositores deben de aportar la documentación que sustente la petición y ofrecer las pruebas pertinentes.

Es importante señalar que Optocontrol indicó en correo del 31 de octubre de 2016 que la cantidad de unidades (autobuses) de ruta regular que cuentan con el Sistema de Conteo de Pasajeros instalado y en operación era de 3958 (folio 190-191), sin embargo, la Intendencia verifica la cantidad de unidades con respecto a las empresas que tiene registradas como clientes en la página web, que

contabilizan 139 empresas, de las cuales se identificaron 105 empresas de los registros del Consejo de Transporte Público al 26 de agosto de 2016, estas empresas tienen en total 2.895 unidades de la flota autorizada para rutas regulares, con esto se depuró el dato suministrado por Optocontrol lo que fue utilizado para el cálculo.

- Con respecto al punto g) sobre la competencia de la Aresep se debe indicar que no se están invadiendo las competencias del CTP, lo que se está haciendo en este caso es la determinación del valor promedio del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros para el reconocimiento tarifario. Por otro lado, la determinación de valores se indicó ampliamente en el punto 4.2.
4. A lo señalado por la Defensoría de los Habitantes, se indica lo siguiente:
- Con respecto a los puntos a) y b) la Defensoría de los Habitantes no encuentra ninguna objeción en el criterio utilizado para estimar el Valor del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (VNSCP) y está conforme con la metodología utilizada y los resultados obtenidos para lograr la determinación VNSCP.
 - Con respecto a los puntos c), e) y f) se debe señalar que el reconocimiento del costo del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) se basa en lo dispuesto en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 35 en La Gaceta N° 46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público aprobó la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", donde en el punto 4.11.2 se establece como se determinará el precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, por lo que las actividades se realizaron de acuerdo a lo dispuesto en dicha metodología.
 - Para el punto d) se indica que la Junta Directiva de la ARESEP, con base en lo establecido en el artículo 6 inciso 16) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), se encuentra facultada para dictar las metodologías regulatorias que se aplica en los diversos sectores regulados. De acuerdo a lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, para tales efectos se debe seguir el procedimiento de audiencia pública.

Conforme con lo indicado anteriormente el cambio sugerido por la Defensoría corresponde a un cambio en la metodología establecida

mediante resolución RJD-035-2016, cuya competencia le corresponde a la Junta Directiva de la ARESEP.

Además, se debe indicar que la metodología tarifaria vigente está sujeta a un proceso de mejora continua y de revisión permanente para ir adaptándola a las condiciones cambiantes de un sector tan dinámico como lo es el sector transporte, por lo que la información presentada será trasladada como insumo para este proceso de mejora continua a las instancias internas de la ARESEP, para lo que corresponda.

5) Con respecto a lo indicado por la Compañía de Inversiones la Tapachula S.A. se señala lo siguiente:

- Con respecto al punto a), c) y d) se debe señalar que el reconocimiento del costo del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) se basa en lo dispuesto en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 35 en La Gaceta N° 46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público aprobó la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, donde en el punto 4.11.2 se establece como se determinará el precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, por lo que las actividades se realizaron de acuerdo a lo dispuesto en dicha metodología.*

- En el punto b) se debe señalar que no lleva razón el opositor al indicar que en el sistema no se contempla el registro de adultos mayores, ya que en la metodología vigente se requiere que, entre las características mínimas del sistema, es que tenga la capacidad para capturar para cada pasajero que asciende o desciende en cada parada, la información sobre el ascenso del adulto mayor, tarifa del adulto mayor, porcentaje de descuento entre otros, lo cual se consultó por medio del formulario aplicado a los proveedores.*

- Para el punto e) se tiene que la metodología en el punto 2.3 De los cambios propuestos en las variables, en la sección “En relación con el dato del volumen de pasajeros” se señala que:*

“(…)

se establece que los operadores deben migrar de sistemas de conteo manuales hacia un sistema de conteo de pasajeros, cuyas características mínimas de software y hardware permitan enviar, de manera remota, (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros) a la Aresep los datos de pasajeros movilizados, en

forma desagregada por ruta, ramal, autobús, sentido, fecha, por tipo de usuario (regular y adulto mayor).

(...)”

- *Con respecto al punto g) sobre la competencia de la Aresep se debe indicar que no se están invadiendo las competencias del CTP, lo que se está haciendo en este caso es la determinación del valor promedio del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros para el reconocimiento tarifario. Por otro lado, la determinación de valores se indicó ampliamente en el punto 4.2.*

- 6) *Con respecto a lo indicado por Reyna del Campo S.A. y Transportes Unidos Alajuelenses S.A. se señala lo siguiente:*

Con respecto a los puntos a) y b) se debe señalar que el reconocimiento del costo del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) se basa en lo dispuesto en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N° 35 en La Gaceta N° 46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público aprobó la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”. Donde en el punto 4.11.2 se establece como se determinará el precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, por lo que las actividades se realizaron de acuerdo a lo dispuesto en dicha metodología.

(...)”

Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es determinar valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros (VNSCP) para ser incorporado dentro del modelo para el cálculo de las tarifas ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, tal y como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N° 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la Ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública, (Ley N° 6227), y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe con oficio 2037-IT-2016/145362 del 15 de diciembre de 2016 y determinar el valor para el sistema automatizado de conteo de pasajeros (VNSCP) para el reconocimiento del valor mensual por autobús por una vida útil de 5 años sin valor de rescate en las fijaciones ordinarias de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, según el siguiente detalle:

Valor del sistema automatizado de conteo de pasajeros por (VNSCP)	¢4.459.392,60/ autobús
---	------------------------

- II. El valor para el sistema automatizado de conteo de pasajeros (VNSCP) para el reconocimiento en las fijaciones ordinarias de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, rige a partir del día natural siguiente a la publicación en el Diario La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 345 de dicha ley.

PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.


ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE



1 vez.—Solicitud N° 2048-2016.—(IN2016098040).