

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS
Comisión Permanente Especial para el Control
del Ingreso y el Gasto Públicos

ACTA SESIÓN ORDINARIA N° 9
Jueves 25 de junio del 2015

SEGUNDA LEGISLATURA
(Del 1° de mayo de 2015 al 30 de abril de 2016)

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS
(Del 1° de mayo del 2015 al 30 de julio de 2015)

ÍNDICE

COMPARECENCIAS:	3
Señor Lic. Dennis Meléndez Howell, Regulador General Autoridad Reguladora Servicios Públicos (Aresep)	3 3
Señor Lic. Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transportes Autoridad Reguladora Servicios Públicos	3 3
Señor Lic. Mario Zárate Sánchez, Director Ejecutivo Consejo de Transporte Público.	3 3
Señor Lic. Olman Bonilla Oconitrillo Representante Red Solidaria Nacional.	3 3
A- DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ACTA	4
Se dispensa la aprobación del Acta de la sesión anterior	4
B- ASUNTOS DEL RÉGIMEN INTERNO	4
C- CORRESPONDENCIA	¡Error! Marcador no definido.
E- FISCALIZACIÓN PERMANENTE DE LA HACIENDA PÚBLICA	6
Moción de posposición N° 1-8 del diputado Redondo Poveda: Aprobada por unanimidad.	6 6
14. EXPEDIENTE N° 19519. INVESTIGUE LOS MECANISMOS, PROCEDIMIENTOS Y FÓRMULAS APLICADOS PARA APROBAR LOS AUMENTOS EN LAS TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO MODALIDAD AUTOBÚS. PARA EFECTOS DE LA INVESTIGACIÓN SE CONVOCARÁ EN AUDIENCIA AL REGULADOR GENERAL, DENNIS MELÉNDEZ; AL INTENDENTE DE TRANSPORTES DE LA ARESEP, ENRIQUE MUÑOZ; AL DIRECTOR EJECUTIVO DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, MARIO ZÁRATE Y AL SR. OLMAN BONILLA, REPRESENTANTE DE LA RED SOLIDARIA NACIONAL, ASÍ COMO A OTRAS PERSONAS QUE CONSIDERE PERTINENTE. QUE COMO PARTE DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN, ESTA COMISIÓN RECOMIENDE LAS ACCIONES CORRECTIVAS TANTO PARA ARESEP COMO AL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO (CTP).	6 6

DIPUTADOS Y DIPUTADAS PRESENTES

Mario Redondo Poveda, **Presidente**
Gonzalo Ramírez Zamora, **Secretario**
Ottón Solís Fallas
Antonio Álvarez Desanti
Epsy Campbell Barr
Rolando González Ulloa
Otto Guevara Guth
Jorge Arguedas Mora

ASESORES:

Sra. Susana Zúñiga Van Der Laat
Sr. Marcos Tenorio Amador, Asesor Jurídico
Departamento de Servicios Técnicos

Sr. José Rafael Soto González, Director A.I
Departamento de Análisis Presupuestario

Sra. Ana María Ruiz Céspedes
Contraloría General de la República

COMPARECENCIAS:

Señor Lic. Dennis Meléndez Howell, Regulador General
Autoridad Reguladora Servicios Públicos (Aresep)

Señor Lic. Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transportes
Autoridad Reguladora Servicios Públicos

Señor Lic. Mario Zárate Sánchez, Director Ejecutivo
Consejo de Transporte Público.

Señor Lic. Olman Bonilla Oconitrillo
Representante Red Solidaria Nacional.

Presidente:

Muy buenas tardes.

A ser las trece horas con cinco minutos se abre la sesión.

A- DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ACTA

Se dispensa la aprobación del Acta de la sesión anterior, en virtud de imposibilidad material para tenerla disponible en este momento no puede ser conocida.

B- ASUNTOS DEL RÉGIMEN INTERNO

Les damos la más cordial bienvenida a los invitados a la sesión de hoy, don Olman Bonilla, de la Red Solidaria Nacional; don Dennis Meléndez, Regulador General de la República; al señor Intendente de Transportes, y al señor Director de Transporte Público, don Mario Zárate. Los cuales oportunamente vamos a atender.

Con respecto a este capítulo de previo quiero informarle a la compañera y compañeros diputados, que con ocasión de la decisión de la Comisión de invitar a la señora Contralora General de la República, a comparecer a esta Comisión, a efecto de referirse a la situación de Racsa, y en virtud de la obligación que establece la Ley en relación con los informes de Racsa, siendo una empresa en competencia de guardar confidencialidad, por parte de la señora Contralora, hicimos una consulta sobre los términos los cuales podría desarrollarse la sesión: si debía ser pública, privada o secreta. El Departamento de Servicios Técnicos, elaborado por don Oscar Arévalo Solórzano y revisado por Natascha Morales Badilla, nos acaba de llegar a esta Comisión. Se pone en disposición de los señores diputados para que lo podamos analizar...

Por el orden, señora diputada Campbell Barr.

Diputada Campbell Barr:

Cuando aquí se recibe un documento, como ese firmado por equis o por ye, ¿eso significa que ese es un documento de Servicios Técnicos como tal? Me entiende, como para decir que no es la opinión del técnico, sino es del departamento. Gracias.

Presidente:

Fue revisado por doña Natascha Morales, que es la Subdirectora A.I. En este tema en particular voy a tratar de revelar. Dice: "La Comisión se encuentra facultada por norma de Reglamento Legislativo, para que por medio de quien

preside se proceda a decretar sesiones privadas, no así secretas. Las sesiones secretas las tiene que declarar el Plenario Legislativo. Tendría que el Plenario por votación calificada declarar si la sesión sería secreta. La transcripción en el acta de las manifestaciones habidas”.

Dicho esto, que debe ser el Plenario el que decrete secreta o no la sesión, la posibilidad de decretarla privada o dejarla pública será una decisión de quien preside” –yo diría de la Comisión-

El tema está en una valoración que ha de hacer esta Comisión, en resguardo también a la señora Contralora, que no solamente un tema de lo que nosotros queramos hacer, sino también del resguardo a la señora Contralora que está impedida de revelar información de esta naturaleza, salvo que se le haga una solicitud expresa en ese sentido. Porque podríamos decir que la hacemos pública y la Contralora puede llegar acá y dice: “por tal circunstancia y en virtud que esto va a quedar constandingo en el acta...”, que no lo podríamos evitar; salvo que fuese secreta por acuerdo de dos terceras partes de Plenario, ella diga que estaría incumpliendo, eventualmente, con el mandato y el resguardo que se debe hacer a la situación de la empresa.

De ahí que el tema vamos a hacer circular copia del informe para que los diputados lo puedan analizar y las fracciones también lo haga, y en su oportunidad tomemos una decisión.

Diputada Campbell Barr.

Diputado Campbell Barr:

Presidente, nada más quiero decir que para mí ese informe nos da exactamente la salida: hacemos una sesión privada, abrimos la sesión, usted decreta un receso, en el receso la Contralora informa. Lo que nosotros hablamos fuera de actas no queda en el Acta. Nos da la información que es lo que nos interesa a nosotros más que el tema de cuál es la salida.

Me parece que lo que queremos es hacer nuestro trabajo de poder tener información para la toma de decisiones. Después de que la Contralora habla abrimos la sesión ¡y ya! ¿Me entiende? Que realmente ahí está la propia salida, y no busquemos como una cosa más difícil, porque va y las fracciones tienen unas ideas muy creativas, o alguien dice que tenemos que hacerlo privado, y esa discusión no llega a ningún lugar, y nuestro objetivo es hacer nuestro trabajo como Comisión de Control de Ingreso y Gasto Público.

Así que le pido que considere esta propuesta que está haciendo esta diputada, como un mecanismo para poder tener la información que nos interesa y poder tomar las decisiones del caso.

Gracias.

Presidente:

Gracias señora diputada.

Pasamos a la audiencia programada para el día de hoy.

Voy a decretar un receso de hasta por un minuto.

Se reanuda la sesión.

E- FISCALIZACIÓN PERMANENTE DE LA HACIENDA PÚBLICA

Ha sido presentada una moción de posposición que el señor Secretario se servirá leer.

Secretario:

Moción de posposición N° 1-8 del diputado Redondo Poveda:

“Para que se posponga el conocimiento de los expedientes que se ubican en los lugares 1-13 del orden del día y se proceda a conocer el expediente N° 19.519”

Presidente:

En discusión la moción. Discutida.

Los diputados a favor lo manifestaran levantando la mano.

Aprobada por unanimidad.

En consecuencia entramos en conocimiento del expediente en el lugar N° 14 del Orden del Día.

14. EXPEDIENTE N° 19519. INVESTIGUE LOS MECANISMOS, PROCEDIMIENTOS Y FÓRMULAS APLICADOS PARA APROBAR LOS AUMENTOS EN LAS TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO MODALIDAD AUTOBÚS. PARA EFECTOS DE LA INVESTIGACIÓN SE CONVOCARÁ EN AUDIENCIA AL REGULADOR GENERAL, DENNIS MELÉNDEZ; AL INTENDENTE DE TRANSPORTES DE LA ARESEP, ENRIQUE MUÑOZ; AL DIRECTOR EJECUTIVO DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, MARIO ZÁRATE Y AL SR. OLMAN BONILLA, REPRESENTANTE DE LA RED SOLIDARIA NACIONAL, ASÍ COMO A OTRAS PERSONAS QUE CONSIDERE PERTINENTE. QUE COMO PARTE DE LOS RESULTADOS DE LA

INVESTIGACIÓN, ESTA COMISIÓN RECOMIENDE LAS ACCIONES CORRECTIVAS TANTO PARA ARESEP COMO AL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO (CTP).

Al efecto han sido convocados, para la sesión de hoy, el señor Olman Bonilla, representante de la Red Solidaria Nacional; señor Dennis Meléndez Howell, Regulador General; señor Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, y el señor Mario Zárate Sánchez, Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Público.

Vamos a conceder un espacio para la juramentación. En ese sentido quiero solicitarle a don Dennis Meléndez, a don Enrique Muñoz, a don Mario Zárate y a don Olman Bonilla, a quien les pido que se pongan de pie y levanten su mano derecha, por favor.

¿Juran por lo más sagrado de sus principios y creencias decir la verdad y nada más que la verdad en todo lo que aquí se les requiera o pregunte?

Señor Dennis Meléndez Howell:

Sí, juro.

Señor Enrique Muñoz Aguilar:

Sí, juro.

Señor Mario Zárate Sánchez:

Sí, juro.

Señor Olman Bonilla Oconitrillo:

Sí, juro.

Presidente:

Les hago saber que van a declarar bajo juramento, así que de faltar a la verdad podrán incurrir en el delito de perjurio o falso testimonio sancionado penalmente.

Les informo, también, que durante la comparecencia les asiste el derecho de hacerse asesorar por un abogado o abstenerse de declarar. Pueden sentarse.

Vamos a darles un espacio de hasta por quince minutos a don Olman Bonilla, Representante de la Red Solidaria Nacional, para que pueda exponer los señalamientos que, sobre este tema en particular, se puedan hacer. Después le

daríamos la oportunidad al señor Regulador, y abriríamos un espacio para lo correspondiente.

Tiene la palabra don Olman.

Señor Olman Bonilla Oconitrillo:

Buenas tardes.

Quizá señalar que voy a seguir una guía, que lo pensaba a hacer en “power point”, pero mejor preferí entregarlo a ustedes, con el rotulito azul que dice: “distorsiones de tarifas en servicios públicos regulados. El caso del transporte y de los combustibles”.

Presentarme, en primera instancia, tratando de optimizar el poquito tiempo del cual se dispone. Señalar que la Red Solidaria Nacional es un grupo de ciudadanos profesionales, algunos; empresarios, otros; miembros de asociaciones de desarrollo; funcionarios públicos, que de alguna manera concurren en un proyecto un tanto virtual y sin ningún tipo de militancias, sino únicamente colaboración en los proyectos específicos, en los cuales se están tocando coyunturalmente.

Nacemos como grupo, como proyecto en el año 2012; precisamente con un caso que se vio en la Autoridad Reguladora, un caso que -pasarían en la parte final a relatar- en la cual en una alianza estratégica, que es el mecanismo que hemos empleado, hicimos en esta oportunidad con el ex diputado Manrique Oviedo, y logrando que a través de la Sala Constitucional poder detener una de las injusticias más grandes que se estaban dando.

Posteriormente, en diferentes alianzas estratégicas lo hemos realizado con la Defensoría de los Habitantes, con grupos comunales, con otros diputados y exdiputados, como don Danilo Cubero, como recuerdo el señor Arias, del Partido PAC, en la Administración pasada, y de esa manera podemos salir a denunciar hechos que los grupos comunales, grupos de la sociedad civil por sí solos no lo pueden hacer.

Quiero en esta oportunidad tratando, como dije, de optimizarlo, representar y ser una voz de los que no tienen voz, pero también la voz de los que tienen plata para hacerse valer, pero que no han entendido que es a través del equilibrio de la transparencia de la cooperación de la solidaridad, como una sociedad como la nuestra puede salir adelante.

No es el negocio “per se” el que va a sacar este país adelante.

Muchos grupos empresariales y, concretamente, el sector transporte, en estos últimos días, producto de los artículos que hemos estado o que nos están sacando, nos están reproduciendo en los medios, han creído que los estamos atacando. Y eso no es de esa manera.

Otra gente cree y nos enlaza con grupos defensores de usuarios, pues por supuesto que lo hacemos como principio, pero como principio de equilibrio de toda la ecuación. Y eso es lo que ha ocurrido.

Siguiendo el orden de la lámina, esto hay que dividirlo en dos partes: lo que ha ocurrido con la Autoridad Reguladora antes de enero del 2013 y después de enero del 2013, más o menos. Antes del 2013 en todas las fijaciones de solicitudes tarifarias de autobuses utilizaban un complemento al modelo tarifario que le llamaban "herramientas complementarias". Si hace falta señalar hago un paréntesis. Me tocó hace 20 años elaborar, coordinar e introducir el modelo tarifario con el cual la Autoridad Reguladora trabaja hoy en día, 20 años después.

Conocimos toda la parte interna de cómo funciona la elaboración de cada precio. Y ahí es donde hemos determinado múltiples fallas.

Antes de enero del 2013 tenían unas herramientas complementarias con la cual filtraban la información que presentaban las empresas, y con eso podían calibrar. Si una empresa presentaba datos distorsionados, asimétricos, en la Autoridad Reguladora lo detectaban. Pero cometían el gravísimo error de que procesaban el modelo tarifario, y en las resoluciones ponían el resultado del dato final; por ejemplo, una empresa presentaba un 50% de tarifa, una cosa que uno no la entiende, pero lo presentaba. En la Autoridad Reguladora lo detectaban los técnicos,

Pero en la resolución ponían el resultado del modelo; decían: "el resultado del modelo econométrico dio 50%. Pero se le rechaza porque no cumple la herramienta una, dos o tres. Entonces, los empresarios iban inmediatamente a la vía contenciosa. Empezando, don Dennis, no tenía si acaso un mes, del año 2010 por allá, le pedí una cita y me atendió, con don Carlos Solano, que fue el homólogo de don Enrique Muñoz, Director de Transportes, y una abogada del Departamento Legal. Y le dije: Don Dennis, la forma en la que están haciendo esto corren el riesgo de perder todos o, uno detrás del otro los contenciosos". Y cómo se puede hacer, ¡sencillo!

Cuando una empresa presenta la información, en la etapa de admisibilidad evalúan a través de esos indicadores que tienen si es confiable o no es confiable. Siguen el camino de una ruta normal, típica, o si está torcida. Pero no ponen el resultado. Porque ustedes le están entregando las pruebas a las empresas para que vayan al contencioso y pierdan luego los juicios. No sé qué pasó.

Siguieron en la misma mecánica y empezó entonces los juicios aparecer: en las primeras instancias, luego apelaban a la Autoridad Reguladora, luego se iban a casación. Todo eso pasó en el año 2012-2013. Ya perdieron algo interesante. La Contraloría hace unos días atrás lo puso por escrito que habían pagado cuatrocientos cuarenta y tres millones de juicios perdidos.

Un artículo que me publicaron en el Crhoy yo decía, "y quién paga esa plata". Esa plata la paga a través de los cánones que pagan todos los consumidores en todos los servicios, y en este caso lo pueden hacer, hacen las proyecciones o ponen de

acuerdo al sector en el que perdieron el juicio. Pero es que el “juicio” lo que parece que hemos perdido en esta sociedad, no solo el juicio contencioso. Porque ahora resulta que esos juicios perdidos el efecto dominó que muchos ya habíamos incluido que iba a ocurrir, empezó a ocurrir.

No tenemos las cifras porque no han salido, espero que ustedes se las pidan al señor Regulador de los juicios perdidos en el año 2014 y de los que se han perdido hasta junio del 2015. Pero yo sí les puedo adelantar que en ejecución de sentencia, la semana pasada, hasta les dieron el número de cuenta para que depositen trescientos cincuenta millones con una empresa de Área Metropolitana.

Hace unos días atrás Autotransportes Moravia parece que ganó trescientos cuarenta millones. En estos días está para etapa de ejecución de sentencia Busetas Heredianas, ochocientos millones, alrededor. Eso es lo que está pidiendo la empresa.

En el caso de la semana pasada la Autoridad Reguladora con sus representantes jurídicos llevaban una propuesta de pagar veintidós millones. Y la jueza terminó condenándolos en trescientos cincuenta millones. Y esto apenas está empezando, porque el efecto “dominó” apenas se han caído las primeras piezas. Es espeluznante.

Y yo cambié el discurso que traía para hacerlo hoy, lo cambié radicalmente ayer.

Porque en el Acta N° 23 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, del 28 de mayo –menos de un mes- habían formado un grupo interdisciplinario, que ya solo ese grupo interdisciplinario vale un plato: tres economistas, dos contadores, un abogado; durante un tiempo trabajando, porque le habían encargado de acuerdo a una solicitud de la Contraloría de la República, para que hicieran una previsión por indemnizaciones que iban a tener que pagar. Ese grupo interdisciplinario elaboró una fórmula, que en la sesión del Acta N° 23 del 28 mayo pasado la aprobaron en firme; donde resulta, que claro, el grupo éste utilizó el mismo “modus operandi” que han utilizado con los combustibles, con la electricidad y con el transporte. Esto a nivel general. Y más adelante si me queda tiempo o en una pregunta puedo hablar de eso, el famoso “Factor K” en los combustibles.

Un artículo que publiqué el lunes, también, que puse de nombre “precios inyectados Incriptados”. Es el mejor nombre que puede llevar. Se ~~inflicta~~ incripta dentro de una formulita una intencionalidad para poder sacar un provecho institucional, no un provecho personal. El factor K del combustible están metidos... eso inicia como para mantener constante los ingresos de Recope, para mantener constante los gastos de Recope. Y lo que es peor, todos los meses están moviendo el asunto, o sea los costarricenses en cada litro de gasolina estamos pagando todas las prerrogativas que ahí se dan, porque está ~~inflicta~~ incriptado dentro del factor K.

Y vuelvo al tema. Entonces le elaboran una forma homologa, y dentro de esa formulita homóloga que le llaman “previsión de pasivo contingente”, al final de

cuentas eso es una previsión de una bolsa ahí para ver cómo pagar más adelante ¿Cargada a quién? Cargada a los consumidores, al canon; de tal suerte que dentro de ese mecanismo mantienen constante los ingresos para los sueldos siete millones, seis millones, etcétera, constante; o sea que no tenga peligro. Y la formulita da el plus para pagar los juicios perdidos. Y como gran cosa dice en el Acta que eso aplicaría a partir el año 2016.

Eso ocurre antes de enero del 2013, después de enero del 2013 viene la Sala Primera, elimina las herramientas complementarias, y no las pueden utilizar más. Estaban aquí así, y se fueron aquí así. Después de enero - y coincide con la entrada del intendente, Enrique Muñoz- se fueron para el otro lado. Entonces le aceptan a las empresas lo que presenta, a como venga. Ya no vuelven a fiscalizar nada, porque la Sala Primera les dijo que no podían utilizar las herramientas complementarias. Entonces se fueron así.

En la cuarta resolución, que firma don Enrique, crucifica a la población de San Juan de Tobosí; población humilde, de Jericó, San Sur, Norte de Corralillo de Cartago, Río Conejo, Loma Larga, Cerca Frailes. Y le recetan un aumento de 66%, un mes antes mediante la vía automática “disfrazada”. Eso lo tienen que parar ustedes, señores diputados!, disfrazan el resultado de una fórmula automática y la visten de fijación extraordinaria, y con eso por la vía porcentual, y don Ottón y doña Epsy, ustedes que están en el campo económico, lo que hacen es que ese porcentaje se lo aplican a la base. Y esa base la van moviendo. Entonces no es un precio de equilibrio, como dice la Ley 7593, no es un servicio al costo, no es un precio al costo, es un precio por conveniencia. Se los he dicho mil veces en la Red Solidaria y a otros compañeros, don Leonel Fonseca está cansado de escribir que eso no se puede hacer; que lo que están haciendo es distorsionando el precio. Eso se hace en todos los servicios. En el transporte es patético.

Y les cuento rápido. Una tarifa de quinientos colones, si esa tarifa de quinientos colones les aplica la fórmula automática, que aplican cada seis meses, y diera quinientos del 10%, diera quinientos cincuenta. Pero si usted hace el análisis que dijo el legislador, que está en la Ley 7593, que tenía que hacer; o sea, revisar todos los costos de esa empresa que tiene una tarifa de quinientos, le hace un análisis ordinario, pueda que no sea el 10%. Me atrevo, con 25 años de estar en este sector de experiencia, que alrededor del 60% de las rutas a nivel nacional le tienen que bajar la tarifa porque no han hecho inversión. Si le hacen el análisis por la vía ordinaria. Pero no, cada seis meses de la vía fácil el porcentaje –doña Epsy- el porcentaje crece, sí crece.

En el combustible encontraron perfecto hacerlo de la misma manera. Y por eso es que todos los meses nos mueven los precios, por la vía automática, disfrazada de ajuste extraordinario. Porque no cumple los presupuestos del artículo 30.

Cuando el proyecto de creación de la Ley Autoridad Reguladora llegó al Congreso, que lo presentó don Miguel Ángel Rodríguez, no habían fijaciones extraordinarias, solo ordinarias.

Pero doña María Lidia Sánchez –don Rolando- presentó una moción para incorporar la eventualidades. ¿Por qué lo presentó doña María Lidia Sánchez? Porque le habían consultado, de aquí, de la Comisión, a don Leonel Fonseca, que era el Director del SNE qué pensaba él. Y don Leonel Fonseca recomendó a doña María Lidia Sánchez, que era necesario, para eventualidades, tener ese instrumento a mano, sobre todo para el ICE -don Jorge- fue por el ICE, don Teófilo era en ese momento el Presidente Ejecutivo, René Castro era el Ministro del Minae, y entre los dos estuvieron de acuerdo. Por eso aparece... Cualquiera lo puede ver en el expediente N° 11060 que se tramitó la Ley de Creación de la Aresep.

¿Cuál fue el razonamiento de doña María Lidia Sánchez y de don Leonel Fonseca. Bueno, “en caso de variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor, y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos se pueda aplicar”.

Y qué fue lo que hicieron en una viveza o destreza, -yo no sé qué adjetivo utilizar- es que agarraron la segunda parte, y convierten la conjunción “y” la remplazan por la conjunción “o”. Una cosa u otra. Entonces encontraron facilísimo que con solo el resultado de la formulita automática aunque de 1,2 como el último aumento en el sector autobús, y el legislador puso, doña María Lidia Sánchez lo redactó “variaciones importantes en el entorno económico por caso fortuito o fuerza mayor”. Y yo les pregunto, 1,2 qué importancia tiene eso?

También han crecido en voceros de una manera espeluznante, doña Carolina Mora arranco ahí, y ha ido armando un equipo que es parte también, para mí, del marco ideológico de lo que se apoderó en una administración paralela de la Autoridad Reguladora. Claro, para difundir todo este montón de mensajes. Mensajes llenos de retórica, sofismo. Esconden algo dentro, con capas y capas de verdades. Hablan de transparencia, hablan de claridad y, en el fondo, está la parte equivocada.

Les cuento muy rápido, hay tres formas en que distorsionan las tarifas de los buses. Una, y don Ottón, agarran los ingresos de una empresa y los dividen entre la tarifa mayor. Digamos que tenga tres tarifas. Los dividen, los ingresos, entre la tarifa mayor para obtener menos demanda. Salen bien con la Tributación Directa, porque coinciden los montos; pero, salen menos pasajeros. Entonces, al tener menos pasajeros tiene una mayor tarifa. Hay empresas que logran sacar tarifas, por la conversión de números, haciendo movimientos del IPK, del índice de pasajeros por kilómetro y con eso han crucificado... y yo quisiera salir de aquí con todo lo que pudiera conversar con solo un elemento.

Ustedes vieron las tarifas en el cuadro que aprobaron, lastimosamente, don Enrique a quien respeto, él iba empezando ahí y empezó aprobando eso, San Juan de Tobosi 66, Tilarán 182, Urbano de Pérez Zeledón 50, Barrio Fátima 81, Puriscal 99, Mercedes 105. Pasen a la otra página que es más reciente. Eso es de locos.

Vean el 2014: 56, 78, 82, 77, 363, 157. Y este año, ¿cómo entramos nosotros —y en lo personal— los colaboradores de la Red solidaria nacional en este tema del transporte, de hacer esto, don Jorge? A don Leonel Fonseca lo llegaron a buscar de las comunidades y le dijeron: “Don Leonel, nos duplicaron la tarifa”. Y don Leonel le dijo: “Bueno, yo puedo buscar colaboración con Olman y algunos grupos ahí que nos ayudan”.

¿Cómo es que lo están haciendo? Le digo, ¿cuánto le dio? Uno maneja ese tema, ¿cuál es el promedio de pasajeros por carrera? Me dice don Leonel: “38”. ¿Cuál es el IPK? 0.89. ¡Está malo! ¡Pésimo! ¡Páselo, le vamos a ayudar! Y es cuando nos damos cuenta de que habían convertido los números y en la Autoridad Reguladora los agarran y los inyectan, don Rolando, sin evaluarlos, con el argumento de que la Sala Primera les dijo que no podían utilizar herramientas complementarias.

Yo insisto, les dije, que lo que tenían que hacer es no darle admisibilidad, sino pedir información para mejor resolver. Yo fui director de esta materia —hasta que se me paraba el pelo— tres años en el Ministerio de Transportes, en la época cuando empezamos, don Antonio, año 94, con don Bernardo Arce, que cuando se hizo un instrumento de medición dice don Bernardo: “Olman, ¿usted nos podría ayudar con esto?”

Presidente:

Don Olman, dos minutos. Para que vaya terminando.

Señor Olman Bonilla Oconitrillo:

¿Usted nos podría ayudar con esto? Claro que sí. Vamos a ver. Hay dos líneas, doña Epsy, estaba corrupto el sistema y el parque vehicular estaba desgastado, entonces es cuando nos metemos a elaborar el modelo. Pero, ¡joj!, política tarifaria que corresponde al Poder Ejecutivo, don Jorge; la política tarifaria en el campo, usted que defiende tanto la electricidad, se está tomando en otro lado. No en el Poder Ejecutivo y está fallando el Poder Ejecutivo.

Ahorita tienen un modelo que es el mismo modelo con todos los vicios para una audiencia que acaban de anular; la pasan para dentro de cuarenta días. Todos los vicios que les estoy contando los lleva esa propuesta que llevan.

Una ruta tiene la flota titular y flota de reserva, porque como es material rodante se descompone, entonces el CTP vino y homologó el nombre: flota total igual a flota óptima y hay un acuerdo que, dentro de la flota óptima, está la flota de reserva, los buses que están parados.

Pues vienen acá —los inteligentes no son ellos, fue en el año 2002— un inteligente que habría que investigar y como el CTP cambió el nombre de flota total por flota óptima, ¿saben qué hicieron? Don Ottón, en la fórmula que decía flota titular igual flota total por 0.90, con eso saca el 10% que es el código internacional para flota de

reserva. Si fueran 20, 20×0.90 igual 18%. Le cayeron encima a la fórmula. Así, ¡pá!, a la fórmula y dejó de ser una fórmula. Igualaron la flota titular con la flota total.

¿Y saben qué significa eso? Nos dimos cuenta en el caso Santa Cruz-Turrialba, una población indígena: les iban a duplicar los precios. No pudieron, porque hubo un error de forma.

¿Qué ocurre con eso? Don Ottón, que al sustituir la fórmula, los costos fijos automáticamente lo aumentan. Esa población de Santa Cruz de Turrialba lo aumentan el doble. La población del Roble.

Decía que si me iba con una sola cosa me sentiría satisfecho. El 30 de octubre del año pasado, don Dennis, que preside la Junta Directiva, junto con toda la Junta Directiva, unos afuera que hasta les recomendé con la mamá de una hija mía que tuviera cuidado, porque desde afuera estaban tomando acuerdos que no sabía. Tomaron un acuerdo —y hay que anotarlos— RJD-142-2014, oficializaron que las empresas presentaran, mediante el mecanismo de la conversión de demandas. Acogieron un recurso de apelación del Roble de Puntarenas que había rechazado don Enrique, que la revocatoria la rechazó y que la apelación, la Junta Directiva lo aprobó.

Y les cuento muy rápido: presenta 98% de solicitud de aumento El Roble de Puntarenas. Lo rechazan porque en base de datos tienen catorce mil pasajeros. La empresa presenta siete mil equivalentes. Don Enrique lo rechaza, porque catorce mil no da tarifa. La Junta Directiva lo aprueba y les dice que tienen que utilizar la forma incorrecta: ocho mil seiscientos. Lo regresa para a Intendencia y don Enrique tiene que firmar, aprobar, al Roble, a Caldera, Boca de Barranca 78% de aumento. Ustedes lo tienen ahí. Se oficializó.

Lo más grave es que oficializaron el mecanismo incorrecto para sacar esos precios. No, no. Eso no puede ser. No puede ser.

¿Qué le ocurrió a don Enrique? La Junta Directiva junto con el Departamento Legal de la Aresep abrieron un órgano administrativo al Intendente y a los dos técnicos que hicieron las cosas bien.

Uno de ellos me llamó: “Don Olman, ¿nos puede ayudar? Les digo: ¿Qué? ¿Necesitan demostrar que es falso lo del Roble de Puntarenas? Sí”. Y nos abrieron un órgano administrativo”. Les digo: “No se preocupen, eso suena como amedrentar. Un día de estos van a encontrar alguna cuestioncita por ahí y archivan el expediente”. Quince días después, me llamó: “Olman, ya no hace falta. Archivaron el expediente. No pudieron notificar a tiempo”. La misma institución, de un piso al otro.

¡Les abrieron un órgano administrativo, porque hicieron las cosas bien! ¿Entonces?

¡No! Y esto es de no acabar. Tal vez, a través de una pregunta de un señor diputado les cuento lo que ocurrió con el tipo de cambio que inventaron en el año 2011; les puedo contar lo que ocurrió en el año 2012, cuando don Manrique Oviedo nos colaboró para detener la mayor injusticia. ¡Les cuento!

Produjeron novecientos millones de pago de los usuarios a los empresarios de autobuses. Dos meses, porque lo pudimos anular a través de la Sala. Y de esos novecientos millones, nadie ha pagado en la Aresep. Nadie se ha responsabilizado.

La Defensoría envió un contundente trabajo dirigido a la Reguladora Marta Acosta y a don Dennis Meléndez, que tengo la presunción de que fue archivado, en el cual la Defensoría responsabiliza a tres personas, a tres directores: a don Carlos Solano Carranza, exdirector de Transportes, homólogo de don Enrique; a don Guillermo Monge Guevara, exdirector del CDR, la verdadera personas que manda en esa institución — mandaba, porque salió el año pasado, ahora mandaron a otro— y, con esto concluyo, a don Juan Manuel Quesada. ¡Ojo! A don Juan Manuel Quesada lo responsabilizan de todo ese desastre. Hoy es el Intendente de Energía. Ese es el que todos los meses firma las variaciones de precio, don Rolando. El que fue responsabilizado por la Defensoría, lean ustedes el Informe y si es posible que quede en el acto. Si ustedes lo leen, parece un cuento, cómo en la Junta Directiva llaman a uno, llaman a otros y uno va viendo la idea que es aprobar, al final, algo diferente a lo que los señores directores aprobaron.

Un transitorio. Aprueban un modelo automático y le ponen un transitorio; eso se llama un transitorio encriptado. Resulta que el transitorio castigaba a la población costarricense que utiliza los autobuses por novecientos millones mensuales. Lo logramos detener, con la ayuda de don Manrique Oviedo.

Estoy a la orden por si tienen preguntas. Gracias.

Presidente:

Gracias, don Olman.

Tiene la palabra don Dennis.

Señor Dennis Meléndez Howell:

Muy buenas tardes, señor Presidente, señora Diputados, señores diputados y asistentes a esta Comisión.

En este caso, no me voy a referir directamente a todos los puntos que ha mencionado don Olman, referentes a la Aresep. Todo eso que está diciendo es rebatible y puede ser analizado cada uno por separado y ver cuáles fueron las razones por las cuales se fueron dando los hechos de esa manera.

Sí quiero leer algo que traía preparado...

Diputado Solís Fallas:

Respetuosamente, yo creo que es mucho más valioso que don Dennis se refiera a los conceptos y a las afirmaciones y a la información que nos ha dado don Olman, porque eso resume el interés de esta Comisión.

Gracias, diputado Presidente.

Presidente:

Gracias.

Por el orden, diputado González Ulloa.

Diputado González Ulloa:

Indistintamente de la relevancia que eso tenga, los comparecientes son invitados a participar por un motivo y con base en eso, cada uno prepara su elocución.

Me parece que hemos escuchado la de don Olman, en todos sus contenidos que, indudablemente, son preocupantes y lo procedente sería que escucháramos a los otros comparecientes, según su dimensión. Y, luego, nosotros plantearemos los temas que nos interesan. De lo contrario, quedamos en una condición dispar.

Presidente:

Vamos a ver, lo cierto del caso es que la convocatoria a las autoridades de Aresep y del Consejo de Transporte Público fueron realizadas en virtud de los señalamientos que ha venido realizando la Red Solidaria Nacional y que ha expresado hoy, aquí, su representante don Olman Bonilla.

El objetivo es ante señalamientos —particularmente, señalamientos de tal envergadura— que me parece que no pueden ser obviados, lo importante es que las autoridades correspondientes puedan referirse a ello, sea refutándolos con todo el derecho que tienen para hacerlo o, en caso contrario, explicando a la Comisión y al país la posición de Aresep respecto de ello.

El objetivo, precisamente, de una comisión de fiscalización y de control político es facilitar el esclarecimiento de temas en los que la ciudadanía, la población y los diputados, en general, tienen alguna inquietud respecto a la operación de una entidad de carácter público, en este caso, la Aresep o el transporte público; sobre todo, en un tema que le concierne a los costarricenses, como es la determinación de las tarifas en los servicios públicos.

En ese sentido, don Dennis, sin menoscabar su posibilidad de aportar o de agregar algo, sí quiero expresar que es interés de la Comisión que usted pueda referirse y

creo que los conoce, la Red Solidaria Nacional ha venido refiriéndose desde hace rato a algunos de estos aspectos que he señalado hoy don Olman, que se pueda referir a los mismos.

Señor Dennis Meléndez Howell:

Sí, bueno, lamento que no se me permita hacer esa presentación que tenía relación con el tema para el cual fuimos convocados, pero con mucho gusto...

Diputado Álvarez Desanti:

(No grabó).

Presidente:

...Por eso, como lo indiqué. Don Dennis puede agregar lo que considere importante. Lo que sí es de relevancia y me parece que hay una audiencia convocada y una petición de investigación en relación con señalamientos que ha hecho la Red Solidaria Nacional que no son nuevos. O sea, los señalamientos que don hoy don Olman Bonilla, ha expresado acá, parece que son de conocimiento público, han estado en medios de comunicación colectiva y son de conocimiento de la Aresep.

Yo particularmente, estuve en una reunión con el señor Intendente de Transportes en una oportunidad, en donde se expresaron señalamientos de esta naturaleza. El objetivo es que, obviamente dentro del espacio de respuesta que usted tiene, que no se vayan a obviar los señalamientos que se han hecho por parte de don Olman.

Por el orden, tiene la palabra el diputado Arguedas Mora.

Diputado Arguedas Mora:

Es que don Dennis manifestó que no se iba a referir a lo que el compañero ha aportado acá. Y ahora dice que si él se refiere a lo que traía preparado, nos aclara. Entonces, que defina él si nos aclara...

Presidente:

Sí, puede proceder.

Señor Dennis Meléndez Howell:

Muy bien. Nos encontramos en este momento en una encrucijada crucial para el país; la Aresep ha venido desde hace varios años modernizando sus esquemas de regulación y principalmente, la formalización de metodologías tarifarias, que aunque

suene paradójico y eso es parte de los problemas que ha mencionado don Olman, suene paradójico en muchos casos y desde hace más de veinte años, no han existido más que en algunas hojas electrónicas de funcionarios o en documentos y resoluciones que no han sido sometidos a los procesos de participación popular.

Todo eso es lo que precisamente, nos origina una cantidad de elementos, como los que don Olman señala, en donde hemos tenido una indefinición que finalmente, vino a concluir que por ahí del año 2002, 2003, el Regulador de ese entonces, decidió instaurar lo que él llamó las herramientas complementarias, precisamente por todos los defectos que tenía el modelo que conducían a tarifas que muchas veces, no tenían ninguna relación con la realidad.

Esas herramientas complementarias estuvieron vigentes durante todos años; efectivamente, como lo dijo don Olman, él llegó a mi oficina en alguna ocasión 2010, 2011 y me planteó eso. Él me enseñó el modelo que había hecho y me dijo sobre las herramientas complementarias.

Nosotros en ese momento empezamos a ver qué era lo que teníamos que hacer para eliminar esas herramientas complementarias, porque ya existía una cantidad importante de juicios que se venían produciendo en los Tribunales de Justicia, como consecuencia de que los empresarios reclamaban, que el modelo les daba un determinado monto y al final de cuentas, con esas herramientas complementarias, se terminaba dándoles únicamente la variación del índice de precios.

Finalmente, empezaron los fallos de los Tribunales a darles la razón a los empresarios; empezamos y tuvimos que ir hacia la fijación de tarifas de niveles absurdos y arbitrarios, porque los Tribunales así lo estaban estableciendo. Nosotros no podíamos simplemente, ignorar lo que los Tribunales nos decían y no es como don Olman dice, de que nosotros simplemente, lo único que teníamos que hacer, era rechazar la admisibilidad de esas solicitudes tarifarias.

Nosotros teníamos un modelo; de hecho los Tribunales nos dijeron que nosotros no podíamos apartarnos del modelo que estaba vigente en ese momento para la fijación de tarifas. Y que consecuentemente, las herramientas complementarias no eran válidas y que nosotros no podíamos incorporar nada más, de lo que ya que estaba en esos momentos vigentes.

A través de todos estos juicios, a través de todos estos elementos que se presentaron por la vía judicial, nosotros no tuvimos otro remedio a pesar de que, tratamos de sostener el asunto, mientras lográbamos la tramitación de una nueva metodología tarifaria para el servicio de transporte remunerado de personas, por la vía de autobús, no pudimos sostenerlo porque ya finalmente, los Tribunales nos dijeron, está totalmente prohibido utilizar esos mecanismos. Nosotros hemos venido desde ese entonces, tratando de aprobar una nueva metodología para la fijación de las tarifas de autobús.

En ese camino hemos encontrado todas las piedras del mundo, todo mundo se ha opuesto una y otra vez, ya esta es como la tercera o cuarta vez que intentamos ir

con un modelo de fijación, perdón, de establecimiento de una metodología tarifaria y por diferentes razones, no la hemos podido hacer.

Nosotros en el último proceso que empezamos el año pasado para lograr aprobar esa metodología que contrario a lo que dice don Olman, consideramos que sí resuelve todos estos problemas; que sí está atacando todas las distorsiones que existen en ese modelo original, que entiendo en buena medida fue elaborado por don Olman.

Últimamente, ha sido tanta la oposición de todos los sectores, porque recibimos oposición de don Olman, oposición de la Defensoría de los Habitantes; oposición de todo mundo, básicamente aduciendo que no tenían información suficiente.

La Defensoría de los Habitantes lo que nos dijo es: “Bueno, nosotros necesitamos tener ya el mecanismo para el cálculo de las tarifas”. Efectivamente, nosotros estamos en la mejor disposición de dar ese instrumento para que cualquiera pueda calcular cuánto son las tarifas que van a resultar del modelo.

Finalmente, para que no nos digan que nosotros somos intransigentes y somos autistas como nos han dicho siempre, de que no escuchamos lo que están diciendo los sectores y sobre todo, en este caso que la petición para que suspendiéramos la audiencia pública fue casi unánime, porque recibimos mensajes a través de la prensa, de miembros del Poder Ejecutivo, recibimos recursos de parte de la Defensoría de los Habitantes, de parte de don Olman, de parte de cuantas instancias judiciales y extra judiciales existían, pues entonces, la Junta Directiva tomó la determinación, “muy bien, vamos a dar una oportunidad para que estudien este modelo. Vamos a dar una oportunidad para que puedan contar con los instrumentos para poder ponderar las bondades del nuevo modelo”. Esa es la realidad que tenemos en este momento.

Todos esos problemas, algunos son reales de los que dice don Olman, algunos no son así, son originados precisamente, por ese modelo que tenemos en vigencia y que los Tribunales nos han obligado a sostener, mientras no tengamos ese nuevo modelo.

De ahí la urgencia con urgencia con que nosotros hemos tratado en todo momento de que se apruebe ese modelo y que podamos resolver esos problemas.

Con relación a los juicios que habla don Olman. Bueno, todos esos juicios se originan precisamente, en la existencia de ese instrumental paralelo que se dio en algún momento en la Aresep para contener el aumento de las tarifas. Evidentemente, todos aquellos empresarios que vieron que algunos habían tenido éxito en ese campo, inmediatamente empezaron a poner una gran cantidad de juicios.

Tenemos una cantidad de juicios, algunos de ellos ya han sido fallados. Es cierto, algunos de los montos que han dicho los Tribunales, son montos importantes, sin

embargo, nosotros los tenemos apelados. Incluso, uno que recientemente, el que mencionó don Olman, por cuatrocientos millones de colones aproximadamente, que ya en ejecución de sentencia, nosotros determinamos que hay un error muy fuerte en cuanto a los cálculos que hizo la jueza en este caso. Por eso es que lo vamos a llevar a casación.

Lógicamente, nada de esto, el hecho de que sean veinte millones, o el hecho de que sean cuatrocientos millones, no tiene una justificación, pero bueno, esos fueron los hechos que se dieron como consecuencia de una mala decisión que se tomó en el pasado.

Nosotros tratamos hasta donde fuera posible, de evitar llegar a ese tipo de circunstancias viendo la forma de aprobar un nuevo modelo. Lógicamente ahí en ese camino es que estamos y estamos tratando de resolverlo.

Yo siento que en buena medida, al eliminar esas herramientas complementarias y así se lo hicimos saber a la Vice ministra de Transportes, doña Silvia Bolaños, cuando las íbamos a eliminar; le hicimos saber, “mire, esto de eliminar las herramientas complementarias es algo muy peligroso, porque se van a venir aumentos enormes, sobre todo, por el hecho de que de muchas empresas que habían venido, únicamente se les había venido reconociendo el índice de precios cuando se les reconocía algo, a través de estas herramientas.

Estas empresas se van a venir con estudios ordinarios a la Aresep y eso va a significar que van a cobrar todo los ajustes que no se les han dado en el pasado.

La señora Vice Ministra se mostró muy asustada por eso. Nosotros le dijimos, “mire depende del Consejo de Transporte Público en buena medida” que siempre tenga en cuenta los efectos tarifarios que tiene el hecho de que se aprueben ciertas condiciones operativas de las empresas. No es justo que simplemente, el Consejo de Transporte Público arbitrariamente tome la decisión de aumentar la flota o tome la decisión de renovar la flota en determinadas circunstancias, cuando eso tiene un impacto tarifario enorme. Y empresas que son pequeñas en donde tienen nada más uno, dos o tres buses, lógicamente cambian un solo bus, evidentemente la tarifa se dispara por ese hecho.

En estos casos cuando esto sucede, son los ejemplos que está mostrando don Olman en este caso. Hemos visto una gran cantidad de aumentos que obedecen precisamente, a empresas que nunca habían venido por fijación tarifaria, hay que aplicarles ese modelo y hay que reconocerles. Bueno, eso es lo que está dando; sí efectivamente, eso es. Pero nosotros no tenemos la potestad jurídica de decirles a las empresas que nosotros no podemos darles ese aumento porque que sería nuevamente, reavivar esas herramientas complementarias.

Es claro que en la mayoría de estos casos en que se han dado esos aumentos, bueno, son aumentos irracionales, pero lógicamente nosotros no hemos podido

hacer otra cosa que aceptar. ¿Qué es lo que pasa? Bueno, efectivamente, don Olman Bonilla nos habla del problema de la demanda.

Bueno, el problema de la demanda se origina, es un problema congénito que tiene la fijación tarifaria desde hace muchísimos años. ¿Cómo determinar la demanda efectiva que tienen las empresas de autobús? En algún momento se dijo simplemente que el Consejo de Transporte Público debe establecer cuál es esa demanda.

Efectivamente, si el Consejo de Transporte Público tiene que definir las condiciones operativas, lo primero que tiene que tener para definir esas condiciones operativas, es precisamente la demanda sino, ¿cómo hace para saber cuánto son los buses que se necesitan? ¿Cuáles son los itinerarios que se necesitan? ¿Cuál es la frecuencia con que deben pasar los buses? Todo eso lo tiene que tener el Consejo de Transporte Público.

Como eso no se lograba y debo reconocer que no corresponde a las autoridades actuales del Consejo de Transporte Público, con quienes estamos coordinando muy bien, para ver todos estos procesos, pero eso se daba históricamente.

Ante esa circunstancia entonces, en el pasado, en el algún momento se dijo, “mire, vamos a tomar la demanda que reporten los empresarios, que la presenten con una declaración jurada, de que esa es la demanda; esas con las estadísticas con que se debe operar”. Bueno, eso se tomó creo que en 1999, por ahí y eso ha sido lo que ha estado vigente, ¿por qué? Porque en estos momentos no contamos con otro instrumento.

Hemos tratado de hacer estudios individuales de las empresas para llegar a definir exactamente cuánto es esa demanda que enfrenta cada una de las líneas de autobús. Obviamente, un estudio de esta naturaleza en una institución como Aresep, es un procedimiento que nos permite hacer unas cuantas solamente. Pero ya con la primera que obtuvimos el resultado, que fue el caso que mencionó don Olman, el caso de San Juan de Tobosi, en donde nosotros hicimos un estudio, comprobamos que la demanda efectivamente, era mucho mayor que lo que reportaba el empresario y ahí nos tienen en los Tribunales, es una de esas demandas en donde los empresarios nos tienen demandados, por estar haciendo estudios de demanda que dan resultados menores. Bueno, eso nos está diciendo, nosotros necesitamos mecanismos más eficientes para la demanda.

Uno de los mecanismos que hemos encontrado y que hemos estado tratando de impulsar desde hace bastante tiempo, es el mecanismo del pago electrónico. Si nosotros logramos que los empresarios acepten un mecanismo de pago electrónico que provea información exacta de cuántos son los pasajeros que utilizan el servicio de bus, en ese momento nosotros vamos a lograr tener un control total sobre cuál es la cifra exacta de pasajeros. Y si nosotros sabemos eso, pues las tarifas van a ser ajustadas a la realidad.

En estos momentos nosotros tenemos que reconocer, mire, con lo que tenemos, con la actual metodología que tenemos, en donde vamos a dependemos básicamente de los informes que den las empresas sobre los pasajeros que movilizan, o tenemos que depender de los estudios que debe hacer el CTP, que en la mayor parte de los casos no existen, bueno, entonces, en ese caso hay que confiar en eso.

Nosotros estamos proponiendo en esta metodología, mecanismos alternativos dentro ellos, el pago electrónico, para que esa manera se pueda tener un control exacto de cuántos son los pasajeros que estamos movilizandoy que, efectivamente, nos lleve a mejores resultados.

No es posible que nosotros tengamos que seguir trabajando a ciegas, en este caso.

Antes de esa realidad fue que el Regulador de aquel entonces, creo que era don Herman Hess, tomó la decisión: "Miren, nosotros no podemos simplemente aceptar esto". Entonces, puso el mecanismo de herramientas complementarias. Simplemente, vamos a ir rebajándole. Si da tanto, entonces lo bajamos a tanto y si da otro resultado, lo bajamos a tanto y, al final de cuentas, lo que se daba era índice de precios al consumidor.

Claro, muchos empresarios hicieron inversiones durante esos años, etcétera. Consecuentemente, las tarifas que debieron haberles reconocido en ese entonces eran tarifas mucho más altas que el índice de precios al consumidor, porque efectivamente, cada vez que hay un autobús nuevo, en una línea de autobuses, eso aumenta las tarifas y eso es lo que hay que tener en cuenta.

Cada vez que esos empresarios introducían buses nuevos resultaba que la tarifa debía ser mayor y Aresep únicamente les reconocía lo que decían esas herramientas complementarias.

Una vez que se libera eso o una vez que los tribunales, como dice don Olman, dicen que no se pueden aplicar las herramientas complementarias, pues entonces se empieza a aplicar el modelo, así como da, utilizando esos criterios y, consecuentemente, nos lleva a resultados, por una parte. Nos lleva al tema de los juicios. La mayor parte ya se habían iniciado desde hace bastantes años.

Es decir, en este momento, lo que estamos viendo son juicios que están reventando, que corresponden a los años 2004, 2005, 2006.

Lógicamente, en este momento, después de seguir todo el trámite judicial están dando los resultados que estamos viendo. Pero, ¿cómo resolvemos eso?

Eso, lo resolvemos con una nueva metodología que nosotros le estamos diciendo a la gente: "Por favor, todo mundo debería estar, en este país, a tono de que hay que aprobarla".

Si esta metodología que estamos proponiendo tiene defectos, bueno, para eso es la audiencia pública, para eso es que convocamos a toda la población a que participe en esta audiencia pública, para que nos diga: "Esto está equivocado y ustedes lo tienen que hacer de esta otra manera. Nosotros estamos totalmente abiertos a esa posición.

Para eso es que queremos que las audiencias públicas sean mecanismos efectivos de participación popular: para oír qué es lo que nos van a decir, para ver cuándo es que tienen razón, para incorporar los elementos en los que estemos fallando.

Pero, el hecho de que ni siquiera podamos ir a una audiencia pública, para fijar, para llevar un modelo, por lo menos, que sirva como base de discusión, me parece que es absolutamente injusto.

Eso tiene elementos distributivos. La distribución del ingreso tiene efectos muy graves; sobre todo, para la población más pobre del país.

No es posible que, en este momento, con la metodología que tenemos...

Presidente:

Terminó el tiempo hace rato. Le he dado un espacio, para que pueda finalizar. Un minuto más.

Señor Dennis Meléndez Howell:

Simplemente, hemos determinado que el modelo de depreciación hay que cambiarlo. Tiene que ser un modelo mucho más justo.

Bueno, puede ser que sea a siete años. En eso hay muchas formas de verlo; pero, no es justo que, en este momento, a un usuario le estemos cobrando en cuatro años un autobús que, posteriormente, va a salir de su ruta y que lo pagó, le traen un nuevo para que lo vuelva a pagar. Ese tipo de cosas son las que no nos parece que deben estar en la metodología y que debemos corregir.

Estamos conscientes de muchos de estos problemas. Estamos conscientes de que hay que corregirlos y que, por eso, desde hace bastante tiempo venimos impulsando ese cambio en la metodología.

Yo les rogaría a los señores diputados, más bien, que nos ayuden para bien de la regulación. No es para bien el regulador actual; a mí ya me quedan muy pocos meses en la Autoridad Reguladora.

Fortalezcamos, más bien, la regulación. Fortalezcamos las metodologías tarifarias para que den resultados más acordes con la realidad.

Presidente:

Muchas gracias, don Dennis.

Don Mario Zárate del Consejo de Transporte Público.

No necesariamente los planteamientos han sido de manera directa, de ahí que a efecto de generar espacio para que los diputados puedan hacer consultas, cinco minutos para que usted se refiera a los planteamientos esbozados en las dos anteriores participaciones.

Señor Mario Zárate Sánchez:

Gracias, señor diputado Redondo y buenas tardes a todos los diputados y diputadas y a todos los presentes.

Voy a tratar, en cinco minutos, de sintetizar lo que...

Básicamente, de la exposición que hace don Olman, pues logro apreciar que en realidad su crítica e inconformidad está con la aplicación del sistema econométrico o los algoritmos que está utilizando la Aresep en la fórmula tarifaria, a cuyo tema —en concreto— no me voy a referir en virtud de que mi formación es de abogado. Estoy divorciado de los números. Pero, sí me interesa rescatar algunos temas.

Yo lamento mucho que don Dennis, aquí, de manera tan alegre se atreva a decir que en el Consejo de Transporte Público autorizamos flota de manera arbitraria. Eso no es así. Por lo menos, en esta administración, se los puedo garantizar e, incluso, les desafío a que puedan demostrarlo.

No sé cómo hace semejante aseveración si, efectivamente, él está reconociendo que ellos no hacen estudios; uno.

Dos, es importante y es la parte que, también, extraño de la exposición de don Dennis, en el sentido de que se habla de las falencias que hay respecto de la información de demanda de los usuarios, la cantidad.

Efectivamente, lo que sí dijo don Dennis es que esta administración ha establecido un canal de diálogo bastante potable con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

El Consejo de Transporte Público, en aras de coadyuvar a esa competencia que tiene la Aresep, de la fijación tarifaria, en la sesión ordinaria 74, celebrada el 3 de diciembre del 2014 aprobó una herramienta denominada: “Modelo general de diseño de operación de rutas”.

Esta herramienta es obra del Departamento de Ingeniería nuestro, la cual fue consensuada con los señores de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Fue expuesta ante ellos; fue objeto de observaciones, etcétera, para efectos de

tener de una manera uniforme cada uno de los ítems con los cuales se iba a obtener la información de la normalización; es decir, de la demanda en cada ruta.

Entonces, desde ese punto de vista, ya la Aresep sabe que contamos ahora con una herramienta que, a la hora de emitir estudios técnicos para el refrendo de contratos va a estar ajustada a un rigor científico comprobado. Eso es muy importante.

Lo segundo es que, también, en la sesión ordinaria N° 3 del 2015, celebrada el 21 de enero de 2015, el Consejo de Transporte Público adoptó un acuerdo, en el cual hizo obligatorio a todos los prestatarios del servicio público de ruta regular, la entrega de información referente a la recaudación. Es decir, a lo que se llama “barras” o “tiquetes”.

Anteriormente no existía ninguna norma que exigiera a los empresarios que nos dieran acceso en crudo. A ver si me explico.

La mayoría de empresarios, por un asunto de control de ingresos, para que no haya una fuga de dinero por parte de quienes son encargados de recolectarlo, tienen sistemas de control de barras, donde nosotros lo que hicimos fue tomar un acuerdo, por el cual ya hemos visitado —al menos— diez, doce empresas, donde nosotros nos presentamos de manera sorpresiva a esas empresas y les pedimos que nos den el acceso a lo que denominamos “barra cruda”. Es decir, todo el sistema en el que se está retroalimentando en los software, nosotros pegamos la llave malla o cualquier otro dispositivo similar, esa información la estamos tratando en bruto y luego, el empresario debe presentarla procesada; pero, nosotros también la podemos procesar.

¿Qué es lo que significa esto? Que con un muestreo, nosotros podemos corroborar si, efectivamente, lo que el empresario está reportando se ajusta o no a la realidad. Eso no existía antes. Fue en esta administración que tomamos esas decisiones. De alguna manera se está transparentando el tema del ingreso.

Para el refrendo de las concesiones que van del período 2014-2021 nosotros tenemos que entregar para el refrendo, junto con una serie de documentos e información adicional a la Aresep, los estudios técnicos.

Esos estudios técnicos van, básicamente, con la aplicación de esta herramienta de las que les acabo de hablar. Es decir, la Aresep va a tener la forma idónea de corroborar con el respaldo que se le envía si aquello se ajusta o no a la realidad.

Ahora, el margen de error para establecer cuál es la verdadera necesidad del esquema operativo de cada empresario —entiéndase cuántas unidades, cuánto itinerario y cuánta demanda tiene— ya tenemos las herramientas necesarias para determinarlo de una manera casi que precisa, con un margen de error muy, muy pequeño.

Quiero referirme, también, al tema del modelo tarifario.

Nosotros, como Consejo de Transporte Público, lamentamos profundamente que se nos haya “ninguneado”. Perdón por el término; pero, ese es.

La Autoridad Reguladora de Servicios Públicos hizo una serie de foros —no sé si es el nombre correcto— abiertos a todo el público, donde se exponía cuál es la propuesta de modelo tarifario que se iba a discutir y, eventualmente, aprobar. Inclusive, se consideró en algún momento la participación del señor Ministro, la del suscrito, empresarios, Defensoría de los Habitantes, etcétera.

Sin embargo, de previo, nos dimos cuenta de que se estaba trabajando en el modelo, enviamos un oficio solicitándole a la Aresep, a la Junta Directiva que se nos tomara en cuenta en la construcción de ese modelo tarifario.

La Aresep hace una consulta a la Procuraduría General de la República y, desafortunadamente, la Procuraduría General de la República le indica que por ley estamos excluidos y que la Aresep no tiene obligación de considerarnos a la hora de hacer ese modelo tarifario. Y vean que hablo de modelo tarifario, porque es diferente a la revisión tarifaria, ¿verdad?

A partir de ahí lo que se nos dice es que para efectos de ser valorada nuestra posición respecto del modelo, tenemos que ir como cualquier mortal a la audiencia pública.

Vamos a ver, ¿cuál es el tema? El tema es el siguiente: el Mopt es el ente rector de transportes; pero, quien define las políticas respecto de transporte es el Consejo de Transporte Público.

Si nosotros hacemos política pública respecto de algunos temas especiales referentes al transporte, lo lógico es en este caso que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a la hora de aplicación de ese modelo tarifario, considere lo que el ente rector está considerando como política, porque si la Aresep se divorcia de esa política que el ente rector indica y no reconoce costos que se le imponen al empresario como parte de esa modernización del transporte, pues obviamente va a haber una disonancia.

Es ahí donde hemos encontrado, la verdad, algún tipo de discrepancia y ¿por qué no decirlo?, de lamento en el sentido de que la legislación de la manera que está en este momento respecto de las competencias del Consejo de Transporte Público y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos pues deja algunas situaciones ahí que podrían, de alguna manera, causar distorsión en la modernización del transporte.

De ahí que, tal vez, sería importante que se considerara —y perdón por lo que voy a decir—, porque el tema de las competencias de la Aresep y el Consejo de Transporte Público se originó aquí, en Cuesta de Moras y es aquí donde lo tienen que resolver. Así de simple lo veo yo.

Consideramos que, a partir de ese ejemplo que he dado, es importante realizar reformas legales respecto de las competencias de las instituciones para que no haya esa situación que, eventualmente, vaya a ir en detrimento del usuario.

Presidente:

Gracias, don Mario.

Vamos a abrir un espacio para observaciones o consultas de los señores diputados.

Yo debo decir que yo fui el que propuso la moción para esta investigación, aquí, en la Comisión y quisiera manifestar algunas cosas sobre este particular.

Primero, que mi capacidad de asombro sobre lo que está pasando en el tema tarifario, la verdad, lejos de reducirse aumenta frecuentemente, porque lo que uno siente es que los usuarios de servicios, en este país, están casi amarrados de manos, completamente, ante una serie de circunstancias que se vienen dando.

Estaba tratando de verificar la resolución esa de la Sala Primera sobre los instrumentos, las herramientas complementarias.

Lo que me dicen es que la Sala Primera las declaró, en ese momento, improcedentes, porque no habían sido habilitadas en audiencia, oficializadas en una audiencia y me parece que de enero del 2013 a la fecha ha existido tiempo suficiente para haber oficializado unas herramientas de esa naturaleza, porque yo me opongo, déjenme decirles, como diputado de la Provincia de Cartago a que la gente humilde de San Juan de Tobosi Sur, Loma Larga haya tenido que pagar seiscientos millones de colones de más, vean ustedes, en unos cuantos meses, porque la Aresep fijó la tarifa sobre la base del número de pasajeros que indicaba la empresa y cuando pidió el criterio, muestra de que sí podía hacerlo, a un ente técnico independiente determinó que el número de pasajeros que usaban la ruta era mucho mayor que el que había dado la empresa; en consecuencia, la tarifa fue inflada.

Y no estamos hablando del bus de aquí a Rohrmoser. No estamos hablando del bus a Lomas de Ayarco. Estamos hablando de un bus a una zona rural, donde vive la gente de Corralillo, Loma Larga, Llano Los Ángeles, humildes personas que usan el bus o para venir a estudiar o para hacer gestiones esenciales y cuando uno siente que la población es golpeada, en pocos meses, con un impacto de setecientos millones de colones, diay, uno no puede más que sentirse asombrado porque uno dice, ¿cuál es el margen de redacción de la institucionalidad que tenemos en esto?

Diputada Campbell Barr:

¿Y hasta cuánto se pueden inflar las tarifas para llegar a eso?

Presidente:

Sí, y ¿hasta dónde tienen, entonces, los dueños de las empresas la posibilidad discrecionalmente de decir en una simple declaración jurada, los pasajeros que viajan son equis o ye?

Yo he ido a audiencias públicos y, un poco, mi inquietud alrededor de esto sucede después de ir a una de aumento en Taras de Cartago y ver lo amarrados de manos que llegan los ciudadanos a las audiencias, porque ahora hasta se eliminó una facultad que existía antes de que quien llegaba de la Aresep le explicaba a la gente todos los detalles. Ahora, esa disposición se eliminó.

Ya, ahora, ni siquiera la persona que llega de Aresep les da ningún insumo. Entonces, la gente se queja. Vean, los adultos mayores son de los que más se quejan del maltrato en los servicios de autobús; pero, resulta —lo hablábamos en ese sentido— que el factor de la opinión del usuario no está considerado a la hora de determinar la tarifa.

Obviamente, los entes especializados en eso son ustedes. Son Aresep, el Consejo de Transporte Público. Entonces, yo me pregunto, ¿dónde están las propuestas para corregir esta situación? Habría que corregirse por ley. Habría que corregirse por una nueva audiencia. ¿Cuándo se realizó una nueva audiencia para habilitar las herramientas complementarias?

A mí, esto me acongoja y quiero dar espacio a los demás compañeros.

Don Dennis, nada más quiero aclararle algo, también, que no quiero dejar pasar.

Nosotros presentamos una demanda contra Aresep. Se le trató de notificar a usted. Fue el notificador —no fui yo— el que dijo que usted rara vez llegaba a la oficina. Es la letra del notificador, en la resolución. A mí me sorprende que cuando soy notificado por el Tribunal Contencioso Administrativo, me dice señale nuevo lugar para notificar al señor Dennis Meléndez, por cuanto según oficio número tal, que consta en el Expediente, no pudo ser notificado.

Cuando verificamos el oficio correspondiente, el notificador dice que llegó y no se le pudo notificar, pone, porque rara vez llega a la oficina. Yo lo aclaro, porque usted dijo que yo había mentado en eso. Yo no fui el que dijo eso; fue el notificador que llegó a tratar de notificarlo a Aresep. Quiero plantárselo acá, de manera respetuosa y de frente, igualmente, porque esas fueron palabras del notificador. Allá quién le habrá dicho eso al señor notificador, en la Aresep.

Tiene la palabra el diputado Solís Fallas.

Diputado Solís Fallas:

Gracias, diputado Presidente.

Yo hago más las palabras del diputado Presidente. Es asombroso lo que se escucha acá.

Es asombroso escuchar del Regulador, aceptar que hay incrementos absurdos en las tarifas, muy elevados, que se pierden los juicios, que la demanda la determina el dueño de la empresa, con una declaración jurada, que se acepte que la flota auxiliar se suma a la titular, para que el porcentaje de utilización de los buses es menor y la tarifa a autorizar es mayor. ¡Es asombroso! Asombroso lo que está pasando.

Hablar tanto de una nueva metodología que si esa es la solución que es la excusa normal que se usa en el sector público —que es que las leyes y las normas— y, sin embargo, uno encuentra gente que se comporta decentemente con las mismas normas y leyes que otros utilizan como excusa para no actuar; pero, en todo caso es la directiva del ente regular la que aprueba la nueva metodología. ¿Por qué no se ha aprobado en tantos años?

Aparte de utilizar mi tiempo que supongo es escaso, diputado, para reflexionar y hacer más sus palabras de asombro, quisiera darle lo que me queda a mí de tiempo a don Olman, para que se refiera a algunas de las aseveraciones de don Dennis.

Señor Olman Bonilla Oconitrillo:

Muchas gracias, don Ottón.

Yo, también, quedé realmente impresionado de la respuesta ante un problema que en el artículo que hoy publica Crhoy decimos: "...la regulación de precios por caminos de incertidumbre...". Pero, la semana pasada, el periódico La Nación, también, nos publica un artículo que dice, en el título: "Novatada... una triste hora al sofismo técnico tarifario...".

Y es que, don Dennis, lo que acabo de oír es el arte griego del sofismo puesto ahí. Es esconder y ponerle capas, como una cebolla, que usted ve. Esas capas son de verdad: transparencia, regulación, técnicas modernas, el modelo; pero, por debajo está escondido lo que no es: la falsedad.

Lo falso no es con el modelo. No es con eso que han llevado el modelo a audiencia cuatro veces. Yo he participado las cuatro veces, para que no puedan sacarlo adelante. Una vez, por la Sala Constitución. Una vez, por la Sala Primera, en la vía contencioso. Otra vez, porque no pudieron contestar treinta y dos preguntas que hicimos y, ahora, acaban de desechar, porque la Defensoría y otros grupos organizados pidieron que no llevaran eso adelante.

Y es que el modelo que están sacando a audiencia...por eso, don Dennis es falso, tal vez, usted no ha entrado a la parte interior del algoritmo; este es el algoritmo hecho a mano. Si se toca me doy cuenta. Aquí dice, por ejemplo — puesto a mano hace veinte años— debe considerarse la flota efectiva por ruta, flota total menos reserva técnica. Y, en la Aresep, no fue usted, en el año 2002 le cayeron encima a

esta fórmula. ¡Pum! Y cuando le cayeron encima a esta fórmula... búsquelo usted, don Enrique Muñoz, en la casilla D135 de la hoja de entrada que usted aplica para firmar tarifas todos los días. ¡Vaya, búsquela! D135. ¡Le cayeron encima a la fórmula y alteraron los costos fijos!

Don Antonio, ¿qué le digo yo, don Dennis a doña Jessica Villegas, de Linda Vista de Ciudad Quesada, que el Regulador dijo que le habían aumentado 310%, porque no tuvimos otro remedio? ¿Le voy a llevar un mensaje a ella y a la población de que don Enrique, y don Mario Zárate, ustedes mandaron delegaciones a Ciudad Quesada, donde yo fui a defenderlos, porque se los pensaban comer? Y se asustaron cuando yo llegué. Cuesta llegar a ese lugar, cuesta; pero, llegué.

Se asustaron. ¿Por qué? Porque llevaban el mensaje, doña Epsy, de que nos dio 300%, porque eso dio el modelo y no podemos hacer más. Nos dio 310% y lo defendemos que nos da 310, porque el modelo da 310.

Y es que yo les digo, don Gonzalo, un modelo funciona con lo que se le echa, igual que un chorreador de café. ¡Igual! Si usted le echa café de altura, la tacita huele y es sabrosa; pero, si usted a ese chorreador le echa café revuelto con basura de allá Pérez y con cosas... revuelto el café con otros ingredientes —¿mejor, don Otton? — la taza de café no se puede tomar y eso es lo que han hecho en la Aresep: le echan lo que sea y después le echan la culpa al modelo. Dicen: el modelo dio eso. ¡No, no, no! El modelo da lo que uno le ponga.

Lo que tienen que hacer los técnicos es revisar los coeficientes, los indicadores. No es la estructura, la columna. Los modelos son los mismos. Si el bus en China, en Brasil, en Chile, ahí, el que ustedes acaban de poner ahí, don Marlon John, Director del CDR, yo les digo a los diputados: “Pónganle atención a ese departamento que crearon”. CDR, Centro de desarrollo de la regulación. Póngale atención, porque ese es el punto clave de lo que está ocurriendo en la Autoridad Reguladora, desde el 2010.

Ahí está la fábrica para crear fórmulas automáticas. Ahí está la fábrica para crear todas estas cosas, para —incluso— inventar los sofismas. Decir: el modelo no camina, por eso tuve que aprobar los 310. ¿Qué les digo, ahora, que quedé de llamar...? Es que no se puede.

Doña Silvia Jiménez, en Jericó, tenía que llevar dos veces por semana a su hija lesionada, al Patronato de Rehabilitación y cuando le duplicaron la tarifa, porque no tuve otro remedio, ahora, doña Silvia la lleva una vez, no dos veces por semana.

Presidente:

Muchas gracias, don Olman.

Tiene la palabra el diputado González Ulloa.

Diputado González Ulloa:

Muchas gracias, diputado Presidente.

¿Cuál es la metodología del tiempo?

Presidente:

Cinco minutos.

Diputado González Ulloa:

La primera pregunta, puede ser de respuesta corta o nos manda la respuesta por escrito, aunque no se ha abordado este tema, sería para don Dennis o para don Enrique, o para ambos.

¿Hay contratadas consultorías para implementar un nuevo modelo tarifario?
¿Cuánto han costado y cuál es el resultado de ellas?

La segunda pregunta, igual, es para la representación de Aresep, si existe posibilidad de convenir con la empresa y la comunidad una rebaja, una vez aplicado el modelo tarifario. He oído de cifras escalofriantes y vi el cuadro y hay otras más altas, todavía.

Entonces, la pregunta es si, con el principio de legalidad, ustedes pueden convenir con una comunidad y el empresario, una rebaja en la tarifa.

La otra era para don Mario Zárate; pero, me la contestó en su intervención sobre el choque de competencias que hay entre el CTP y Aresep.

He oído, con atención, el tema de la utilización de la flota óptima como referencia para cálculo tarifario y le entendí a don Olman que eso viene del 2002. Del 2002 a hoy han pasado trece años, ¿cuál ha sido la propuesta del CTP, de Aresep, para contrarrestar esto? Porque aquí no estamos hablando de materia legislativa y si es de materia legislativa que nos lo digan para atender lo propio. Esta es materia técnica muy compleja.

Entonces, eso corre para don Olman, para don Dennis, corre para don Mario. Don Mario como último referente del CTP, no como partícipe de la historia. Don Dennis como operador de esa decisión y don Olman como parte de los decisores de entonces que han visto correr este modelo.

Paro ahí, para que haya unos minutos más para los compañeros.

Presidente:

Gracias.

Don Dennis, puede proceder.

Diputado González Ulloa:

Perdone, don Dennis, un detalle solo para quedar claro. ¿Quién fija las tarifas?

Señor Dennis Meléndez Howell:

Voy a empezar respondiéndole a don Rolando, esta última pregunta.

En estos momentos — y, bueno, ese fue un asunto de debate, prácticamente, dos años, en la Autoridad Regulatoria que, finalmente, vino a resolver la Procuraduría General de la República y la Sala Constitucional—, de acuerdo con la Ley, el Regulador no puede fijar tarifas.

El Regulador está excluido del proceso de fijación de tarifas, por la modificación que se hizo en el 2008, de esa Ley. Incluso, yo estuve en esta Comisión legislativa, con los anteriores señores diputados, en donde se debatió ese tema y, en determinado momento dije: “Yo no tengo ningún interés en no fijar las tarifas. Si es así, hasta puedo asumirlo”. Dichosamente, los abogados me advirtieron: “Usted no puede asumir la fijación de tarifas, porque estaría haciendo algo ilegal y, efectivamente, vino la Procuraduría y vino la Sala Constitucional a decir: el Regulador, por ley, es el único que no puede fijar las tarifas en Aresep. De ahí se sacó que yo no hago nada en la Aresep, sino que incluso alguno de los señores diputados de ese entonces dijo que yo me pasaba viendo por la ventana.

Bueno, evidentemente, eso sería como decirle a un presidente ejecutivo de una institución autónoma que no hace nada por el hecho de que no tiene que definir los precios de los productos que ellos venden.

Evidentemente, la labor del Regulador es mucho más que eso. Pero, de acuerdo con la distribución de funciones que la ley manda que hay que hacer, hubo que fijar otras instancias institucionales para la fijación de tarifas. Las intendencias, precisamente, vinieron a llenar ese vacío. Anteriormente, existió lo que se llamaba un Comité de Regulación que era el que hacía esa tarea, que eran los directores de cada una de ellas.

El otro tema es el tema de las contrataciones, si nosotros hemos hecho contrataciones, para la definición de estos modelos.

Cuando yo llegué, me encontré con que históricamente, en la Aresep, se habían hecho un montón de contrataciones y que, finalmente, no habían llegado a nada. No se había logrado obtener un producto visible de esas contrataciones, entonces di la instrucción de que todos los mecanismos tarifarios los teníamos que hacer en casa, porque ahí es donde está la gente que sabe de regulación.

La gente de Aresep, muchos con muchísima experiencia, saben cómo es que debe hacerse la fijación de tarifas y, consecuentemente, a ellos es que se ha encargado esa elaboración de tarifas.

Parte de los compromisos que yo asumí, cuando vine a esta Asamblea Legislativa, para el proceso de nombramiento, fue revisar las metodologías tarifarias y les debo decir, en este momento, tenemos ya veinte metodologías tarifas debidamente aprobadas, que han pasado por todo el proceso de elaboración, por audiencia pública. Algunas de ellas han ido dos, tres veces a audiencia pública, precisamente, por las observaciones que salen en esos procesos.

Ya tenemos doce adicionales que, también, han pasado por audiencia pública. Falta, nada más, el último proceso que es el proceso de aprobación por parte de la Junta Directiva y, por último, tenemos nueve metodologías adicionales que están en proceso de elaboración.

Presidente:

Gracias, don Dennis. Me disculpa, Es incómodo; pero, tenemos el tiempo limitado y tengo que levantar la sesión en diez minutos y tengo a cuatro diputados anotados para hacer uso de la palabra.

No sé si los compañeros de la Comisión consideran que sea necesario ampliar a una nueva comparecencia, agotar los cinco minutos por diputados hasta donde nos alcance hoy, porque con los diez minutos nos quedarían solamente dos diputados que podrían hacer uso de la palabra y también el espacio correspondiente.

Si le parece, estaríamos convocando nuevamente para la próxima semana a los comparecientes de esta tarde.

Diputado Álvarez Desanti, por el orden.

Diputado Álvarez Desanti:

Presidente, la experiencia que hemos tenido en el pasado, de la segunda convocatoria no es tan positiva. Tal vez, si no nos da tiempo, mandamos la pregunta por escrito. Pero, sí, la verdad, en la segunda convocatoria se nos baja completamente el énfasis en las entrevistas.

Presidente:

Bueno, entonces, vamos a rebajar el tiempo para que los diputados puedan hacer el uso de la palabra.

Con las disculpas del caso, vamos a dar dos minutos por diputado.

Tiene la palabra la diputada Campbell Barr.

Diputada Campbell Barr:

Yo, además de manifestar sorpresa absoluta, estoy casi convencida de que no necesitamos al Regulador General de la República. Ya eso se volvió totalmente... eso sí es un verdadero sofisma, tener un Regulador que no regula, una ley que no dice quién tiene que regular, unos inventos dentro de la propia Autoridad Reguladora, para inventar quién lo hace, unas metodologías que solo benefician a una parte, unos usuarios que no pueden defenderse, porque todo es a través del método. Esto es un desastre total, para los usuarios. ¡Un desastre total para los usuarios!

Yo, realmente, no sé hasta dónde es que hemos llegado a estos niveles de institucionalización que son como vergonzantes. Yo me pongo a pensar en los nombres de las personas que usted dice; pero, ¿cuánto es lo que han aumentado las tarifas de los autobuses, en los últimos cuatro años?

Y nos ponemos a mirar cuál ha sido el índice de inflación, de este país, y todo es una burla.

Yo quisiera entender, primero, lo que aquí ha sido denunciado, sobre la aplicación de aumentos por la vía extraordinaria y cómo convierten en ordinario lo extraordinario y no pasa nada con que se convierta en ordinario.

¿Cómo la metodología actual puede servir, también, para los consumidores? Que no me vengan con que el método, porque entonces se hizo un método que solo está cargado de un lado y no pasa nada hasta que aprueben el próximo método. ¿Cuándo es que pueden interpretar un método a favor de la gente que no se puede proteger sola, porque los empresarios sí lo pueden hacer, tienen todas las herramientas y los consumidores no, con tantos trabajadores que tiene la Aresep? Según un estudio que hicimos, ha aumentado en un 120% en los últimos cuatro años, ¿cómo es que no se pueden hacer los estudios que se requieren para, efectivamente, defender a los usuarios y tener una información que pueda contrarrestarse?

Finalmente, más que el mecanismo de pago electrónico, ¿cuáles son los mecanismos que propone la Aresep, hoy, para garantizar que la gente que utiliza el servicio de autobús es la cantidad de gente que es?

Presidente:

Gracias, Diputada.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Ramírez.

Diputado Ramírez Zamora:

Gracias. Buenas tardes.

Don Dennis, yo voy a hacer, nada más, un cuadro de lo que ha pasado en este lugar. Me gustaría que usted lo pudiera observar no desde su silla, sino desde esta silla.

Nos encontramos con que el Regulador nos dice que los costarricenses estamos pagando juicios desde el 2004 al 2006, por una suma extraordinaria de millones de colones y que, al final, los costarricenses son los que van a pagar esa suma. Que usted y la institución donde usted trabaja, ya no puede hacer nada, porque les quitaron las herramientas complementarias.

Don Mario Redondo nos aclara que fueron eliminadas por falta de audiencia pública y desde ese día hasta hoy no se ha solucionado el tema de las herramientas complementarias.

Pero, lo más grave es —y uso sus palabras, palabras más, palabras menos— ayúdenos para fortalecer las metodologías tarifarias. Esas fueron sus palabras, en este lugar: ayúdenos para fortalecer las metodologías tarifarias.

¿Por qué lo hace hasta ahora? ¿Por qué no vino desde que usted entró a sus funciones? Y está denunciado que los costarricenses están pagando juicios del 2004 al 2006, aunque, tal vez, usted no estaba en ese lugar. ¿Por qué hasta hoy?

¿Por qué hasta hoy nos pide ayuda a los diputados, para fortalecer las tarifas y las metodologías tarifarias? Pero, peor aún y lo más agravante es que, al final, después de que usted usa estas palabras, nos dice a los diputados y diputadas, en este lugar, y a todos los que están aquí: “Pero, al final y al cabo, si no tenemos tarifas o alguien nos puede ayudar con las tarifas es culpa de los usuarios, porque no van a las audiencias públicas”. Entonces, que los usuarios, en las audiencias públicas, vean a ver cómo se defienden y es ahí donde yo meto al CTP.

¿Por qué el CTP, si es el rector de transporte en este país y si no puede, como lo dijo don Mario, bajar del Olimpo donde están e ir a la audiencia pública, como cualquier otro mortal —palabras suyas, sin calificarlas de otra forma; no estoy calificando nada, solo estoy usando sus palabras— tiene que ir ahí para defender, por qué entonces no vamos a defender a los usuarios con información y con la asesoría correspondiente?

Al terminar, don Dennis, yo le preguntaría a usted, ¿cómo le llamaríamos a esta obra?

Presidente:

Gracias, señor Diputado.

Tiene la palabra el diputado Arguedas Mora.

Diputado Arguedas Mora:

Nada más que me conteste sí o no, porque ya las conclusiones están hechas.

¿Conoce usted el informe de María Lourdes Echandi Gurdián, abogada que yo conozco, donde ella explícitamente habla sobre los problemas estructurales y de regulación y, además, dice, no hay una cabeza que ordene y enlace los caminos de la institución? ¿Lo conoce?

Señor Dennis Meléndez Howell:

Sí, señor.

Diputado Arguedas Mora:

Además, la Asociación de funcionarios de Aresep dice que: "... es evidente que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos atraviesa una crisis interna de magnitudes nunca antes vista y a nivel externo se enfrenta a la mayor pérdida de credibilidad de su historia a nivel de los sectores regulados y usuarios, siendo una institución estratégica para la economía del país...". ¿Está claro usted en esa acción?

Señor Dennis Meléndez Howell:

Sí, señor. En lo que dicen ellos, que es un grupo reducido de funcionarios.

Diputado Arguedas Mora:

Es una organización de Aresep a lo interno.

Dice el Secretario de la Asociación, Miguel Badilla: "...en un incorrecto manejo político y mediático de los más recientes hechos pone en evidencia que esta institución parece un juguete...". ¿Usted está de acuerdo con eso. o lo rechaza?

Señor Dennis Meléndez Howell:

No estoy, evidentemente, de acuerdo. Don Miguel Badilla tiene puntos de vista muy particulares y le puedo asegurar que la mayor parte de los funcionarios no piensan así.

Diputado Arguedas Mora:

Lo complementa el ingeniero don Rodolfo Rodríguez, funcionario de la Superintendencia de Telecomunicaciones. Dice: "... el problema es que con la llegada del Regular, en el 2006,...". ¿Es usted?

Señor Dennis Meléndez Howell:

No.

Diputado Arguedas Mora:

Bueno, usted viene posteriormente: "...la Autoridad Reguladora se politizó y esa institución significó la llegada de gente nueva en puestos de dirección y se creó casi un gobierno paralelo...". ¿No lo acepta usted, en este momento?

Señor Dennis Meléndez Howell:

Bueno, primero, que yo no estuve en esa época.

Diputado Arguedas Mora:

No. Pero, en este...

Señor Dennis Meléndez Howell:

No, en este, yo no acepto eso.

Presidente:

Gracias, señor Diputado.

Tiene la palabra el diputado Guevara Guth, hasta por un minuto y medio.

Diputado Guevara Guth:

Claramente, hay una colusión aquí entre el Estado y los empresarios. Acordémonos de que el Estado se apropió del servicio público y permite que los particulares lo puedan hacer a través de una concesión, bajo ciertas reglas.

El Estado no está cumpliendo con eso, claramente. Hubo, ahora, una oportunidad en el tema de concesiones, porque sí, usted los puede poner a competir. Puede poner a competir a diferentes empresarios, para adjudicarse una concesión velando por o promoviendo que le cobren lo menos posible a los usuarios y ese es un tema sobre el cual quisiera que en una siguiente sesión pudiéramos profundizar, porque ese tema es el tema central.

El tema metodológico es lo más sencillo. Yo no sé por qué ha tomado tanto tiempo: planillas, depreciación, combustible, los gastos del aceite del vehículo y, luego, usted toma ingresos y entonces en la parte de ingresos es donde está el truco. Diay,

si usted sube o baja, entonces buscará que le paguen una tarifa más alta. Es tan sencillo de resolver. Lo único que requiere es de una auditoría, para ver que no estén haciendo chanchullo los empresarios concesionados, en este caso, del transporte público. Pero, ahí, Aresep tiene un rol que jugar para determinar que no le estén metiendo un “diez con hueco”.

Pero, está también el tema de la competencia entre los concesionarios y si usted no está cumpliendo, ¡sáquelo! Si no, ábrale las puertas al porteo de buses, al transporte privado de buses, punto a punto y usted va a darse cuenta cómo las tarifas empiezan a bajar.

Lo que pasa es que, aquí, estamos ¡claro!, “burro amarrado contra un montón de tigres sueltos”.

Presidente:

Gracias, señor Diputado.

Les agradezco a los invitados. Lamentablemente, por disposición reglamentaria, tengo que levantar la sesión.

Siendo las catorce horas con cuarenta y cuatro minutos, se levanta la sesión.

Dip. Mario Redondo Quirós
PRESIDENTE

Dip. Gonzalo Ramírez Zamora
SECRETARIO

sdc/lcb/ngm
20150625--009

