

San José, 31 agosto 2015  
RSN-033-2015

Señor  
Luis Zamora González  
Coordinador  
ProDus-UCR  
Presente

Señor:

La Institución que usted representa elaboró un “estudio de demanda” para la ruta de transporte autobús número 126 San José - San Juan de Tobosi - Loma Larga, contratados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Dado que contiene términos técnicos y denominaciones confusas, leo consternado y con mucha preocupación el informe que ustedes agregan denominado “Informe – **Normalización de la demanda** Rutas 126, 131 y 132 Autotransportes San José – San Juan de Tobosi Sur S.A” de junio del 2014, como añadido al informe principal entregado a la Aresep en enero del 2014.

Es importante mencionar que la primera Audiencia programada por la Autoridad Reguladora utilizando el estudio de ProDus como insumo fue el 25 de abril del 2014, en la cual el Intendente de Transportes proponía una rebaja en las tarifas de alrededor del 30%.

Estos agregados al informe principal ustedes los trasladan dos meses después de la programada Audiencia.

No quisiera por ningún motivo pensar que los argumentos esgrimidos por la empresa en la solicitud de medida cautelar y demanda ordinaria ante los Tribunales Contenciosos, así como la posición de un grupito de ingenieros del Consejo de Transporte Público, quienes inventaron y cambiaron el sentido al término “demanda normalizada” homologándolo con demandas convertidas o equivalentes, haya influido en su agregado al informe principal.

Los resultados obtenidos en un estudio de este tipo representan un insumo vital para los análisis tarifarios correspondientes al equilibrio financiero de la empresa que opera el servicio y para la obtención de un pago justo por parte de la población usuaria del servicio público.

Otro elemento importante que aportan estos estudios de demanda -sin ningún tipo de conversiones- es comprobar y corroborar los indicadores de operación de la ruta en estudio.

De tal manera que como en el presente caso, dado que las tarifas las han duplicado en menos de tres años, la población ha dejado de viajar o busca una solución alternativa, por lo que los indicadores de operación y de oferta/demanda de servicio no corresponden a la flota aprobada anteriormente. En el año 2008 en el CTP comprobaron un total de pasajeros de 101.565, ustedes en el estudio encuentran un total de 54.456 pasajeros, para nada sirve el dato comprimido entregado posteriormente, más que para confundir.

Comprimir los datos de campo encontrados por ustedes, involucrando para ello las unidades monetarias, reduciéndola a pasajeros equivalentes a la tarifa mayor de la ruta, no tiene ningún sentido, ya que se disponen de los datos reales. Incluso nuestra recomendación siempre ha sido, que si en una empresa con tarifas diferenciadas no disponen del dato de pasajeros por tramos tarifarios, que no se permita utilizar la conversión, sino que se realice el necesario estudio de conteo de datos.

Con la práctica de convertir los ingresos de la empresa a “demanda equivalente a tarifa mayor” le están trasladando todas las deficiencias de recaudación, de potenciales fugas de dinero, de fiscalización de ingresos de la empresa a las tarifas resultantes de esos datos. De tal manera que la ineficiencia, descuido empresarial u otras artes, las paga el usuario del servicio.

La confusión introducida por un grupito de ingenieros del CTP desde el “estudio de demanda” que realizaron en el 2013 para esta misma ruta, homologando los términos “demanda equivalente” con el término “demanda normalizada” ha calado profundamente, de tal suerte que ustedes también parece que lo adoptan y ayudan entonces a enredar el tema.

A “Demanda equivalente a tarifa mayor” se le ha llamado a la conversión resultante de los ingresos generados en la ruta entre la tarifa superior.

A “Demanda normalizada” se le ha llamado históricamente al resultado de aplicar un coeficiente de estacionalidad al promedio de pasajeros/carrera encontrado en la muestra estudiada, de manera que las inferencias resulten confiables para utilizarlas en cualquier periodo del año.

Ahora resulta que algunos asesores de empresas y funcionarios igualaron los términos “demanda equivalente” con “demanda normalizada”, con ello peligrosamente en el CTP toman los datos reportados por las empresas, sacan supuestas muestras con esos datos, convierten los ingresos a tarifas mayor, le llaman a esa conversión “demanda normalizada” -seguramente encontraron un nombre atractivo, atrapa ingenuos- y sacan supuestos estudios de demanda de pasajeros en las rutas, con las nefastas consecuencias para la población usuaria del servicio.

Ustedes en el informe principal de ProDus entregado en enero del 2014, ya habían aplicado el proceso de normalización o calibración de los resultados de la muestra por el respectivo coeficiente de estacionalidad.

Señalan ustedes en la comentada nota que aportan dos meses después de la primera audiencia de la Aresep, en donde incluso personal de ProDus-UCR que elaboró el estudio se presentaron a explicar los resultados:

“En el caso de las rutas en las que los fraccionamientos poseen horarios distintos, es posible realizar un cálculo de la tarifa para cada uno de los fraccionamientos. Sin embargo, cuando se poseen rutas con fraccionamientos que tiene el mismo horario, **el cálculo de la tarifa se realiza tomando en cuenta la demanda normalizada**. Esta demanda equivale a la cantidad de pasajeros que abordan el autobús pagando la tarifa máxima, es decir, corresponde a una cantidad de pasajeros equivalentes según el porcentaje de la tarifa que pagan.”

Agregan en las conclusiones:

“Se calculó la demanda de pasajeros equivalentes mediante la normalización de la demanda en las rutas que posee tarifa fraccionada, en el *Cuadro 1* se presenta un resumen de los resultados obtenidos. **Se observa una diferencia de un 35 % entre la demanda total de pasajeros y la demanda normalizada de pasajeros equivalentes en la ruta 126.**”

No tiene ningún sentido que ahora vengan con un agregado al informe adoptando términos confusos y conversiones de datos a tarifas superiores, que nada agrega al informe entregado inicialmente, pero que sí refuerza y le da vida a los imprecisos reportes estadísticos de las empresas a tarifa mayor y a los supuestos “estudios de demanda” que vienen realizando en el Consejo de Transporte Público desde el año 2013. Por cierto muy dañinos para la salud de miles y miles de ciudadanos que esperan objetividad y claridad en los procedimientos utilizados en los precios y tarifas que les conciernen directamente.

Terminamos señalando que en la historia del MOPT, hasta ese año 2013, nunca se habían realizado supuestos estudios diferenciados, unos para los esquemas operativos (Flota, horarios, frecuencias, carreras) y otros diferentes para temas tarifarios. Estos son inventos recientes que golpean al sistema.

Olman Bonilla O  
Red Solidaria Nacional

Adjunto documento en power point que resumen los principales elementos presentados en la Audiencia realizada el jueves 27 de agosto 2015.

**Copia:** Presidente Luis Guillermo Solís, Diputado Mario Redondo, Defensora de los Habitantes, Intendente Enrique Muñoz, Director Ejecutivo del CTP Mario Zárate, Presidenta de Canatrans Maritza Hernández, Presidente de Canabus Alfredo Villalobos, Ex Regulador General Leonel Fonseca, Presidenta Asociación San Juan Norte Verónica Hernández