



Mientras sube la canasta Básica, Gobierno no frena aumentos, pero si las rebajas que corresponden por Ley

Defensoría presenta apelación contra resolución de ARESEP que suspende rebaja en tarifas de autobús

Viernes 16 de julio de 2021. La Defensoría de los Habitantes se apersonó ante la Intendencia de Transportes (IT) de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) para interponer en tiempo y forma un recurso ordinario de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante contra el apartado II de la parte resolutive de la resolución RE-0043-IT-2021 del 8 de julio de 2021: ajuste extraordinario de oficio para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, a nivel nacional, correspondiente al I semestre de 2021, en los términos que a continuación se expondrán.

Acciones contradictorias en perjuicio de la población. La resolución impugnada resolvió de manera contradictoria la petición de rebaja que por Ley correspondía aplicar en favor de los usuarios del servicio de buses, ya que por una parte, aprobó una reducción -4.75% en las tarifas para las rutas de transporte público, pero acto seguido, de manera sorprendente, resolvió “suspender los efectos de dicha rebaja hasta tanto las condiciones actuales muestren un cambio positivo en las medidas de restricción de movilización de personas, adoptadas por las autoridades gubernamentales para la contención de la propagación de la COVID 19”. Por lo cual la rebaja en favor de las y los habitantes que usan el servicio público de autobuses quedó congelada.

La Intendencia de Transportes (IT) fundamentó esta decisión basada, entre otras cosas, en la situación económica y sanitaria actual que vive el país y el interés público, enmarcado como la continuidad del servicio público de transporte de personas modalidad autobús, por cuanto existe una afectación prolongada al sector transporte desde el año anterior y los perjuicios en ese sector se han acumulado con el paso de los meses. Asimismo, indica la IT que en abril de 2021 se redujeron todas las tarifas del servicio de autobús, en un -2.65%, por la aplicación del ajuste

extraordinario correspondiente al II semestre de 2020, por lo que aplicar un segundo rebajo tarifario representaría un ajuste total de -7.30% en un lapso menor a 3 meses, lo que afecta la economía de los operadores.

En razón de lo anterior, la Defensoría de los Habitantes de la República interpuso formal recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad, contra la decisión de la Intendencia de Transportes de suspender los efectos de la fijación extraordinaria del servicio de autobús del primer semestre de 2021, al considerar, entre otras cosas que:

-Es innegable el interés público que permea el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, sobre todo, como se indicó profusamente en el oficio N° DH-0834-2021, de fecha 8 de junio de 2021, mediante el cual se planteó la coadyuvancia de la Defensoría, la realidad nacional y mundial agravia no solo al sector autobusero sino también a TODOS los sectores del país, pero muy especialmente a los usuarios. Distintos estudios técnicos como socio-económicos dan cuenta que el impacto del COVID-19 sobre la economía nacional es incuestionable y su afectación se ha extendido a todos los sectores económicos y a toda la población en general, pero el impacto negativo se ha acentuado sobre los sectores más frágiles y vulnerables que son los que han vivido con mayor crudeza la alta tasa de desempleo, el impago de sus préstamos y obligaciones financieras, el aumento del costo de vida; y ahora, se les priva de la única reducción tarifaria que por Ley y por Justicia Social les corresponde.

- El Estado ha adoptado una serie de acciones tendientes a disminuir el impacto económico de la crisis generada por la COVID-19 y que han sido de aprovechamiento por parte de las empresas autobuseras que brindan servicio público, fungiendo como una medida para aliviar la carga económica de los empresarios, así por ejemplo, la reducción de jornadas de trabajo, la suspensión temporal de contratos de trabajo (medidas por el gremio autobusero según información pública en la página web del MTSS), la reducción en el monto de pago del marchamo para el periodo 2020, además de los ¢ 702.000 millones entregados a las entidades financieras para que lo prestaran a los clientes afectados por la crisis, de los cuales ¢ 32.200 millones fueron teledirigidos al sector transporte.

-Asimismo, el Estado ha tomado medidas de alivio económico para el grupo de autobuseros, en particular, por ejemplo: la disminución en el monto del canon que deben pagar, se eximió la presentación de la evaluación de la calidad que debe ser efectuada por un organismo de inspección acreditado por el ECA, y la disminución

en un 60% la operación del servicio en la ruta autorizada, sobre los esquemas operativos autorizados en condiciones típicas. Todas las medidas económicas señaladas han menguado el impacto económico en ese sector económico.

-Así como la Intendencia de Transportes de la ARESEP debe velar por la protección del principio de continuidad del servicio, también debe velar por el cumplimiento del **Principio Legal de Servicio al Costo**, contemplado en el artículo 3 inciso b) de la Ley N° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ARESEP. Este principio lo que busca es armonizar los intereses de los usuarios y de los prestadores del servicio, así como entre las necesidades de estos, siendo que limita la fijación tarifaria de los servicios públicos a los costos reales de la prestación, incluido el monto de una utilidad competitiva para el prestatario.

-En relación con la fundamentación del aparente riesgo de devolución de rutas porque 6 operadores devolvieron 8 rutas, la Defensoría observó que la motivación de la renuncia o devolución de esas rutas no es un hecho comprobado por el ente regulador, es una manifestación de los operadores que lamentablemente la Administración Pública da por acreditado sin realizar los estudios correspondientes y menos aún comprobar si efectivamente el impacto acaeció por un posible desequilibrio financiero razonable y objetivo provocado por las medidas restrictivas para paliar la propagación de la COVID, o en su defecto obedeció a un deficiente manejo financiero u otra circunstancia anterior a las medidas restrictivas.

La Defensoría de los Habitantes realizó el estudio correspondiente de esas rutas, toda vez que extraña sobre manera por cuanto NO ha recibido quejas o denuncias de las personas habitantes por estos hechos. Del estado de las 8 rutas devueltas se colige que, de acuerdo con los datos desplegados del sistema SIR, existen 4 rutas que aún se les brinda el servicio de transporte de autobuses servicio ofrecido por otros operadores; en otras 2 rutas, los operadores originarios siguen brindando servicio y en las dos rutas restantes, otros operadores están dando el servicio correspondiente al usuario.

Lo anterior es un reflejo de que esas rutas **SON RENTABLES Y SE ENCUENTRAN EN FUNCIONAMIENTO SIN AFECTACIÓN AL USUARIO**, por lo que sustentar un inminente riesgo de que los usuarios se queden sin la continuidad del servicio a raíz de la devolución de rutas, no es cierto, dado que el evento ya pasó y los usuarios no se han quedado sin el servicio.

-Otro de los aspectos que fundamentan la adopción de la suspensión de los efectos del acto administrativo de rebajo tarifario fue un aparente conteo del volumen de

pasajeros. Sobre el particular la IT refirió que realizó un muestreo o estadística con información suministrada por 92 operadores del servicio de transporte modalidad de autobús y que están registrados en el SI. Sin embargo, la resolución fue omisa en múltiples aspectos, por ejemplo, en cuanto a indicar si correspondía a pasajeros totales o solo los pasajeros regulares (sin contar los adultos mayores) ni tampoco la zona de las rutas, toda vez que es claro no es lo mismo una ruta provincial que una zona rural.

La Intendencia de Transportes obtuvo esos datos del SIR, ergo, se trata de información que es suministrada por cada uno de los operadores sin que medie ninguna intervención del ente regulador. Sin embargo, en la resolución no se indica si esta información fue validada por la Intendencia para confirmar su veracidad y precisión. Tampoco se expone en la resolución la metodología o los criterios para escoger las empresas que se incluyeron en la muestra de 92 operadores. Esto llama la atención de esta Defensoría, por cuanto, de acuerdo con la información que consta en el SIR, para el periodo de enero 2020 a mayo 2021, 234 operadores introdujeron sus datos de volumen de pasajeros e ingresos. Sin embargo, y sin justificación técnica alguna, la Intendencia solo escogió 92 operadores, o sea, una muestra que corresponde al 39% del total, además, no expone las razones ni criterios para tal escogencia. Esta situación pone en tela de duda el todo análisis que la Intendencia haya realizado a partir de los datos de esa muestra.

-En relación con el impacto de la COVID en la economía nacional, la Defensoría de los Habitantes es consciente de la realidad nacional e internacional que se está viviendo y los efectos adversos en la economía nacional y el posible impacto NO CUANTIFICADO AÚN en el grupo económico que brinda el servicio de transporte remunerado de personas, no obstante, llama la atención de la Defensoría argumentaciones tales como que la finalidad es "... para poder definir soluciones que vayan de la mano con el interés público y que proteja tanto a los usuarios del servicio como a los operadores y establecer un equilibrio que sostenga la continuidad del servicio bajo estudio de manera tal que los usuarios no deban perder su medio de transporte público en estos momentos tan complicados..." (pág. 32 de la resolución impugnada).

-Por otra parte, refiere la Intendencia que en un intervalo de 3 meses se han implementado 2 rebajas tarifarias producto de la aplicación de ajustes extraordinarios, el primero correspondiente a -2.65% y el segundo derivado de la aprobación de la resolución recurrida que es de un -4.75%, aduciendo que la

aplicación de dos rebajos tarifarios en un periodo de 3 meses, impactara aún más las finanzas de los autobuseros. Sobre este aspecto, importa recordar que la misma resolución impugnada refiere las razones de esta situación sea, que la fijación fueron pospuestas hasta que se lograra instaurar las audiencias públicas virtuales como mecanismo oficial.

Así las cosas, la tardanza y/o ineficiencia de la Administración en implementar los protocolos necesarios para la continuidad de las competencias públicas asignadas, como es la realización de la audiencia pública en forma virtual, no puede ser un hecho cuyos efectos recaigan negativamente en la población, tal que la Intendencia ahora considere como “adversas” dos rebajas tarifarias consecutivas en un trimestre. Es más, en realidad quienes se beneficiaron de la “rebaja tardía” fueron las empresas de transporte público, pues esa tardanza generó un saldo a su favor en relación con sus verdaderos costos de operación, durante el tiempo en que la rebaja no se realizó por no poder hacer “audiencias virtuales”. Intencionadamente la Intendencia omite referirse a la cantidad de ocasiones en que los usuarios han tenido que ver aumentadas las tarifas por ese tipo de factores externos valorados en las fijaciones extraordinarias, por como ejemplo, el aumento de los combustibles, que por cierto el viernes anterior se solicitó la octava solicitud de alza en lo que va del año , alza que, de concretarse, posiblemente impactará la fijación extraordinaria de las tarifas del segundo semestre del año.

“La Intendencia evade analizar la repercusión y el impacto que una rebaja tarifaria puede tener en la economía de cada una de las personas que utilizan el servicio de transporte público, cuando el país pasa por uno de los niveles de desempleos más graves de nuestra historia, siendo que además el Estado ha adoptado medidas tales como la reducción de jornada y suspensión de los contratos laborales, lo que ha generado una disminución significativa en el ingreso económico en las familias costarricenses”, manifestó Catalina Crespo Sancho, Defensora de los Habitantes.

Crespo Sancho agregó que esa reducción tarifaria podría significar la posibilidad de que esta gran parte de nuestra población tenga mayor acceso a costear el pago del servicio de transporte y movilizarse con estos fines, si bien, ¢4 de disminución en algunas rutas, puede parecer poco para algunas personas, significa mucho para aquellas que han visto perdida su fuente de trabajo.

“Es muy preocupante para la Defensoría el hecho de que la Intendencia de Transporte pretenda velar por un supuesto desequilibrio financiero de las empresas autobuseras, desequilibrio que no ha sido comprobado”, puntualizó la Defensora.

Considera la Defensoría, a la luz de los razonamientos técnicos y jurídicos expuestos en su recurso ante la ARESEP, que se debe anular el acto administrativo que dispone la suspensión de los efectos de la rebaja tarifa en cuestión.