

EL CONSUMIDOR FRENTE A LA REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Dennis Meléndez Howell¹

I. Introducción

El objetivo de este ensayo es hacer un recuento sobre el estado actual de la regulación de los servicios públicos en Costa Rica y las reformas requeridas para eliminar varios sesgos inconvenientes. El deficiente funcionamiento de la regulación, tarde o temprano, termina afectando a la parte débil de la cadena: los usuarios o consumidores².

Los servicios públicos regulados se definen en el artículo 5 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593, 1996) e incluyen cinco grandes áreas: electricidad, combustibles, transporte público (autobuses, taxis, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y otros), agua y alcantarillados y telecomunicaciones. En total, se contabilizan cerca de 36 subsectores regulados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

Tal como se describe más adelante, desde la aprobación de la Ley 7593 hay disposiciones que inclinan la balanza a favor de los prestadores de los servicios, los cuales tienen garantizado su negocio, libre de riesgos, con una utilidad a veces más que razonable y, en la mayor parte, obtenida con concesiones gratuitas, asignadas por métodos no transparentes. Mediante el uso de diversos portillos difíciles de controlar, algunos operadores pueden sesgar aún más el modelo a su favor y obtener sustanciales rentas económicas.

Los sistemas actuales de tecnología avanzada permiten implantar mecanismos para mantener informado al regulador del desenvolvimiento de las actividades reguladas, sus ingresos, costos y hasta imprevistos. La ARESEP desde hace varios años viene desarrollando sistemas de contabilidad regulatoria y de captura de información en línea, pero el proceso avanza apenas gradualmente.

La resistencia de los operadores a adoptar nuevas tecnologías hace el proceso lento y tedioso³.

1 Economista de la Universidad de Costa Rica, con títulos de posgrado incluyendo MSc de la Universidad de Chile y PhD de Duke University. Entre otros, fue Regulador General de la República, director de estudios económicos del FLAR, gerente general del BANHVI y director de programas de la firma consultora CEFSA.

2 Se hace referencia a los consumidores cuando se trate de la provisión de bienes, tales como agua, potable, electricidad o combustibles. Usuarios, en referencia a la prestación de servicios como transporte en autobuses, taxis, trenes, aeroportuarios, etc. Sin embargo, la distinción entre ambos conceptos es tenue, por lo cual el uso de ambos términos es intercambiable.

3 El ejemplo más claro se da en el pago electrónico centralizado, en los servicios de autobús. Los primeros intentos datan de 2006. Siempre hay razones para no adoptarlo. Y es que esta medida representa un instrumento muy poderoso de captura de información, algo que muchos operadores no desean.

Si la contabilidad regulatoria se lograra implementar plenamente, acompañado de reformas a la Ley 7593 y a otras normas del entorno, se podría tener un sistema regulatorio más eficiente, que aproxime los precios regulados a los de equilibrio competitivo.

Por razones de transparencia, se requiere eliminar, en lo posible, la discrecionalidad de los reguladores, para evitar su captura. Por eso deben establecerse leyes, reglamentos y procedimientos, aunque a veces den resultados subóptimos.

En las condiciones actuales, debido a disposiciones legales, a la organización y funcionamiento del organismo regulador y al entorno sociopolítico y judicial, la balanza se ha inclinado a favor de los prestadores de los servicios públicos, desfavoreciendo a los consumidores.

¿Cuándo se justifica la regulación?

En Costa Rica, muchos servicios públicos son brindados por empresas con notorio poder de mercado. Si se permite el ejercicio de ese poder, el gran perjudicado es el usuario. Cuando el prestador decide a su antojo la cantidad y calidad de los bienes o servicios ofrecidos, fijará el precio más conveniente a sus intereses. Los usuarios, sin alternativa para escoger otras opciones -más allá de renunciar al consumo- son los grandes perjudicados.

Antes se creía que, si el Estado asumía la prestación de ciertos servicios públicos básicos, se lograría una solución óptima, garantizando la inversión continua y un balance de calidad y precios “justos”. La experiencia demuestra lo contrario, pues en un ente público los objetivos de maximización de utilidades son sustituidos por otros, en beneficio de los funcionarios, o peor aún, en desperdicio de recursos por pérdidas de eficiencia.

La búsqueda permanente de costos eficientes ocupa un lugar muy rezagado en sus prioridades. Los monopolios públicos terminan siendo tanto o más perjudiciales que los privados, pues muchas veces, en el agregado, destruyen valor.

Aunque por muchos años se han explorado alternativas a la competencia, no se ha encontrado un método más eficiente para la obtención de precios de equilibrio. A falta de competencia, la regulación es ineludible, pues el peor escenario es el poder monopólico (Meléndez, 2016).

II. Diagnóstico

1. Indefensión del usuario

La ley señala la obligación de la ARESEP de tutelar los derechos de los usuarios. Esta labor se limita a la atención de quejas y denuncias, pero ante la obligación de respetar el “debido proceso”, es usual que las resoluciones finales tarden hasta 7 años o más, especialmente cuando median sanciones a los operadores.

Las preferencias y necesidades de los usuarios son prácticamente ignoradas. Los usuarios no están organizados ni cuentan con quien levante la voz en su nombre. Existe en la ARESEP una figura del “Defensor del Usuario”, con potestades limitadísimas y sin recursos y depende de la administración interna, lo que limita su independencia. La Defensoría de los Habitantes de la República (DHR) no atiende quejas de los usuarios de los servicios públicos (Meléndez, 2016).

Para las fijaciones tarifarias y aprobación de metodologías y reglamentos, la ley establece un proceso de audiencias públicas para oír las opiniones de los interesados. Pero estas se vuelven irrelevantes al estar, procesalmente, mal ubicadas, pues se realizan cuando todas las condiciones operativas de los servicios están definidas. Redefinir, democratizar, sistematizar y hacer de acatamiento obligatorio los resultados de las audiencias, sería el verdadero mecanismo de defensa de los usuarios.

2. Debilidades de la Ley de la ARESEP

a. Principio de servicio al costo

El artículo 3 de la Ley 7593 establece el principio del “servicio al costo” para la fijación de precios y tarifas. Según esto, los precios que fija la ARESEP deben contemplar “únicamente los costos necesarios para prestar el servicio”, más un margen de utilidad “competitiva” que permita a los operadores el desarrollo de su actividad.

Aunque, en principio, parece razonable, no lo es. La Ley 7593 no define qué tipo de costo, misión por lo demás complicada; ni si los prestadores del servicio público deben esforzarse por reducir los costos al mínimo o incorporar nuevas tecnologías o formas de operación, como lo hace una empresa competitiva. Visto desde este ángulo, el concepto es etéreo y no puede ser utilizado como guía (véase Meléndez, Yong y Angulo, 2021).

b. Garantía del equilibrio financiero

El artículo 31 de la Ley 7593 establece que las fijaciones “no pueden atentar contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de los servicios públicos”. Eso se ha interpretado como que las empresas pueden despreocuparse de ser eficientes y mejorar sus tecnologías (en el papel, mejorar su administración, reducir sus costos de producción o mejorar la calidad). De este modo,

el sistema de fijación tarifaria está diseñado para que los operadores nunca incurran en pérdidas. Todos los riesgos les son cubiertos.

Extrañamente, según el mismo artículo, el regulador no puede objetar los esquemas financieros que decida emplear el prestador, incluyendo “sus formas especiales de pago y sus costos efectivos”⁴.

O sea, los operadores tienen plena libertad de escoger cualquier tipo de financiamiento, sin importar plazos, costos ni condiciones. Todo va a la tarifa.

c. Metodologías desactualizadas o mal aplicadas

La mayoría de las metodologías vigentes son del tipo *cost plus* (¡mida los costos y súmelos!), con serias deficiencias y muy desactualizadas. En la práctica, al definir las metodologías, se incorporan los costos de “mercado” de cada insumo o gasto de la empresa, definiendo coeficientes tecnológicos⁵, no siempre bien respaldados, a menudo aportados por los propios regulados u obtenidos de un promedio de varios operadores. El prestador decide si mantiene sus mismas técnicas productivas o las mejora, pero cualquier beneficio es para su exclusivo beneficio, no se traslada a las tarifas (Meléndez, 2016).

Las metodologías de transporte y distribución de combustibles no han cambiado desde 1991. Versiones actualizadas de estas y muchas otras metodologías no han avanzado en la ARESEP. Cualquier metodología debería revisarse anualmente.

d. Fallas en la aplicación de la normativa

No todos los problemas provienen de la ley. El contexto sociopolítico da margen para sospechar de algún grado de captura del regulador (para una discusión amplia sobre el tema, véase Herrero, 2016). Los prestadores parecen tener prevalencia sobre los usuarios en las decisiones del regulador.

Hay disposiciones de la ARESEP que minan la confianza de los usuarios y dan para pensar que los ajustes tarifarios son asimétricos, pues cuando las tarifas deben subir, lo hacen, pero no cuando se trata de rebajas. Mucho de esto es un efecto psicológico de masas, pero a veces ocurren situaciones dudosas.

Un ejemplo de eso se dio a raíz de la pandemia de 2020. Tanto prestadores como usuarios resultaron afectados, pero la ARESEP veló únicamente por los intereses de los regulados. Cuando correspondía una sustancial rebaja de tarifas, sin aparente sustento jurídico la pospuso por varios meses, para luego aplicarla solo por una semana (Grosera decisión..., 2021). Las buenas prácticas regulatorias mandan mantener un ajuste de tarifas compensatorio por el tiempo suficiente para devolver a los usuarios, como comunidad, lo pagado en exceso. Es difícil creer que una semana de rebaja fuese suficiente para esa compensación de muchos meses de tarifas sobrevaluadas. Hace

⁴ Inciso b) del párrafo 4 del artículo 31 de la Ley 7593.

⁵ Básicamente es la proporción física que se usa de cada insumo de producción.

presumir la generación de sustanciales rentas a los operadores. Si bien esto fue denunciado por diversos medios de comunicación (véase, por ejemplo, Grosera decisión..., 2021), el tema no se sometió a investigación formal. Tanto el Defensor del Usuario de la ARESEP como la DHR apelaron esas resoluciones, pero fue por la vía equivocada. Tratándose de posibles violaciones a la normativa, deberían dirigirse a estudios sobre su legalidad para determinar eventuales responsabilidades.

En los últimos 3 años, se ha aumentado 2 veces el margen de las estaciones de servicio (gasolineras), usando parámetros de una modificación metodológica llevada a audiencia pública en 2006, pero que nunca se aprobó formalmente. Esto amerita un examen exhaustivo de legalidad. Téngase en cuenta que el margen de los expendedores es el más alto en la cadena interna de suministro, incluso por encima del margen de la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE).

Estos hechos, bien podrían ser aislados y no intencionales, pero generan dudas sobre captura regulatoria, en perjuicio de los usuarios.

III. Propuestas de mejora

1. Reformas de ley

a. Modernizar la regulación

Un proyecto de ley en trámite (Asamblea Legislativa, expediente 22.446) plantea la inclusión de elementos novedosos para modernizar la regulación. Esos cambios permitirían a la ARESEP utilizar nuevos métodos de regulación, prescindiendo de los principios de servicio al costo y equilibrio financiero de los regulados y enfatizando más bien el concepto de costos económicamente eficientes. Aunque de seguro enfrentará férrea oposición de grupos interesados, públicos y privados, su necesidad es perentoria.

b. Desregulación

La regulación debe reservarse para casos en que no exista un grado razonable de competencia y este es cambiante. La legislación actual no contempla posibilidad de desregulación, como sí sucede con las telecomunicaciones (Ley 8642, arts. 6 inciso 7 y 50). La evolución de las tecnologías hace que algunos sectores se aproximen naturalmente a la competencia⁶. Actualmente, los servicios de taxi y postal podrían empezar a liberarse y otros podrían ser candidatos en un futuro cercano, como el caso del gas licuado, los trenes y los servicios de cabotaje.

⁶ Los casos clásicos son la telefonía fija y la irrupción de plataformas participativas en los taxis.

c. Captura regulatoria

La mayor amenaza para la regulación es la captura regulatoria, situación en la cual los reguladores son compelidos, voluntaria o involuntariamente, a favorecer a ciertos regulados o usuarios, en perjuicio de los demás.

La captura puede provenir de muchas fuentes: disposiciones de la propia ley o reglamentos; presiones de grupos regulados con amplia capacidad disruptiva sobre la economía; apoyo de legisladores o miembros del Poder Ejecutivo; fallos judiciales no ajustados a los principios regulatorios; presiones por medio de demandas personales injustificadas para intimidar a los reguladores; mala praxis regulatoria, o simplemente, por abuso de poder de control por parte de ciertos sectores⁷.

Hay varias medidas que pueden introducirse en la ley para prevenir la captura. Una muy importante es cambiar la forma en que se eligen los reguladores, quizás siguiendo el modelo usado para la selección de los contralores o defensores de los habitantes. La designación por el Poder Ejecutivo inevitablemente crea una sensación de subordinación que mueve a compromisos de tipo personal. Si se elimina ese ligamen político, podrían limitarse las presiones de prestatarios sobre autoridades regulatorias (Herrero, 2016)

d. Régimen sancionatorio

El régimen sancionatorio carece de progresividad, al saltar de una simple multa a la cancelación de la concesión, sin pasos intermedios (Ley 7593, artículos 38 y 41). Debería ser gradual, con acciones administrativas fuertes, pero aplicadas mediante procesos sumarios; con respeto a los derechos de las partes, pero de corta duración. El regulador debe tener potestad de suspender o cancelar concesiones ante hechos graves y ceder el servicio a interventores ad hoc hasta su reasignación, mediante concurso, a nuevos operadores.

Como los operadores estatales cuentan con gran influencia política y no cabe la caducidad administrativa o judicial de sus concesiones, resulta inoperante cualquier medida sancionatoria. La sanción usual de la ARESEP es reducir sus presupuestos para el siguiente ejercicio, lo cual más bien agrava sus problemas. Cualquier sanción pecuniaria es contraproducente pues, al final, se devuelve contra el usuario. La única forma de imponer un régimen sancionatorio efectivo sería establecer sanciones directas contra los funcionarios a cargo de las empresas públicas.

e. Modelo de concesión

El modelo actual de concesión atenta contra la prestación del servicio, pues se parte de que los activos son propiedad de la empresa. Si se suspende una concesión, el empresario se lleva los activos, causando serios problemas para su reinicio. La solución está en que los activos sean propiedad

⁷ Es sabido el temor de los gobernantes ante paros de autobuseros, taxistas, transportistas o expendedores de combustibles, huelgas en los muelles y otros. En muchos casos, las autoridades tienden a ponerse del lado de los huelguistas, abandonando al regulador a su suerte.

estatal. De hecho, el pago de los activos proviene de las tarifas, incluyendo amortizaciones, cargas financieras, seguros, depreciación y mantenimiento de las unidades. Por lo tanto, en la realidad los activos pertenecen a los usuarios, a través del Estado. Este punto, junto con el cumplimiento de la ley, es fundamental para disminuir el poder de presión de los grandes operadores. La concesión debe replantearse a un modelo de administración interesada, similar a la de los aeropuertos, o modelos similares a los del puerto de Caldera, Ruta 27 o Riteve. Cambiar un concesionario no tiene por qué ser traumático ni desmantelar el servicio.

2. Reformas al entorno regulatorio

No todo se alcanza con reformas a la ley. También se requieren cambios en el entorno regulatorio. Los regulados no pueden ser sujetos pasivos, sino que deben ajustar su operación para que el proceso regulatorio sea sencillo y directo. La coordinación con entes con los cuales se comparten competencias debe ser muy estrecha y en la medida de lo posible evitar superposiciones. Debería promoverse la independencia de una sección judicial que se encargue de los temas regulatorios y promover la capacitación de los jueces en la materia.

a. Incorporar la regulación en la gobernanza

La OCDE (2020) plantea como grave deficiencia regulatoria de Costa Rica el divorcio entre la ARESEP y la gobernanza de los operadores, especialmente los públicos.

La modificación de la Ley 7593 debería acompañarse de reformas en los parámetros de gobernanza de las empresas públicas de servicios. Cualquier política con respecto a los servicios públicos debería incorporar, obligatoriamente, el componente regulatorio y sus efectos tarifarios, lo que hace pertinente la participación del regulador en las decisiones estratégicas. Deberían, por tanto, ampliarse las potestades del regulador e incorporar, en las respectivas leyes orgánicas de las empresas públicas, la obligación de coordinar sus acciones con reguladores y usuarios.

Esa desconexión entre la gobernanza y los efectos tarifarios de las decisiones con frecuencia se convierte, además, en un incentivo perverso a la sobreinversión y al gasto excesivo, con notables efectos tarifarios. Según la OCDE (como se cita en Asamblea Legislativa, expediente 22.446), “sin una política regulatoria integral que abarque todos los niveles de gobierno no será posible garantizar la coherencia regulatoria del Estado como un todo”.

Veamos varios ejemplos. Las decisiones de renovación de flotas de autobuses son tomadas entre el Consejo de Transporte Público (CTP) y los empresarios, sin medir las implicaciones tarifarias; se debería tomar el parecer de los usuarios mediante audiencias públicas vinculantes, previas a las decisiones. El Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) decide construir represas de muy alto costo, sin medir el impacto sobre las tarifas eléctricas y su distribución intergeneracional. El Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA) pospone indefinidamente inversiones necesarias para garantizar el abastecimiento de agua potable u otras en áreas que los usuarios no perciben, como el tratamiento de aguas servidas o el control del elevado nivel de “agua no contabilizada” que tanto afecta las tarifas.

b. COPROCOM y ARESEP

La Ley 7593 no contempla posibilidad de fomento de la competencia. El artículo 9 de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor (Ley 7472, 1994) exceptúa de la acción de la Comisión para promover la Competencia (COPROCOM) ciertos actos expresamente autorizados en leyes especiales. Esto se ha interpretado como una limitación a sus potestades sobre los servicios públicos regulados por la ARESEP, creando un vacío en el fomento de la competencia y la mejora y simplificación de la regulación. Por tanto, un paso trascendental es incorporar plenamente en la legislación de competencia a los servicios públicos regulados por la ARESEP, en todos sus extremos.

El transporte público requiere un control más estricto de los parámetros de competencia. La legislación sobre transporte público estipula que ningún empresario puede participar en más de 3 concesiones. Mediante diversos subterfugios legales, aparentemente hay empresarios que tienen hasta 25 rutas de autobús y 27 grupos tienen más de tres concesiones (¿Quiénes controlan...?, 2019). 10 de esos grupos capturan más del 50% de los más de \$400 millones de ingresos anuales (dato propio estimado al 2022). Estos grupos conforman conglomerados que abarcan otras actividades y con enorme peso específico.

3. Reformas internas

Mientras se aprueban modificaciones legales, la ARESEP podría avanzar con varios cambios para aminorar el sesgo contra los usuarios. Entre ellos está la modificación anual de las metodologías más desactualizadas; elevar el nivel e independizar la figura del Defensor del Usuario, haciéndola depender de la junta directiva; aplicar fijaciones ordinarias anuales a todas las áreas reguladas (sobre todo autobuses); profundizar la contabilidad regulatoria y automatización de la captura de información. En aras de transparencia, se debería obligar a los reguladores a hacer pública cualquier reunión con grupos o empresarios regulados y en ellas siempre debería participar el Defensor del Usuario. Además, sería indispensable estrechar las relaciones con la DHR y COPROCOM.

a. Metodologías

Las metodologías tarifarias son instrumentos claves para aproximarse a los precios económicamente eficientes por la prestación de los servicios públicos. Metodologías mal diseñadas, crónicamente desactualizadas y basadas en métodos arcaicos (como el *cost plus*) perjudican a los usuarios. La ARESEP podría avanzar tramitando las metodologías listas para aprobación desde hace varios años y finiquitar otras tantas en proceso de diseño.

El temor a la reacción de los regulados pareciera ser la principal razón para no proceder con la actualización de las metodologías. Ciertamente, hay mucha resistencia de los grupos interesados, pero es ineludible actuar.

Otro obstáculo en la modificación de metodologías proviene de las complejidades del formalismo legal, pues las actualizaciones metodológicas se convierten en una carrera de obstáculos. Si esto es administrativamente insalvable, es urgente que la ARESEP promueva una revisión de la normativa pertinente y presente los proyectos de ley necesarios. La legislación debe adaptarse a la regulación bajo un marco legal especial.

La actualización metodológica requiere personal altamente capacitado en materia regulatoria. Debe erradicarse la práctica de seleccionar personal con base en atestados políticos más que técnicos y seleccionar a los mejores.

Si se logran cambios en la legislación y basados en las experiencias internacionales, procedería definir, de inmediato, nuevos métodos de regulación y avanzar hacia esquemas tipo contratos de gestión con prestatarios, mecanismos tarifarios por comparación (*benchmarking*), precios tope con incentivos y moverse hacia la desregulación paulatina por segmentos. La OCDE puede ser de gran ayuda en este proceso.

b. Abuso de los ajustes extraordinarios

El ente regulador muestra una extraña inclinación por las fijaciones extraordinarias en combustibles y, principalmente, en transporte público. Estas solo miden las variables externas a los prestadores, mientras las ordinarias consideran la actualización de todos los costos e inversiones.

Los prestadores del servicio público están obligados (Ley 7593, art. 30) a “presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario”, lo cual no se cumple, pues suelen acudir a la ARESEP solo cuando han realizado inversiones que aumentan el rubro de depreciación al máximo. Al hacerlo de esta forma, se produce una distorsión en las tarifas.

La ARESEP está facultada para realizar fijaciones ordinarias nacionales, lo cual haría innecesarias las fijaciones extraordinarias y las fijaciones individuales y que estas queden exclusivamente para situaciones verdaderamente de emergencia. Por razones no explicadas, ha sido reticente a realizar fijaciones nacionales ordinarias (Meléndez, 2016).

c. De fijaciones por empresa a fijaciones por industria

La fijación de tarifas por industria y no por empresa debería ser la norma. Esto requiere decisiones importantes de la ARESEP, como la simplificación y homogenización de las estructuras tarifarias, así como la estandarización operativa de los prestatarios de cada industria, con parámetros uniformes, que permitan generalizar la contabilidad regulatoria en tiempo real. Solo así se podría eliminar la atomización tarifaria existente. Esto simplificaría la regulación y, lo más importante para los usuarios, reduciría su costo. Estos cambios posiblemente implicarían una reducción de personal, lo que haría necesaria una revisión de la organización administrativa, operativa y técnica de la ARESEP.

4. Algunas conclusiones

La tarea pendiente en materia regulatoria es enorme. El sistema actual de regulación de los servicios públicos está sesgado en contra de los usuarios. El mandato legal de respetar el “servicio al costo” y garantizar “el equilibrio financiero de los operadores” ha resultado un factor distorsionante, en perjuicio de los usuarios, e impide el uso de métodos modernos de regulación. Al usar parámetros desactualizados, hay una tendencia a la sobreestimación tarifaria, dadas las asimetrías de información y el traslado de todos los riesgos, incluso los de desempeño, a los usuarios. Esto disminuye la eficiencia económica y la adopción de nuevas tecnologías a favor de los usuarios.

La situación privilegiada de los operadores públicos ha resultado en un encarecimiento de los bienes y servicios regulados, especialmente en el caso de la electricidad, con efectos negativos para la competitividad del país. El ICE siempre pretende trasladar todas las pérdidas operativas a las tarifas. Si no lo hace recaen en el erario, con serias consecuencias fiscales. De ahí el apoyo con que usualmente cuenta el Poder Ejecutivo.

Es necesario hacer una revisión del margen operativo de RECOPE (alrededor del 6% del precio al consumidor, a marzo 2022), lo mismo que el de las estaciones de servicio (9%) y transporte de combustibles (3%), pues los parámetros operativos de las respectivas metodologías no se actualizan desde 1991.

El desempeño administrativo del ICAA le ha impedido realizar las inversiones necesarias para garantizar el abastecimiento y calidad del servicio futuro. Además, opera con pérdidas. Esto amerita una revisión cuidadosa de parte de las autoridades del Gobierno.

En el sector privado, el transporte público presenta una situación compleja, ineficiente, desordenada y con notable generación de rentas para los prestadores, en parte por la influencia que ejercen sobre el CTP, mezcla de órgano de control y de protección del sector, con visos de serios conflictos de interés.

El país no puede darse el lujo de dilapidar su competitividad y ventajas comparativas por seguir protegiendo actividades ineficientes, con alto costo y altas tarifas que erosionan la competitividad nacional. Para dar el salto cualitativo requerido se necesitan gobernantes con mucha valentía. No hacerlo conlleva enormes costos en bienestar, desarrollo y, sobre todo, agravamiento de la pobreza y de la desigualdad.

IV. REFERENCIAS

- Asamblea Legislativa. Expediente 22.446. Ley de reforma general al modelo tarifario de servicios públicos.
http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Consultas_SIL/SitePages/ConsultaProyectos.aspx
- Grosera decisión de la Aresep. (2021, 15 de julio). La Teja.
<https://www.lateja.cr/nacional/grosera-decision-de-aresep-congelo-rebaja-tarifas/HLX574Y3DFEKHCZKRFCLTTNDXQ/story/>
- Herrero Acosta, F. (2016). El usuario y la captura del regulador: el caso de Costa Rica. Revista Conmemorativa XX Aniversario: El usuario en el centro de la regulación. ARESEP.
<https://aresep.go.cr/publicaciones/1966-revista-el-usuario-en-el-centro-de-la-regulacion>
- Ley 7472 de 1994. Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor. 20 de diciembre de 1994.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=26481
- Ley 7593 de 1996. Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). 9 de agosto de 1996.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=26314
- Ley 8642 de 2008. Ley General de Telecomunicaciones. 4 de junio de 2008.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=63431
- Meléndez Howell, D. (2016). Protección de los usuarios: fin último de la regulación. Revista Conmemorativa XX Aniversario: el usuario en el centro de la regulación. ARESEP.
<https://aresep.go.cr/publicaciones/1966-revista-el-usuario-en-el-centro-de-la-regulacion>
- Meléndez, D., Yong, M. y Angulo, J. (2021). Efectos y defectos de la regulación de los servicios públicos en Costa Rica: Nuevos desafíos ante nuevos paradigmas. Editorial ULEAD.
<https://dspace.ulead.ac.cr/repositorio/handle/123456789/154>
- OCDE. (2020). Gobierno Corporativo en Costa Rica. OECD Publishing.
<https://doi.org/10.1787/74f5db04-es>
- ¿Quiénes controlan el transporte público del país? (2019, 9 de enero). Semanario Universidad.
<https://semanariouniversidad.com/especiales/quienes-son-los-duenos-de-los-autobuses-en-costa-rica/>