

Transporte gratuito el día de las elecciones. ¿Es una necesidad o una ambigüedad?

Sandra Angulo Calderón*

Nota del Consejo Editorial



Recepción: 15 de enero de 2016.

Revisión, corrección y aprobación: 27 de mayo de 2016.

Resumen: Realiza un análisis sobre el gasto que implica el traslado de las personas el día de las elecciones a las juntas receptoras de votos, tomando en cuenta datos suministrados por el Tribunal Supremo de Elecciones sobre lo liquidado por los partidos políticos en la última campaña electoral nacional, en las cuentas de transporte y la de combustible y lubricantes. A partir de ahí, se analizan las propuestas que hasta el momento se estudian en el congreso, que buscan disminuir este costo, y se plantea una alternativa que no se está considerando por quienes examinan el tema.

Palabras clave: Gasto electoral / Transporte / Jornada electoral / Deuda política / Financiamiento del partido político / Elecciones / Reformas electorales / Proyecto de ley / Asamblea Legislativa / Sistemas biométricos.

Abstract: Makes an analysis of the expenses involved in the transportation of people on election -day at polling stations, taking into account data provided by the Supreme Electoral Tribunal concerning what was paid by political parties in the last national electoral campaign, in terms of transportation, fuel and lubricants bills. From there, the proposals studied in Congress and which and analyzed, seek to reduce this cost, and there is an alternative that is not being considered by those who are examining the issue.

Key Words: Electoral spending / Transportation / Elections day / Political debt / Financing of political parties / Elections / Electoral reform bills / Bill / Congress / Biometrics systems..

* Costarricense, abogada, correo Sandyriveras28@yahoo.com. Abogada litigante. Licenciada en Derecho de la Universidad Latina de Costa Rica, especialista en Derecho Notarial y Registral de la Universidad Internacional San Isidro Labrador, egresada de Maestría de Derecho Público de la Universidad de Costa Rica.

I. INTRODUCCIÓN

¿Qué demanda ir a votar? Como sabemos, el ejercicio del voto en nuestro país es una función cívica primordial y obligatoria, tal como lo señala el artículo 93 de la Constitución Política costarricense. Pero dentro de este contexto, ¿cuál es el costo económico de ejercer el sufragio? al respecto, Santana (2014, p. 12) señala:

María decide votar, gastará 3 euros en Planeta Obrero para informarse de las promesas electorales de los candidatos, 2 euros en gasolina, y 5 euros en un bocadillo comprado en una tienda de comida rápida cerca del colegio electoral. También necesitará dedicar dos horas a informarse, ir a las urnas y regresar a casa, durante las que deja de ganar 20 euros. Si decide quedarse en casa, solo gastará 3 euros en el colmado para comprar los ingredientes del bocadillo. En ausencia de otros costes relacionados con votar o abstenerse, los costes netos de votar de María ascienden a 27 euros ($= 3 + 2 + 5 + 20 - 3$).

El tiempo es el principal coste de votar: tiempo para registrarse, saber qué partidos se presentan, deliberar, acudir a las urnas, consignar su voto. Dado que el tiempo es un recurso escaso, votar es inherentemente costoso (Downs, 1957, p. 265).

¿Es acaso esta la realidad que impera en nuestro país? Pareciera que no, porque en Costa Rica muchos de esos gastos en los que incurría María (según el caso hipotético que nos presenta Santana), son costeados por los partidos políticos y, posteriormente, esos gastos son liquidados ante el Tribunal Supremo de Elecciones, conocido esto como financiamiento público (Griner y Zovatto, 2010, p. 23). Es así como utilizando el caso de María en territorio costarricense; ella, si desea informarse de las promesas electorales, accederá a la página web de cada partido. En buena teoría las agrupaciones políticas deberían tener sus planteamientos políticos accesibles, o de repente, esa página es visitada por algún miembro de alguna agrupación política quien compartirá sus propuestas. De igual manera María puede encontrar, en el sitio web del organismo electoral, información sobre el partido, sus candidatos y propuestas.

El costo de la gasolina que María gastará para ir a votar, con el sistema actual costarricense lo asumirá, en principio, la agrupación política que la haya convencido de votar por esta, para lo cual será trasladada hasta la respectiva junta receptora de votos y de vuelta a su casa. Ahora, el tema de

los bocadillos que señala Santana (2014), aunque es uno de los rubros según él más caros, pues dependerá mucho de una decisión subjetiva de María, si es que no comió antes de salir de su casa, o que es su deseo comprarse un bocadillo; en definitiva, pareciera un costo eventual que depende de cada persona y que no se podría achacar al hecho de salir a votar.

Señala, además, un lucro cesante, cuya situación se podría ver desde dos perspectivas; por un lado, si la persona está trabajando el día de las elecciones, conforme nuestra legislación se le debe dar el tiempo necesario, según nuestro Código de trabajo artículo 69 inciso j para el ejercicio del voto sin reducción del salario. Además, el Código Electoral en su artículo 292 señala que se multará al patrón por impedir que se ausente el trabajador el día de las elecciones el tiempo prudencial para emitir el voto. El Tribunal Supremo de Elecciones explicando cuánto es el tiempo que puede legalmente ausentarse una persona para ejercer el voto ha dicho:

Ciertamente, si el patrono está imposibilitado de rebajar el salario por el tiempo que el trabajador deba emplear para trasladarse a ejercer su derecho al sufragio, sin importar cuánto tiempo sea éste, (...)" (Voto n.º 1404-E-2002.-TSE, el subrayado es propio).

Es decir, si la persona tiene que trabajar, no se le podrá impedir ausentarse el tiempo que sea necesario para que ejerza su derecho al sufragio, siendo que no deja de percibir lo correspondiente, y con mayor razón, si no está trabajando, en principio tampoco le genera ir a votar un lucro cesante.

Partiendo de la premisa de que el elector es racional y además decide según voto informado, pareciera que el gasto por votar de María, en el caso hipotético costarricense, será de 0 colones, conforme nuestro ordenamiento jurídico. Sin embargo, el tema del tiempo invertido en la movilización y lo que dedica a informarse, podrían eventualmente ser considerados los costos más grandes por ir a votar, esto sin contar a los patronos, que tienen que ingeniárselas ese día, para permitir que sus trabajadores vayan a votar independientemente del tiempo que conlleve.

Solo a modo de reflexión, piénsese en la situación económica de Costa Rica: desempleo, desencanto político, necesidades sociales; vs, suspensión de la jornada laboral, traslado de kilómetros de kilómetros para votar (depende de donde trabaje, con respecto a su domicilio electoral), costo económico (comida y gastos personales), además, lo que el patrón deja de percibir, porque probablemente deberá sustituir a esa persona mientras ejerce su

derecho al sufragio.

II. SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORTE DEL DÍA DE LAS ELECCIONES EN PROCESOS ELECCIONARIOS Y CONSULTIVOS

1. NORMATIVA VIGENTE

Señala el artículo 163 del Código Electoral costarricense referente a la continuidad del servicio público de transporte:

Durante la campaña electoral, incluido el día de las elecciones, los concesionarios y los permisionarios de transporte remunerado de personas en la modalidad de autobuses con ruta asignada, deberán prestar el servicio como si fueran días ordinarios. La suspensión o el deterioro en la prestación del servicio serán sancionados conforme lo estipula este Código.

La Ley sobre Regulación del Referéndum en su artículo 33, con respecto a los gastos de transporte, señala:

El día en que se celebre el referéndum, el transporte público será gratuito para todos los ciudadanos en todas las líneas y rutas nacionales, las cuales no podrán ser modificadas ese día. Estos gastos correrán por cuenta del Tribunal.

La única experiencia que hasta el momento se registra en nuestro país es el referéndum sobre el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana, en el año 2007, y para el cual se entregaron 20 029 tiquetes para que las personas se trasladaran a votar (anexos, Revista de Derecho Electoral, primer semestre del 2008). Esto acorde al Reglamento para los Procesos de Referéndum, decreto n.º 11-2007 que, conforme el artículo 40, señala:

Artículo 40.- Transporte público.- De acuerdo con lo establecido en el artículo 33 de la Ley número 8492 se dispone:

a) La gratuidad del transporte público el día de la celebración del referéndum lo será en la modalidad de autobuses con ruta asignada y exclusivamente para el ejercicio del sufragio. Para tal efecto el Tribunal Supremo de Elecciones emitirá tiquetes de pasaje que deberán ser gestionados por los electores que

necesiten trasladarse para votar. El Tribunal solo reconocerá los costos de transporte que se acrediten mediante este tiquete.

b) El día en que se celebre el referéndum, los concesionarios y permisionarios de transporte público remunerado de personas en la modalidad de autobuses con ruta asignada, deberán prestar el servicio con la frecuencia y la cantidad de unidades propias de un día hábil, y sólo se exonerará del pago de pasaje a los usuarios que entreguen el referido tiquete.

c) El día en que se lleve a cabo la consulta será prohibida la contratación de las unidades utilizadas ordinariamente en la prestación del servicio para fines particulares de los interesados en la consulta.

d) Para el control y fiscalización del proceso de transporte y su compensación pecuniaria, el Tribunal Supremo de Elecciones designará a un funcionario u órgano que se encargue de tal gestión y, para tal fin, dispondrá la implementación de mecanismos de control tanto para la entrega de tiquetes de transporte a quienes lo soliciten para trasladarse a votar a un lugar diferente al de su domicilio, como para el pago del servicio del servicio [sic] a los concesionarios. Los tiquetes se entregarán a los interesados en las oficinas regionales del Tribunal Supremo de Elecciones, en la sede central de estos organismos electorales o en los demás lugares que para tal fin se dispongan.

e) Para efectos del pago de los costos, con posterioridad a la celebración del referéndum, los concesionarios del referido servicio público presentarán liquidación formal de los tiquetes que hayan recibido, cuyo valor se estimará de acuerdo con las tarifas vigentes, debidamente autorizadas para las respectivas rutas. El pago de los tiquetes aprobados se efectuará de acuerdo con los plazos y trámites usuales del sector público.

Como se observó anteriormente, a diferencia del Código Electoral, la ley del referéndum y su reglamento contienen un modelo para el traslado de las personas a los recintos electorales el día de la elección consultiva, sin que las posiciones de uno u otro bando tengan que incurrir en gastos para cubrir ese rubro, sino mediante un procedimiento regulado por el Tribunal Supremo de Elecciones, por medio de la emisión de tiquetes.

Por las características del proceso consultivo, quizás el modelo instaurado en estos instrumentos legales es funcional; sin embargo, ¿lo será para los sistemas de elecciones nacionales o municipales? Adelantando criterio, debo señalar que no estoy tan segura.

2. DATOS DE INTERÉS SOBRE LAS ELECCIONES NACIONALES 2014 Y LOS GASTOS LIQUIDADOS EN LAS CUENTAS DE TRANSPORTE Y COMBUSTIBLE DE LAS ÚLTIMAS ELECCIONES NACIONALES

Es importante antes de entrar a conocer números específicos, aclarar que los gastos liquidados tanto en la línea de transporte, como en la de combustible y lubricantes son durante toda la campaña electoral, debido a que no se tiene el dato específico del costo del traslado de las personas el día de las elecciones, porque no existe actualmente. Por ello es bueno aclarar que este artículo pretende reflexionar sobre la necesidad de variar el modelo actual, específicamente para el traslado de las personas el día de las elecciones, en el entendido de que siempre existirán liquidaciones ante el TSE por concepto de combustible o transporte producto de la logística que se desarrolla durante la campaña política.

La información que a continuación se expone fue solicitada a funcionarios del Tribunal Supremo de Elecciones, vía correo electrónico, y otra se obtuvo por medio de la página web del Tribunal.

Tabla 1

Campaña electoral 2014. Montos liquidados en la cuenta de transportes

| Partido Político | Monto liquidado en colones |
|-----------------------------|----------------------------|
| Accesibilidad sin Exclusión | 37 100 000,00 |
| Acción Ciudadana | 77 295 498,28 |
| Frente Amplio | 15 027 677,17 |
| Liberación Nacional | 11 613 447,00 |
| Movimiento Libertario | 12 801 848,80 |
| Renovación Costarricense | --- |
| Restauración Nacional | 87 700,00 |
| Unidad Social Cristiana | 85 829 382,08 |
| Total general | 239 755 553,33 |

Nota. Información brindada por el personal del TSE, vía correo electrónico.

Puede observarse que el monto que el Tribunal Supremo de Elecciones canceló a los partidos políticos, por concepto de transporte para la campaña electoral del 2014, suma más de doscientos millones de colones.

Tabla 2

Campaña electoral 2014. Montos liquidados en la cuenta de combustibles y lubricantes

| Partidos Políticos | Monto liquidado en colones |
|-----------------------------|----------------------------|
| Accesibilidad sin Exclusión | 4 692 350,00 |
| Acción Ciudadana | 215 269 984,79 |
| Frente Amplio | 62 558 371,85 |
| Liberación Nacional | 218 655 320,00 |
| Movimiento Libertario | 87 000 119,93 |
| Renovación Costarricense | 7 990 733,00 |
| Restauración Nacional | 5 440 098,51 |
| Unidad Social Cristiana | 38 103 563,01 |
| Total general | 639 710 541,09 |

Nota. Información brindada por el personal del TSE, vía correo electrónico.

En la tabla 2 se evidencia el gasto que se liquidó en la pasada campaña política por parte de los partidos, el cual asciende a más de 600 millones de colones, en la cuenta de combustibles y lubricantes.

Las tablas 1 y 2 expuestas revelan una serie de situaciones en cuanto al transporte, de carácter relevante, por ejemplo, diferencias abismales liquidadas de un partido con respecto a otro, siendo que quien liquidó una cantidad más alta no significa que obtuviera más votos. Eso por un lado, pero también es evidente que el costo del traslado el día de las elecciones, aunque no sea posible determinar con exactitud la cantidad que se invierte ese día en específico, es por ende el día de más movilización ciudadana, por parte de los partidos políticos.

Aunque esta tesis no ha sido comprobada fehacientemente, hay factores que llevan a sospechar que efectivamente, ese día, el gasto en traslado de personas hacia juntas receptoras de votos es muy alto; de lo contrario, no se estaría implementando otro sistema en la ley del referéndum, o no se estaría discutiendo en una comisión especial en la Asamblea Legislativa el tema, o no **hubiera** proyectos de ley presentados al efecto como el del expediente n.º 18 739.

En fin, trasladar personas a diferentes juntas receptoras de votos, dependiendo de donde se encuentre su domicilio, conlleva gastos para el Estado, para la empresa privada que debe permitir a su empleado ausentarse para que ejerza el voto, y quizás el peor de los perjuicios es el abstencionismo que esto puede provocar.

III. Análisis del "Proyecto de reforma, adición y derogatoria de varios artículos del Código Electoral, ley n.º8765"

El proyecto fue elaborado por el Tribunal Supremo de Elecciones, presentado al plenario el 3 de abril de 2013; conoció de este proyecto la Comisión de reformas electorales y partidos políticos, ingresó al orden día y debate el 25 de junio de 2013 y así se ha mantenido en constante ingreso al orden del día y debate en la Comisión.

El proyecto, tiene una visión importante, en el sentido de que busca modernizar el sistema actual de financiamiento de los partidos políticos, reducir y distribuir los costos de las campañas políticas.

Este proyecto, en lo que interesa, propone una reforma al artículo 163 del Código Electoral, señalando:

El día en que se celebren las elecciones nacionales o municipales, los concesionarios y permisionarios del transporte remunerado de personas, en la modalidad de autobuses con ruta asignada, urbanas e interurbanas, deberán prestar el servicio de manera gratuita.

Tratándose de rutas interurbanas, el Tribunal Supremo de Elecciones emitirá tiquetes de pasaje que deberán ser gestionados por los electores que necesiten trasladarse para votar. Los concesionarios y permisionarios únicamente exonerarán del pago del pasaje interurbano a los usuarios que entreguen el respectivo tiquete. El Tribunal definirá reglamentariamente los requisitos y formas de distribución de esos tiquetes.

Tanto en rutas urbanas como interurbanas, el servicio se deberá prestar con la frecuencia y la cantidad de unidades propias de un día hábil. Las líneas y rutas no podrán ser modificadas ese día.

Esta propuesta de modificación genera algunas dudas en cuanto a su efectiva aplicabilidad, por ejemplo, solo considera la modalidad de autobuses, aunque existen otros servicios de transporte concesionados (taxi). Otro tema que no está claro es el de la efectiva fiscalización del servicio de transporte, tampoco si el tiquete que emite el TSE deberá cancelárseles posteriormente a los autobuseros, en consecuencia, al final no habría gran reducción en cuanto al gasto que demanda el traslado de las personas.

Sobre este planteamiento, en la Asamblea Legislativa, la Comisión de reformas electorales se encuentra analizando el tema. En una entrevista en el despacho del presidente de la comisión, diputado Antonio Álvarez Desanti, la encargada del despacho, Andrea Álvarez, señaló que "el tema se ha analizado poco, pero es de interés, pues han considerado que el sistema actual beneficia más que nada a los partidos políticos grandes" (Álvarez, A., comunicación personal, 2015).

Una de las propuestas que está manejando esta Comisión es obligar a los autobuseros a brindar el servicio el día de las elecciones de forma gratuita, pero que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), mediante un cálculo, a futuro cargue ese gasto al cobro de las tarifas de los usuarios por el resto del periodo postelectoral. Esta idea no ha sido consultada a las autoridades competentes para saber si es viable.

También se conversó del tema con Gerardo Hernández Naranjo asesor del despacho de la diputada Patricia Mora, integrante de la comisión especial que analiza el tema. Comentó que:

Se ha abordado el tema pero de manera superficial, la mayoría de los partidos políticos abogan para que el día de las elecciones sea gratuito el traslado de las personas. (Hernández, G., comunicación personal, 2015),

Considera Hernández "que la propuesta del TSE es interesante, pero se debe encontrar la manera en que las empresas brinden el servicio gratis ese día, ya sea mediante una modificación a la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios, o que se incluya en los contratos de concesión, que los autobuseros deben brindar ese día el transporte gratis y que

posteriormente la ARESEP, mediante un cálculo cargue ese gasto a la tarifa". (Comunicación personal, 2015)

Las dos opiniones concuerdan en que se debe encontrar el mecanismo adecuado, para que el transporte del día de las elecciones se brinde por los autobuseros de manera gratuita. Coinciden, también, con que el gasto en que incurran los autobuseros ese día deberá incluirse en la tarifa que pagan los usuarios del servicio de autobús, en el periodo posterior a las elecciones, mediante un cálculo que deberá realizar la ARESEP, que determine el monto del aumento.

1. SOBRE LA VIABILIDAD DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Señala la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) n.º 7593:

Artículo 2. Prohibición:

1. Excepto mediante tributos establecidos por ley, las tarifas, precios y las tasas de los servicios públicos no podrán incluir ningún componente destinado al financiamiento de gastos o de inversiones en entes públicos o privados distintos del prestador del servicio público correspondiente.

Según este texto, para concebir la propuesta planteada por los asesores consultados, se necesita una autorización por ley, para incluir el monto que eventualmente inviertan los autobuseros en el traslado de las personas el día de las elecciones, en las tarifas que ellos cobran. Además, se deben especificar las condiciones en las cuales se va a prestar ese día el servicio, y cuáles serán las posibles sanciones ante el desacato del mandato.

También es de relevancia para el tema el siguiente artículo de esta ley:

Artículo 30.-Solicitud de fijación o cambios de tarifas y precios

Los prestadores de servicios públicos, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, podrán presentar solicitudes de fijación o cambios de tarifas. La Autoridad Reguladora estará obligada a: " recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan los requisitos formales que el Reglamento establezca. Esta Autoridad podrá modificar, aprobar o rechazar esas

peticiones. De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones de tarifas serán de carácter ordinario o extraordinario.

En este caso, **es necesario cuestionarse si el Tribunal Supremo de Elecciones se encuentra entre las instituciones autorizadas, conforme lo señala el artículo, para presentar solicitudes de fijación o cambios de tarifas, porque de lo contrario, necesitaría norma jurídica que lo habilite al efecto.**

Es importante tomar en cuenta que aunque en el artículo 102.3 de la Constitución Política, el Tribunal Supremo de Elecciones tiene amplias potestades de interpretación, estas se limitan a materia electoral. Actualmente, ni la ley de la ARESEP, ni el Código Electoral, contienen norma alguna que permita al Tribunal interpretar la materia tarifaria a efecto de incluir el costo del traslado de personas a votar, en las tarifas aprobadas a los autobuseros.

Otro punto que se debe valorar es la forma legal de fijar un aumento en las tarifas de autobús. Ya que en este caso, pareciera que la fijación debe ser individual, la cual "contempla tanto factores de operación (como la flota, la carrera y la distancia) como gastos de funcionamiento y de inversión necesarios para prestar el servicio y han de pasar por el trámite de audiencia pública, en la que podrán participar las personas que tengan interés legítimo para manifestarse" así señalado en el voto 01687-2012 de la Sala Primera.

También se debe tomar en cuenta la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, la cual en lo que interesa señala:

Artículo 13.- En la concesión se indicará tanto el número de vehículos que ella autoriza de acuerdo con las necesidades del servicio, como la calidad de los mismos, que ha de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad e higiene que se exija al concesionario en la prestación del servicio; también los itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones.

Igualmente se harán constar las causales que darán derecho al Estado para cancelar administrativamente la concesión.

En el caso de la propuesta que indicaron los asesores de los diputados, específicamente la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas Vehículos en Automotores no ameritaría modificación alguna para incluir el

transporte gratuito el día de las elecciones, puesto que señala que las condiciones de la concesión se establecerán en el contrato, igualmente, las causales de cancelación de esta. Por tanto, es cuestión de incluir en el contrato las disposiciones que obliguen al concesionario a brindar el servicio gratuito el día de las elecciones.

Por su parte, el artículo 17 inciso e) de la misma ley señala "Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas: e) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión". Con lo cual se estaría obligando al concesionario a cumplir el contrato pactado, siendo que no puede ese día suspender el servicio por decisión unilateral.

De lo reseñado acá, es importante tomar en cuenta que la propuesta que se analiza en la Asamblea Legislativa, sobre el transporte gratuito el día de las elecciones, es viable en el tanto **La Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores** refiere ese tipo de obligaciones al contrato de concesión; sin embargo, cuando se plantea que ese gasto en el que eventualmente incurrirán los transportistas de autobuses el día de las elecciones, sea recompensado por medio de un cálculo a futuro, en las tarifas que pagan los usuarios del servicio, se complica un poco más la situación, pues pareciera que la ley (n.º 7593) sí amerita una modificación para incluir este costo en la tarifa; además, se debe determinar cuál es el ente u órgano con la atribución legal para hacer la solicitud ante la ARESEP. Y, finalmente, es necesario verificar si se debe usar el procedimiento ordinario de aprobación de tarifas de los servicios públicos, o se hará alguna excepción al respecto.

2. SISTEMAS TECNOLÓGICOS A TOMAR EN CUENTA EN EL TEMA

Desde la aprobación de la ley del referéndum en el 2006, la promulgación del nuevo Código Electoral y los proyectos de ley sobre temas de carácter electoral que se discuten en la Asamblea Legislativa, permiten detectar que se quiere avanzar a modelos de mayor transparencia, control y de menos inversión económica; como por ejemplo, el proyecto de ley n.º 8765 el cual se propone disminuir los costos que suponen las campañas políticas en nuestro país.

En el tema del transporte público el día de las elecciones, los planteamientos han sido enfocados en la disminución del costo económico para el Estado, en el traslado de las personas el día de las elecciones a los diferentes recintos electorales. Como vimos anteriormente, los montos que desembolsó el

Tribunal Supremo de Elecciones en las últimas votaciones nacionales rondan los 879 466 094 millones de colones en las cuentas de transporte y combustible y lubricantes (de toda la campaña electoral), monto que amerita analizarse con la finalidad de disminuir costos en futuras elecciones. Para ello es necesario tomar en cuenta varias aristas: el costo de trasladar personas, la dificultad de aprobar leyes en nuestro país, las dificultades de obligar a los transportistas de autobuses a brindar el servicio gratis el día de las elecciones, esto sin entrar en un tema más sociopolítico, como lo es el desencanto político que se vive por parte de la ciudadanía.

Todos estos contextos deben tomarse en cuenta, y plantearse la posibilidad de integrar a nuestro sistema electoral **tecnologías que permitan el ejercicio del sufragio en cualquier junta receptora de votos, independientemente de su domicilio electoral. No supondría esta inclusión cambio alguno en cuanto a la inscripción de candidatos en los partidos políticos, principalmente en el caso de las elecciones municipales, en donde el tema del arraigo es relevante para quienes aspiran a ser electos y para quienes eligen, tema que ha sido discutido ampliamente en votos del Tribunal Supremo de Elecciones.**

Con la finalidad de conocer sobre dispositivos tecnológicos aptos para lo que se plantea, se consultó vía correo electrónico el 31 de octubre de 2015, al presidente de la Compañía de Software y Servicios Grupo Babel, Ing. Edgar Oviedo Blanco, si existe un sistema tecnológico que permita en tiempo real registrar los votos en cualquier parte del país, utilizando un padrón digital; y si consideraba que el país tenía la capacidad tecnológica, para tener un padrón electoral digital en cada junta receptora de votos actualizado en momento real, que conforme las personas en el país ejercen su voto, esta lista va incorporando la información. La respuesta del señor Oviedo fue: "SÍ NO TENGO LA MENOR DUDA".

Ese sistema, como primera opción, dependería de la conexión a Internet, pero también se pueden buscar opciones de conexión alternas.

Se consultó sobre la capacidad que actualmente brinda el ICE en cuanto al servicio de Internet, es decir, si abarca todo el territorio nacional, de manera que la información sea conocida en tiempo real en diversos puntos del país; a lo cual nos indicó que sí es suficiente, porque se trata de datos, no de multimedia.

Acerca del dispositivo adecuado, señaló que existen múltiples en el mercado, eso se conoce como tecnología biométrica, incluye desde huella dactilar hasta iris del ojo. Son dispositivos simples, se conectan por medio del puerto

USB y son accesibles desde un software. Según lo señalado por el experto, Costa Rica tiene la capacidad tecnológica para implementarlos y la inversión para su compra la haría el Tribunal Supremo de Elecciones, con fondos que actualmente invierte en el traslado de personas a las juntas receptoras de votos.

Sobre el costo económico de su implementación, **el experto señala que un sistema biométrico como el que recomienda rondaría los \$200.000 para el software (por las estrictas medidas de seguridad) y el monto de hardware dependerá de cuántas mesas electorales se incluyan (los precios de los dispositivos oscilan entre los \$100 y los \$500 dependiendo de lo sofisticado).**

Este dato es relevante, ya que en las entrevistas realizadas a los diputados en sus despachos, al preguntarles sobre la posibilidad de implementar un sistema con el que las personas puedan votar en cualquier junta receptora de votos, independientemente de su domicilio, se indicó que por un lado era importante la incorporación de nuevas tecnologías, pero que posiblemente era muy costoso.

Por lo tanto, si el experto indicó que el costo del *hardware* puede variar de entre \$100 a \$500, y el del *software*, alrededor de \$200 000, la conversión a colones, al tipo de cambio del 31 de octubre de 2015, según las referencias en el sitio web del Banco Central de Costa Rica, con la compra del dólar en ₡ 528.1 y la venta en ₡ 540.43, haciendo la conversión en ₡ 530, se obtiene, aproximadamente: $\$200\ 000 = ₡\ 106\ 000\ 000 / \$100 = ₡\ 53\ 000 / \$500 = ₡\ 265\ 000$. Se tendría que valorar el término costoso vs. contribución estatal en el rubro de transporte, veamos:

- a. Si en las últimas elecciones el total de juntas receptoras de votos fue 6515, a las cuales hay que dotar del dispositivo, y multiplicamos la cantidad de juntas por ₡53 000 que sería el precio más bajo de uno de estos dispositivos, la inversión en esta tecnología sería de ₡345 295 000. A esto hay que sumarle el costo del software que ronda los ₡106 000 000, que resulta en una inversión total de ₡451 295 000.
- b. Consideremos los datos que se liquidaron por transporte, combustible y lubricantes en las últimas elecciones:
 - Monto liquidado en transportes: ₡239 755 553,33.
 - Monto liquidado en combustibles y lubricantes: ₡639 710 541,09.
 - Sumados estos montos dan un total de: ₡879 466 094.
 - Inversión de un sistema biométrico: ₡451 295 000.

- c. Si restamos al total del monto que pagó el Tribunal Supremo de Elecciones en las últimas elecciones por concepto de transporte, combustible y lubricantes ₡879 466 094, el costo de lo que significaría eventualmente la incorporación de un sistema biométrico ₡451 295 000, hay una diferencia de ₡428 171 094. Aun si se sumaran los desplazamientos necesarios e imprescindibles que deberían hacerse a las JRV, la diferencia sigue siendo muy marcada entre el costo del sistema biométrico sumado a los movimientos básicos, versus los gastos de transporte y combustible asumidos en las últimas elecciones nacionales.

Tenemos, entonces, que la inversión de un sistema biométrico como el propuesto por el experto cuesta prácticamente la mitad de lo que el TSE canceló a los partidos políticos en las últimas elecciones, por el concepto de transporte y combustible.

IV. CONCLUSIONES

- La ciudadanía costarricense está pasando por un periodo de desencanto político, las causas pueden ser múltiples, pero el efecto es el mismo y se refleja en abstencionismo.
- Los retos que impone la modernidad exigen propuestas emanadas de esa misma contemporaneidad; por eso es importante buscar métodos que faciliten al ciudadano el ejercicio del sufragio.
- Emociona saber que el tema está siendo analizado en una comisión en la Asamblea Legislativa; preocupa la posible oposición por parte de los autobuseros que conformarían el sector encargado de brindar el servicio gratuito el día de las elecciones. Otro aspecto que preocupa es el tema de la fiscalización ese día, ¿a quién le corresponderá? ¿cuáles serán las sanciones por incumplimiento?, ¿qué legislación amerita ser modificada?, etc.; en fin, aspectos que desde luego los asambleístas probablemente discutirán y el día que tomen una decisión al respecto, estarán claramente definidos.
- Los números traídos a colación en este artículo, deben llamar la atención en cuanto a la cantidad de dinero que se está destinando para este tipo de actividad. **Es necesario, además, separar gastos de transporte, combustibles y lubricantes del día de las elecciones, de toda la campaña política, para saber a ciencia cierta la cantidad exacta que se invierte el día de las elecciones en cuanto al traslado de personas a los recintos electorales.**

- El impacto de la tecnología en todas las esferas del quehacer humano ha sido arrollador en las últimas décadas y ha cambiado la forma de ver y entender el mundo en todas las sociedades; la manera en que se perfilan las nuevas propuestas de entender y asumir los procesos electorales no puede escapar a esta dinámica.
- En este caso la propuesta apunta a la incorporación de tecnologías como los sistemas biométricos, cuyo costo, ha quedado demostrado, llega a la mitad del dinero cancelado por el Tribunal Supremo de Elecciones en las últimas elecciones en los rubros de transporte, combustible y lubricantes. Hay que agregar que una inversión como esta, no es solo para el uso de una única elección, sino para las que se den en adelante. Otro punto positivo y quizás el que más beneficiaría a la empresa privada, es que el empleado ya no tendría que viajar kilómetros a ejercer el voto, sino que basta con que se apersona a cualquier junta receptora de votos a ejercer su derecho, punto muy importante, pues un sistema político responsable, debe tomar en cuenta las condiciones económicas y sociales de la población (Fuentes y Villar, 2006).

LITERATURA CONSULTADA

Costa Rica. (julio-diciembre, 1949). Constitución Política de Costa Rica. Publicada en la Colección de Leyes y Decretos, tomo 2.

Costa Rica. (1943). Código de Trabajo. Ley n.º 2. Publicada en La Gaceta n.º 192 del 29 de agosto.

Costa Rica. (2009). Código Electoral. Ley n.º 8765. Publicada en La Gaceta n.º 171 del 2 de setiembre.

Costa Rica. (2009). Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Ley n.º 7593. Publicada en La Gaceta n.º 169 del 5 de setiembre.

Costa Rica. (1965). Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas Vehículos en Automotores. Ley n.º 3503. Publicada en la Colección de Leyes y Decretos, Segundo semestre, tomo 2.

Costa Rica. Tribunal Supremo de Elecciones (enero-junio, 2008). Cifras generales y datos relevantes del referéndum 2007 consulta popular sobre proyecto de ley: TLC de Estados Unidos con Centroamérica y República Dominicana. Revista de Derecho Electoral, (5), 183-188 Fuentes, C. y Villar, A. (2006). *Desafíos*

Democráticos. Chile: LOM Ediciones.

Griner, S. y Zovatto, D. (2010). *De las normas a las buenas prácticas: el desafío del financiamiento político en América Latina*. Argentina: CLACSO.

Santana, A. (2014) *La decisión de votar: Homo economicus versus homo sociologicus*. España: Centro de Investigaciones Sociológicas.

Jurisprudencia

Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia (2012). Voto 01687-2012 de las nueve horas cuarenta y cinco minutos del trece de diciembre.

Tribunal Supremo de Elecciones (2002). Voto 1404-E-2002 de las doce horas treinta y cinco minutos del veintinueve de julio.