

**ALCANCE DIGITAL N° 3**

# **LA GACETA**

**Diario Oficial**

Año CXXXVII

San José, Costa Rica, martes 13 de enero del 2015

N° 8

## **INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS**

### **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

N° 162-RIT-2014

N° 164-RIT-2014

N° 165-RIT-2014

N° RIA-013-2014

2015  
Imprenta Nacional  
La Uruca, San José, C. R.



# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

162-RIT-2014

San José, a las 10:00 horas del 19 de diciembre de 2014

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES BLANCO Y HERNANDEZ, EN SU CONDICIÓN DE CONCESIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD AUTOBÚS PARA LA RUTA 665.**

---

### EXPEDIENTE ET-133-2014

#### RESULTANDO QUE:

- I. La empresa Autotransportes Blanco y Hernández S.A, cédula jurídica 3-101-120745, cuenta con el respectivo título que la habilita como concesionaria para prestar el servicio público de transporte público en la ruta 665 descrita como: Quepos-Hatillo-Uvita-Ext. El Silencio, según artículo 6.8 de la Sesión Ordinaria 71-2007 de fecha 25 de setiembre de 2007, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público. Que el respectivo contrato de concesión fue refrendado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) mediante resolución RRG-8238-2008 del 18 de abril del 2008 (OT-061-2008) (folios 19-37).
- II. El señor Delio Morales Chaves, mayor, soltero, empresario, cédula de identidad 1-1342-589, quien actúa en su condición de secretario con facultades de apoderado generalísimo de la firma Autotransportes Blanco y Hernández S.A, cédula jurídica 3-101-120745, presenta el 17 de setiembre del 2014 ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 43,41% sobre las tarifas vigentes de la ruta 665 (folio 11).
- III. La Intendencia de Transporte por oficio 902-IT-2014/80612 del 22 de setiembre de 2014, solicita al petente información faltante necesaria para tramitar la solicitud de revisión tarifaria (folios 91-93).
- IV. El señor Delio Morales Chaves en su citado carácter, presenta la información solicitada en el oficio 902-IT-2014 el día 8 de octubre de 2014, dentro del plazo señalado, cumpliendo con lo prevenido por esta Intendencia (folios 76-89).
- V. La Intendencia de Transporte mediante oficio 968-IT-2014/82907 del 15 de octubre de 2014 otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 94).
- VI. Mediante resolución 121-RIT-2013 dictada el 10 de octubre de 2014 por la Intendencia de Transporte y publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 199 del 16 de octubre de 2014, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 665.
- VII. La convocatoria a audiencia pública se publica en los diarios: La Extra del 5 de noviembre del 2014 (folio 112) y La Teja del 6 de noviembre de 2014 (folio 113) y en el diario oficial La Gaceta N° 211 del 3 de noviembre de 2014 (folios 110-111).
- VIII. La audiencia pública se realiza a las 17 horas (5:00 p.m.), del lunes 1 de diciembre del 2014, en la Escuela Dominical de Osa, ubicada en el centro de Dominical, 100 metros sur de la plaza de fútbol, Bahía Ballena, Osa, Puntarenas; en la Escuela Juan Bautista Santa María, frente a la plaza de deportes en Matapalo centro, Saavegre, Aguirre, Puntarenas y en el Polideportivo Barrio Bella Vista, ubicado en Quepos centro, Aguirre, Puntarenas.

**IX.** De conformidad con el acta de la audiencia pública N° 156-2014, que corre agregada al expediente, y de acuerdo con el informe de oposiciones y coadyuvancias (oficio 3948-DGAU-2014/088707 del 8 de diciembre del 2014), se recibieron y admitieron las siguientes oposiciones:

1. El señor Juan Ríos Fernández, cédula 6-207-658, expone lo siguiente:
  - a) Es necesario revisar las placas que están circulando y el recorrido que hace la empresa, si es o no por la Costanera.
2. La señora Zeidy Jiménez Tabash, cédula 1-555-116. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública, donde manifiesta:
  - a) Quiere comprobar cuales autobuses tienen rampa y si funcionan.
  - b) Pregunta si la tarifa más alta es ¢1860.
3. El señor Henry Altamirano Martínez, cédula 6-345-797. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública, donde manifiesta:
  - a) Los autobuses están muy deteriorados.
  - b) Los autobuses se quedan varados muchísimas veces.
  - c) Otras líneas con mayores distancias cobran menos.
  - d) Los horarios son muy pocos se requieren mayores horarios.
  - e) Las tarifas solicitadas son muy altas.
4. La señora Telba Araya Mora, cédula 6-193-995, manifiesta:
  - a) La línea de autobuses ha estado teniendo aumentos
  - b) El aumento pretendido es muy alto y no sé si podré hacerle frente a ese gasto, igual le ocurre a toda la comunidad.
5. La señora Rosa Fernández Agüero, cédula 6-366-873. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública, donde manifiesta:
  - a) Otras líneas de autobuses por el mismo recorrido cobran la mitad de la tarifa actual, por lo tanto, no ve razón para el aumento.
  - b) Las tarifas solicitadas son muy altas.
  - c) La población es gente de bajos recursos, y los autobuses siempre viajan llenos, no es posible pagar esa tarifa.
6. La señora Maritza Jiménez Godínez, cédula 1-664-215 manifiesta:
  - a) Los autobuses están muy deteriorados.
  - b) El bus que viaja a Uvita es muy viejo.
  - c) El aumento pretendido.
  - d) Se le debe exigir que porten la tarifa en cada autobús, para saber si la tarifa cobrada es la autorizada.
7. El señor Carlos Méndez Marín, cédula 6-176-357, manifiesta:
  - a) Pasar la tarifa de ¢1400 a ¢2600, le parece muy alta.

- X. En cumplimiento de los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- XI. La referida solicitud fue analizada por la Intendencia de Transportes de la Aresep, produciéndose el oficio 1133-IT-2014/89562 del 12 de diciembre de 2014, que corre agregado al expediente.
- XII. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

### **CONSIDERANDO:**

- I. Que del oficio 1133-IT-2014/89562, del 12 de diciembre de 2014 que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

#### **B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN:**

##### **1. Variables operativas.**

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	11.048	8.635	2.413	27,94%
Distancia (Km/carrera)	124,80	142,60	- 17,80	-12,48%
Carreras	147,58	155,00	- 7,42	-4,79%
Flota	3	3	0	0,00%
Tipo de Cambio	541,19	650,00	- 108,81	-16,74%
Precio combustible	636,00	669,00	- 33,00	-4,93%
Tasa de Rentabilidad	16,57%	19,92%	-3,35%	-16,82%
Valor del Bus \$	108.000	155.667	- 47.667	-30,6%
Valor del Bus ¢	58.448.520	101.183.336	- 42.734.816	-42,2%
Edad promedio de flota (años)	3,33	3,33	0	0,00%

##### **1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda).**

*De acuerdo con la metodología actual, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos estadísticos que provienen de las siguientes fuentes:*

- *El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.*
  - *El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución 8148-RRG-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.*
  - *El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).*
- De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.*

*En el presente estudio la empresa utiliza en sus cálculos tarifarios una demanda neta promedio mensual de 8.635 pasajeros; por su parte el registro estadístico de los últimos 12 meses reportado por la empresa al RA-065 es de 4.222 pasajeros por mes (julio 2013 a junio 2014).*

El último estudio individual a la ruta se tramitó en el expediente ET-076-2009 (resolución RRG-10108-2009 del 17 de setiembre de 2009), el dato de demanda utilizado en esa oportunidad fue de 11.048 pasajeros promedio mes.

En el cuadro siguiente se muestran los datos de las tres variables relevantes para hacer el análisis tarifario (último estudio individual, estadísticas de los últimos 12 meses y demanda aportada por la empresa para el estudio).

### **Cantidad de pasajeros**

<b>Descripción-Ruta</b>	<b>Último estudio individual</b>	<b>Estadísticas 12 meses</b>	<b>Empresa</b>
Quepos-Hatillo-Uvita-Ext. El Silencio	11.048	4.222	8.635

De acuerdo con el procedimiento establecido, no se aceptan disminuciones en la demanda que no estén basadas en un estudio técnico, aprobado por acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), como lo es el caso que nos ocupa. En consecuencia, los datos de demanda utilizados para este estudio tarifario corresponden a 11.048 pasajeros promedio mes correspondiente al dato utilizado en la última fijación individual de la ruta en setiembre de 2009.

#### **1.2 Distancia.**

La distancia por carrera utilizada en el análisis tarifario es de 124,80 kilómetros, con base en la medición de los técnicos de la ARESEP, consignada en el RA-065.

#### **1.3 Carreras**

Esta ruta tiene autorizados por el Consejo de Transporte Público horarios que corresponden al artículo 6.8 de la Sesión Ordinaria 71-2007 del 25 setiembre de 2007 (folio 22). Los horarios autorizados, ascienden a un total de 167,40 carreras por mes, la empresa por su parte, indica que realiza 155 carreras mensuales, el dato correspondiente a los informes estadísticos de los últimos 12 meses arroja un dato de 147,58 carreras por mes.

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.
- Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.

Para este caso, respetando el criterio expuesto, para el estudio se consideran 147,58 carreras por mes.

#### **1.4 Flota.**

##### Flota autorizada

La flota autorizada es de 3 unidades, de conformidad con el artículo 6.6.6 de la Sesión Ordinaria 17-2012 del 30 de marzo del 2012 de la Junta Directiva del CTP y el oficio DACP-2014-4840 del 7 de noviembre del 2014.

Conforme a la información proporcionada por el Registro Nacional en la dirección electrónica [www.rnpdigital.com](http://www.rnpdigital.com); se verificó la propiedad de la flota, determinándose que la toda la flota es propia.

#### Cumplimiento ley 7600

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad; el cumplimiento verificado al día del análisis tarifario es de un 100 %.

#### Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (22 de octubre de 2007, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó la revisión técnica de las unidades, indicando la condición de "Favorable con defecto leve", para todas las unidades (autobuses).

#### Valor del autobús

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta es un autobús interurbano medio de conformidad con la estratificación establecida en la resolución RRG-2466-2001 del 10 de enero de 2002, publicada en el Alcance N° 17 a la Gaceta N° 39 del 25 de febrero de 2002. La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$108.000,00 (resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de \$541,19 por dólar prevaeciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ₡58.448.520.

#### Edad promedio de la flota

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 3,3 años.

### **1.5 Tipo de cambio**

El tipo de cambio que se empleó es de ₡541,19 que corresponde al tipo de cambio de venta con respecto al dólar vigente al día 1 de diciembre del 2014, del Banco Central de Costa Rica.

### **1.6 Combustible**

El precio del combustible que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡636 por litro de diésel, precio vigente al día de celebración de la audiencia pública.

### **1.7 Rentabilidad**

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 16,57% según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utilizó la empresa en su solicitud tarifaria es de 19,92%.

### **1.8 Cumplimiento de obligaciones legales**

*En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes Blanco y Hernández S.A, cédula jurídica 3-101-120745, con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), pago del impuesto a las personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros y el cumplimiento de obligaciones tributarias con la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, determinándose que la concesionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo.*

### **2. Resultado del modelo estructura general de costos.**

*El resultado de la aplicación del modelo tarifario para la ruta 665 indica como resultado una disminución del 18,35% sobre las tarifas vigentes.*

#### **2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.**

*De acuerdo con la aplicación del modelo estructura general de costos, corresponde una disminución tarifaria del 18,35%.*

<b>SOLICITUD DE LA EMPRESA</b>	<b>MODELO TARIFARIO</b>
43,41%	-18,35%

(...)"

- II. Que igualmente, del oficio 1133-IT-2014/89562 del 15 de diciembre de 2014, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el Resultando IX de esta resolución; y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:

- 1- A los usuarios Zeidy Jiménez Tabash, Juan Ríos Fernández, Carlos Méndez Marín, Rosa Fernández Agüero, Henry Altamirano Martínez, Telba Araya Mora, y Maritza Jiménez Godínez

#### **Sobre el incremento tarifario solicitado por el concesionario de la ruta 665.**

A la Autoridad Reguladora, el artículo 4 inciso b) de la Ley 7593 le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Aun cuando la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos; escapa a su ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios.

Finalmente es importante enfatizar que los datos obtenidos en el modelo tarifario son producto de la aplicación de la estructura de cálculo que consistentemente ha venido utilizando esta Autoridad Reguladora en las fijaciones de tarifas del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

- 2- A los usuarios Zeidy Jiménez Tabash, Juan Ríos Fernández, Carlos Méndez Marín, Rosa Fernández Agüero, Henry Altamirano Martínez, Telba Araya Mora, Maritza Jiménez Godínez

***Sobre la necesidad de un mejor servicio en la ruta (unidades sin rampa) incumplimiento de horarios y recorridos, carreras no realizadas, necesidad de mayores horarios y carreras)***

Respecto a las condiciones de los autobuses se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo a la LEY 9078 DE TRANSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, y que ellos verifiquen el cumplimiento de los artículos 32, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47y 48, y plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad.

Los timbres deben estar al alcance de las personas sentadas, los asientos preferenciales y el espacio para silla de ruedas deben estar rotulados con el signo internacional, piso que no resbale y sin obstáculos, entre otras especificaciones.

Si usted encuentra que algunos de los buses que dan el servicio cerca de su casa no cumple con alguno de estos requisitos puede hacer el reporte al 25-62-31-00 o al correo electrónico, [reportetransporte@cnree.go.cr](mailto:reportetransporte@cnree.go.cr).

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: solicitud de un nuevo permisionario, numero de carreras, establecimiento de itinerarios, fraccionamientos, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas correspondientes a la prestación del servicio. Si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les amplíen los horarios, rutas, fraccionamientos y establezcan paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo Técnico de Transporte Público (CTP). Sobre terminales y paradas techadas de autobuses deben solicitarlas a su Municipalidad.

Pueden enviar quejas y denuncias a la ARESEP por medio del fax 2215-6002, por el correo electrónico [usuario@aresep.go.cr](mailto:usuario@aresep.go.cr), por apartado postal 936-1000 San José, o personalmente en nuestras oficinas centrales, 100 norte de Construplaza en Guachipelín de Escazú, San José. Si lo envía por correo electrónico, debe escanearlo para que aparezca la firma. Puede además plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregaran el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cedula, el trámite es gratis para los usuarios.



- 3- A los usuarios Zeidy Jiménez Tabash, Juan Ríos Fernández, Carlos Méndez Marín, Rosa Fernández Agüero, Henry Altamirano Martínez, Telba Araya Mora, Maritza Jiménez Godínez

***Sobre como presentar quejas o denuncias, sobre estado de las unidades, cobro de tarifas no autorizadas, unidades no autorizadas, el trato a los adultos mayores y personas con capacidades disminuidas y todo lo relacionado con el servicio.***

En lo relativo a sus diferentes quejas se les indica que para tramitar una denuncia o una queja se debe proporcionar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Atención al Usuario lo siguiente:

- ✓ El procedimiento formal que se recomienda seguir para presentar una queja o denuncia ante ARESEP
- ✓ Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.
- ✓ Por escrito, firmada por el petente y presentada vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.
- ✓ Por escrito, firmado por el petente y presentado por correo electrónico, a la dirección que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora
- ✓ Por escrito, firmada digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.
- ✓ Por escrito plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregaran el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula y si del caso los recibos correspondientes.
- ✓ De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.
- ✓ Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.
- ✓ El escrito inicial debe contener el nombre y apellidos, lugar de residencia, copia de la cédula de identidad por ambos lados, cédula de residencia o pasaporte, lugar o medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico), de la parte y de quien la representa. Si es posible, indicar un número telefónico.
- ✓ En el caso que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, o copia de ella en la que el funcionario de la

Autoridad Reguladora que recibe la queja, hará constar que verificó su autenticidad con vista del original; mediante la cual acredite su vigencia y las facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación deberá tener una vigencia máxima de tres meses contados a partir de la fecha de emisión del documento. De acuerdo con el artículo 20 de los Lineamientos para el Ejercicio y Control del Servicio Notarial, se indica que el plazo de vigencia de las certificaciones notariales es de 1 mes contado a partir de la expedición de la misma. La única manera de poder ampliar el plazo es que la institución hubiese acordado extender la vigencia de dicho documento notarial, previa publicación conforme a la ley 8220. Si es del Registro Nacional la vigencia es de 15 días naturales.

- ✓ Cuando la queja sea presentada por un usuario, sin ser éste el abonado, debe presentar una carta suscrita por éste último, autorizándolo para tramitar la queja, con copia de la cédula de identidad del abonado por ambos lados. Cuando exista imposibilidad material por parte del usuario para obtener la autorización del abonado, deberá presentarse en la Autoridad Reguladora a rendir declaración jurada ante un funcionario de la Dirección General de Participación del Usuario, donde indique los fundamentos de tal imposibilidad, o bien, presentar declaración jurada debidamente protocolizada que acredite tal imposibilidad.
- ✓ Señalar su pretensión, con indicación clara de la queja que se plantea, sus fundamentos de hecho y prueba correspondiente.
- ✓ Copia de los comprobantes, recibos o facturas del servicio público de interés, si los hubiere.
- ✓ Disponer que en el caso de que la queja sea interpuesta por una persona adulta mayor o bien con alguna discapacidad, la ARESEP brindará atención preferencial, y otorgará las facilidades necesarias que demanda ese sector de la población, para la realización del trámite.
- ✓ Sobre maltrato al adulto mayor recurrir además al Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor (CONAPAM).

III. Que de conformidad con los resultados y considerando que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 665 descrita como: Quepos-Hatillo-Uvita-Ext. El Silencio, operada por Autotransportes Blanco y Hernández S.A, de acuerdo a la recomendación del análisis tarifario.

### **POR TANTO**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N° 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593), la Ley General de la Administración Pública, (Ley N° 6227), y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

**EL INTENDENTE DE TRANSPORTE**  
**RESUELVE**

- I. Acoger el informe 1133-IT-2014/89562 del 15 de diciembre de 2014 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 665 descrita como: Quepos-Hatillo-Uvita-Ext. El Silencio, operada por Autotransportes Blanco y Hernández S.A, tal y como se dispone:

<b>Descripción Ruta 665 Quepos-Hatillo-Uvita-Ext. El Silencio</b>	<b>Tarifa (colones)</b>	
	<b>Regular</b>	<b>Adulto Mayor</b>
QUEPOS-LA UVITA-BAHIA	1.570	1.180
QUEPOS-DOMINICAL	1.255	940
QUEPOS-HATILLO VIEJO	900	450
QUEPOS-PALMA QUEMADA	895	450
QUEPOS-MATAPALO	800	400
QUEPOS-PORTALON	735	370
QUEPOS-PACITO-EL GRAY	735	0
QUEPOS-SAVEGRE-EL PAZO	570	0
QUEPOS-MARITIMA	495	0
QUEPOS-LA PLANTA	390	0
QUEPOS-BARTOLO-RONCADOR	305	0
QUEPOS-LLAMARON	270	0
QUEPOS-MANAGUA	195	0
QUEPOS-COLEGIO	195	0
EXT QUEPOS-EL SILENCIO	790	395
EXT QUEPOS-SANTO DOMINGO	895	450

- II. Indicar a Autotransportes Blanco y Hernández S.A , que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a cada uno de los opositores participantes en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación constaran en la presente resolución, con copia al expediente ET-133-2014 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.
- III. Las tarifas fijadas rigen a partir del día natural siguiente a su publicación en el diario La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra la anterior resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante el Intendente de Transporte; a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

El recurso de revocatoria y el de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días contados a partir del siguiente a la notificación; el de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley.

**PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE.**

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR**  
**INTENDENTE DE TRANSPORTE**

PCC/CQM/GARCH

1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 25739.—C-464590.—(IN2015001747).

**164-RIT-2014**

**San José, a las 11:00 horas del 19 de diciembre de 2014**

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE ACLARACIÓN O ENMIENDA DE ERROR MATERIAL, EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN EN SUBSIDIO Y GESTIÓN DE NULIDAD CONCOMITANTE, INTERPUESTO POR LA EMPRESA TRANSPORTES UNIDOS POASEÑOS TUPSA S.A., EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN 096-RIT-2014 DEL 13 DE AGOSTO DE 2014.**

---

**EXPEDIENTE ET-059-2014**

**RESULTANDO QUE:**

- I. La empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A., cuenta con el respectivo título habilitante como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 254 descrita como: Alajuela-San Pedro de Poás-San Rafael-Poasito-Murillo (Altura)-Vara Blanca y viceversa (folios 79 al 143).
- II. El 25 de abril de 2014, la empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A., presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 37,29% sobre las tarifas vigentes de la ruta 254 (folios del 1 al 152).
- III. La Intendencia de Transporte mediante resolución 096-RIT-2013 del 13 de agosto de 2014, resolvió rechazar la solicitud de ajuste tarifario para la ruta 254, operada por la empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A.; por cuanto el resultado del modelo tarifario refleja una modificación que no alcanza el 5% establecido por la ley N° 7593 en su artículo N° 86 al modificar el artículo N° 31 de la Ley N° 3503 en su punto b-1) (folios 355 al 367).
- IV. La resolución 096-RIT-2014 se notificó a la empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A. el 22 de agosto de 2014 (folio 370).
- V. El 27 de agosto de 2014 el señor Jorge Adrián Campos Salas, en calidad de apoderado generalísimo de la empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A., interpuso solicitud de aclaración o enmienda de error material, recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad concomitante contra la resolución 096-RIT-2014 por no estar de acuerdo con lo resuelto (274 al 325).
- VI. La gestión de nulidad absoluta fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 1140-IT-2014/89766 del 17 de diciembre de 2014, que corre agregado al expediente.
- VII. En los procedimientos y plazos se han cumplido las prescripciones de ley.

**CONSIDERANDO QUE:**

- I. Conviene extraer lo siguiente del oficio 1140-IT-2014/89766 del 17 de diciembre de 2014, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

**I. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE ACLARACIÓN O ENMIENDA DE ERROR MATERIAL DEL RECURSO Y LA NULIDAD POR LA FORMA.**

**A) NATURALEZA DE LA SOLICITUD DE ACLARACIÓN O ENMIENDA DE ERROR MATERIAL, RECURSO Y GESTIÓN DE NULIDAD.**

Los recursos presentados son los ordinarios de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.

Asimismo, solicita aclaración o enmienda de error material, la cual le es aplicable lo dispuesto en el artículo 158 del Código Procesal Civil en ausencia de disposición en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227).

Además, la empresa recurrente interpuso gestión de nulidad concomitante, a la cual le resulta aplicable lo establecido en los numerales 158 y 179 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227).

**B) TEMPORALIDAD DE LA SOLICITUD DE ACLARACIÓN O ENMIENDA DE ERROR MATERIAL, DEL RECURSO Y GESTIÓN DE NULIDAD.**

Revisados minuciosamente los autos, se concluye que el acto recurrido se notifica a la recurrente el día 22 de agosto de 2014. La empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A., formula la solicitud de aclaración o enmienda de error material y el recurso de revocatoria con apelación en subsidio el 27 de agosto de 2014, con lo cual se evidencia que dicha actuación recursiva se presenta en tiempo ante la Aresep.

Respecto a la gestión de nulidad interpuesta, es preciso indicar que esta fue presentada de manera conjunta con los recursos de revocatoria con apelación en subsidio, en fecha 27 de agosto de 2014, y de conformidad con lo que dispone el numeral 175 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) en cuanto a que el plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo es de un año, se concluye que la gestión lo ha sido dentro del plazo legal conferido.

**C) LEGITIMACIÓN DE LA SOLICITUD DE ACLARACIÓN O ENMIENDA DE ERROR MATERIAL, DEL RECURSO Y GESTIÓN DE NULIDAD.**

La empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A., se apersona al procedimiento como destinatario de los actos, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar.

**D) REPRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD DE ACLARACIÓN O ENMIENDA DE ERROR MATERIAL, DEL RECURSO Y GESTIÓN DE NULIDAD.**

El recurso es incoado por el señor Jorge Adrián Campos Salas, en su condición de gerente general con facultades de apoderado generalísimo de la empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A., representación que encuentra acreditada dentro del expediente (folios 299 al 300).

## **II. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE ACLARACIÓN O ENMIENDA DE ERROR MATERIAL, DEL RECURSO Y LA NULIDAD POR EL FONDO**

*Al haberse presentado de forma conjunta la gestión de nulidad absoluta, la solicitud de aclaración o enmienda de error material y el recurso de revocatoria con apelación en subsidio, se analiza primeramente la gestión de nulidad por tratarse esta de una gestión de previo y especial pronunciamiento; posteriormente se conoce la solicitud de aclaración o enmienda de error material, luego el recurso de revocatoria y, en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico.*

### **A. Respecto a la gestión de nulidad**

#### **a. Argumentos del recurrente:**

*Alega el recurrente que de acuerdo con el principio de legalidad al que esta constreñida la administración, estriba el deber de motivar válidamente sus actos como lo dispone el artículo 136 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), lo que implica motivar en forma legal y correcta un acto, no sobre una base infundada, producto de una errónea o falsa apreciación de los hechos y de la realidad jurídica.*

*Considera que existe un vicio de nulidad absoluta del acto administrativo impugnado en cuanto a la causa o fin y el contenido (elementos esenciales del acto administrativo), por cuanto manifiesta:*

*“(…)*

***En la causa:*** (artículo 128 Ley General de la Administración Pública. en adelante L.G.A.P), al haber absoluta disconformidad entre el acto y el ordenamiento jurídico; ESTO POR CUANTO EN EL INFORME TÉCNICO CONTENIDO EN EL OFICIO 757-IT-2014/75966 y que sirve de FUNDAMENTO PARA EL DICTADO DE LA RESOLUCIÓN No 096-RIT-2014 DICTADA A LAS 15:00 HORAS DEL 13 DE AGOSTO DEL 2014, SE ENCUENTRA PLAGADO DE INCONSISTENCIAS Y YERROS QUE SON INCONFORMES CON EL ORDENAMIENTO JURÍDICO.

***En el contenido:*** (Art. 132 L.G.A.P), por cuanto el INFORME TÉCNICO No 757-IT-2014/75966; que es FUNDAMENTO PARA EL DICTADO DE LA RESOLUCIÓN No. 96-RIT-2014 DICTADA A LAS 15:00 HORAS DEL 13 DE AGOSTO DEL 2014, OBJETO DE IMPUGNACIÓN, ARRIBA A CONCLUSIONES SIN FUNDAMENTO FÁCTICO VÁLIDO Y CONTRARIO A DERECHO, RECOMENDANDO EL NO OTORGAMIENTO DE INCREMENTO TARIFARIO PARA MI REPRESENTADA EN LA RUTA 254.

***Por lo tanto, todo esto vició de nulidad absoluta la RESOLUCIÓN No. 96-RIT-2014 DICTADA A LAS 15:00 HORAS DEL 13 DE AGOSTO DEL 2014; EN SU PARTE DISPOSITIVA NÚMERO I (en lo demás, dicha resolución no es objeto de impugnación y nulidad)***

*(…)*

## **VI.PETITORIA**

(...)

- a) *Que se modifique la forma en la que se fijó la tarifa ponderada por no tener un fundamento técnico y por no seguir los lineamientos de las fijaciones tarifarias anteriores.*
- b) *Que se incluya la unidad AB-4287 al modelo que fue excluida de la solicitud tarifaria por una arbitrariedad.*
- c) *Que se modifique la tarifa y que se le otorgue la tarifa correspondiente a mi representada.*
- d) *Que se tome el valor del bus que se indica en el cuadro de la resolución tarifaria ya que no se ajusta al informe técnico.*

(...)"

*Al respecto de la gestión de nulidad, es menester analizar si efectivamente se presenta un defecto en alguno o en todos los elementos, tanto formales como sustanciales (sujeto, forma, procedimiento, motivo, fin y contenido), exigidos por la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) que conlleve a una nulidad de la misma.*

*Se procede por ende a analizar en la resolución impugnada cada uno de los puntos arriba citados:*

- a) *La resolución 096-RIT-2014, es dictada por el órgano competente y por el servidor regularmente designado en ese momento, es decir por la Intendencia de Transporte y el Intendente que la representa (artículo 129, sujeto).*
- b) *Es emitida por escrito como corresponde (artículos 134, forma).*
- c) *Previo a su dictado, se realizan los trámites sustanciales y se cumplen los requisitos establecidos en la ley (artículo 31 de la ley 7593, procedimiento).*

*Sin embargo, respecto al motivo (Lo constituye el conjunto de antecedentes facticos y jurídicos que justifican la decisión tomada por la respectiva Administración y su falta provocaría la nulidad absoluta del acto, artículo 133) y al contenido (el cual debe ser lícito, posible, claro, preciso y abarcar todas las cuestiones de hecho y derecho, surgidas del motivo, proporcionado al fin, y en caso de afectar derechos subjetivos de los particulares deben contar con un motivo legítimo y razonable, artículo 132), es procedente analizar lo siguiente respecto a la exclusión de la unidad AB-4287:*

*Se consignó, en el apartado C. denominado "Revisión Técnica Vehicular" del informe técnico tramitado bajo el oficio 757-IT-2014/75996 del 12 de agosto de 2014, el cual sirvió de base para la resolución 096-RIT-2014 dictada por el Intendente de Transporte, lo siguiente:*

“(...)

*En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, de las 23 unidades, 1 unidad no presenta la revisión técnica al día, unidad AB-4287, por lo que se excluye del estudio tarifario.*

(...)”

*Adicionalmente, mediante oficio 352-IT-2014/11190 del 30 de abril de 2014, se le previno a la empresa que de existir unidades con RTV vencida o desfavorable a la fecha de la audiencia, serán excluidas del estudio.*

*Se observa, en este sentido, que la citada unidad tenía revisión técnica favorable hasta finales de agosto de 2014, en virtud de que la unidad AB-4287 había sido llevada a revisión técnica el 11 de febrero de 2014 con vigencia hasta el 1 de agosto de 2014 y tenía todo el mes de agosto para llevar la unidad a revisión. En este contexto, queda claro entonces que tanto a la fecha de la audiencia pública como al momento de la resolución ahora recurrida, la unidad AB-4287 tenía una condición de favorable con defecto leve en la RTV.*

*Lo anterior evidencia que existe un vicio en el contenido y en el motivo al haber una indebida valoración del requisito del cumplimiento de la revisión técnica vehicular al día, específicamente de la unidad AB-4287, lo que derivó la exclusión de la citada unidad, lo cual trae consigo una variación en el resultado final de la aplicación del modelo tarifario, al excluirse costos asociados a la operación y al mantenimiento de esa unidad dentro del total de costos de la empresa.*

*Esa variación en el resultado final de la aplicación del modelo tarifario tuvo un impacto tal que derivó por un lado que se denegara el incremento tarifario y por otro lado se modificara el escenario por la cual se fijaron las demás tarifas (el costo del valor kilómetro), por lo que es procedente anular en su totalidad la resolución 096-RIT-2014 dictada a las 15:00 horas del 13 de agosto del 2014 y retrotraer el procedimiento a la etapa en que se originó la nulidad mencionada, es decir, al momento del análisis tarifario.*

*Consecuentemente, como resultado de la declaratoria de nulidad de la resolución de la Intendencia de Transportes N° 096-RIT-2014 de las 15:00 horas del 13 de agosto del 2014, carece de interés actual analizar el fondo la solicitud de aclaración o enmienda de error material y el recurso de revocatoria con apelación en subsidio, interpuestos por Transportes Unidos Poaseños S.A. (TUPSA).*



## **B. Respecto del nuevo análisis tarifario**

### **1. Variables utilizadas:**

<b>VARIABLES</b>	<b>ARESEP</b>	<b>EMPRESA</b>	<b>Dif. absoluta</b>	<b>Dif. %</b>
Demanda Neta	191.656	190.182	1.474	0,77%
Distancia (Km/carrera)	29,90	29,83	0,07	0,23%
Carreras	2.838,87	2.838,87	0	0,00%
Flota	23	23	0	0,00%
Tipo de Cambio	542,64	531,86	10,78	2,03%
Precio combustible	676,00	650,00	26,00	4,00%
Tasa de Rentabilidad	16,64%	19,92%	-3,28%	-16,47%
Valor del Bus \$	102.130	158.130	- 56.000	-35,4%
Valor del Bus ¢	55.420.059	84.103.250	- 28.683.191	-34,1%
Edad promedio de flota (años)	6,91	6,91	0	0,00%

#### **1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda).**

De acuerdo con la metodología actual, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos históricos que provienen de las siguientes fuentes:

- El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.
- El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución 8148-RRG-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.
- El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).

De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.

La empresa corre el modelo con una demanda promedio mensual de 190.182 pasajeros. Según las estadísticas de los últimos 12 meses presentadas ante la ARESEP entre enero y diciembre 2013, la demanda promedio fue de 191.656 pasajeros/mes, para el periodo marzo 2013 y abril 2014.

No existen fijaciones individuales para esta ruta, al respecto ha sido criterio de la Junta Directiva de esta Autoridad Reguladora que:

*“(…)En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12 meses previos al estudio. De igual forma se debe considerar que, el cálculo tarifario en aquellas rutas con fraccionamientos de la tarifa requiere; -en el caso de que las estadísticas de demanda no estén separadas, en concordancia con esa estructura tarifaria- de la determinación de la cantidad de pasajeros equivalente a tarifa máxima (ingresos tarifarios dividido entre la cantidad de pasajeros), para lo que se cotejan los datos de pasajeros e ingresos de las estadísticas reportadas por la empresa con los estados financieros.”*  
*(Resolución RJD-043-2012 de 7 de junio de 2012, ratificada por medio de la*

resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014).

Así las cosas, según el procedimiento establecido y lo ordenado por la Junta Directiva, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 191.656 pasajeros por mes correspondiente al promedio de los últimos doce meses reportado por la empresa al expediente de Requisitos de Admisibilidad RA-019.

### **1.2 Distancia.**

Las distancias se calculan con base en datos obtenidos por los técnicos de la Intendencia de Transporte, según acta de inspección que consta en el expediente de Requisitos de Admisibilidad (RA-019). Se considera una distancia promedio ponderada de 29,90 km por carrera.

### **1.3 Carreras.**

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.

Con base en los horarios establecidos según acuerdo en artículo 7.44 de la sesión ordinaria 81-2013 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público del 6 de octubre de 2013 (folios 79-143), se calcula un promedio mensual de 3.728,51 carreras autorizadas. Según estadísticas presentadas por la empresa ante la Aresep entre abril 2013 y marzo 2014, el promedio fue de 3.077 carreras/mes.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 2.838,87 carreras promedio mensuales, que son las que también usa la empresa en su corrida del modelo tarifario.

### **1.4 Flota.**

#### Propiedad de la flota

La empresa corre el modelo tarifario con un parque vehicular de 23 unidades según el artículo 5.4 de la Sesión Ordinaria 06-2014 del CTP del 24 de enero de 2014 (folios 20 al 21).

Como parte del análisis, las placas fueron cotejadas en la dirección electrónica [www.rnpdigital.go.cr](http://www.rnpdigital.go.cr), para verificar la propiedad de las mismas, determinándose que todas las unidades pertenecen a la empresa.

#### Cumplimiento ley 7600

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad; el cumplimiento verificado al día del análisis tarifario es de un 91,3%.

### Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (22 de octubre de 2007, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó la revisión técnica de las unidades, indicando la condición de "Favorable con defecto leve", para todas las unidades (autobuses).

### Valor del autobús

Se determinó que el valor del bus a reconocer en este estudio, con base en las distancias de los diferentes ramales, es el correspondiente a un bus urbano (resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014). La composición de la flota en operación es de un 91,30% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$102.130,43 que al tipo de cambio de ₡542,64 /\$1 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ₡55.420.059.

Respecto a clasificar las unidades de la ruta 254 como montañas en el modelo tarifario, con base a lo establecido en el artículo 5.1 de la Sesión Ordinaria 49-2012 del 26 de julio del 2012 de la Junta Directiva del CTP, el cual se fundamenta en el Sistema Unificado de Clasificación de Rutas (SUCR), aprobado mediante artículo N° 2 de la Sesión Ordinaria 02-2001 del 18 de enero del 2001 de la misma Junta Directiva del CTP; hay que señalar que no es posible proceder de acuerdo a lo antes citado en virtud de que el acuerdo de marras clasifica la ruta como "Urbano Montano" asociando esta clasificación con un autobús tipo montano.

Al respecto es importante señalar lo resuelto por el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del II Circuito Judicial de San José, en la resolución 52-2013-I, proceso incoado por la empresa Cooperativa de Sabanilla y San Isidro de Alajuela R.L. contra la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y que en lo que interesa señala lo siguiente:

*"Este Tribunal debe hacer ver que la accionante tergiversa la carga de la prueba porque afirma que la Aresep no logró rebatir su tesis de que el autobús autorizado es el montano, cuando es claro que quien demanda tiene la carga de demostrar su dicho, salvo en aquellos supuestos en que la Ley varié (sic) esa regla, que no es este caso. Si la Cooperativa es la que demanda a la Aresep porque estima que se equivocó al definir como unidad vehicular para la ruta 232 el bus interurbano corto, entonces, debió traer al proceso la prueba técnica que así lo acreditara fehacientemente. Nótese que el oficio CTP-SE-03-0001092 del 5 de setiembre del 2003, emitido por el Consejo de Transporte Público (folios 437 a 439 del expediente administrativo), en ningún momento dispone que el bus para esa ruta es el Montano; sino que únicamente clasificó la ruta 232 descrita como Alajuela San Isidro Sabanilla y ramales como ruta Interurbana Corta No Plana. Si la unidad de bus adecuada para ese tipo de ruta es el autobús Montano, le correspondía a la actora demostrar técnicamente el error en que pudo haber incurrido la Aresep en el acto que se impugna, lo cual no hizo."(el subrayado no es del original).*

Es decir, que a criterio del Tribunal una cosa es la clasificación de la ruta, la cual está claramente definida en el SUCR por parte del CTP y otra es el tipo de unidad que le debe reconocer en el modelo de cálculo tarifario; es decir el SUCR clasifica las rutas de acuerdo a las condiciones del servicio, basado en una serie de condiciones técnicas; por su parte el modelo tarifario utilizado por la Aresep para efectos del cálculo tarifario clasifica el tipo de autobús basado en la distancia por viaje de la ruta. De la revisión de ambas cosas se

concluye que estamos ante dos conceptos distintos, por lo que la tesis de la empresa de asociar la clasificación de la ruta "Urbana Montano" con el autobús tipo montano no es correcta.

Como complemento a lo anterior, conviene revisar lo dispuesto por la Junta Directiva de la Aresep por medio de la resolución RJD-044-2012 del 7 de junio de 2012, respecto al recurso de apelación interpuesto por la empresa Transportes La Fortaleza Limitada contra la resolución RRG-235-2010, en donde se resolvió una solicitud de revisión tarifaria para la ruta 414, la cual fue tramitada bajo el expediente ET-013-2010. Como parte de los argumentos técnicos citados para rechazar el recurso de apelación se estableció lo siguiente:

*"Del análisis realizado se concluye que Transportes La Fortaleza Ltda., no lleva la razón, al señalar que se debió reconocer como flota de operación unidades que correspondían a una ruta interurbana corta no plana, sinónimo de unidades tipo montano."*

Debe señalarse que es el CTP quien autoriza las variables operativas para la explotación de una determinada ruta, entre ellas la caracterización de la ruta y el tipo de autobús, las cuales obedecen a criterios basados en aspectos técnicos. Sin embargo, en los acuerdos remitidos por el CTP, en los que se autoriza la flota de autobuses para la prestación del servicio, no se indica del todo cuál es el tipo de autobús que se está autorizando.

Al respecto ha sido criterio de esta Intendencia de Transporte que los acuerdos del CTP deben indicar claramente cuál es el tipo de autobús que tiene autorizada determinada ruta.

Finalmente, se debe indicar que la Intendencia de Transporte está en la obligación de aplicar el modelo tarifario vigente para este servicio, en el cual la clasificación de los autobuses es la siguiente:

<b>Tipo de Autobús</b>
<i>Buseta</i>
<i>Bus Urbano</i>
<i>Bus Rural</i>
<i>Bus Montano</i>
<i>Bus Interurbano Corto</i>
<i>Bus Interurbano Medio</i>
<i>Bus Interurbano Largo</i>

Dado lo anterior, y para una aplicación correcta del tipo de autobús a reconocer en los estudios tarifarios en determinada ruta, los acuerdos del CTP deben autorizar el tipo de autobús de acuerdo a esa clasificación

#### Edad promedio de la flota.

La edad promedio de la flota es de 6,91 años.

#### **1.5 Tipo de cambio.**

Dicha variable se ajustó al valor vigente el día de la audiencia: ₡542,64 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica.

### **1.6 Precio del combustible.**

*El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡676,00 por litro, por ser el precio vigente al día de la audiencia pública.*

### **1.7 Rentabilidad.**

*La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 16,64% según dato de los indicadores económicos del Banco.*

### **1.8 Cumplimiento de obligaciones legales**

*En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Transportes Unidos Poaseños TUPSA S.A. con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), pago del impuesto a las personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros y el cumplimiento de obligaciones tributarias con la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, determinándose que la empresa cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo.*

### **1.9 Tarifas Ponderada**

*Para el cálculo de la tarifa ponderada se considerara únicamente los ramales con tarifa autorizada, se excluirán del cálculo tarifario los tramos: San Pedro de Poas-Poasito-Vara Blanca y San Pedro de Poas-Los Murillo (Altura); esto por no tener un tarifa autorizada por parte de la Autoridad Reguladora, esta cálculo se puede apreciar en las celdas de la C40 a la H48 de la pestaña denominada "Ponderaciones" de la hoja de cálculo.*

## **2. Análisis del Modelo Estructura General de Costos.**

*El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica un aumento en la tarifa de un 5,95%.*

### **2.1. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.**

*El resultado de la aplicación del modelo tarifario para la ruta 254 indica como resultado un incremento del 5,95%. Posteriormente y dado que la resolución 121-RIT-2014 del 10 de octubre de 2014, publicada el 16 de octubre de 2014 en La Gaceta 199, otorgó a la empresa un incremento adicional del 1,4023468%, el aumento que debe aplicarse a las tarifas vigentes de la ruta 254 corresponde a un 7,3523468%.*

### **2.2. Sobre la fijación de tarifas a los ramales San Pedro de Póas-Poasito-Vara Blanca y San Pedro de Póas-Los Murillo (Altura).**

*La empresa solicita que se fije una tarifa a los trayectos San Pedro de Póas-Poasito-Vara Blanca y San Pedro de Póas-Los Murillo (Altura), los cuales no están integrados a la estructura tarifaria actual de la ruta 254, ya que no cuentan con una tarifa aprobada, a pesar de estar autorizados por la Junta Directiva del CTP, mediante artículo 7.44 de la Sesión Ordinaria 81-2013 del 6 de octubre de 2013 (folios 79 al 143).*

Se procede a fijar tarifa a los trayectos citados con base en la tarifa-kilómetro del tramo con mayor distancia con tarifa autorizada de la ruta, esto es Alajuela-San Pedro de Póas-San Rafael, a saber:

- Alajuela-San Pedro de Póas-San Rafael: distancia 16,14 Km. por viaje.
- Tarifa vigente: ¢600.
- Tarifa/kilómetro: ¢600/13.96 Km. = ¢ 42,98/Km.
- Distancia San Pedro de Póas-Poasito-Vara Blanca: 20,9 Km por viaje.
- Distancia San Pedro de Póas-Los Murillo (Altura): 19,0 Km por viaje.
- Tarifa resultante San Pedro de Póas-Poasito-Vara Blanca: ¢42,98/Km \* 20,9 Km. = ¢898,28 que ajustada a los 5 colones más cercanos corresponde a ¢900.
- Tarifa resultante San Pedro de Póas-Los Murillo (Altura): ¢42,98/Km \* 19,0 Km. = ¢816,62 que ajustada a los 5 colones más cercanos corresponde a ¢815.

### **3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública**

La audiencia pública se realiza el día 14 de julio de 2014 en las instalaciones del Gimnasio de la Escuela Pedro Aguirre, ubicado frente al Palí de San Pedro de Poás Alajuela. El acta correspondiente de la audiencia pública es la número N° 88-2014 (oficio 2085-DGAU-2014/073264 de 17 de julio de 2014), que corre agregada al expediente.

De conformidad con el acta de la audiencia pública N° 88-2014, que corre a folios 226 al 242, y de acuerdo con el informe de oposiciones y coadyuvancias (oficio 2086-DGAU-2014, folios 243 al 245), se recibieron y admitieron las siguientes oposiciones:

1. Olga Marta Ballesterero Porras, cédula de identidad 2-355-636, notificaciones: casa de habitación ubicada a 1,5 kilómetros del Puente Caracha, carretera hacia Alajuela. Río Poás, Poás. Alajuela.

- Lo que quieren subir es demasiado.
- Los buses han estado muy bien en las horas que ellos trabajan, lo único es que nosotros pagamos de ahí hacia Alajuela lo mismo de aquí de Poas, por lo que nos cobran más hacia Alajuela, porque de un kilómetro y medio del Río Poas nos cobran 490 colones hasta Alajuela.

2. Estrella María Sánchez Pérez, cédula de identidad 1-857-056, notificaciones: correo electrónico: star.sp.02@gmail.com

- Opuesto al aumento tarifario solicitado.
- Los choferes incumplen con el horario de salida los buses, para Sabana Redonda.
- A los usuarios no nos tiene una terminal Sabana Redonda.
- Algunos choferes les gusta y sobre todo los que viajan para arriba, andar hablando por teléfono y hasta mensajeando mientras están conduciendo, cosa que pone en peligro la vida los usuarios.
- Cuando salen los estudiantes del cole y que son bastantes que viajan a diferentes lugares, sobre todo para arriba, hablen este caso porque yo vivo arriba, esos buses se llenan montones de hecho que los chiquillos van en la puerta o sea van requetés recargados.
- No hay un servicio directo Alajuela.
- Para el Festival de la Luz o los desfiles del 15 de setiembre, baja tanta gente que tienen que poner buses cada 10, cada 20 minutos porque viene mucha gente y esas ganancias no se ven reflejadas.

- En que se basa la empresa para cobrar ciertas tarifas, por ejemplo, de Poas a Sabana Redonda la tarifa autorizada son 265 colones, la misma distancia o una distancia parecida hay de Sabana Redonda a Poasito y resulta que de Sabana Redonda a Poasito cobran 350 colones, entonces en que se basa para, para que de Poas Sabana 265, bueno está reglamentada por la ARESEP, pero desde Sabana a Fraijanes o de Sabana a Poasito no está reglamentada por la ARESEP, pero entonces en que se basan ustedes para cobrar esos 350 colones.
  - El servicio San Pedro de Poas- Poasito-Vara Blanca-San Pedro de Poas-Poasito-Los Murillo y hasta donde tengo entendido es cierto que no cada 30 minutos ni cada hora, pero sí dan ese servicio porque hay buses que cierta hora, creo que son 2 o 3 veces al día llegan hasta arriba a Los Murillo y otros llegan hasta Vara Blanca, entonces no es un servicio nuevo, no es una tarifa nueva.
3. Xinia María Rodríguez Monge, cédula de identidad 2-407-808, notificaciones: 100 metros norte y 75 este del cementerio de Fraijanes, Poás. Alajuela.
- En Poasito no tenemos buses, el primero es a las 5 de la mañana, cualquier persona que trabaje en Alajuela, ya que el trabajo en Poasito es muy escaso, se nos hace muy difícil viajar hasta Alajuela.
4. Luz María Orozco Brenes, cédula de identidad 2-304-793, notificaciones: 200 metros norte, y 75 metros este del Restaurante Freddo Fresa, Poás. Alajuela.
- Oposición al aumento.
  - Somos demasiado los usuarios y me duele tanto que no sean anunciadas porque es muy poco que yo compré La Teja, La Teja no me gusta por lo vulgar que es, entonces es muy lamentable yo no soy de leer el periódico todo los días.
  - Los buses que era muy altos, que las gradas y todo, los cambiaron, nos mandaron dos buses blancos, luego los quitaron nos volvieron a mandar otra.
  - Poasito tenemos buenos choferes y muy respetuosos.
  - Mi queja era porque andaba los choferes tan estresados, recuerdan que un chofer estresado, un chofer muy estresado.
  - A mí me duele tanto ver esos pobres choferes que a veces llegan a Poasito y no tienen tiempo ni de tomarse un fresco.
  - Nunca he visto extinguidores, no sé dónde los andarán porque no los veo.
  - Los tráficos de Poas no hacen nada por esos buses, pero sí vienen los de San José ellos y se pone las pilas.
5. Víctor Hugo Solís Miranda, cédula de identidad 2-549-678, notificaciones: correo electrónico: vhsolis27@yahoo.es.
- Veo la diferencia entre la tarifa de TUASA que es más largo de Alajuela a San José que de San Pedro de Poas a Alajuela.
6. José Rafael Ulate Fonseca, cédula de identidad 2-446-708, notificaciones: correo electrónico: joseulate777@hotmail.com.
- Están solicitando una tarifa demasiado elevada.
  - Los buses van sobrecargados, en las tardes vienen sobrecargados, los choferes viene mensajeando en algunas ocasiones, otras veces hablando por teléfono.

7. Gustavo Adolfo Díaz Phillips, cédula de identidad 2-671-271, notificaciones: correo electrónico: gusapd@gmail.com.
  - Totalmente en contra del aumento.
  - Esos buses están diseñados para una persona menor de 1.75 metros.
  - Las gradas son muy altas, algunos choferes se digna a ayudarles otros no, la paradera que les agarra es gigante a veces cada 100 metros.
  - Prohibir que coman en el bus.
  - Hay goteras.
  
8. Sergio Alberto García Mora, cédula de identidad 1-440-939, notificaciones: 300 metros al este, 25 al sur y 75 al este de la bomba de gasolina La Trinidad, Barrio Los Ángeles, Poás, Alajuela.
  - Oposición al aumento de las tarifas.
  
9. Karolina Murillo Araya, cédula de identidad 1-1568-250, notificaciones: correo electrónico: ka\_ma000018@hotmail.com.
  - Aumento que me parece que es realmente excesivo.
  - Por otro lado en lo que es en la parada de Alajuela, a quien el centro, no es una parada techada.
  - Los buses van súper llenos.
  - Los choferes llevan los buses tan llenos y a veces manejan muy rápido, en caso de un accidente.
  
10. Evelyn Gabriela Agüero Arias, cédula de identidad 2-688-767, notificaciones: correo electrónico: evearias2@hotmail.com.
  - Creo que todos tenemos parecidas las posiciones.
  - En mi caso yo tomo más o menos a alrededor de 6 buses para llegar a mi trabajo verdad y tenemos que tomar en cuenta que no sólo va hacer un aumento en esta ruta verdad, va a ser aumento en toda las demás rutas que yo vaya a tomar.
  - Yo viajo por ejemplo el bus de las 5:45, eh de las 4:45, sale a las 5 de Poas y por lo general a todos nos precisa llegar, pero a veces es demasiado estresante ver que el chofer para y para y para y hay otra persona y para y para y usted dice adónde lo va meter, no se las personas.
  - La convocatoria para esta asamblea fue prácticamente nula, yo me di cuenta por internet y cuantas personas en el cantón tienen acceso eso verdad.
  
11. Carlos Esteban Bolaños Murillo, cédula de identidad 2-680-893, notificaciones: correo electrónico: esbo.14@hotmail.com.
  - En contra del aumento.
  - El recargo de las unidades en las horas pico es un factor fundamental que a veces usted ya le hace el comunicado a la empresa y la empresa no atiende razón.
  - La seguridad también, como usuario me preocupa que a veces uno viene por el lado del Infiernillo y ahí atienden a la gente y la suben que también, no sabe que se están subiendo ahí para hacerle un daño los demás usuarios en altas horas de la noche.
  - Si la empresa está interesada en el beneficio del usuario deberían también haberle comunicado al usuario en sus unidades sobre esta propuesta, si ellos están interesados en que el usuario los apoye, que seamos propios del pueblo deberían de pensar también en esto.



12. Sonia Barrantes Araya, cédula de identidad 6-200-896, notificaciones: correo electrónico: [escuelapواسito03@hotmail.com](mailto:escuelapواسito03@hotmail.com).

- Presenta su inconformidad con el aumento porque se tiene gran cantidad de estudiantes que viajan en bus, los ingresos familiares son escasos y los estudiantes becados no tienen posibilidades que se les aumente el monto del subsidio por motivos de presupuesto del MEP.

13. Jesús Alejandro Chacón Porras, cédula de identidad 2-666-757, notificaciones: correo electrónico: [alejandrochacon89@yahoo.es](mailto:alejandrochacon89@yahoo.es).

- Indica que a folio 195 del presente ET-59-2014, la notaria al autenticar firma del apoderado especial consigna la fecha de 20 de noviembre de 2014 y que al día de su oposición se cursa el 14 de julio de 2014.

14. Melvin Gerardo Abarca Masís, cédula de identidad 2-653-808, notificaciones: correo electrónico: [chitosexcursiones@hotmail.com](mailto:chitosexcursiones@hotmail.com).

- Entiendo que la gente de Poasito, diay, se molesta por los buses que tiene pero son buses aunque ustedes no lo crean son buses del año.
- Son buses del año que cumple con todos los permisos de circulación con su ley 7600, ya casi a un 100%.
- ARESEP que sea o un aumento racional.
- Pero también se da que una unidad nueva a circulación, se saca a circulación y tres días después ya anda con los asientos todos despedazados.

*En relación con las manifestaciones externadas por los usuarios del servicio y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:*

- **Con respecto a aspectos de calidad del servicio relacionados con problemas de irrespeto de horarios y paradas; flota en operación, asientos, altura de de grada del bus, sobre carga de unidades, revisión de la flota.**

En cuanto a la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos, en aspectos tales como: establecimiento de horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio y establecimiento y cambio del recorrido de rutas, de conformidad con lo establecido en las Leyes N° 3503, N° 7593 y N° 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano competente para conocer de tales asuntos, a quien se trasladarán para que resuelva como corresponde. En relación con los otros aspectos sobre la calidad del servicio y comportamiento de los choferes, esta Intendencia ordenará el traslado de los señalamientos a la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP para su debida atención. También se le solicitará una explicación al operador en la parte resolutive del presente estudio.

- **Sobre el comportamiento de los choferes: no realizan paradas, uso del celular:**

Conductas inapropiadas e irrespetuosas por parte de los choferes para con los usuarios, pueden ser denunciadas en primera instancia a la contraloría de servicios de la empresa o al CTP (Consejo de Transporte Público), a la Secretaría Ejecutiva, teléfono 2586-9028, por escrito en ventanilla única de esta dependencia, dirigida a Gabriela Zeledón, Jefe Secretaría Ejecutiva del CTP, con indicación de placa del bus, nombre del chofer y día y hora del suceso.

• **Sobre las jornadas arduas de trabajo para los choferes:**

El ente competente para asuntos laborales es el Ministerio de Trabajo, por lo es a ese ente al que deben dirigirse las denuncias.

• **Sobre el acceso a la información de la Audiencia Pública:**

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, además de los medios ya mencionados en el Resultando VIII de esta resolución, para comunicar a la ciudadanía de la Audiencia Pública, utiliza la radio y la televisión, los cuales son medios masivos que llegan a toda la población.

• **Sobre el cobro de la tarifa Poas a Sabana Redonda:**

Se procederá a enviar la denuncia a la Dirección General de Atención al Usuario para lo de su competencia.

• **Sobre la autenticación de la firma del responsable del estudio :**

En cuanto a la oposición referente a la autenticación notarial de la firma del apoderado especial de la empresa, se le responde que efectivamente el código Notarial en su artículo 111 en relación con el artículo 27 de los Lineamientos para el Ejercicio y Control del Servicio Notarial, señala la forma en que el notario público debe autenticar firmas de las personas que se presentan a rogar los servicios profesionales. Por regla general, se debe aplicar el denominado principio de Unidad del Acto, en virtud del cual el fedatario deberá dar fe de que la rúbrica que tiene plasmada en un documento, ha sido puesto del puño y letra de la persona que el notario dirá en su razón respectiva. Sin embargo, la Dirección Nacional de Notariado, quien resulta ser el ente rector notarial, ha determinado que en casos en que existan error evidentes involuntarios en donde se logre detectar que no existió mala fe, como por ejemplo el caso de marras, que el notario consigna un mes posterior al que cursamos actualmente, podemos encuadrarlo dentro de estas situaciones que determinó la citada institución notarial. En síntesis, esta Intendencia no observa una acción dolosa por parte del firmante ni del notario que pueda provocar tener un impacto sobre el presente expediente

### **III. CONCLUSIONES**

*Se concluye, con base en lo arriba expuesto, lo siguiente:*

- 1. La gestión de nulidad, la solicitud de aclaración o enmienda de error material y el recurso de revocatoria que se presenta en contra de la resolución 096-RIT-2014, por el señor Jorge Adrián Campos Salas, en su condición de gerente general con facultades de apoderado generalísimo de la empresa Transportes Unidos Poaseños S.A. (TUPSA), desde el punto de vista formal, resultan admisibles puesto que son presentados en tiempo y forma.*
- 2. Declarar la nulidad absoluta de la resolución 096-RIT-2014 dictada a las 15:00 horas del 13 de agosto del 2014, en su totalidad, por haberse determinado la existencia de vicios en el contenido y en el motivo al incurrir en una indebida valoración del requisito del cumplimiento de la revisión técnica vehicular al día, específicamente de la unidad AB-4287. Dado lo anterior, lo procedente es retrotraer el procedimiento a la etapa en que se originó la nulidad mencionada, es decir, al momento del análisis tarifario.*
- 3. Al extinguirse de la vida jurídica la resolución 096-RIT-2014, producto de la nulidad recomendada, carece de interés actual analizar el fondo de la solicitud de aclaración o*

*enmienda de error material y el recurso de revocatoria con apelación en subsidio, interpuestos por Transportes Unidos Poaseños S.A. (TUPSA), debiéndose archivar estas gestiones.*

4. *Realizado el análisis tarifario correspondiente y aplicado el ajuste establecido en la resolución 121-RIT-2014 del 10 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta 199 del 16 de octubre de 2014, lo procedente es aplicar un incremento del 7,3523468% sobre las tarifas vigentes de la ruta 254 descrita como Alajuela-San Pedro de Poás-San Rafael-Poasito-Murillo (Altura)-Vara Blanca y viceversa, al momento al que se retrotrae el análisis tarifario.*
5. *Indicar a la empresa Transportes Unidos Poaseños S.A. que debe, en un plazo máximo de veinte días hábiles, dar respuesta a cada uno de los opositores que participaron en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación consten en la presente resolución, con copia al expediente ET-059-2014 y al CTP, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos a que les obliga su condición de concesionaria y otros asuntos tratados en la audiencia relacionados con su empresa.*

(...)"

- II. De conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente rechazar la gestión de nulidad y acoger parcialmente el recurso de revocatoria, tal y como se dispone.

#### **POR TANTO:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP que es el Reglamento a la Ley 7593 y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

#### **EL INTENDENTE DE TRANSPORTE**

#### **RESUELVE:**

- I. Acoger el informe 1140-IT-2014/89766 del 17 de diciembre de 2014 y anular en su totalidad la resolución 096-RIT-2014 dictada a las 15:00 horas del 13 de agosto del 2014 y retrotraer el procedimiento a *la etapa en que se originó la nulidad mencionada*, es decir, al momento del análisis tarifario y en este mismo acto proceder a realizar el cálculo tarifario correspondiente.
- II. Fijar las siguientes tarifas para la ruta 254, operada por la empresa Transportes Unidos Poaseños S.A. (TUPSA), tal como se indica a continuación:

Ruta	Descripción	Tarifa		
		(colones)		
		Regular	Adulto Mayor	
254	<b>ALAJUELA-SAN PEDRO DE POAS-SAN RAFAEL DE POAS</b>			
	ALAJUELA-SAN RAFAEL DE POAS	600	0	
	ALAJUELA-SAN PEDRO DE POAS	520	0	
	ALAJUELA-QUEBRADAS	355	0	
	ALAJUELA-TAMBOR	355	0	
	EXT SAN PEDRO-POASITO	490	0	
	EXT SAN PEDRO DE POAS-FRAIJANES	380	0	
	EXT SAN PEDRO DE POAS-PUENTE COLORADO	380	0	
	EXT SAN PEDRO DE POAS-SABANA REDONDA	285	0	
	EXT SAN PEDRO DE POAS-SAN JUAN SUR	245	0	
	EXT SAN PEDRO DE POAS-SAN JUAN NORTE	245	0	
	EXT SAN PEDRO DE POAS-CALLE SAN JOSE	245	0	
	EXT SAN PEDRO DE POAS-LA HILDA SANTA CECILIA	245	0	
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO-VARA BLANCA	915	0	
	SAN PEDRO DE POAS-LOS MURILLO (ALTURA)	815	0	
TARIFA MINIMA	245	0		

- III. Archivar el recurso de revocatoria con apelación en subsidio y la solicitud de aclaración o enmienda de error material, al carecer de interés actual en virtud de la nulidad absoluta de la resolución 096-RIT-2014 dictada a las 15:00 horas del 13 de agosto del 2014.
- IV. Indicar a la empresa Transportes Unidos Poaseños S.A. que debe, en un plazo máximo de veinte días hábiles, dar respuesta a cada uno de los opositores que participaron en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación consten en la presente resolución, con copia al expediente ET-059-2014 y al CTP, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos a que les obliga su condición de concesionaria y otros asuntos tratados en la audiencia relacionados con su empresa.
- V. Las tarifas fijadas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el Diario La Gaceta.

**PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.**

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR  
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

garch/acv/ema

1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 25740.—C-789010.—(IN2015001756).

165-RIT-2014

San José, a las 14:30 horas del 19 de diciembre de 2014

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADO POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES SAN ANTONIO S.A. EN SU CONDICIÓN DE CONCESIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD AUTOBÚS PARA LAS RUTAS 61A, 64A, 72, 72A, 72B, 72C, 72D, 72E.**

---

**EXPEDIENTE ET-119-2014**

**RESULTANDO QUE:**

- I. La empresa Autotransportes San Antonio S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como concesionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas en las rutas 61, 61 A, 64 A, 72, 72 A, 72 B, 72 C, 72 D y 72 E descritas respectivamente como: San José-San Francisco-La Colina, San José-Tirrases por San Francisco, San José-San Francisco de Dos Ríos-Barrio San José, San José-San Antonio-Patarrá-Guatuso, San José-San Antonio-Barrio Fátima, San José-Linda Vista por San Francisco, San José-Linda Vista por Desamparados, San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo, y San José-Río Azul-Quebradas y viceversa, según el acuerdo 6.7 de la Sesión Ordinaria 71-2007 celebrada el 25 de setiembre del 2007 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP). El contrato de renovación de concesión, fue refrendado por la Autoridad Reguladora, por medio de la resolución RRG-8412-2008 del 20 de mayo de 2008 (OT-464-2007).
- II. El señor Asdrúbal Fallas Hernández, mayor, casado, empresario, cédula de identidad 1-985-690, en su calidad de presidente con facultades de apoderado generalísimo de la empresa Autotransportes San Antonio S.A., presenta el 13 de agosto de 2014 ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 15,58% sobre las tarifas vigentes de las rutas 61, 61 A, 64 A, 72, 72 A, 72 B, 72 C, 72 D y 72 E (folios 1 al 162).
- III. La Intendencia de Transporte, mediante oficio 774-IT-2014/76303 del 18 de agosto de 2014, solicita al petente información necesaria para el análisis de su solicitud (folios 164 al 165).
- IV. El señor Asdrúbal Fallas Hernández, en su condición de presidente de la empresa Autotransportes San Antonio S.A., presenta el 18 de setiembre de 2014 en forma parcial la información solicitada (folios 167 al 195).
- V. La Intendencia de Transportes, por oficio 899-IT-2014 / 80576 del 22 de setiembre de 2014, solicita al petente información para mejor resolver su solicitud (folio 196 al 198).
- VI. El señor Asdrúbal Fallas Hernández, en su condición de presidente de la empresa Autotransportes San Antonio S.A. presenta el 30 de setiembre de 2014, la información solicitada en el oficio 774-IT-2014 (folios 200 al 205).
- VII. La Intendencia de Transporte, por oficio número 946-IT-2014/82097 del 7 de octubre de 2014, otorga admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 199).

- VIII.** Mediante resolución 121-RIT-2014 del 10 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta 199 del 16 de octubre de 2014, la Intendencia de Transporte fija las tarifas vigentes para el servicio de las rutas 61, 61 A, 64 A, 72, 72 A, 72 B, 72 C, 72 D y 72 E.
- IX.** La convocatoria a la audiencia pública se publica en los diarios: La Extra y La Teja del 10 de noviembre de 2014 (folio 212) y en el diario oficial La Gaceta N° 213 del 5 de noviembre de 2014 (folio 211).
- X.** La audiencia pública se realiza a las 18 horas (6:00 p.m.) del 4 de diciembre de 2014 en el Salón Comunal de San Antonio de Desamparados.
- XI.** De conformidad con el acta de la audiencia pública N° 161-2014, que corre agregada al expediente, y de acuerdo con el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 3955-DGAU-2014/088732 del 5 de diciembre del 2014, de la Dirección General de Atención al Usuario; tanto en la audiencia pública arriba indicada, como por escrito, se manifestaron las siguientes personas:
1. Dalia Aurora Leal Ruiz, cédula de identidad 5-174-025 hizo uso de la palabra en la audiencia pública donde manifiesta:
    - a) No cumple los horarios, los autobuses pasan cuando se les ocurre y si llamamos para quejarnos y pedir un autobús, dicen si ahora se lo mando y nunca llega
    - b) Las fotos no corresponden a los autobuses que prestan el servicio, las ventanas hay que sostenerlas con las manos cuando llueve para no mojarse.
    - c) Los autobuses son muy viejos, no corresponden a los de las fotos.
    - d) Se llama constantemente al CTP y no hacen nada.
    - e) Las condiciones mecánicas de los autobuses son un peligro constante para los usuarios.
    - f) Los autobuses viajan repletos lo que indica una muy alta rentabilidad.
  2. Olman Bonilla Oconitrillo, cédula de identidad 2-327-523, presenta escrito (folios 224 al 230), no hace uso de la palabra en la audiencia pública, manifiesta:

*“Revisando los resultados del modelo de cálculo tarifario empleado se constata que estos son muy distintos a la descripción de montos e incrementos publicados en el cuadro tarifario para la audiencia pública. Del proceso de información de costos combinados con los datos de oferta y demanda presentados por la empresa obtienen un resultado del 15,58% de aumento.*

*Para poder ahondar en el tema es necesario conocer toda la documentación presentada por la empresa y supongo, el reacomodo de números y especie de compensación que hacen entre ramales, puesto que dejan unos en cero y otros los llevan hasta el 62% de aumento, implicando de hecho una solicitud para que los pasajeros que viajan a unos ramales subsidien a los que viajan en otros.*

*En todo caso para profundizar sobre los movimientos técnicos realizados es necesario contar con tiempo suficiente para evaluar las consecuencias de los mismos.*

*Los documentos no constan en el archivo digital y la Audiencia es para el 4 de diciembre, por lo que es materialmente imposible conocer el fondo de la solicitud. El archivo que se muestra en el expediente ET-119-2014 no se puede abrir.”*

- XII.** En cumplimiento de los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- XIII.** La referida solicitud fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe con oficio 1156-IT-2014 / 90052 del 18 de diciembre de 2014, que corre agregado al expediente.
- XIV.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

**CONSIDERANDO QUE:**

- I.** Del oficio 1156-IT-2014 / 90052, del 18 de diciembre de 2014, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

**B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN**

**1. Variables operativas**

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	1.007.521	986.691	20.830	2,11%
Distancia (Km/carrera)	17,16	17,17	- 0,01	-0,05%
Carreras	13.349,42	13.355,00	- 5,58	-0,04%
Flota	63	65	- 2,00	-3,08%
Tipo de Cambio	539,74	542,00	- 2,26	-0,42%
Precio combustible	636,00	667,00	- 31,00	-4,65%
Tasa de Rentabilidad	16,96%	19,96%	-3,00%	-15,03%
Valor del Bus \$	121.609	120.550	1.059	0,9%
Valor del Bus ¢	65.637.028	65.337.929	299.098	0,5%
Edad promedio de flota (años)	7,63	7,74	- 0,10	-1,34%

**1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)**

*De acuerdo con la metodología actual, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos históricos que provienen de las siguientes fuentes:*

- *El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.*
- *El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución 8148-RRG-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.*
- *El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).*

De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.

La empresa corre el modelo con una demanda promedio mensual de 986.691 pasajeros (folio 13). Las estadísticas de la empresa presentadas de julio 2013 a junio 2014 alcanzan un valor de 986.942 pasajeros. El dato de demanda utilizado en el último estudio individual correspondió a 994.896 pasajeros (ET-132-2013).

En el cuadro siguiente se muestran los datos de las tres variables que se utilizan regularmente para hacer el análisis tarifario (último estudio tarifario, estadísticas de los últimos 12 meses y demanda aportada por la empresa para el estudio).

#### Cantidad de pasajeros por mes según ruta

Ruta Nº	Descripción	Último estudio	Estadísticas 12 meses	Empresa
72-64-61 A	SAN JOSE-TIRRASES x SAN FRANCISCO	133.154	134.356	134.356
	SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-LA COLINA	64.025	58.833	58.833
	SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-Bº SAN JOSE	128.037	128.996	128.996
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-PATARRA-GUATUSO	199.616	202.249	201.972
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-SAN LORENZO	82.481	80.175	80.175
	SAN JOSE-LINDA VISTA x SAN FRANCISCO	83.974	78.570	78.594
	SAN JOSE-LINDA VISTA x DESAMPARADOS	73.135	67.771	67.771
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-Bº FATIMA	76.910	74.599	74.599
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-RIO AZUL-QUEBRADAS	153.564	161.395	161.395
<b>Total</b>		<b>994.896</b>	<b>986.942</b>	<b>986.691</b>

En cumplimiento de la metodología vigente, se realizó un análisis ruta por ruta siguiendo el criterio de utilizar el dato mayor de todas las fuentes disponibles.

En consecuencia, los datos de demanda utilizados para cada ruta se consignan en el siguiente cuadro:

Ruta Nº	Descripción	Presente estudio
72-64-61 A	SAN JOSE-TIRRASES x SAN FRANCISCO	134.356
	SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-LA COLINA	64.025
	SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-Bº SAN JOSE	128.996
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-PATARRA-GUATUSO	202.249
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-SAN LORENZO	82.481
	SAN JOSE-LINDA VISTA x SAN FRANCISCO	83.974
	SAN JOSE-LINDA VISTA x DESAMPARADOS	73.135
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-Bº FATIMA	76.910
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-RIO AZUL-QUEBRADAS	161.395
<b>Total</b>		<b>1.007.521</b>



## **1.2 Distancia**

La distancia ponderada por carrera utilizada en el análisis tarifario es de 17,16 kilómetros, medida por los técnicos de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, según consta en el RA-095 (folios 625-638).

## **1.3 Carreras**

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.

La empresa mantiene horarios aprobados de conformidad con el artículo 6.7 de la Sesión Ordinaria 71-2007 del 27 de setiembre del 2007 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folios 132 al 153). Los horarios autorizados ascienden a un total de 13.424,82 carreras por mes y la empresa por su parte indica que realiza 13.355,00 carreras mensuales. Las carreras según las estadísticas de julio 2013 a junio 2014, alcanzan 13.356,67. Para este caso, respetando el criterio expuesto, para el estudio se consideran 13.349,42 carreras por mes.

## **1.4 Flota**

### Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con 65 autobuses como flota autorizada, según el artículo 5.26 de la Sesión Ordinaria 32-2014 del 28 de abril de 2014 del CTP (folios 121 al 127); de acuerdo con la información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP), 62 unidades están a nombre de Autotransportes San Antonio S.A., y las restantes 3 unidades SJB-12897, SJB-13272 y SJB-13273, están registradas a nombre de Scotia Leasing Costa Rica S.A.

La Junta Directiva de la Aresep acuerda con respecto al arrendamiento de unidades en la Sesión Ordinaria 58-2003 del 30 de setiembre de 2003, lo siguiente:

“ACUERDO 009-058-2003

[...] Para aquellas unidades que sin ser propiedad del concesionario o permisionario, el CTP haya autorizado su arrendamiento y operación, se reconocerá como gasto máximo por concepto de arrendamiento, el equivalente a la depreciación más la rentabilidad asignada de acuerdo con la edad de dichas unidades, como si fueran propias.”

La situación de la empresa en cuanto al arrendamiento de las unidades es que cuentan con su respectivo contrato de arrendamiento (folios 243 al 284), con un valor de alquiler de \$3.489,15 dólares (folio 253) para las unidades SJB-13272 y SJB-13273 por mes y de \$1.745,49 dólares (folio 279) para la unidad SJB-12897. El valor promedio del alquiler es de \$2.907,93 que al tipo de cambio del día de la audiencia corresponde a ₡1.569.524.

Luego de esta consideración, el análisis se hace con el siguiente procedimiento establecido:

- i. Se obtiene el total del monto de la depreciación más la rentabilidad promedio por autobús, que corresponde a la flota arrendada como si fuera propia y se compara con el valor del alquiler mensual por bus.
- ii. Si el monto del alquiler es mayor, se deja el costo de la unidad como si fuera propia.
- iii. Si el monto del alquiler es menor, ello implica que el valor de las unidades alquiladas es igualmente menor que el valor que señala el modelo para ese tipo de unidad, por lo que en consideración del principio de servicio al costo, se busca el valor de la unidad que en forma equivalente respondería en suma de la depreciación y rentabilidad, al valor del alquiler efectivamente pagado y se retoma como el nuevo valor de las unidades en el modelo.

En este caso, se da la situación anotada en el punto ii., dado que el monto promedio establecido en los contratos de arrendamiento es mayor que el valor promedio reconocido de rentabilidad y depreciación indicado por el modelo econométrico, con las unidades tomadas como si fueran propias. Por lo tanto, se corre el modelo con las unidades como si fueran propias.

#### Cumplimiento ley 7600

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante Ley 8556, al finalizar el año 2013 la empresa tiene que cumplir con un 80% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad; el cumplimiento verificado al día del análisis tarifario es de un 80% (folios 201 al 205).

#### Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (22 de octubre de 2007, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que dos unidades la SJB-7010 y la SJB-11071, no están al día con la revisión técnica y en condiciones favorables, por lo que dichas unidades no serán consideradas en el presente estudio. Sobre este aspecto es importante señalar, que las unidades autorizadas por el CTP deben estar al día en todas sus obligaciones respecto a las condiciones de operación autorizadas por el ente competente en la materia, dentro de las cuales se estipula el estar al día con la revisión técnica vehicular, tal como lo señala el artículo 24 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Social, al señalar que solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan con las condiciones de la Inspección Vehicular (IVE); la cual debe entenderse, a la luz de las circunstancias actuales, como la realizada por RITEVE S.A. en la revisión técnica vehicular (RTV).

#### Valor del autobús

El valor de bus a reconocer en este estudio con base en el artículo 7.5 de la Sesión Ordinaria 41-2014 de 31 de julio de 2014, es un autobús ponderando. De esta forma para las rutas San José-San Antonio-Guatuso, San José-Linda Vista por San Francisco y San José Linda Vista por Desamparados, les corresponde un bus urbano no plano (montano), con un valor de \$149.000 dólares y las restantes rutas se le asigna el valor de un bus

urbano que alcanza el monto de \$93.000 dólares. Así el valor ponderado corresponde a \$ 121.608 dólares incluyendo el valor de los buses con rampa.

#### Edad de la flota

La edad promedio de la flota es de 7,63 años.

#### **1.5 Tipo de cambio**

Dicha variable se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 539,74 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utiliza en su petición tarifaria un tipo de cambio de ₡540,00/\$1.

#### **1.6 Precio combustible**

El precio del combustible diésel se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 636 por litro. La empresa utiliza en su petición tarifaria el precio de ₡ 667 por litro.

#### **1.7 Rentabilidad**

La tasa de rentabilidad que se utiliza para la corrida del modelo es de 16,96% según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utiliza la empresa en su solicitud tarifaria es de 19,96%.

### **2. Análisis del modelo estructura general de costos**

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica un aumento en la tarifa de un 7,16%.

#### **2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.**

Se recomienda aplicar el resultado obtenido del modelo estructura general de costos que señala un aumento del 7,16%.

#### **2.2 Análisis de rebalanceo tarifario de las rutas:**

En el siguiente cuadro se muestra la estructura tarifaria actual de las rutas con las distancias correspondientes actualizadas:

Descripción	Tarifa actual (colones)	Distancia por viaje (Km)
SAN JOSE-TIRRASES x SAN FRANCISCO	365	8,27
SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-LA COLINA	175	6,03
SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-Bº SAN JOSE	175	5,92
SAN JOSE-SAN ANTONIO-PATARRA-GUATUSO	285	11,60
SAN JOSE-SAN ANTONIO-SAN LORENZO	215	8,08
SAN JOSE-LINDA VISTA x SAN FRANCISCO	285	10,08
SAN JOSE-LINDA VISTA x DESAMPARADOS	285	10,83
SAN JOSE-SAN ANTONIO-Bº FATIMA	215	7,85
SAN JOSE-SAN ANTONIO-RIO AZUL-QUEBRADAS	285	9,48

Como puede observarse, existen múltiples tarifas en rutas con distancias semejantes que brindan el servicio a una misma zona de influencia, por lo que la empresa solicita la unificación de la mayoría de las tarifas.

Sobre esta situación, la Intendencia de Transporte es del criterio de que en las estructuras tarifarias deben evitarse las distorsiones y debe buscarse la racionalización y la simplificación de las tarifas evitando también los fraccionamientos excesivos.

En este sentido, y dadas las características de este pliego tarifario, se propone igualar las tarifas partiendo de un rebalanceo tarifario que permita obtener a la empresa los mismos ingresos del ajuste tarifario propuesto. El rebalanceo se obtiene de la siguiente manera:

#### Calculo del ingreso con tarifas ajustadas sin rebalanceo

Descripción	Tarifa actual (colones)	Tarifa ajustada 7,16%(colones)	Demanda pasajeros	Ingresos (colones)
SAN JOSE-TIRRASES x SAN FRANCISCO	365	390	134.356	52.398.786
SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-LA COLINA	175	190	64.025	12.164.750
SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-Bº SAN JOSE	175	190	128.996	24.509.208
SAN JOSE-SAN ANTONIO-PATARRA-GUATUSO	285	305	202.249	61.685.843
SAN JOSE-SAN ANTONIO-SAN LORENZO	215	230	82.481	18.970.630
SAN JOSE-LINDA VISTA x SAN FRANCISCO	285	305	83.974	25.612.070
SAN JOSE-LINDA VISTA x DESAMPARADOS	285	305	73.135	22.306.175
SAN JOSE-SAN ANTONIO-Bº FATIMA	215	230	76.910	17.689.300
SAN JOSE-SAN ANTONIO-RIO AZUL-QUEBRADAS	285	305	161.395	49.225.577
<b>TOTALES</b>			<b>1.007.521</b>	<b>284.562.340</b>

Dado que la solicitud de la empresa considera que se mantenga sin variación la tarifa de la ruta 61 A descrita como: San José-Tirrases por Francisco para no afectar al corredor común, se procede a realizar el rebalanceo de las demás tarifas considerando los ingresos de equilibrio para la empresa, de acuerdo con el modelo tarifario.

Descripción	Tarifa actual (colones)	Mantener la tarifa actual	Demanda pasajeros	Ingresos (colones)
Cálculos con ajuste general del 7,16%			1.007.521	284.562.340
Cálculo para ruta 61 A	365	365	134.356	49.039.890
Diferencia			873.165	235.522.450
Tarifa resultante (Ingresos otras rutas/Demanda otras rutas)				269,73
<b>Tarifa resultante redondeada</b>				<b>270</b>

Se recomienda ajustar e igualar el pliego tarifario de las rutas de tal forma que las tarifas queden unificadas en 270 colones/pasajero, a excepción de la ruta San José-Tirrases por San Francisco, como se muestra en el siguiente cuadro:

Descripción	Tarifa (colones)
SAN JOSE-TIRRASES x SAN FRANCISCO	365
SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-LA COLINA	270
SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-Bº SAN JOSE	270
SAN JOSE-SAN ANTONIO-PATARRA-GUATUSO	270
SAN JOSE-SAN ANTONIO-SAN LORENZO	270
SAN JOSE-LINDA VISTA x SAN FRANCISCO	270
SAN JOSE-LINDA VISTA x DESAMPARADOS	270
SAN JOSE-SAN ANTONIO-Bº FATIMA	270
SAN JOSE-SAN ANTONIO-RIO AZUL-QUEBRADAS	270

- II. Que de la misma manera, del oficio 1156-IT-2014 / 90052, del 18 de diciembre de 2014, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el resultando XI de esta resolución y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:

A la señora Dalia Aurora Leal Ruiz

***Sobre la necesidad de un mejor servicio en la ruta (autobuses en mal estado, autobuses no autorizados circulando, incumplimiento de horarios y carreras, maltrato a los usuarios y al adulto mayor, rampas en mal estado, incumplimientos a la Ley 7600, carreras no realizadas).***

En el caso de que circulen unidades no autorizadas se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo al artículo 41 de la LEY 9078 DE TRANSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL y plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

Respecto a las condiciones de los autobuses se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo a la LEY 9078 DE TRANSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, y que ellos verifiquen el cumplimiento de los artículos 32, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47y 48 y plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

Pueden enviar quejas y denuncias a la ARESEP por medio del fax 2215-6002, por el correo electrónico usuario@aresep.go.cr, por apartado postal 936-1000 San José, o personalmente en nuestras oficinas centrales, 100 norte de Construplaza en Guachipelín de Escazú, San José. Si lo envía por correo electrónico, debe escanearlo para que aparezca la firma. Puede además plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregaran el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cedula, el trámite es gratis para los usuarios.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: solicitud de un nuevo permisionario, número de carreras, establecimiento de itinerarios, fraccionamientos, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas correspondientes a la prestación del servicio. Si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les

amplíen los horarios, rutas, fraccionamientos y establezcan paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo Técnico de Transporte Público (CTP). Sobre terminales y paradas techadas de autobuses deben solicitarlas a su Municipalidad.

***Sobre como presentar quejas o denuncias, sobre estado de las unidades, cobro de tarifas no autorizadas, unidades no autorizadas, el trato a los adultos mayores y personas con capacidades disminuidas y todo lo relacionado con el servicio.***

En lo relativo a sus diferentes quejas se les indica que para tramitar una denuncia o una queja se debe proporcionar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Atención al Usuario lo siguiente:

- El procedimiento formal que se recomienda seguir para presentar una queja o denuncia ante ARESEP
- Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.
- Por escrito, firmada por el petente y presentada vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.
- Por escrito, firmado por el petente y presentado por correo electrónico, a la dirección que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora
- Por escrito, firmada digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.
- Por escrito plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregaran el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula y si del caso los recibos correspondientes.
- De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.
- Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.
- El escrito inicial debe contener el nombre y apellidos, lugar de residencia, copia de la cédula de identidad por ambos lados, cédula de residencia o pasaporte, lugar o medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico), de la parte y de quien la representa. Si es posible, indicar un número telefónico.

- En el caso que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, o copia de ella en la que el funcionario de la Autoridad Reguladora que recibe la queja, hará constar que verificó su autenticidad con vista del original; mediante la cual acredite su vigencia y las facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación deberá tener una vigencia máxima de tres meses contados a partir de la fecha de emisión del documento.
- Cuando la queja sea presentada por un usuario, sin ser éste el abonado, debe presentar una carta suscrita por éste último, autorizándolo para tramitar la queja, con copia de la cédula de identidad del abonado por ambos lados. Cuando exista imposibilidad material por parte del usuario para obtener la autorización del abonado, deberá presentarse en la Autoridad Reguladora a rendir declaración jurada ante un funcionario de la Dirección General de Participación del Usuario, donde indique los fundamentos de tal imposibilidad, o bien, presentar declaración jurada debidamente protocolizada que acredite tal imposibilidad.
- Señalar su pretensión, con indicación clara de la queja que se plantea, sus fundamentos de hecho y prueba correspondiente.
- Copia de los comprobantes, recibos o facturas del servicio público de interés, si los hubiere.
- Disponer que en el caso de que la queja sea interpuesta por una persona adulta mayor o bien con alguna discapacidad, la ARESEP brindará atención preferencial, y otorgará las facilidades necesarias que demanda ese sector de la población, para la realización del trámite.
- Sobre maltrato al adulto mayor recurrir además al Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor (CONAPAM).

Al señor Olman Bonilla Oconitrillo.

La convocatoria a audiencia pública realizada en La Gaceta 213 del 5 de noviembre de 2014, indica lo siguiente:

*“Se informa que la propuesta se tramita en el expediente ET-119-2014 y se puede consultar en las instalaciones de la ARESEP y en la siguiente dirección electrónica: [www.aresp.go.cr](http://www.aresp.go.cr) (Audiencias y Consultas Públicas/Expedientes de Próximas Audiencias)”.*

Tal y como indica en dicha convocatoria, el acceso al expediente no se limita a un único medio, de tal manera que ante posibles limitaciones que puedan enfrentar los interesados para acceder a la información por medios electrónicos, siempre existe la posibilidad de hacer la consulta del expediente físico, en las instalaciones de la ARESEP.

En cuanto al rebalanceo tarifario solicitado por la empresa, se le indica que la convocatoria a audiencia pública se hace precisamente con las tarifas rebalanceadas, tal como se indica en la publicación, con la finalidad de prevenir a los usuarios del alcance de la modificación tarifaria planteada por el operador del servicio.

- III. Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de las rutas 61, 61 A, 64 A, 72, 72 A, 72 B, 72 C, 72 D y 72 E tal y como se dispone:

**POR TANTO:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N° 7593) y sus reformas, en el Decreto Ejecutivo 29732-MP Reglamento a la Ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública, (Ley N° 6227) y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y Órganos Desconcentrados (RIOF).

**EL INTENDENTE DE TRANSPORTE**

**RESUELVE:**

- I. Acoger el informe 1156-IT-2014 / 90052 del 18 de diciembre de 2014 y proceder a fijar para las rutas 61, 61 A, 64 A, 72, 72 A, 72 B, 72 C, 72 D y 72 E operadas por la empresa Autotransportes San Antonio S.A., las siguientes tarifas:

<b>Ruta N°</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tarifa Regular (colones)</b>	<b>Tarifas Adulto Mayor (colones)</b>
72-64-61 A	SAN JOSE-TIRRASES x SAN FRANCISCO	365	0
	SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-LA COLINA	270	0
	SAN JOSE-SAN FRANCISCO DE DOS RIOS-B° SAN JOSE	270	0
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-PATARRA-GUATUSO	270	0
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-SAN LORENZO	270	0
	SAN JOSE-LINDA VISTA x SAN FRANCISCO	270	0
	SAN JOSE-LINDA VISTA x DESAMPARADOS	270	0
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-B° FATIMA	270	0
	SAN JOSE-SAN ANTONIO-RIO AZUL-QUEBRADAS	270	0

- II. Indicar a Autotransportes San Antonio S.A. que debe, en un plazo máximo de veinte días hábiles, dar respuesta a cada uno de los opositores que participaron en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación consten en la presente resolución, con copia al expediente ET-119-2014 y al CTP, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos a que les obliga su condición de concesionaria y otros asuntos tratados en la audiencia relacionados con su empresa.
- III. Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el periódico oficial La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245, en concordancia con el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante esta Intendencia de Transporte, a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la Ley General de la Administración Pública, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

**PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.**

.....ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR

.....INTENDENTE DE TRANSPORTE

DCM/RSJ/PCC/CQM/GRCH

1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 25741.—C-609650.—(IN2015001792).



**RESOLUCIÓN RIA-013-2014**  
**San José, a las 10:00 horas del 19 de diciembre de 2014**

**CONOCE EL INTENDENTE DE AGUA LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO DEL  
SERVICIO DE HIDRANTES PRESENTADA POR LA EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS  
DE HEREDIA S.A (ESPH S.A)**

**EXPEDIENTE ET-154-2014**

**RESULTANDO**

- I- El 24 de junio de 2008 en La Gaceta N° 121 se promulgó la Ley N° 8641 "Declaratoria del Servicios de Hidrantes como Servicio Público y Reforma de Leyes Conexas". Se estableció, en el artículo 2, que el desarrollo de la red de hidrantes, su instalación, operación y mantenimiento, serán responsabilidad de los operadores de los sistemas de distribución del servicio de agua potable, públicos o privados, según el área concesionada; además se asignó a la Autoridad Reguladora, la fijación de las tarifas para el servicio de hidrantes, en el caso de operadores regulados.
- II- El 15 de febrero de 2011, mediante resolución 323-RCR-2011 de las 15:23 horas, publicada en La Gaceta N° 40 de viernes 25 de febrero del 2011, la Autoridad Reguladora fijó las tarifas vigentes para el Servicio de Hidrantes.
- III- El 20 de octubre de 2014 mediante oficio GG-760-2014, el gerente general de la ESPH, Ingeniero Allan Benavides Vilchez, solicitó un ajuste de la tarifa para el servicio de hidrantes a su cargo. La empresa solicitó lo siguiente: (Folios 1 al 3).

**EMPRESA DE SERVICIOS PUBLICOS DE HEREDIA S.A.**  
**TARIFA HIDRANTES**  
**RESUMEN DE TARIFAS PROPUESTAS - VIGENTE**  
**AÑOS 2015-2019**

Descripción	Vigente	Propuestos					Promedio
		2015	2016	2017	2018	2019	
Servicio Medido	22	33,17	33,45	34,81	34,86	36,05	
Servicio Fijo	533	803,54	810,44	843,27	844,67	873,43	
<b>Incremento Propuesto %</b>		<b>50,76%</b>	<b>0,86%</b>	<b>4,05%</b>	<b>0,17%</b>	<b>3,40%</b>	<b>59,24%</b>

- IV- El 23 de octubre de 2014, mediante oficio N° 816-IA-2014, la Intendencia de Agua otorgó admisibilidad a la solicitud tarifaria. (Folio 839).

- V- El 10 de noviembre de 2014, se realizó la publicación de convocatoria a audiencia pública en los periódicos La Teja y La Extra; y el 5 de noviembre de 2014, se efectuó en el Diario Oficial La Gaceta N° 213. (Folio 850 y 851).
- VI- El 12 de noviembre de 2014, mediante correo electrónico, se solicitó a la ESPH, información adicional para mejor resolver. (Folio 869).
- VII- El 13 y 18 de noviembre de 2014, mediante correos electrónicos la ESPH dio respuesta a la solicitud de información adicional. (Folios 870 a 904).
- VIII- El 4 de diciembre de 2014, a las 18 horas, se realizó la audiencia pública en el salón de la Cámara de Industria y Comercio de Heredia, esto según Informe de Instrucción emitido con oficio 3814-DGAU-2014 del 24 de noviembre de 2014. (Folios 911 a 912).
- IX- Con oficio N° 4028-DGAU-2014/089304 del 12 de diciembre de 2014, que corresponde al acta N°160-2014 de la audiencia, se observa que se presentó una oposición mediante el uso de la palabra, por parte del señor Juan Rafael Morales Rojas, cédula de identidad 4-102-283, correo electrónico [jrmorales@ice.co.cr](mailto:jrmorales@ice.co.cr), fax: 2263-5445.
- X- El 16 de diciembre de 2014, mediante oficio 1017-IA-2014, la Intendencia de Agua emitió criterio jurídico respecto de la oposición presentada por el señor Juan Rafael Morales, mismo que corre agregado a los autos.
- XI- El 17 de diciembre de 2014, mediante oficio 1022-IA-2014, la Intendencia de Agua emitió el informe técnico del caso, mismo que corre agregado al expediente.
- XII- En cumplimiento de los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva se indica que en el expediente constan en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- XIII- En los plazos y procedimientos se ha cumplido las prescripciones de Ley.

### **CONSIDERANDO**

- I- Del oficio 1022-IA-2014 del 17 de diciembre, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)”

#### **V. ANÁLISIS DE LA PETICIÓN.**

##### **1. METODOLOGÍA**

*Para este estudio de tarifas se procedió a utilizar la metodología conocida dentro del ámbito tarifario como “Costo Total” o “necesidades de efectivo”, la cual consiste en determinar una tarifa que permita obtener un nivel de ingreso suficiente para cubrir todos los gastos y costos de inversión exclusivos de la actividad. Esta metodología es la que viene utilizando la ARESEP para establecer las tarifas de acueductos y alcantarillados.*

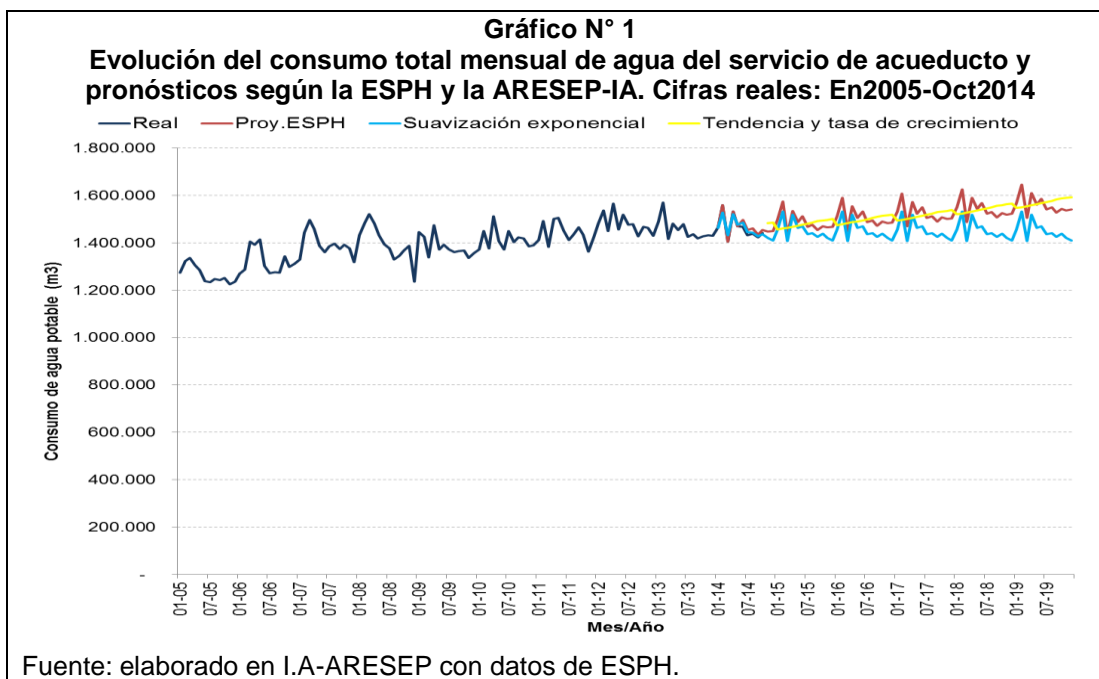
El análisis se basa en establecer los costos (operación y mantenimiento, administrativos), el monto que representa el programa de inversiones por desarrollar y aplicar la erogación determinada sobre la cantidad de metros cúbicos que se proyecta suministrar y los abonados fijos con que cuenta la Empresa.

## 2. DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA.

La tarifa de hidrantes se basa en el consumo total de agua potable del abonado y es independiente de su categoría tarifaria, por ese motivo es necesario proyectar el consumo total de agua potable para el periodo 2014-2019.

En el informe enviado por la ESPH a la Intendencia de Agua, solo se menciona el procedimiento para obtener las estimaciones, pero es necesario disponer de los test y los gráficos que demuestran la bondad de ajuste y el cumplimiento de los supuestos del modelo escogido. Por esa razón se realizó una verificación de las proyecciones, a través de una estimación utilizando el módulo expertos del programa forecast (selección de una suavización exponencial) y otra utilizando tendencia y tasas de crecimiento. La comparación de las estimaciones se presenta a continuación, donde se observa que la estimación realizada por la ESPH sigue adecuadamente el comportamiento de la serie.

Por otra parte, la estimación por medio de la suavización exponencial queda por debajo de las otras dos proyecciones.



Al comparar el consumo anual de agua potable estimado por la ESPH, con la estimación realizada por ARESEP por medio de tendencia y tasas de crecimiento, se observa que las

diferencias que existen entre ambas proyecciones, son mínimas. En la proyección de ESPH la tasa de crecimiento anual es 1,25% y en la de ARESEP ronda entre 1,3 y 1,18%. Entre el 2009 y el 2013 la tasa de crecimiento promedio es de 1.28%.

**Cuadro N° 1**  
**ESPH: Pronósticos del consumo anual de agua para el servicio de acueducto**  
**según la ESPH y la ARESEP-IA. Cifras reales: En2014-Oct2014**

<b>AÑO</b>	<b>ESPH</b>	<b>IA-Tendencia y crecimiento</b>	<b>IA-Suavización exponencial</b>
<b>2014</b>	17.627.143	17.603.571	17.491.338
<b>2015</b>	17.840.547	17.750.438	17.420.285
<b>2016</b>	18.058.382	17.967.738	17.420.285
<b>2017</b>	18.276.179	18.198.265	17.420.285
<b>2018</b>	18.494.673	18.516.825	17.420.285
<b>2019</b>	18.713.180	18.840.962	17.420.285

Fuente: elaborado por la Intendencia de Agua.

Por lo anterior, se concluye que las estimaciones realizadas por el operador son adecuadas para el análisis tarifario del presente estudio.

#### **Determinación de la tarifa**

La tarifa para los servicios medidos se determinó dividiendo los ingresos requeridos por año entre la estimación del consumo anual de agua potable y para los servicios fijos la tarifa se calculó utilizando el consumo del percentil 70 de todos abonados del 2013 (23.9 m<sup>3</sup>) y se multiplicó por la tarifa del servicio medido. Los ingresos necesarios según el operador y los suministrados por los analistas tarifarios de la Intendencia de Agua, como los requeridos para operar en equilibrio financiero del servicio de hidrantes, presentan una diferencia significativa, tal y como se observa a continuación:

<b>Cuadro N° 2</b>		
Comparación de ingresos totales en colones requeridos para el equilibrio financiero según costos propuestos		
<b>Año</b>	<b>Propuesto Por ESPH</b>	<b>Propuesto Por Aresep</b>
2015	591.809.292	348.815.263
2016	604.172.190	351.179.892
2017	636.226.684	368.320.288
2018	644.903.167	381.546.287
2019	674.738.687	400.133.608

Esta disminución en los ingresos, producto del análisis tarifario de los costos e inversiones, provoca una disminución promedio de los 5 años en la tarifa medida del servicio de hidrantes, propuesta por la Aresep, respecto a la solicitada por la ESPH, de un 41,6% y en la tarifa fija, la reducción resultante de un 42,16% con respecto a los ingresos

requeridos según el operador. Con respecto a las tarifas vigentes, las nuevas tarifas propuestas por la Aresep, presentan una disminución promedio de dos colones para el servicio medido y de 49 colones para el servicio fijo, lo cual equivale a disminuciones de 9,6% y 10,7% respectivamente.

### Cuadro N°3

Comparaciones de tarifa solicitada,  
Propuesta y actual del servicio de hidrantes

Año	Vigente		Solicitada por ESPH		Propuesta ARESEP	
	Medido (¢/m <sup>3</sup> )	Fijo	Medido (¢/m <sup>3</sup> )	Fijo	Medido (¢/m <sup>3</sup> )	Fijo
2015	22	533	33,17	803,54	19,50	466,81
2016	22	533	33,45	810,44	19,40	464,32
2017	22	533	34,81	843,27	20,10	481,19
2018	22	533	34,86	844,67	20,58	492,59
2019	22	533	36,05	873,43	21,33	510,57

Fuente: elaborado por la Intendencia de Agua.

### 3. MEDICIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD

#### **La productividad como componente de la eficiencia económica**

*Es conveniente detenerse un momento en el concepto de productividad con objeto de precisar los elementos de los que depende y entender, por otro lado, su relación con la eficiencia económica, objetivo al que debería avocarse la regulación.*

*La productividad usualmente se trata como el cociente entre un resultado alcanzado en la producción de algo y los recursos empleados para generarlo. Si se adopta un enfoque basado en términos físicos, es deseable obtener la mayor cantidad posible de unidades de producto en comparación con las unidades de recursos utilizadas. Sí, por el contrario, el énfasis se pone en términos de valor y se utiliza una medida monetaria de la producción y de los recursos necesarios para obtenerla, la productividad se concebiría como la diferencia entre el valor de esa producción y el costo de los insumos absorbidos por ella.*

*El concepto de productividad sobre el que debe volcarse la atención de la regulación económica es, en principio, físico, pero ello no necesariamente implica distanciarse de la óptica del valor económico. La razón por la que interesa la productividad en términos físicos es que resulta más sencillo para el regulador evaluar el desempeño de las empresas reguladas sobre una base uniforme. Si la producción se mide, por ejemplo, en metros cúbicos de agua suministrados a los clientes de una red pública y entre los insumos se emplean la cantidad de horas-hombre usadas para dar el servicio, así como la longitud de las tuberías de distribución de esa red, entonces es posible construir indicadores de productividad que permiten comparar directamente a dos o más empresas sobre una misma base. Si se parte de la condición de que la función de producción debería ser igual entre las empresas participantes que prestan sus servicios, entonces aquellas que demandan más insumos de producción en términos físicos deberían introducir mejoras que reduzcan su utilización hasta llegar a converger a las más eficientes.*

### ***Dificultades para perfilar indicadores de productividad en hidrantes***

*Se ha realizado una búsqueda de literatura en Internet sobre productividad en materia de hidrantes con escasos resultados, lo que en principio sugiere algunas dificultades para perfilar indicadores razonables de productividad para este servicio. En tal sentido, conviene señalar, de manera general, dos posibles causas de tales dificultades.*

*En primer lugar, la disponibilidad del servicio de hidrantes permite atacar la ocurrencia de incendios. Sin embargo, la sola existencia del hidrante no es garantía de que la lucha contra un siniestro sea exitosa, pues hay otros factores que pueden afectar el resultado de la acción de los bomberos, tales como recibir el oportuno aviso poco después de que el incendio se ha declarado, las facilidades físicas de acceso al lugar de la conflagración, la existencia de agua y, por otro lado, de una presión suficiente en el hidrante que permita desarrollar una acción efectiva, entre otros.*

*En segundo lugar, la densidad de construcciones habitacionales y comerciales por unidad de área juega un papel importante en la distribución espacial de los hidrantes. En efecto, en zonas urbanas hay una mayor concentración de población por kilómetro cuadrado y, consiguientemente, de todo tipo de construcciones en comparación con zonas rurales, donde los asentamientos humanos están más dispersos espacialmente y puede incluso no existir estaciones de bomberos cercanas que faciliten el combate de un siniestro.*

*La medición de la producción atribuible al servicio de hidrantes tiene la particularidad de que es un hecho impredecible, dado que la ocurrencia de incendios puede seguir una distribución aleatoria. Desde esa perspectiva, desarrollar un indicador de productividad en los términos usuales en que ese concepto se emplea para otros servicios públicos es una tarea no exenta de enormes dificultades, pues no se puede hacer directamente.*

*Concretamente, el servicio que presta el hidrante es disponer de un caudal de agua en caso de presentarse un incendio que puede poner en peligro tanto a las personas como a bienes materiales. En la medida que ese hidrante esté disponible, el cuerpo de bomberos puede realizar más fácilmente su tarea. Ahora bien, el inicio de la acción directa de combate al siniestro no siempre garantiza que el resultado final sea socialmente el mejor que se pueda obtener porque ello dependerá de varios factores como la presencia de personas en el interior de la construcción, la oportunidad de la respuesta, los materiales de la construcción, la naturaleza de la estructura afectada, la existencia de materiales inflamables en las cercanías del punto de ignición y otras tantas más. Sin duda alguna, evitar la muerte o el daño a personas es la tarea más importante y ese podría ser, en principio, un criterio para medir la productividad de los hidrantes. Sin embargo, como quedó ya señalado, su sola existencia no es suficiente para garantizar ese resultado.*

*Lo que podría ensayarse más bien es un mapeo urbano de zonas que se estratifiquen por niveles de riesgo potencial en función de la concentración de factores como construcciones habitacionales y comerciales por kilómetro cuadrado, la antigüedad promedio de esas construcciones, el tipo de material predominante en ellas y otros criterios complementarios y atinentes. Ahora bien, una parte importante del parque de hidrantes que estaba obligada a instalar la Empresa de Servicios Públicos de Heredia ya está operando, lo cual podría arrojar algunas diferencias con respecto a la propuesta de*

*mapeo. Es decir, el criterio para localizar el parque de hidrantes es algo que ya se materializó, de manera que su distribución espacial está dada y es poco lo que esta intendencia podría hacer para modificarla. Se presume que los criterios técnicos usados por el operador han debido tomar en cuenta elementos como los indicados.*

*Intentar medir la productividad de la instalación de un hidrante a lo largo del tiempo es quizás una tarea demasiado pretenciosa, puesto que las causas concurrentes que determinan espacialmente la aparición de un incendio no siguen un patrón uniforme que permita anticipar e implementar medidas de bajo costo para evitar su ocurrencia. En el mejor de los casos, la existencia del hidrante puede contribuir a su combate, aunque con resultados diversos.*

*Preservar vidas humanas a través de una red de hidrantes a cargo de un prestador público de servicios es el objetivo último que justifica socialmente su existencia, así como bienes que brindan bienestar a las personas y constituyen su patrimonio*

#### **4. ANÁLISIS FINANCIERO CONTABLE.**

##### **1. Otros ingresos**

*Para esta cuenta, se realizó análisis de lo planteado por la ESPH en el capítulo I apartado 1.3 de la solicitud de ajuste de tarifas y se concluyó lo siguiente:*

- a. Los datos históricos que se presentan tiene mucha variabilidad por lo que se incluye en los cálculos los datos reales del último año tal como lo plantea la ESPH.*
- b. Parte de los ingresos excluidos por la ESPH son: Aporte por donaciones de infraestructura, diferencial cambiario por inversiones financieras y diferencial cambiario por conversión de cuentas; sin embargo, se consideran estos montos en los cálculos puesto que estos son generados por ingresos tarifarios cobrados a los usuarios del servicio y que de una u otra manera no se han convertido en gasto o bien en inversión.*
- c. El detalle de otros ingresos incorporados en la tarifa es el siguiente:*

## Cuadro N° 4

EMPRESA DE SERVICIOS PUBLICOS DE HEREDIA S.A.  
 AREA DE HIDRANTES  
 DETALLE DE OTROS INGRESOS MENSUALES REALES AJUSTADOS  
 SETIEMBRE 2013 - AGOSTO 2014  
 DATOS EN COLONES

MES	MORA POR ATRASO	INTERESES SOBRE INVERSIONES	OTROS INTERESES	COMISIONES	OTROS (INGRESOS)	A PORTE POR DONACIONES DE INFRAESTRUCTURA	DIFERENCIAL CAMBIARIO POR INVERSIONES FINANCIERAS	DIFERENCIAL CAMBIARIO POR CONVERSION DE CUENTAS	TOTAL A RESEP
<b>Año 2013</b>									
Septiembre	228.604,74	301.822,25	1.359,95	118,10	1,63	792.303,85	-	279.735,23	1.603.945,75
Octubre	217.345,34	245.872,27	1.099,13	129,56	554,63	74.001,06	-	32.961,80	571.963,79
Noviembre	223.458,98	218.951,46	928,87	116,69	0,28	74.001,06	-	-	517.457,34
Diciembre	225.247,27	209.592,09	833,40	75,79	632.667,82	74.001,06	-	2.054.314,72	3.196.732,15
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>894.656,33</b>	<b>976.238,07</b>	<b>4.221,35</b>	<b>440,14</b>	<b>633.224,36</b>	<b>1.014.307,03</b>	<b>-</b>	<b>2.367.011,75</b>	<b>5.890.099,03</b>
<b>Año 2014</b>									
Enero	222.213,41	315.170,30	1.820,63	115,65	0,10	74.001,06	-	2.652.242,18	3.265.563,33
Febrero	227.035,45	259.199,36	306.324,16	132,95	0,99	74.001,06	-	8.472.837,45	9.339.531,42
Marzo	194.207,04	257.096,06	1.143,09	126,86	0,47	74.001,06	-	215,14	526.789,72
Abril	203.540,04	290.316,21	1.312,88	113,26	0,99	74.001,06	-	598.393,77	1.167.678,21
Mayo	226.918,67	320.790,43	1.943,97	121,57	26.356,46	90.450,97	-	3.372.448,51	4.039.030,58
Junio	205.546,27	404.537,01	2.805,48	123,70	23.336,83	90.450,97	-	115,40	726.918,66
Julio	196.832,77	404.353,73	1.966,70	127,50	1,70	90.450,97	-	9.858,00	703.597,37
Agosto	188.411,25	412.057,24	20.976,48	132,38	77.852,17	90.450,97	153.600,00	248.064,41	1.191.553,90
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>1.664.704,90</b>	<b>2.663.520,34</b>	<b>338.293,39</b>	<b>993,87</b>	<b>127.549,71</b>	<b>657.808,12</b>	<b>153.600,00</b>	<b>15.354.174,86</b>	<b>20.960.663,19</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.559.361,23</b>	<b>3.639.758,41</b>	<b>342.514,74</b>	<b>1.434,01</b>	<b>760.774,07</b>	<b>1.672.115,15</b>	<b>153.600,00</b>	<b>17.721.186,61</b>	<b>26.850.762,22</b>

Elaborado por Nancy González, datos de la ESPH, ET-154-2014

## 2. Análisis financiero

### 2.1 Criterios generales de proyección:

La proyección de los gastos necesarios para la prestación del servicio de hidrantes, se realizó de acuerdo con los siguientes criterios generales de aplicación:

- ✓ Las proyecciones de los gastos de operación, mantenimiento y 2014-2019 se realizan acorde al crecimiento de la inflación esperada del 4% según estimación del Banco Central para el 2014, se tomó como base de proyección el 2013 calculado este con base en los gastos reales, se hizo análisis histórico de los crecimientos superiores a la inflación y se depuró con base en las justificaciones que se presentan en los folios 129 en adelante.
- ✓ Las cargas sociales se estimaron con base en el desglose del anexo digital 2 presentado por la empresa.
- ✓ De los gastos de salarios operativos se capitaliza el 14,29% de acuerdo con la política de la empresa.
- ✓ Como política de distribución de gastos administrativos se conservó la que presentó la empresa mediante oficio CO-93-2014-R, donde el porcentaje de asignación para el servicio de hidrantes es de 1,97%.
- ✓ Tipo de cambio utilizado fue de ₡542,08 por US dólar, a la fecha de corte de octubre de 2014. Esto por cuanto el sistema cambiario del país no permite hacer estimaciones razonables. Si a futuro se presentaran cambios bruscos lo razonable es que se proceda con una revisión de la tarifa.



## 2.2 Análisis de partidas relevantes de gastos

### a. Gastos de operación y mantenimiento

La ESPH, para realizar las estimaciones utiliza los gastos reales a agosto de 2014; sin embargo, para este periodo no presenta justificación del crecimiento en la mayoría de los casos, por lo que la estimación de la Intendencia se realiza con base en lo indicado en los criterios generales de proyección anteriormente descritos. A continuación se analizan las partidas más representativas de esta cuenta de gasto

- Salarios y cargas sociales.

Se parte de la estimación de la ESPH para el 2014, para los años siguientes se ajusta este gasto con respecto a la inflación esperada (4%), en el caso de la ESPH las estimaciones se realizaron con una inflación el 6%, los resultados se muestra a continuación.

**Cuadro N° 5**  
**ESPH S.A.**  
**SERVICIO DE HIDRANTES**

**RESUMEN POR AÑO DE SALARIOS Y CUENTAS  
RELACIONADOS TOTALES**

Cifras en colones

Periodo	Gastos Directos
<b>2014</b>	131.943.338,93
<b>2015</b>	121.624.855,69
<b>2016</b>	126.489.849,92
<b>2017</b>	131.549.443,92
<b>2018</b>	136.811.421,68
<b>2019</b>	143.219.798,68

Fuente: Nancy González, IA, ARESEP, con datos de la ESPH.

Los salarios utilizados como base se revisaron, se conciliaron con lo reportado a la Caja Costarricense de Seguro Social para el mes de mayo 2014 y además los salarios base se proyectan en acatamiento a lo indicado en la directriz N° 048-MP-H-MINAE del 7 de abril del 2013 y publicada en el Alcance 90 a La Gaceta 91 del 14 de mayo de 2013.

Además, en este apartado únicamente se incluyen salarios operativos ya que los administrativos se incorporan a la cuenta de gastos administrativos como corresponde. ESPH cargó en la cuenta salarios operativos ambos rubros.

- Gastos superiores a la inflación

Los siguientes gastos presentan crecimientos superiores a la inflación y la empresa no detalla una justificación, por lo que se procedió a realizar la estimación de los mismos con base en este parámetro para el 2014 y siguientes: Acueducto, impuestos municipales, servicios de limpieza, servicios profesionales, mantenimiento de vías públicas y operación de vehículos.

- **Gastos no recurrentes**

De acuerdo al detalle que presenta la empresa como justificación de estos gastos, se concluye que los mismos no se deben contemplar en los periodos siguientes: Capacitación, pues se trata de un curso de trabajo en equipo que no se volverá a repetir con regularidad en el periodo estimado.

- **Equipo y herramientas menores**

Se excluye de la base de proyección la compra de una computadora ya que no es un gasto recurrente, se contempla únicamente las compras estimadas para el periodo 2015-2019. No es claro si el gasto detallado como base (2014) está contenido en los gastos del 2015 al 2019.

- **Canon de regulación**

Se incluyó el canon aprobado para el 2015, publicado en el Alcance 57, Gaceta 201 del 20 de octubre de 2014 y se asignó al servicio de hidrantes 4,41% de acuerdo al siguiente detalle.

**Cuadro N° 6**  
EMPRESA DE SERVICIOS PUBLICOS DE HEREDIA, S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS  
POR NEGOCIO  
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013  
Cifras en colones

	ACUEDUCTO	ALCANT.	ENERGÍA	ALUMBRADO	TARIFA	HIDRANTES	TELECOMUNICACIONES	TOTAL
		SANTARIO	ELECTRICA	PÚBLICO	HIDRICA			
<b>INGRESOS POR SERVICIOS</b>								
VENTAS DE SERVICIOS	6.766.318.562	1.409.786.085	44.868.483.874	1.143.233.425	253.221.985	388.126.037	0	54.829.169.967
DEVOLUCIONES SOBRE VENTAS	-46.628.279	-7.444.978	-74.756.635	-2.612.933	-739.826	-1.514.408	0	-133.697.059
<b>Asignación del Canon</b>	<b>76,70%</b>	<b>16,01%</b>			<b>2,88%</b>	<b>4,41%</b>		8.817.452.668,57
								-56.327.490,68

Fuente: Nancy González, Intendencia de Agua, con datos de la ESPH.

Para los siguientes años, se proyectó con base al criterio general de proyección, cumpliéndose con lo que establece la Contraloría General de la República para el año 2015.

- **Otros gastos**

Para las cuentas equipos y materiales de protección y seguridad se incluyen las estimaciones para todos los años de proyección, no se incluye el gasto correspondiente al año base ya que el crecimiento es de 686% y no se detalla justificación del mismo.

- **Depreciación.**

No se incluye gasto por depreciación ya que dentro de los cálculos se incorpora el monto de las inversiones y lo correspondiente a su reposición.

Los gastos de operación y mantenimiento del servicio de hidrantes incluidos en el cálculo de esta tarifa se resumen a continuación, para mayor detalle ver CD adjunto a este informe.

### Cuadro N° 7

ESPH S.A.  
Estimación de gastos de Operación y Mantenimiento  
Cifras en colones

Detalle	2015	2016	2017	2018	2019
Sueldos y cargas sociales	121.624.855,69	126.489.849,92	131.549.443,92	136.811.421,68	143.219.798,68
Servicios Públicos	2.933.800,43	3.051.152,45	3.173.198,55	3.300.126,49	3.432.131,55
Útiles y Materiales Diversos	9.797.681,54	10.189.588,80	10.597.172,35	11.021.059,25	11.461.901,62
Impresos y Reproducciones	253.913,30	264.069,83	274.632,63	285.617,93	297.042,65
Servicios Diversos	6.759.491,37	7.029.871,03	7.311.065,87	7.603.508,51	7.907.648,85
Mantenimiento	11.319.933,66	11.772.731,01	12.243.640,25	12.733.385,86	13.242.721,30
Equipo y Herramientas Menores	833.026,55	866.347,61	901.001,52	937.041,58	974.523,24
Canon por Regulación	7.913.583,55	8.230.126,89	8.559.331,97	8.901.705,25	9.257.773,46
Amortizaciones	671.308,53	698.160,87	698.160,87	698.160,87	698.160,87
Comisión por Cobro a los Abonados	4.603.951,04	4.788.109,08	4.979.633,45	5.178.818,78	5.385.971,54
Operación Vehículos	3.777.189,55	3.928.277,14	4.085.408,22	4.248.824,55	4.418.777,53
Seguros	725.806,80	754.839,07	785.032,64	816.433,94	849.091,30
Vestuario	864.060,73	898.623,16	934.568,09	971.950,81	1.010.828,85
Diversos	9.116,42	9.481,07	9.860,32	10.254,73	10.664,92
<b>TOTAL</b>	<b>172.087.719,18</b>	<b>178.971.227,95</b>	<b>186.102.150,64</b>	<b>193.518.310,23</b>	<b>202.167.036,34</b>

Fuente: Nancy González, Intendencia de Agua, con datos de la ESPH.

### 3. Gastos Administrativos.

La proyección de los gastos administrativos se realiza con base en los criterios generales previamente expuestos en este mismo apartado, los resultados de las estimaciones más relevantes se detallan a continuación:

- Salarios y cargas sociales

Es importante indicar que estos salarios contienen lo correspondiente a la asignación de gastos salariales administrativos y sus cargas sociales correspondientes, además se incluyeron los jornales, las plazas nuevas y los servicios especiales que se relacionan a proyectos específicos, los cuales son justificados con estudios que realiza la empresa para determinar cantidad de personas y periodo del requerimiento.

### Cuadro N° 8

ESPH S.A.  
SERVICIO DE HIDRANTES

RESUMEN POR AÑO DE SALARIOS Y CUENTAS RELACIONADOS TOTALES

Cifras en colones

Periodo	Asignación Gastos Administrativos	Plazas Nuevas	Servicios Especiales	Jornales	Total
<b>2014</b>	86.325.230,85				86.325.230,85
<b>2015</b>	91.450.529,40	2.404.980,24	4.504.181,71	298.178,21	98.657.869,56
<b>2016</b>	95.020.094,92	2.501.179,45	4.704.292,05	312.366,56	102.537.932,98
<b>2017</b>	98.820.898,72	2.601.226,63	2.407.857,04		103.829.982,38
<b>2018</b>	102.773.734,67	2.705.275,69			105.479.010,36
<b>2019</b>	106.884.684,05	2.813.486,72			109.698.170,77

Fuente: Nancy González, IA, ARESEP, con datos de la ESPH.

*Dentro del rubro de gastos administrativos asignados se incorporan las partidas de gastos temporales incluidas en el estudio tarifario anterior y que a la fecha no han concluido sus labores, además, los salarios base se proyectan sin sobrepasar el crecimiento indicado en la directriz N° 048-MP-H-MINAE del 7 de abril del 2013 y publicada en el Alcance 90 a La Gaceta 91 del 14 de mayo de 2013.*

- *Gastos superiores a la inflación*

*Los siguientes gastos presentan crecimientos superiores a la inflación y la empresa no detalla una justificación, por lo que se procedió a realizar la estimación de los mismos con base en este parámetro para el 2014 y siguientes: otros servicios de capacitación, atención junta directiva, copias de documentos.*

- *Dietas de Junta Directiva*

*Se calculó con base en lo establecido en la Ley 7789 del 30 de abril de 1998, artículo 20, que establece que la Junta Directiva está compuesta por 5 miembros y con base en la dietas indicadas en el folio 279, acuerdo de Junta Directiva JD 108-2014 de la siguiente manera:  $120\ 575 * 8 * 5 * 12 = \text{¢}57\ 876\ 000$ .*

- *Capacitación*

*En el listado de cursos que se presentan como no recurrentes hay de los básicos hasta los especializados, y no se explica a qué se dedican los gastos ordinarios de esta partida, por lo que para los cálculos de esta tarifa se considera únicamente el plan de capacitación incluido en los gastos no recurrentes, a excepción del curso Introducción a la Bolsa Nacional de valores, operaciones bursátiles y portafolios de inversión ya que no es claro el aporte del mismo a la prestación del servicio.*

- *Gastos con crecimiento menor a lo esperado*

*De acuerdo con el gasto de alimentación real que se presenta a agosto, el gasto promedio mensual es de ¢230 500 por lo que se estima este gasto multiplicando este por 12 y adicionándole la inflación para el 2015 y siguientes. Esto por cuanto la estimación realizada por la ESPH resulta muy superior a este gasto mensual, además que dicha cuenta disminuyó en 2013 con respecto a 2012 en 45,91% por lo que su comportamiento es en función de disminuir el gasto.*

*En el caso de gastos por servicio profesionales, otros servicios (GA), diversos, gastos de representación, mantenimiento de instalaciones y redes, suscripciones, Gastos de Investigaciones y Estudios Preliminares, Servicio de alimentación por capacitación (GA) y diversos (GA) se procedió de la misma forma.*

- *Servicios de limpieza y servicios de vigilancia:*

*Se excluyen estos gastos de la estimación de gastos administrativos ya que de acuerdo al oficio GG-877-2014-R de la ESPH, estos gastos se registran directamente a cada servicio en sus gastos de operación, por lo que incluirlos aquí generaría una duplicación.*

- *Servicios profesionales*

*En el caso de la contratación del modelo empresarial se incluyó el costo cotizado por el señor Edwin, sin horas extras con el fin de que el trabajo se realice en el tiempo estimado, además con el fin de que se haga un uso eficiente de recursos provenientes de la prestación de servicios públicos.*

*La contratación del servicio de sicología se calculó tomando en cuenta 20 horas mensuales y multiplicando las mismas por el costo por hora profesional adjunto ( $20 \times 22500 \times 12 \times 0.04 = \text{¢}5\ 616\ 000$ ).*

*Se excluyen los costos relacionados con la construcción del nuevo edificio ya que este proyecto se excluyó del plan de inversiones, ver detalle en el apartado de inversiones de este informe.*

*Los gastos de la UEN TIC Desarrollo presentan la misma justificación: en el caso de Análisis y Diseño de la propuesta para implementar ajustes al sistema SAF y Desarrollo, implementación, pruebas y capacitación de los ajustes a al sistema SAF y Axis por lo que se excluye el gasto de una de ellas.*

- *Otros servicios*

*Se incluye dentro de los cálculos de la tarifa el servicio de monitoreo de vehículos por GPS, la cuota mensual de \$18 por vehículo y la renovación anual de \$3 tal como se sustenta en la cotización y se solicita en la justificación, se aclara que los cálculos de la empresa le adicionan otros gastos.*

- *Publicidad y divulgación*

*Se incluye en los gastos únicamente el gasto de divulgación ya que esta es necesaria para informar a los usuarios del servicio de diversos asuntos relacionados con el mismo; sin embargo, no se incluyen gastos por publicidad, ya que los mismos no se consideran necesarios para la prestación del servicio.*

- *Mantenimiento de Instalaciones y Redes*

*De los gastos extraordinarios de esta cuenta se excluye la reparación de una fuente que adorna el edificio por  $\text{¢}6\ 800\ 972$  ya que este es un gasto que no es requerido para la prestación del servicio.*

- *Alquiler de Maquinaria, Equipo y Mobiliario*

*De acuerdo al detalle que se muestra en el folio 210 y en el oficio GG-877-2014-R, los vehículos que se están rentado son 06-31, 06-32 y 06-33, este alquiler se está dando desde el 2014, por lo que no es un gasto extraordinario para el 2015, para su estimación se toma el dato de 2014 y se incrementa con base en la inflación.*

- *Operación Vehículos*

*No se incluyen gastos extraordinarios ya que dentro de las inversiones de planta general no hay compra de nuevos vehículos, solo se incluyen vehículos para reposición.*

*El resumen de los gastos administrativos incluidos en esta tarifa es el siguiente, mismo que se puede ampliar en los archivos del CD que forman parte íntegra de este informe:*

### Cuadro Nº 9

**ESPH S.A.**  
Estimación de gastos administrativos  
Cifras en colones

Detalle	2015	2016	2017	2018	2019
Sueldos y cargas sociales	98.657.869,56	102.537.932,98	103.829.982,38	105.479.010,36	109.698.170,77
Adiestramiento de Personal	44.274.674,95	2.745.574,80	2.957.938,04	3.189.049,82	3.440.685,50
Dietas y atención a JD	64.245.236,54	66.815.046,00	69.487.647,84	72.267.153,76	75.157.839,91
Servicios Públicos	33.113.661,18	34.438.207,62	35.815.735,93	37.248.365,37	38.738.299,98
Útiles y Materiales Diversos	56.364.734,39	57.718.213,10	60.026.941,62	62.927.322,93	64.925.140,06
Encuadernación y Empastes	900.994,43	937.034,21	974.515,58	1.013.496,20	1.054.036,05
Impresos y Reproducciones	16.528.272,77	17.189.403,68	17.876.979,83	18.592.059,02	19.335.741,38
Servicios Diversos	385.733.697,42	290.236.955,23	299.143.072,49	288.878.009,92	299.193.385,36
Comunicación	3.863.253,47	4.178.494,96	4.345.634,75	4.519.460,14	4.700.238,55
Suscripciones	2.998.645,81	3.118.591,64	3.243.335,30	3.373.068,72	3.507.991,46
Gastos de Representación	1.950.476,53	2.028.495,59	2.109.635,41	2.194.020,83	2.281.781,66
Mantenimiento	72.500.521,55	45.906.089,57	47.391.705,29	48.935.328,85	50.539.259,32
Equipo y Herramientas Menores	4.001.287,25	275.571,76	286.594,63	298.058,42	309.980,75
Alquileres	104.299.552,36	108.471.534,46	112.810.395,84	117.322.811,67	122.015.724,14
Acarreo de Materiales y Servicio de Grúa	117.828,36	122.541,49	127.443,15	132.540,88	137.842,52
Amortización	413.323.475,67	294.027.551,32	310.200.388,61	324.084.686,42	334.065.065,55
Estacionamiento de Vehículos	89.783,61	93.374,95	97.109,95	100.994,35	100.994,35
Seguros	40.812.553,98	42.445.056,14	44.142.858,38	45.908.572,72	47.744.915,63
Vestuario	15.293.400,32	15.905.136,33	16.541.341,78	17.202.995,45	17.891.115,27
Viáticos	11.065.634,97	11.508.260,37	11.968.590,79	12.447.334,42	12.945.227,80
Diversos	23.943.472,89	24.901.211,80	25.897.260,28	26.933.150,69	28.010.476,71
Gastos de Investigaciones y Estudios Prelim	34.086,00	35.449,44	36.867,42	38.342,11	39.875,80
Gestión Ambiental	2.959.983,00	3.078.382,32	3.201.517,61	3.329.578,32	3.462.761,45
<b>TOTAL</b>	<b>1.397.073.097,00</b>	<b>1.128.714.109,77</b>	<b>1.172.513.492,89</b>	<b>1.196.415.411,35</b>	<b>1.239.296.549,97</b>
Asignación Hidrantes 1,97%	27.480.427,82	22.201.806,54	23.063.340,41	23.533.491,14	24.376.963,14

Fuente: Elaborado por Nancy González, Intendencia de Agua, datos ET-154-2014.

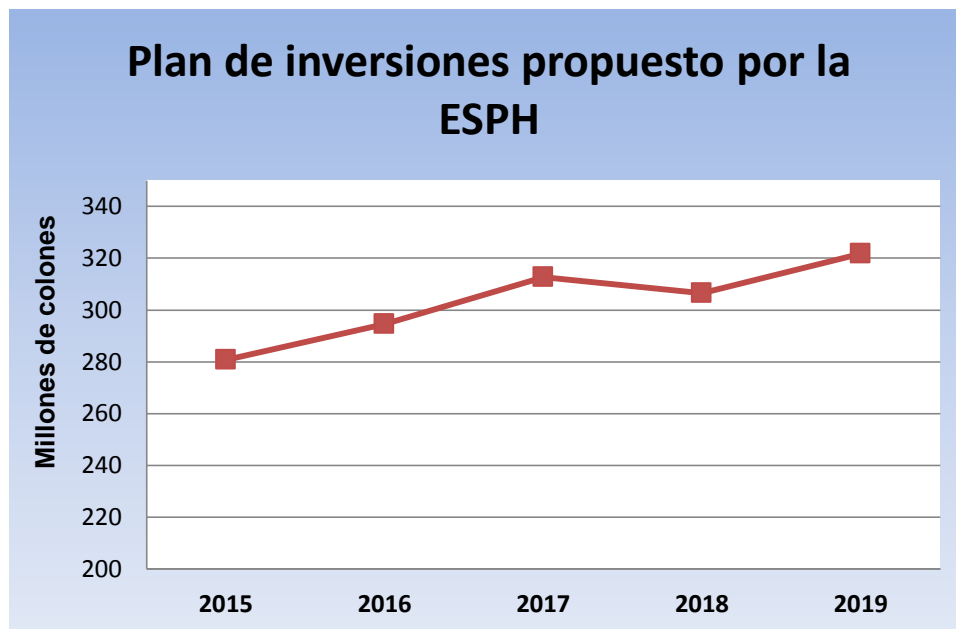
## 5. PROGRAMA DE INVERSIONES.

### Propuesta de la Empresa.

*La Empresa de Servicios Públicos de Heredia (ESPH) presenta un programa de inversiones para el Servicio de Hidrantes para el quinquenio 2015 – 2019.*

*Se contempla la instalación de los nuevos hidrantes necesarios, el mantenimiento y mejoras a los hidrantes existentes, la colocación de tubería necesaria para la red del servicio y la adquisición del equipo necesario. En el siguiente gráfico se muestra la propuesta del programa de inversiones durante el período de análisis.*

**Gráfico N° 2**  
**EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA S.A.**  
**Quinquenio 2015 - 2019**



Con respecto a la composición de la inversiones propuestas por la ESPH para el quinquenio, se tiene que la instalación de nuevos hidrantes representa el 60,2%, el mantenimiento con cambio de cabezote un 16,4%, la tubería para la red de hidrantes un 19,9%, la adquisición de equipos 0,1% y la asignación de las inversiones de planta general un 3,4%. El monto total de inversiones para el servicio de hidrantes en el período 2015 – 2019 representa un monto de ₡ 1 516 450 091.

**Descripción y evaluación de inversiones.**

Las inversiones planteadas por la ESPH comprenden programas y adquisición de equipos, a saber:

- Programa de Instalación de Hidrantes.
- Programa de Mantenimiento de Hidrantes con reposición.
- Programa de cambio de tubería en la alimentación de hidrantes.
- Adquisición de una compactadora.

A continuación se detallan cada uno de los rubros anotados

- **Programa de Instalación de Hidrantes.**

La Empresa proyecta instalar 100 hidrantes anualmente, cuya ubicación, tipo y prioridad serán definidos por el Benemérito Cuerpo de Bomberos, tal y como corresponde. Comprende tanto la instalación de hidrantes estratégicos (Clase A), como de los de apoyo (Clase B).

De acuerdo con las cifras presentadas por la empresa, el costo de instalación de un hidrante promedio estimado para el año 2015 es de aproximadamente ¢ 1 650 000 (folio 70), el cual comprende materiales, maquinaria, mano de obra, transporte, reparación de la carpeta asfáltica y gastos administrativos. El financiamiento de esta inversión se programa con recursos tarifarios. En el siguiente cuadro se presenta la proyección realizada por la ESPH.

**Cuadro N° 10**  
**EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA**  
**INSTALACIÓN DE NUEVOS HIDRANTES**  
**PERIODO 2015-2019**  
**Cifras en colones**

Descripción	2015	2016	2017	2018	2019
Materiales	99 536 074	104 512 878	109 738 522	115 225 448	120 986 720
Costo de maquinaria	5 100 000	5 355 000	5 622 750	5 903 888	6 199 082
Mano de obra	39 130 374	41 086 893	43 141 237	45 298 299	47 563 214
Costo transporte	1 000 000	1 050 000	1 050 005	1 102 505	1 157 631
Reparación Carpeta Asfáltica	5 000 000	5 250 000	5 512 500	5 788 125	6 077 531
Productos Minerales	7 500 000	7 875 000	8 268 750	8 682 188	9 116 297
Gastos Administrativos	7 863 322	8 256 489	8 669 313	9 102 779	9 557 918
<b>Total</b>	<b>165 129 770</b>	<b>173 386 259</b>	<b>182 003 077</b>	<b>191 103 231</b>	<b>200 658 392</b>

Considerando la información real de las inversiones ejecutadas a setiembre de 2014, donde se habían invertido ¢ 105 081 167 en la instalación de 83 nuevos hidrantes (folios 873 y 876), se obtiene un costo promedio de ¢ 1 266 038 por hidrante nuevo instalado, cifra que es inferior en un 30,4% con respecto a lo proyectado por la ESPH para el año 2015. Se propone proyectar el costo de la instalación de nuevos hidrantes con base en las cifras reales a setiembre 2014, aplicando un 5% de inflación anual durante el quinquenio analizado.

Aplicando el procedimiento descrito, las inversiones para la instalación de 100 nuevos hidrantes por año para el período son las siguientes:

**Cuadro N° 11**  
**ESPH – Inversiones reconocidas en Nuevos Hidrantes**

Año	2015	2016	2017	2018	2019
Instalación de Nuevos Hidrantes	132 934 006	139 580 706	146 559 742	153 887 729	161 582 115

- **Programa de Mantenimiento de Hidrantes con reposición.**

Esta inversión comprende el mantenimiento en el cual, producto del mal estado del hidrante, se debe realizar el cambio total de la prevista y el cabezote. La empresa planea realizar en los años 2015 a 2019 un cambio de 40 hidrantes anualmente.



El costo por hidrante para la reposición, según las cifras de la ESPH para el año 2015, es de ¢ 1 125 152 (folio 88), el cual comprende el cambio de cabezote, tubo columna, válvula de compuerta y la reparación de la carpeta asfáltica, el 54% de dicho monto corresponde al costo del cabezote. El financiamiento de esta inversión se programa con recursos tarifarios. En el siguiente cuadro se presenta la proyección realizada por la ESPH.

**Cuadro N° 12**  
**EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA**  
**MANTENIMIENTO DE HIDRANTES (CAMBIO DE CABEZOTE)**  
**PERIODO 2015-2019**  
**Cifras en colones**

Descripción	2015	2016	2017	2018	2019
Hidrante	24 315 429,60	25 531 201,08	26 807 761,13	28 148 149,19	29 555 556,65
Costo reparación tubo columna	1 040 000,00	1 092 000,00	1 146 600,00	1 203 930,00	1 264 126,50
Mano de obra	17 107 506,00	17 962 881,30	18 861 025,37	19 804 076,63	20 794 280,46
Costo transporte	100 000,00	105 000,00	110 250,00	115 762,50	121 550,63
Gastos Administrativos	2 143 146,78	2 250 304,12	2 362 819,32	2 480 960,29	2 605 008,31
Productos Minerales	300 000,00	315 000,00	330 750,00	347 287,50	364 651,88
<b>Total</b>	<b>45 006 082,38</b>	<b>47 256 386,50</b>	<b>49 619 205,82</b>	<b>52 100 166,12</b>	<b>54 705 174,42</b>

Considerando la información real de las inversiones ejecutadas a setiembre de 2014, donde se habían invertido ¢ 25 523 147 en el mantenimiento con cambio de cabezote en 34 hidrantes (folios 873 y 879), se obtiene un costo promedio de ¢ 750 681 por este tipo de mantenimiento, cifra que es inferior en un 49,9% con respecto a lo proyectado por la ESPH para el año 2015. Se propone proyectar el costo de la instalación de nuevos hidrantes con base en las cifras reales a setiembre 2014, aplicando un 5% de inflación anual durante el quinquenio analizado.

Aplicando el procedimiento descrito, las inversiones para el mantenimiento con cambio de cabezote en 40 hidrantes por año para el período son las siguientes:

**Cuadro N° 13**  
**ESPH – Inversiones reconocidas en Nuevos Hidrantes**

Año	2015	2016	2017	2018	2019
Mantenimiento de Hidrantes (Con Reposición)	31 528 593	33 105 023	34 760 274	36 498 288	38 323 202

- **Programa de cambio de tubería en la alimentación de hidrantes.**

Se proyecta la instalación de 1 000 metros por año de manguera de polietileno de alta densidad de 100 y 150 mm de diámetro (50% cada uno), para efectos de cambio de diámetro o instalar tubería nueva, para la instalación de hidrantes, en sitios donde no existan las condiciones técnicas para la instalación. De acuerdo con las cifras de la empresa, esta inversión representa un monto promedio anual de ¢ 60 375 467 folio (78), incluye costo de tubería, accesorios, excavación, transporte del material, colocación, relleno, compactación, reposición de carpeta asfáltica y base estabilizada. El financiamiento de esta inversión se programa con recursos tarifarios.

En el siguiente cuadro se presenta la proyección realizada por la ESPH:

**Cuadro N° 14**  
**EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA**  
**PLAN DE INVERSIÓN HIDRANTES**  
**INSTALACIÓN DE TUBERÍA RED DE HIDRANTES**  
**PERIODO 2015-2019**  
**Cifras en colones**

Descripción	2015		2016		2017		2018		2019	
Materiales	5 647 850	11 628 500	5 930 243	12 209 925	6 226 755	12 820 421	6 538 092	13 461 442	6 864 997	14 134 514
Costo de maquinaria	3 375 000	3 375 000	3 543 750	3 543 750	3 720 938	3 720 938	3 906 984	3 906 984	4 102 334	4 102 334
Mano de obra	9 059 130	9 059 130	9 512 087	9 512 087	9 987 691	9 987 691	10 487 075	10 487 075	11 011 429	11 011 429
Costo transporte	41 665	52 080	43 748	54 684	45 936	57 418	48 232	60 289	50 644	63 304
Reparación Carpeta Asfáltica	1 650 000	1 650 000	1 732 500	1 732 500	1 819 125	1 819 125	1 910 081	1 910 081	2 005 585	2 005 585
Productos Minerales	2 200 000	2 200 000	2 310 000	2 310 000	2 425 500	2 425 500	2 546 775	2 546 775	2 674 114	2 674 114
Gastos Administrativos	2 047 365	2 646 470	2 149 733	2 778 794	2 257 220	2 917 733	2 370 081	3 063 620	2 488 585	3 216 801
<b>Subtotal</b>	<b>24 021 010</b>	<b>30 611 180</b>	<b>25 222 061</b>	<b>32 141 739</b>	<b>26 483 164</b>	<b>33 748 826</b>	<b>27 807 322</b>	<b>35 436 267</b>	<b>29 197 688</b>	<b>37 208 081</b>
<b>Total</b>	<b>54 632 190</b>		<b>57 363 800</b>		<b>60 231 989</b>		<b>63 243 589</b>		<b>66 405 768</b>	

*Analizando la información real de las inversiones ejecutadas en los últimos años, se aprecia que a pesar de que en la última fijación tarifaria para el servicio de hidrantes a cargo de la ESPH, se otorgaron recursos tarifarios para la inversión de instalación de tubería para la red de hidrantes, a la fecha no se ha invertido en este tipo de obra.*

*Se considera que no procede reconocer nuevamente este proyecto de inversión hasta tanto la empresa ejecute los recursos otorgados.*

- **Adquisición de equipos.**

*Para realizar las labores de instalación de nuevos hidrantes y el mantenimiento de hidrantes con reposición, la ESPH programa la compra de una compactadora, la adquisición está contemplada para el año 2015, el costo es de ¢ 1 380 000, se plantea financiar esta inversión con recursos tarifarios.*

- **Planta General.**

*La información sobre las inversiones que proyecta realizar la ESPH en Planta General (folios 90 a 117 y 880 a 904) justifica con detalle los siguientes rubros: Proyecto de Ampliación del Auditorio del Edificio Administrativo de la empresa, Proyecto ESPH S.A. Segura (aseguramiento de las instalaciones de la empresa) y Adquisición de Equipos (edificios y estructuras, equipo de cómputo, equipo de comunicación, equipo de transporte, equipo misceláneo, mobiliario y equipo de oficina).*

*Posteriormente, mediante el oficio GG-891-2014-R del 24 de noviembre de 2014, la ESPH realiza un replanteamiento de las inversiones en Planta General, no se incluye el proyecto de ampliación y construcción de edificio y se varían los montos de adquisición de equipos para edificios y estructuras y equipo de transporte.*

*Revisado el plan de inversiones para Planta General, se realiza un ajuste en el Equipo de transporte, ya que la empresa proyecta realizar un cambio de 21 vehículos (modelos de*

2003 a 2008) en el año 2015, se propone trasladar el cambio de los vehículos modelos 2007 y 2008 hasta el año 2016.

En el siguiente cuadro se presenta el programa de inversiones de Planta General original, el modificado por la ESPH y el reconocido tarifariamente.

**Cuadro N° 15**

<b>EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA S.A.</b>					
<b>INVERSIONES EN PLANTA GENERAL 2015 - 2019</b>					
<b>Cifras en colones</b>					
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Monto original	823 361 968	936 252 070	1 181 189 044	21 998 388	4 528 647
Monto modificado ESPH	552 291 080	100 586 781	206 362 618	21 998 388	4 528 647
Monto reconocido	479 738 261	175 068 800	206 362 618	21 998 388	4 528 647

El detalle de las inversiones en Planta General reconocidas tarifariamente, el porcentaje de asignación al servicio de hidrantes, según memorando CO-93-2014-R de la ESPH del 11 de agosto de 2014 (folios 877 y 878) y el monto de inversión asignado al servicio se presentan a continuación:

**Cuadro N° 16**

**EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA S.A.**  
**INVERSIONES RECONOCIDAS EN PLANTA GENERAL 2015 - 2019**  
**Cifras en colones**

<b>DETALLE</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>PROYECTOS:</b>					
ESPH S.A. Segura	82 045 358	90 638 150	128 215 934		
<b>SUB-TOTAL PROYECTOS</b>	<b>82 045 358</b>	<b>90 638 150</b>	<b>128 215 934</b>		
<b>EQUIPOS:</b>					
Edificios y Estructuras	127 835 343				
Equipo de Cómputo	84 515 027	204 131	9 194 104		
Equipo de Comunicación	6 360 440	2 677 355	2 900 468	2 454 242	2 231 129
Equipo de Transporte	157 622 268	78 700 942	63 534 249	16 720 854	
Equipo Misceláneo	2 255 096				
Mobiliario y Equipo de Oficina	19 104 729	2 848 223	2 517 864	2 823 292	2 297 518
<b>SUB-TOTAL EQUIPOS</b>	<b>397 692 903</b>	<b>84 430 650</b>	<b>78 146 684</b>	<b>21 998 388</b>	<b>4 528 647</b>
<b>TOTAL INVERSIONES PLANTA GENERAL</b>	<b>479 738 261</b>	<b>175 068 800</b>	<b>206 362 618</b>	<b>21 998 388</b>	<b>4 528 647</b>
Porcentaje Asignación Servicio de Hidrantes	1,97%	1,97%	1,97%	1,97%	1,97%
<b>MONTO ASIGNADO SERVICIO DE HIDRANTES</b>	<b>9 450 844</b>	<b>3 448 855</b>	<b>4 065 344</b>	<b>433 368</b>	<b>89 214</b>

**Inversiones reconocidas.**

Conforme con lo señalado en los apartados anteriores, el monto de inversión reconocido tarifariamente para el servicio de Hidrantes a cargo de la ESPH para el quinquenio 2015 – 2019, se resume en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 17**

Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A.					
Servicio de Hidrantes					
Programa de Inversiones reconocido (colones)					
INVERSIONES	Año				
	2015	2016	2017	2018	2019
<b>PROGRAMAS</b>					
Instalación de Hidrantes	132 934 006	139 580 706	146 559 742	153 887 729	161 582 115
Mantenimiento de Hidrantes (Con Reposición)	31 528 593	33 105 023	34 760 274	36 498 288	38 323 202
Tubería para Red de Hidrantes	0	0	0	0	0
<b>TOTAL PROGRAMAS</b>	<b>164 462 599</b>	<b>172 685 729</b>	<b>181 320 016</b>	<b>190 386 016</b>	<b>199 905 317</b>
<b>EQUIPOS</b>					
Compactadora	1 380 000	0	0	0	0
<b>TOTAL EQUIPOS</b>	<b>1 380 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PLANTA GENERAL</b>	<b>9 450 844</b>	<b>3 448 855</b>	<b>4 065 344</b>	<b>433 368</b>	<b>89 214</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>175 293 443</b>	<b>176 134 585</b>	<b>185 385 359</b>	<b>190 819 385</b>	<b>199 994 532</b>

Para efectos de evaluar la razonabilidad del plan de inversiones reconocido, para el servicio de hidrantes a cargo de la ESPH, se analiza el comportamiento de la ejecución de inversiones desde el año 2011.

En el siguiente cuadro se presenta el monto de inversiones aprobado por la ARESEP en el último estudio tarifario y la ejecución real de las inversiones.

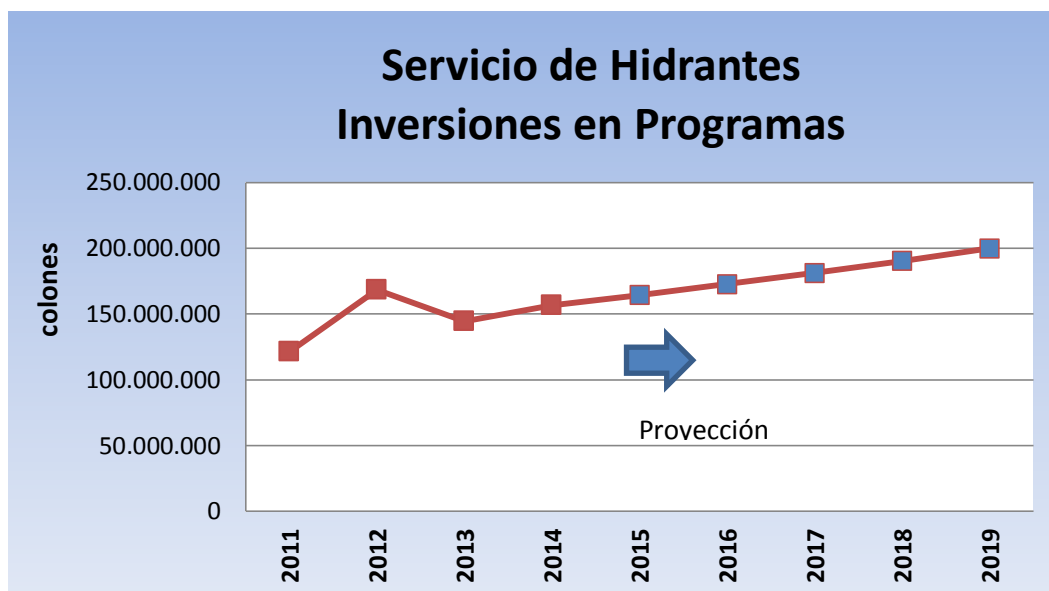
**Cuadro N° 18**

Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A.					
Servicio de Hidrantes					
Inversiones aprobadas e Inversiones ejecutadas (colones)					
INVERSIONES		Año			
		2011	2012	2013	2014 *
PROGRAMAS					
Instalación de Hidrantes	Aprobado	187 866 886	196 508 763	205 548 166	215 003 381
	Real	121 377 570	129 472 719	115 930 696	126 603 816
Mantenimiento de Hidrantes (Con Reposición)	Aprobado	49 315 851	51 584 380	53 957 262	56 439 296
	Real	0	39 005 630	28 513 993	30 027 232
Tubería para Red de Hidrantes	Aprobado	31 047 639	32 475 831	33 969 719	35 532 326
	Real	0	0	0	0
<b>TOTAL PROGRAMAS</b>	Aprobado	268 230 376	280 568 973	293 475 146	306 975 003
	Real	121 377 570	168 478 349	144 444 689	156 631 047
<b>EQUIPOS</b>					
Adquisición de Equipos	Aprobado	100 243 844	11 568 682	0	12 657 480
	Real	670 000	1 500 000	0	78 582 888
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	Aprobado	368 474 220	292 137 655	293 475 146	319 632 483
	Real	122 047 570	169 978 349	144 444 689	235 213 935
	<b>Diferencia</b>	<b>246 426 650</b>	<b>122 159 306</b>	<b>149 030 457</b>	<b>84 418 547</b>
	<b>% ejecución</b>	<b>33%</b>	<b>58%</b>	<b>49%</b>	<b>74%</b>

*Durante el período 2011 - 2014, la inversión real ejecutada por la ESPH para la gestión del servicio de hidrantes es ligeramente superior al 50% de la inversión aprobada en el último estudio tarifario. A pesar de lo anotado la empresa ha logrado cumplir con las metas de los programas principales: instalación de nuevos hidrantes y del mantenimiento con cambio de cabezote, esta situación refleja una sobreestimación de las necesidades de inversión por parte del prestador del servicio.*

*El comportamiento de las inversiones correspondientes a la instalación de nuevos hidrantes y al mantenimiento con reposición de cabezote, considerando las cifras reales de los años 2011, 2012, 2013 y 2014 y la proyección descrita para el quinquenio 2015 – 2019 se presenta a continuación.*

**Gráfico N° 3**  
**EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA S.A.**  
**Período 2011 - 2019**



*Se puede observar que las erogaciones reconocidas en los programas principales del plan de inversiones, mantienen la tendencia de las inversiones realizadas en los años 2013 y 2014.*

#### **6. DETERMINACIÓN DE LA TARIFA.**

*Luego de analizar la información que presentó la ESPH, se muestran en el cuadro siguiente los resultados con tarifas vigente, como se puede observar la principales diferencias se dan en los gastos de operación y mantenimiento, tal como se detalló en el apartado anterior y en las inversiones, por lo tanto lo que procede es un ajuste en la tarifa disminuyendo los ingresos en ¢50,32 millones en el 2015, ¢53,12 millones en el 2016, ¢40,94 millones en el 2017, ¢32,81 millones en el 2018 y ¢70,50 millones en el 2019.*

### Cuadro Nº 19

EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA S.A.  
SERVICIO DE HIDRANTES  
INGRESOS Y GASTOS - TARIFAS VIGENTES  
AÑOS 2015- 2019  
(DATOS EN COLONES)

DETALLE	2015		2016		2017		2018		2019	
	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP
<b>VENTAS NETAS</b>	391.437.228,50	392.492.034,00	396.205.636,65	397.284.404,00	400.973.212,98	402.075.938,00	405.756.046,64	406.882.806,00	410.539.164,87	411.689.960,00
<b>GASTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO</b>										
Gastos de Operación y Mantenimiento	278.581.948,33	172.087.719,18	283.849.886,58	178.971.227,95	296.554.616,90	186.102.150,64	309.839.455,23	193.518.310,23	323.732.903,38	202.167.036,34
Gastos Generales y de Administración	31.873.076,57	27.480.427,82	25.195.123,55	22.201.806,54	26.477.579,70	23.063.340,41	27.762.120,33	23.533.491,14	28.760.442,05	24.376.963,14
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>310.455.024,90</b>	<b>199.568.147,00</b>	<b>309.045.010,13</b>	<b>201.173.034,49</b>	<b>323.032.196,60</b>	<b>209.165.491,04</b>	<b>337.601.575,55</b>	<b>217.051.801,37</b>	<b>352.493.345,43</b>	<b>226.543.999,47</b>
<b>BENEFICIO (PERDIDA) OPERACIÓN</b>	<b>80.982.203,60</b>	<b>192.923.887,00</b>	<b>87.160.626,53</b>	<b>196.111.369,51</b>	<b>77.941.016,38</b>	<b>192.910.446,96</b>	<b>68.154.471,09</b>	<b>189.831.004,63</b>	<b>58.045.819,45</b>	<b>185.145.960,53</b>
Otros Ingresos	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22
Gastos Financieros *	715.053,87	804.435,60	642.698,31	723.035,60	551.287,76	620.198,73	467.434,40	525.863,70	396.302,02	445.839,77
<b>OTROS INGRESOS Y GASTOS NETOS</b>	<b>6.588.806,59</b>	<b>26.046.326,62</b>	<b>6.661.162,15</b>	<b>26.127.726,62</b>	<b>6.752.572,70</b>	<b>26.230.563,49</b>	<b>6.836.426,06</b>	<b>26.324.898,52</b>	<b>6.907.558,44</b>	<b>26.404.922,45</b>
<b>BENEFICIO (PERDIDA) NETA</b>	<b>87.571.010,19</b>	<b>218.970.213,62</b>	<b>93.821.788,68</b>	<b>222.239.096,13</b>	<b>84.693.589,08</b>	<b>219.141.010,45</b>	<b>74.990.897,15</b>	<b>216.155.903,16</b>	<b>64.953.377,89</b>	<b>211.550.882,98</b>
<b>INVERSIÓN</b>										
Hidrantes	266.148.042,78	165.842.599,00	278.006.444,92	172.685.729,00	291.854.272,16	181.320.016,00	306.446.985,77	190.386.016,00	321.769.335,06	199.905.317,00
Planta general	14.491.170,64	9.450.844,00	16.478.036,43	3.448.855,00	20.788.927,18	4.065.344,00	387.171,63	433.368,00	79.704,18	89.214,00
<b>EXCEDENTE O DÉFICIT TARIFARIO</b>	<b>(193.068.203,22)</b>	<b>43.676.770,62</b>	<b>(200.662.692,67)</b>	<b>46.104.512,13</b>	<b>(227.949.610,26)</b>	<b>33.755.650,45</b>	<b>(231.843.260,25)</b>	<b>25.336.519,16</b>	<b>(256.895.661,35)</b>	<b>11.556.351,98</b>

Fuente: Elaborado por Nancy González, Intendencia de Agua, datos ET-154-2014.

Los ingresos y gastos con tarifas propuestas se muestran a continuación:

### Cuadro Nº 20

EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE HEREDIA S.A.  
SERVICIO DE HIDRANTES  
INGRESOS Y GASTOS TARIFAS PROPUESTAS  
AÑOS 2015- 2019  
(DATOS EN COLONES)

DETALLE	2015		2016		2017		2018		2019	
	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP	ESPH	ARESEP
<b>VENTAS NETAS</b>	590.126.290,79	348.815.263,38	602.438.318,67	351.179.891,87	634.384.673,37	368.320.287,55	643.020.003,21	381.546.286,84	672.752.016,02	400.133.608,02
<b>GASTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO</b>										
Gastos de Operación y Mantenimiento	278.581.948,33	172.087.719,18	283.849.886,58	178.971.227,95	296.554.616,90	186.102.150,64	309.839.455,23	193.518.310,23	323.732.903,38	202.167.036,34
Gastos Generales y de Administración	31.873.076,57	27.480.427,82	25.195.123,55	22.201.806,54	26.477.579,70	23.063.340,41	27.762.120,33	23.533.491,14	28.760.442,05	24.376.963,14
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>310.455.024,90</b>	<b>199.568.147,00</b>	<b>309.045.010,13</b>	<b>201.173.034,49</b>	<b>323.032.196,60</b>	<b>209.165.491,04</b>	<b>337.601.575,55</b>	<b>217.051.801,37</b>	<b>352.493.345,43</b>	<b>226.543.999,47</b>
<b>BENEFICIO (PERDIDA) OPERACIÓN</b>	<b>279.671.265,89</b>	<b>149.247.116,38</b>	<b>293.393.308,54</b>	<b>150.006.857,38</b>	<b>311.352.476,77</b>	<b>159.154.796,51</b>	<b>305.418.427,65</b>	<b>164.494.485,48</b>	<b>320.258.670,60</b>	<b>173.589.608,55</b>
Otros Ingresos	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22	7.303.860,46	26.850.762,22
Gastos Financieros *	715.053,87	804.435,60	642.698,31	723.035,60	551.287,76	620.198,73	467.434,40	525.863,70	396.302,02	445.839,77
<b>OTROS INGRESOS Y GASTOS NETOS</b>	<b>6.588.806,59</b>	<b>26.046.326,62</b>	<b>6.661.162,15</b>	<b>26.127.726,62</b>	<b>6.752.572,70</b>	<b>26.230.563,49</b>	<b>6.836.426,06</b>	<b>26.324.898,52</b>	<b>6.907.558,44</b>	<b>26.404.922,45</b>
<b>BENEFICIO (PERDIDA) NETA</b>	<b>286.260.072,48</b>	<b>175.293.443,00</b>	<b>300.054.470,69</b>	<b>176.134.584,00</b>	<b>318.105.049,47</b>	<b>185.385.360,00</b>	<b>312.254.853,71</b>	<b>190.819.384,00</b>	<b>327.166.229,04</b>	<b>199.994.531,00</b>
<b>INVERSIÓN</b>										
Hidrantes	266.148.042,78	165.842.599,00	278.006.444,92	172.685.729,00	291.854.272,16	181.320.016,00	306.446.985,77	190.386.016,00	321.769.335,06	199.905.317,00
Planta general	14.491.170,64	9.450.844,00	16.478.036,43	3.448.855,00	20.788.927,18	4.065.344,00	387.171,63	433.368,00	79.704,18	89.214,00
<b>EXCEDENTE O DÉFICIT TARIFARIO</b>	<b>5.620.859,06</b>	<b>-</b>	<b>5.569.989,34</b>	<b>-</b>	<b>5.461.850,13</b>	<b>-</b>	<b>5.420.696,31</b>	<b>-</b>	<b>5.317.189,79</b>	<b>0,00</b>

Fuente: Elaborado por Nancy González, Intendencia de Agua, datos ET-154-2014.

Este ingreso que se muestra en el cuadro anterior, se logra con las siguientes tarifas:

## Cuadro N° 21

Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A.

Tarifas propuestas

2015-2019

Cifras en colones

Detalle	2015	2016	2017	2018	2019
Tarifa vigente serv. medido (m <sup>3</sup> )	22	22	22	22	22
Tarifa propuesta serv. medido (m <sup>3</sup> )	20	19	20	21	21
<b>Variación</b>	<b>-11%</b>	<b>-12%</b>	<b>-9%</b>	<b>-6%</b>	<b>-3%</b>
Tarifa vigente serv. fijo	533	533	533	533	533
Tarifa propuesta ser. fijo	467	464	481	493	511
<b>Variación</b>	<b>-12%</b>	<b>-13%</b>	<b>-10%</b>	<b>-8%</b>	<b>-4%</b>

Como se puede observar en el cuadro anterior se propone una disminución en las tarifas de hidrantes de acuerdo al siguiente detalle: 11% para el 2015, 12% en 2016, 9% en 2017, 6% en 2018 y 3% en 2019, esto para los servicios medidos. Para los servicios no medidos la disminución es la siguiente: 12% en 2015, 13% en 2016, 10% en 2017, 8% en 2018 y 4% en 2019 (...).

### CONCLUSIONES

1. Se utilizaron los parámetros económicos siguientes: tipo de cambio de ₡542,08 por US dólar, para el periodo inflación para inversiones 5% y en gastos 4%, ya que se consideró que las variaciones van a ser mayores en el campo de la construcción; además se debe tener presente que parte de los egresos también deben ser cubierto con el crecimiento de las ventas de agua.
2. Se incluyeron otros ingresos generados con recursos tarifarios por ₡26,85 millones para todos los años de análisis.
3. Los salarios se proyectaron con base en los parámetros económicos, y el desglose de cargas sociales aportada con la empresa, además se detallaron en los gastos operativos únicamente los salarios operativos, los administrativos se registraron dentro de esa subcuenta de gastos.
4. Se excluyeron los gastos no recurrentes que se identificaron, aquellos gastos que no cuentan con justificación para el año base y siguientes. Además, no se incluye gasto de depreciación ya que se reconocen las inversiones como egreso de efectivo.
5. Los gastos de operación y mantenimiento estimados para esta fijación tarifaria son los siguientes: ₡172,09 millones en 2015, ₡178,97 millones en el 2016, ₡186,10 millones para el 2017, ₡193,52 millones para el 2018 y ₡202,17 millones para el 2019.
6. Los gastos administrativos asignados al sistema de hidrantes son: ₡27,48 millones en 2015, ₡22,20 millones en el 2016, ₡23,06 millones para el 2017, ₡23,53 millones para el 2018 y ₡24,38 millones para el 2019, lo que equivale a un porcentaje de asignación de 1,97% del total del gasto de acuerdo a lo establecido en el oficio CO-93-2014-R.



7. Los gastos asociados a activos que no están incluidos en el plan de inversiones no se contemplaron en los cálculos de esta tarifa.
8. El canon incluido en los cálculos para el 2015 fue el publicado en el Alcance 57, La Gaceta 201 del 20 de octubre de 2014 y se asignó al servicio de hidrantes 4,41% de acuerdo a la proporcionalidad de los ingresos que genera cada uno de los negocios regulados que presta la ESPH.
9. La tarifa propuesta de acuerdo al análisis aquí realizado es la siguiente:

Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A.  
Tarifas propuestas  
2015-2019  
Cifras en colones

Detalle	2015	2016	2017	2018	2019
Tarifa propuesta serv. medido (m <sup>3</sup> )	20	19	20	21	21
Tarifa propuesta ser. fijo	467	464	481	493	511

10. Los ingresos que genera la propuesta tarifaria y que permite cubrir los costos e inversión propuestos en este estudio son los siguientes:

Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A.  
Ingresos propuestos  
2015-2019  
Cifras en colones

Detalle	2015	2016	2017	2018	2019
Ingresos propuesto	348.815.263,38	351.179.891,87	368.320.287,55	381.546.286,84	400.133.608,02

11. Técnicamente, resulta difícil concebir indicadores de productividad para el servicio de hidrantes. Por ejemplo, sería irracional medir el gasto medio anual de agua por hidrante puesto que el caudal requerido en tareas ejecutadas por el cuerpo de bomberos responderá a los esfuerzos que se deban realizar para salvar vidas humanas y bienes de las personas. Y con tales propósitos no se puede escatimar el uso del agua.
12. El servicio de hidrantes, por su misma naturaleza, no se presta a un tratamiento convencional de la medición de la productividad como otras actividades humanas. Debe estar disponible al margen de consideraciones comerciales o de valor económico.
13. La ESPH plantea financiar el 100% del programa de inversiones del Servicio de Hidrantes con recursos tarifarios.
14. La Empresa ha logrado cumplir con sus metas anuales de los principales programas de inversión: instalación de nuevos hidrantes y mantenimiento con sustitución de cabezote. Las metas anuales para el quinquenio 2015 – 2019 se mantienen.
15. La Empresa no ha realizado inversiones en el proyecto de instalación de tubería para la red de hidrantes, a pesar de que en el estudio tarifario anterior se otorgaron

*recursos para dichas obras. Por lo anterior no procede reconocer nuevamente este proyecto de inversión hasta tanto la empresa ejecute los recursos otorgados*

- 16. Durante el período 2011 - 2014, la inversión real ejecutada por la ESPH para la gestión del servicio de hidrantes es ligeramente superior al 50% de la inversión aprobada en el último estudio tarifario, esta situación refleja una sobreestimación de las necesidades de inversión por parte del prestador del servicio.*
  - 17. Para estimar la inversión en los principales proyectos del plan de inversiones, se consideraron los costos unitarios que ha tenido la empresa durante el año 2014 y se aplicó un 5% de inflación anual.*
  - 18. La ESPH no ha identificado en conjunto con el Cuerpo de Bomberos, cuál es la cantidad total de hidrantes que deben instalarse en los sistemas operados por la empresa, de manera que se desconoce cuál es el horizonte de inversiones para el servicio de hidrantes.*
  - 19. Los planes de inversiones presentados por la ESPH en los estudios tarifarios varían radicalmente en el corto plazo, situación que refleja una falta de planificación adecuada de las verdaderas necesidades y se sobreestima la capacidad de ejecución.*
  - 20. La propuesta de inversiones en Planta General presentada por la ESPH fue posteriormente modificada por la misma empresa, según oficio GG-891-2014-R del 24 de noviembre de 2014. De esta última propuesta se realiza un ajuste en el Equipo de transporte, ya que la empresa proyecta realizar un cambio de 21 vehículos (modelos de 2003 a 2008) en el año 2015, se traslada el cambio de los vehículos modelos 2007 y 2008 hasta el año 2016.*
  - 21. El porcentaje de asignación de las inversiones en Planta General al servicio de hidrantes, se obtuvo del memorando CO-93-2014-R de la ESPH del 11 de agosto de 2014.*
  - 22. La oposición presentada se fundamentó con aspectos de legalidad en cuanto al período tarifario considerado, al procedimiento de la audiencia pública y a la petición a la Empresa para que le muestre los costos unitarios de ubicación y mantenimiento de un hidrante (...)."*
- II-** En relación con la oposición presentada, se transcribe lo manifestado por el señor Juan Rafael Morales Rojas:
- "(...) Hay cierta contradicción porque dice que la ley, (...) puede solicitar un aumento por año y aquí se están valiendo de la ocasión para pedir aumento por cinco años verdad, lo cual tengo la duda sea desde el punto de vista legal procede (...) por qué se está pidiendo de una vez hasta el 2019".*
- "Por otra parte no vi por ningún lado cuánto cuesta colocar un hidrante, cuánto cuesta ubicar un hidrante, el mantenimiento del hidrante por unidad sino que se habla en forma general, además estoy viendo ahí que el 50% de lo que se recaude va pasar para gastos*

*administrativos de la empresa, sino fuera suficiente ya lo que tienen verdad y realmente tengo muchas dudas con respecto a este planteamiento”.*

*“(…) me preocupa muchísimo, les voy a reiterar, de que la forma en que el ARESEP convoca a los ciudadanos para que participen de estas audiencias deja mucho que desear, un anuncio de 10 centímetros por 10, con letra minúscula, lo hacen un mes antes de la audiencia, no sé si han pensado en que muchas personas y propongo que más bien se haga una convocatoria a nombre de los vecinos del cantón al que se iba a afectar, en este caso los cantones que están bajo el servicio de la empresa Servicios Públicos, el cantón Central, San Rafael, San Isidro (...) no llega nadie, entonces que pasa, no hay oposición y muy rápido, entonces la ARESEP aprueba todo lo que digan, lo que ellos solicitan, lo que ellos presentan y esto deja mucho que desear en cuanto a que deja la mayor parte de la población en estado de indefensión por ese tipo de convocatoria”.*

*“Por eso quiero que esto, sí la Sra. Jenny, que me aclare cuánto es el costo por unidad y en base a que se han hecho las proyecciones hasta el 2019 para calcular el monto que están pidiendo y es excesivo casi un 60% en el aumento de tarifa y no, no si los sumamos el recurso hídrico de lo que están cobrando por alcantarilla y todo lo demás y por la generación de electricidad por medio de combustibles es exagerado, ya hay mucha gente que yo no sé cómo hace para vivir porque la situación económica como está, el costo de vida tan alto y la empresa alegremente sin considerar a los abonados de la misma solicita todo los aumentos que considere, así que le pido doña Jenny que por favor si es posible que me aclare y me haga un cuadro más comparativo con respecto a la base en que se calculan las tarifas hasta el 2019 (...)”.*

A esta oposición se da respuesta con base en el criterio jurídico 1017-IA-2014 del 16 de diciembre de 2014 y el criterio técnico 1022-IA-2014 del 17 de diciembre de 2014, que indican en lo conducente, lo siguiente:

**Criterio jurídico 1017-IA-2014 de 16 de diciembre de 2014:**

“(…)”

**a. Sobre la procedencia o no, de solicitar ajuste tarifario por 5 años:**

*La determinación de las tarifas de los servicios públicos tiene como objetivo central, maximizar el interés general de una nación. Por este motivo, el organismo regulador no puede actuar “libremente”, pues sus atribuciones están fijadas por el ordenamiento jurídico vigente y se rige por el principio de legalidad. Esto quiere decir, que todo aquello que emane del Estado debe estar regido por la Ley, y nunca por la voluntad de los individuos.*

*Todo proceso de determinación de tarifas de los servicios públicos debe adecuarse entonces, a las previsiones de la Ley N°7593, que otorga competencia exclusiva a la Autoridad Reguladora para fijar las tarifas de los servicios públicos; y reconoce el derecho de los prestadores, de las organizaciones de consumidores y de los entes públicos con atribución legal, para presentar solicitudes de fijación o cambio de tarifas.*

En este sentido, la Ley N° 7593 establece expresamente en el segundo párrafo del artículo 30, el deber de los prestadores de los servicios públicos de presentar una vez al año una solicitud ordinaria de fijación tarifaria:

*“(...) De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones tarifarias serán de carácter ordinario o extraordinario.// Serán de carácter ordinario aquellas que contemplen factores de costo e inversión, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del artículo 3, de esta ley. Los prestatarios deberán presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario. La Autoridad Reguladora podrá realizar de oficio, modificaciones ordinarias y deberá otorgarles la respectiva audiencia según lo manda la ley (...)”.* (Lo subrayado no corresponde al original).

*Debido a lo anterior, por Ley, la ESPH tiene la obligación y el deber de presentar al menos una vez al año un estudio ordinario tarifario y la Autoridad Reguladora no puede eximirle de esta obligación.*

*En el estudio tarifario, el prestador debe incluir las reservas de inversión que estime convenientes; considerando incluso proyectos grandes, complejos y de alto valor, que respondan a un plan de inversión con buena planificación. Al presentar su solicitud de forma anual, el prestador se asegura que la realidad no se separe de lo programado, ya que le permite realizar una revisión frecuente y refrescar estimaciones ante situaciones nuevas.*

*La periodicidad anual para presentar solicitudes de fijaciones tarifarias contribuye además, a evitar que se vayan acumulando los excedentes de dinero sin usar y a que la Aresep verifique con esa frecuencia, la razonabilidad de las tarifas aprobadas.*

*Por tanto, la ESPH debe cumplir con el mandato legal de presentar una solicitud ordinaria al año, con la finalidad de que sus rubros de costo puedan ser conocidos y discutidos por el público a través del mecanismo de participación ciudadana de la Audiencia Pública.*

#### **b. Sobre la convocatoria a audiencia pública:**

*El artículo 36 de la Ley N°7593, puntualiza taxativamente los asuntos que deben someterse a audiencia pública; siendo uno de ellos, “las solicitudes para la fijación ordinaria de tarifas”.*

*Establece también este artículo, el procedimiento con que debe convocarse la audiencia:*

*“(...) Artículo 36.- (...) La audiencia se convocará una vez admitida la petición y se han cumplido los requisitos formales que establece el ordenamiento jurídico. Para ese efecto, se publicará un extracto en el diario oficial La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, con veinte días naturales de anticipación a la celebración de la audiencia (...)”.*

*En el caso que nos ocupa, la audiencia pública se celebró el 4 de diciembre de 2014, a las 18 horas. Se observa a folios 850 y 851 del expediente ET-154-2014, que la Autoridad Reguladora publicó un extracto de la petición tarifaria en el Diario Oficial La Gaceta, el 5 de noviembre de 2014, y en los periódicos “La Teja” y “La Extra”, el 10 de*

*noviembre de 2014; por lo cual, se dio cumplimiento a la normativa de cita, no provocando obstáculo alguno en la efectiva participación ciudadana.*

*En cuanto a si el lugar de celebración de la audiencia deja en estado de indefensión a la población, la Sala Constitucional ha venido desarrollando el objetivo que se persigue con la audiencia pública como mecanismo de participación ciudadana, de tal forma que la audiencia no sea una mera formalidad dentro del procedimiento tarifario, sino que en atención a los derechos que se consagran en el artículo 9 constitucional, esta debe permitir la efectiva participación ciudadana.*

*Precisamente en los Votos 2006-1796 del 15 de febrero de 2006 y 2006-01980 del 17 de febrero de 2006, la Sala Constitucional hace un análisis sobre la reforma al artículo 9 de la Constitución Política. En este último voto indicó:*

*“(…) III.- CASO CONCRETO. En la sentencia N° 2005-14654 de las 14:24 horas del 21 de octubre de 2005, la Sala señaló que la audiencia pública establecida en el artículo 36 de la Ley de Creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, involucra un problema de derechos fundamentales tutelable por medio del proceso de amparo, concretamente, el derecho a participar en la actividad y decisiones públicas. Al respecto, dispuso lo siguiente:*

*“...la reforma del artículo 9° constitucional, por obra de la Ley N°8364 de 1° de julio de 2003, ha incorporado el principio de participación en el gobierno de la República, con lo cual, se ha operado una modificación sustancial en la forma del poder. La incorporación de ese principio en el artículo 9° implica mucho más que un asunto formal, puramente adjetivo, de añadir un nuevo calificativo al Gobierno, entendido como conjunto de los poderes públicos (v. sentencia N°919-99); se trata de un cambio sustancial en el diseño de la democracia y amplía radicalmente el contenido del principio democrático reconocido en el artículo 1° y desplegado en toda la Constitución Política, al sumar al principio y mecanismos de representación en los que ha descansado tradicionalmente nuestra democracia, el elemento de la participación ciudadana. La Constitución, previamente reformada, ha creado mecanismos específicos de participación ciudadana, como el referéndum y la iniciativa popular, todavía pendientes de desarrollo legislativo; por otra parte, diversas leyes anteriores al nuevo texto constitucional contemplan también otros mecanismos mediante los cuales las personas o colectividades intervienen en la toma de decisiones públicas, así, por ejemplo, el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública incorpora la audiencia a entidades representativas de intereses de carácter general o corporativo en los procedimientos de elaboración de normas de carácter general; en el artículo 13 del Código Municipal, se contemplan los plebiscitos, referéndums y cabildos. Así, la existencia de esos instrumentos a nivel infraconstitucional son signos de la existencia de la democracia participativa. En particular, el artículo 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos N° 7593 de 9 de agosto de 1996 dispone que la Autoridad Reguladora convocará a una audiencia, en la que podrán participar las personas que tengan interés legítimo para manifestarse, para lo cual ordenará publicar en La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, entre otras, las solicitudes para la fijación ordinaria de tarifas y precios de los servicios públicos. Después de la publicación se convocará a una audiencia, dentro de un plazo de treinta días naturales para la presentación de oposiciones con base en estudios técnicos (...)*

*A partir de la citada reforma del artículo 9º constitucional, la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones públicas prevista en la Constitución y en las leyes adquiere el rango y la fuerza de un derecho constitucional de carácter fundamental, cuya violación es amparable (...).*

*Asimismo, en cuanto al objetivo que busca la audiencia pública, la Sala Constitucional mediante el voto de las 015635-2006 de las 10:52 horas del 27 de octubre de 2006, señaló:*

*“(...) La audiencia pública que debe realizar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en aquellos casos en los que tramita un estudio de aumento tarifario de servicios públicos, tiene por objeto permitir el ejercicio del derecho a la participación de la comunidad en un asunto que le afecta, directamente, con anterioridad a la toma de la decisión administrativa y, en esa forma, se constituye en una manifestación del principio democrático (sobre este particular, véase la sentencia Nº 2004-09434 de las 11:26 hrs. del 27 de agosto del 2004). No se trata de un simple requisito formal, de manera que se pueda fijar de tal forma que haga nugatorio el ejercicio del derecho que pretende tutelar, al otorgarse en condiciones que impidan u obstaculicen el cumplimiento de los objetivos que está llamada a obtener, en protección del derecho a la información y participación ciudadana. De igual forma, tampoco debe llegar a constituirse en un obstáculo para que se emita una oportuna resolución de la gestión (...).*

*Por otro lado, en su Voto Nº 2006-017403 de las 19:01 horas del 29 de noviembre de 2006, manifestó:*

*“(...) Para esta Sala el funcionamiento de los servicios públicos debe estar disponible para los habitantes, y adaptarse estos a las condiciones de aquellas y no lo contrario. Ahora bien, llegados a este punto, tampoco puede negarse que hoy día la mayoría de las instituciones sufren de entrabamientos frente a las exigencias de los usuarios, que pueden terminar desvirtuando su propia razón de ser. En este caso, la fijación de las tarifas de transporte público, es un asunto que concierne, aunque no exclusivamente, pero sí directamente a la comunidad de Indígena de Talamanca, y no solo por su derecho a participación ciudadana, sino por disposición expresa del artículo 6 del Convenio 169 de la O.I.T, es decir, aquella normativa convencional que obliga a consultar con los pueblos indígenas las medidas administrativas que los puedan afectar. Hasta la lógica indica que tal situación sería negativa para los intereses de esa comunidad, si los mecanismos, como es la audiencia pública, para lograr o persuadir de un aumento en las tarifas en el transporte público, se realice en un lugar alejado de aquella localidad, tal es este caso que se realizó en San José. Al hacerlo así, la recurrida ha lesionado los derechos de participación ciudadana (...).*

*Siendo que la Sala Constitucional ha sido imperante en afirmar que la audiencia pública no puede otorgarse en condiciones que impidan u obstaculicen la protección del derecho a la información y participación ciudadana, así como que es negativo para los intereses de la comunidad vinculada con la fijación de tarifas que la audiencia pública se realice en un lugar alejado de la comunidad, es que esta Autoridad Reguladora consideró pertinente buscar una sede en un lugar cercano dentro la zona donde la ESPH presta sus servicios, siendo en el Cámara Industria, Comercio y Turismo de Heredia, el lugar considerado como el apropiado para convocar a la audiencia pública, ello por ser este,*

como se repite, un lugar próximo e intermedio a las localidades donde se presta el servicio.

De otra manera, hacerlo de forma independiente en cada uno de los barrios, residenciales y comunidades de los usuarios, resultaría a toda lógica materialmente imposible; sería irrazonable considerar que se debe hacer una audiencia en cada uno de estos lugares donde la ESPPH presta el servicio; esto incrementaría los costos de la Autoridad Reguladora, al tener que contratar recurso humano y tecnológico adicional para llevarlo a cabo, lo cual desencadenaría en un creciente aumento en la tarifa al tener que aumentarse el canon que paga la empresa prestadora del servicio y esto repercutiría indirectamente en la tarifa que cancela el usuario final en cada uno de sus recibos.

### **III. CONCLUSIONES:**

- 1) De conformidad con el artículo 30 de la Ley N°7593, la ESPH tiene la obligación y el deber de presentar, al menos una vez al año, un estudio ordinario tarifario y la Autoridad Reguladora no puede eximirle de esta obligación.
- 2) La Autoridad Reguladora publicó un extracto de la petición tarifaria que nos ocupa, en el Diario Oficial La Gaceta, el 5 de noviembre de 2014, y en los periódicos “La Teja” y “La Extra”, el 10 de noviembre de 2014; por lo cual, se dio cumplimiento a lo establecido en el artículo 36 de la Ley N°7593, en cuanto a la convocatoria a audiencia pública.
- 3) En el presente caso, la Autoridad Reguladora eligió como sede para la celebración de la audiencia pública, la Cámara Industria, Comercio y Turismo de Heredia, ubicada 125 metros al sur de la Iglesia de Fátima, en Heredia; siendo este un lugar próximo e intermedio a las localidades donde se presta el servicio; por lo que se respetó el derecho de los usuario, en apego a la legalidad y a la jurisprudencia constitucional (...)

### **Criterio técnico 1022-IA-2014 del 17 de diciembre de 2014:**

“(…) El criterio técnico de la Intendencia de Agua es que fijar tarifas para un periodo de tiempo por parte del ente regulador, no se contradice con la disposición que tiene la Ley N°7593 en su artículo 30, respecto a que los prestadores del servicio deberán presentar una revisión de tarifas cada año, esta es una obligación para el prestador del servicio, no para para la Autoridad Reguladora; son dos cosas diferentes e independientes una de otra, además no se debe olvidar que la Autoridad Reguladora puede hacer revisiones de oficio.

La empresa en tiempo oportuno debe dar respuesta al usuario sobre los costos unitarios que solicita que se le muestren en cuanto a la ubicación de un hidrante y su mantenimiento. Prestar el servicio de hidrantes, a parte del costo operativo que se debe cubrir, también es necesario sufragar los gastos administrativos de esta gestión, por lo que se requiere que una parte de la tarifa se destine a cubrir estos gastos, solo que debe ser un monto razonable y eso es lo se evalúa durante el proceso de la revisión de la solicitud de la Empresa.

*De acuerdo con lo que dispone la Ley 7593, su reglamento y disposiciones de la Sala Constitucional, se da un plazo razonable a los usuarios para que participen del proceso de audiencia pública, además se da publicidad por diversos medios; es criterio de cada uno el decidir si participa del proceso o no.*

*Es razonable la observación del oponente en cuanto a la magnitud del incremento, pero esto son los puntos que entra a evaluar el Ente Regulador para ver si la solicitud de tarifas es razonable o no. En este caso se determinó que la solicitud planteada por la Empresa no es razonable ni se justifica; de ahí la decisión de recomendar una rebaja (...)*

- III- Que de conformidad con los resultandos y considerandos que anteceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas para el servicio de hidrantes prestado por la ESPH según el siguiente detalle:

Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A.  
Tarifas propuestas  
2015-2019  
Cifras en colones

Detalle	2015	2016	2017	2018	2019
Tarifa propuesta serv. medido (m <sup>3</sup> )	20	19	20	21	21
Tarifa propuesta ser. fijo	467	464	481	493	511

**POR TANTO**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley N° 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública N° 6227, en el Decreto Ejecutivo 29732-MP que es el Reglamento a la Ley N° 7593, y en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado

**EI INTENDENTE DE AGUA  
RESUELVE**

- I- Fijar a la Empresa de Servicios Públicos de Heredia, S.A. (ESPH), las siguientes tarifas para el Servicio de Hidrantes:



Empresa de Servicios Públicos de Heredia S.A.  
Tarifas  
2015-2019  
Cifras en colones

Detalle	2015	2016	2017	2018	2019
Tarifa servicio medido (m <sup>3</sup> )	20	19	20	21	21
Tarifa servicio fijo	467	464	481	493	511

Rigen a partir de la publicación en La Gaceta.

- II- Para futuras peticiones, la ESPH debe excluir de las estimaciones los gastos no recurrentes y justificar todos los gastos que crecen por encima de la inflación tanto del año base y anteriores como de las estimaciones.
- III- Para futuras peticiones, la ESPH debe incluir dentro de los gastos de operación y mantenimiento únicamente los gastos directos de estas actividades y los gastos administrativos que deben asignar, pero mantenerlos en registro separado.
- IV- Para futuras peticiones, la ESPH debe corroborar que los gastos nuevos que genera la adquisición de activos para expansión, estén asociados al plan de inversión que se incluye en la solicitud tarifaria.
- V- En un plazo de 6 meses contados a partir de la notificación de esta resolución, la ESPH deberá separar a nivel de la contabilidad de costos, cada uno de los rubros que de acuerdo a la Ley de Hidrantes N° 8641 debe cubrir la tarifa para este fin, a saber:
  - a. Instalación
  - b. Desarrollo de la red
  - c. Administración
  - d. Operación
  - e. Mantenimiento
- VI- Dos meses antes de presentar una nueva solicitud tarifaria, la ESPH debe remitir el Plan de Inversiones y Gastos Extraordinarios que serán financiados parcial o totalmente con los recursos tarifarios; en los casos en que considere necesario el uso de cotizaciones o facturas para justificar determinadas partidas, deberá adjuntar a dicho plan un estudio de mercado de los precios de tres oferentes; la información de respaldo deberá mantenerla para la respectiva verificación por parte de la Intendencia de Agua.
- VII- La ESPH debe preparar un informe anual de gestión del servicio de hidrantes y presentarlo a la Autoridad Reguladora en un plazo máximo de 60 días naturales después de concluido el ejercicio fiscal del servicio de hidrantes, el cual deberá incluir: Análisis vertical y horizontal de las cuentas del Estado de Resultados, uso de los recursos destinados para reserva de inversiones y el análisis del Estado de Flujo de Efectivo en ese período, en el que se incluya las erogaciones producto de las cuentas de instalación, desarrollo de la red, administración, operación, mantenimiento.

- VIII-** En próximas solicitudes tarifarias, la ESPH debe presentar claramente los justificantes o comprobantes actualizados y los cálculos correspondientes, que permitan verificar los montos de gastos e inversiones que sirvan de sustento a la solicitud tarifaria, en caso de presentarse variaciones relevantes con respecto a los costos reales incurridos, deberán presentarse las justificaciones necesarias, de lo contrario no se reconocerán tarifariamente los rubros que no cumplan con lo señalado.
- IX-** Indicar a la ESPH, que la planificación de sus inversiones debe ser elaborada con criterios de mediano y largo plazo, considerando variables como la capacidad de ejecución y el financiamiento bancario. La variación del plan de inversiones debe ser mínima en el corto plazo.
- X-** La ESPH debe identificar en conjunto con el Cuerpo de Bomberos, e informar a la Autoridad Reguladora, cuál es la cantidad total de nuevos hidrantes que deben instalarse en los sistemas operados por la empresa y la cantidad de hidrantes faltantes de realizar mantenimiento con sustitución de cabezote.
- XI-** La ESPH debe reservar los recursos asignados a las inversiones en hidrantes en una cuenta específica y separada que no podrá destinarse a otros fines y que estará sujeta a ser fiscalizada por la Autoridad Reguladora, de acuerdo con las potestades que le otorga la Ley N° 7593. Los recursos tarifarios otorgados para inversión que no fuesen utilizados o cuyo uso no esté debidamente programado, serán devueltos a los abonados.
- XII-** En los informes semestrales de desarrollo del servicio, que deberá presentar la ESPH a la Autoridad Reguladora se deberá adjuntar la siguiente información:
- Estado del avance en la instalación de nuevos hidrantes.
  - Mantenimiento de hidrantes, indicando unidades físicas y costo respectivo (liquidaciones de caja), así como desglose por sistema.
  - Detalle de los ingresos percibidos por el servicio de hidrantes y los metros cúbicos facturados.
  - Detalle de las inversiones realizadas.
  - Registro auxiliar contable de los otros activos del servicio de hidrantes, debidamente conciliado con las partidas contables respectivas.
  - Recomendaciones realizadas por el Cuerpo de Bomberos sobre el mejoramiento de la calidad del servicio (presiones, caudal, diámetro de tubería de abastecimiento al hidrante, etc.) con respecto a la situación inicial en que asumieron la responsabilidad del sistema.
- XIII-** La ESPH debe continuar asesorándose y coordinando con el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, con el fin de determinar la ubicación, tipo de hidrantes requeridos y las prioridades de mantenimiento de los existentes; además de cumplir con la normativa técnica de la actividad.
- XIV-** La ESPH debe dar respuesta a la oposición presentada en esta petición tarifaria en un plazo de 20 días hábiles, a partir de la publicación de la resolución respectiva y enviarla al expediente con copia al usuario involucrado.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 en relación con el 345, de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante la Intendencia de Agua, a quién corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la Ley General de Administración Pública, los recursos de revocatoria y el de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día hábil siguiente al de notificación, y el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada Ley.

**NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

**CARLOS HERRERA AMIGHETTI  
INTENDENTE**

LEV/RCH/LFCA

1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 25744.—C-1995000.—(IN2015001794).