

ALCANCE DIGITAL N° 39

LA GACETA

Diario Oficial

Año CXXXVII

San José, Costa Rica, lunes 1° de junio del 2015

N° 104

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

037-RIT-2015

040-RIT-2015

041-RIT-2015

CONVOCATORIAS AUDIENCIAS PÚBLICAS

SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES

3303-SUTEL-SCS-2015

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE TRANSPORTES

037-RIT-2015

San José, a las 15:00 horas del 15 de mayo de 2015

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA JOSE LUIS MORA ELIZONDO EN SU CONDICIÓN DE PERMISIONARIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD AUTOBÚS PARA LA RUTA 669

EXPEDIENTE ET-006-2015

RESULTANDO QUE:

- I. El señor José Luis Mora Elizondo cuenta con el respectivo título habilitante como permisionario para prestar el servicio público de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 669 descrita como: Buenos Aires-Brujo-Térraba-San Antonio-Bella Vista-Boruca-Chamba-Ojo de Agua-Maíz-Colina viceversa y ramal Buenos Aires-Térraba-Ceibón y viceversa, según el artículo 7.207 de la Sesión Ordinaria 40-2013 del 19 de junio de 2013 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folios 35 al 50).
- II. El 27 de enero de 2015, el señor Jose Luis Mora Elizondo, mayor, casado, cédula de identidad 6-194-643, en su condición de permisionario, presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 55% sobre las tarifas vigentes de la ruta 669 (folios 01 al 107).
- III. La Intendencia de Transporte, por oficio 173-IT-2015/5761 del 23 de febrero de 2015, solicita información faltante que resultaba necesaria para el análisis de la solicitud, de acuerdo con los requisitos de admisibilidad, establecidos en la resolución RRG-6570-2007, publicada en La Gaceta N° 108 del 6 de junio de 2007 (folios 110 al 111).
- IV. El 26 de febrero de 2015, dentro del plazo otorgado, el señor Jose Luis Mora Elizondo, presenta la información solicitada en el oficio 173-IT-2015 (folios 116 al 124)
- V. La Intendencia de Transporte, mediante oficio 242-IT-2015/82375 del 9 de marzo de 2015, otorga admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 144).
- VI. La convocatoria a la audiencia pública se publica en los diarios: La Teja y La Extra del 23 de marzo de 2015 (folio 180 al 181) y en el diario oficial La Gaceta N° 56 del 20 de marzo de 2015 (folio 182).

La audiencia pública se realiza en cuatro etapas:

Miércoles 15 de abril de 2015.

- Centro de Acopio La Sabana, ubicado 500 metros al norte de la escuela La Sabana, camino a Bijagual, Buenos Aires, Puntarenas.

Jueves 16 de abril de 2015.

- Gimnasio de la Escuela Rogelio Fernández Güell, ubicado al costado sur del parque de Buenos Aires centro, Buenos Aires, Puntarenas.
- Salón Comunal de Boruca, ubicado 100 metros sur de la Guardia Rural de Boruca, Boruca, Buenos Aires, Puntarenas.

- Salón Comunal de Colinas ubicado al costado este de la plaza de futbol de Colinas, Colinas, Buenos Aires, Puntarenas.

VII. De conformidad con el acta de la audiencia pública N° 26-2015 que corre agregada al expediente, y de acuerdo con los informes de oposiciones y coadyuvancias, oficio 1341-DGAU-2015/860363 del 20 de abril del 2015, oficios 1399-DGAU-2015, 1400-DGAU-2015, 1403-DGAU-2015 todos del 23 de abril de 2015, de la Dirección General de Atención al Usuario; tanto en la audiencia pública arriba indicada, como por escrito, se manifestaron las siguientes personas:

1. Grace González González, cédula de identidad 6-237-677, manifiesta:

- Los buses se encuentran en malas condiciones.
- No se resuelve efectivamente al usuario cuando el bus se vara.
- Las tarifas actuales son muy altas y no hay una congruencia entre los kilómetros recorridos y las tarifas cobradas de los viajes que salen de diferentes lugares.
- Si se baja por una necesidad fisiológica, al abordar el bus le cobran nuevamente el pasaje, aduciendo el marcaje de las barras.
- Cobran tarifa por carga o equipaje llevado, entre 700 a 1.000 colones adicionales por cada paquete.
- Aumento de 55 % muy elevado.

2. Rafael Angel Tencio Alfaro, cédula de identidad 3-198-1046, manifiesta:

- Se opone al ajuste tarifario solicitado, ya que los tramos de la ruta son muy cortos.
- No hay tarifa establecida para ciertos tramos, por ejemplo: de Térraba a San Antonio o de Térraba a San Cristóbal.
- En desacuerdo con el sistema de barras para el control de pasajes en estas zonas rurales.
- Se debe de tomar en cuenta el parecer de la Asociación Indígena de Térraba.

3. Carlos Enrique Piedras Campos, cédula de identidad 2-225-475, manifiesta:

- Se opone al ajuste tarifario solicitado.
- Hay incumplimiento del recorrido autorizado, el servicio se da hasta la comunidad de Maíz y nunca hasta Colinas como se indica. Esta anomalía distorsiona la distancia ponderada e infla los costos de operación en el perjuicio del usuario.
- No se da la carrera de las 5:00, menos la de las 5:30, tampoco se prestan los servicios de las carreras 10:30 y 2:00 p.m., me parece que estos datos alteran el resultado del análisis tarifario, de la petición del incremento.
- Revisar que los horarios cumplan las necesidades.
- El permisionario suspendió la carrera de las 6:00 a.m., esta arbitrariedad nos tiene limitado al acceso de citas médicas, la atención en hospitales como en Pérez Zeledón, Ciudad Cortés, Buenos Aires y San Vito.
- Existe inconsistencia entre la demanda neta del promedio mensual de pasajeros que reporta la empresa en relación al análisis anterior, es falso que, esta variable vaya descendiendo, porque al contrario, el bus siempre lleva personas de pie incluso por encima de lo que permite la ley. La situación es preocupante en los días de pago de pensión, porque la empresa refuerza la flota con unidades que no están inscritas para esta ruta 669.

- No existe una tarifa para las personas que usan el servicio en recorridos cortos como por ejemplo entre Boruca y Bella Vista, que existen 2,5 kilómetros de distancia, los cobros son precios antojadizos dependiendo del conductor entre 500 y 600 colones, lo cual es desproporcionado.
- Hay poca seguridad para los usuarios a la hora de abordar el bus en la terminal del Mercado Municipal de Buenos Aires, la demanda de usuarios es tanta que las personas en algunas ocasiones nos transportan en dos unidades, pero solamente para evadir el tránsito, porque cuando llegamos a Térraba nos pasan a un solo bus, aun cuando este no trae espacio, la necesidad nos obliga a exponer inclusive nuestras vidas en caso de un accidente.
- La flota autorizada para la ruta 669 es insuficiente para cubrir la demanda de usuarios. Se requiere de otro bus. La empresa utiliza unidades que pertenecen a otras rutas, qué garantía tendríamos los usuarios con respecto a los seguros y pólizas en caso de un accidente.
- Los domingos la unidad que viene de Maíz no ingresa a Boruca en el horario de 7 a.m. dejando al usuario prácticamente sin servicio.
- Se solicita no aprobar ningún ajuste de tarifa en la ruta 669 hasta tanto la Aresep y el Consejo de Transporte Público no realicen una inspección objetiva sobre la distancia real en kilómetros del servicio que presta la empresa de manera que nos veamos afectados por el incremento de los costos por alterar un dato como ese, ya que el bus nunca llega a Colinas. Nunca sale de Colinas, también hasta tanto no se atiendan estas inconformidades.
- Se opone porque las unidades utilizadas en la ruta 669 no son aptas para prestar el servicio a esta zona, no tienen valijeros afuera, ni canastas porta paquetes, de manera que los pasillos vienen llenos de bolsas, personas de pie. Este tipo de bus funciona para un servicio urbano, la capacidad de cilindraje es muy bajo.
- El bus no porta información sobre la Contraloría de Servicios, donde uno puede dirigir las quejas o sugerencias.
- El incremento es demasiado alto para las familias donde las condiciones económicas son muy limitadas.

4. Marita Rojas Morales, cédula de identidad 6-212-456, manifiesta:

- Las tarifas pretendidas son muy altas y los usuarios se ven afectados en su economía familiar. La región se dedica a la agricultura, artesanía y no hay trabajo fijo o no hay y el aumento pretendido por la empresa afectará la situación socioeconómica de las familias.
- Se sacan buses de la ruta para cubrir el servicio cuando esta lo necesita y lo amerita.
- El aumento es enorme con respecto al aumento de salarios.
- La información de la cantidad de pasajeros que informan, que moviliza la empresa, no es la real.
- Hay incumplimiento de horarios por la mañana, no hay un horario definido.
- Se solicita que se realice un estudio real de la cantidad de pasajeros que moviliza la empresa.
- No cumple con el recorrido hasta Colina y viceversa, si no que el bus llega hasta la comunidad de Maíz de Boruca.

5. Eva Lorena González Rojas, cédula de identidad 6-271-754, manifiesta:

- Incumplimiento, manifiesto y continuo de las obligaciones del empresario impuestas en la normativa correspondiente, ya que este no realiza el transporte en la ruta especificada en la concesión y descrita en el folio número 05 de la solicitud de reajuste tarifario de la ruta número 669 aportado por el permisionario vigente a saber, Buenos Aires - Colinas y Viceversa, que son 95.5, 50 kilómetros ya que el servicio desde hace mucho tiempo se brinda solo hasta la comunidad de Maíz y no hasta la comunidad de Colinas.

- El recorrido realizado no es de 95.50 kilómetros, sino que el recorrido total es de una cantidad de kilómetros menor a la indicada. Esta situación es fácilmente verificable con los pobladores de la comunidad de Colinas ya que estos tienen servicio de transporte hasta la ciudad de Pérez Zeledón, servicio que se utiliza prácticamente el 80% de la población de Colinas, así mismo mediante la verificación de los mapas contenidos en el folio 59 de la solicitud del ajuste tarifario para la ruta 669.
- No se cumple horarios una de las salidas de Boruca es a las 5:30 siendo que prácticamente sale a las 7:00 de la mañana, sin embargo en muchas ocasiones tiene hasta un atraso de 15 y 30 minutos situación que ha causado serios agravios en la población en general.
- Incumplimiento de las obligaciones, al suspender el servicio durante la vigencia de la concesión y en el mes de febrero se suspendió el servicio de la comunidad Boruca de forma arbitraria, aduciendo el mal estado del camino.
- Se establece una supuesta disminución de la demanda de pasajeros tomando en cuenta que según datos del censo de población para el distrito Boruca del 2011 este distrito contaba con una población de 3074 habitantes y después de cuatro años ya debió aumentar.
- Esta ruta tiene una demanda de pasajeros de comunidades que están fuera del distrito de Boruca, tales como San Antonio, Térraba, Brujo, San Luis, Buenos Aires. Por otra parte si esta supuesta disminución de la demanda de pasajeros fuera verdad tomando en cuenta la capacidad que tienen las unidades autorizadas, ni un solo pasajero viajaría de pie y las unidades son irresponsablemente cargadas poniendo en riesgo la integridad de los usuarios y jugando la necesidad del servicio que tienen los usuarios.
- Esta situación es un atropello que sufren los usuarios desde hace mucho tiempo y que queda en evidencia en la misma documentación aportada en la solicitud de reajuste tarifario en un documento del Consejo de Transporte Público referente a la ruta 669 con fecha del 20 de febrero del 2012, en el punto uno introducción textualmente, dice: en los primeros meses del presente año la policía de tránsito destaca, en el cantón de Buenos Aires de Puntarenas ha llevado a cabo operativos constantes teniendo como resultado las sanciones correspondientes al incumpliendo del artículo 16 párrafo primero, artículo 17 de Ley Reguladora de Transportes de personas de vehículos automotores.
- Se ha dado situaciones de mal trato a los usuarios, esta situación me preocupa sobre manera ya que además carecen de uniforme, los choferes carecen de la capacidad necesaria para tratar con respeto a los usuarios, esto representa una clara violación del derecho constitucional.
- Se desconoce el servicio de La Contraloría de Servicios, no está evidente en las unidades, ni se ha implementado alguna otra forma de información que haga accesible este servicio a los usuarios.
- El espacio correspondiente a la rampa para discapacitados, la falta de maleteros o valijeros es utilizado para transporte de equipaje.
- En el folio 14 de la solicitud del reajuste tarifario se indica como propietario las unidades placas 14587, 14588 al señor José Luis Mora en los folios 77, 78 y 79 se aporta contrato privado de arrendamiento en el que figura como propietario de las unidades con placas número 14587 y 14588 al señor Gilbert Fernández Solís, presidente y apoderado generalísimo de Gafeso, Sociedad Anónima, desvirtuando tácticamente lo descrito en el folio 14.
- Fundamento de derecho, violación del artículo 6 los correspondientes del Convenio 169 sobre pueblos indígenas y tribales. Violaciones a los artículos 21, 33, 40 y 71 de la Constitución Política de Costa Rica. Incumplimiento al artículo, párrafo 16, primero, artículo 17 inciso b y e de la Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas de Vehículos Automotores.

- Que no se tomen como válidos los datos aportados por la empresa, así como los resultados obtenidos de las estructuras de costos y respectivos cálculos por razones de incongruencia en los datos, que no se fijen las tarifas hasta que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos verifique los horarios así como el recorrido y el kilometraje del servicio que realmente se preste en la actualidad, que no se fije la tarifa hasta que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos realice un estudio de la demanda de los pasajeros en la ruta 669. Muchas gracias.

6. Irma Maroto González, cédula de identidad 6-093-363, manifiesta:

- Protesta por la solicitud de la alza de tarifas de la ruta.
- Hay mal servicio.
- Tiene mala experiencia de que ARESEP ha estado aquí consultando aparentemente al pueblo, escuchando las quejas del pueblo, aprobando o desaprobando, pero al final de cuentas nosotros no logramos nada, ustedes lo saben muy bien, se aplica siempre lo que él pidió y eso es una preocupación, porque yo creo que tal vez de alguna forma hemos atacado este asunto y no nos hemos sabido defender con los derechos que a nosotros nos protege.
- Le solicita a ARESEP, que antes de aplicar, este aumento debe, hacer un estudio cultural al territorio Boruca, ya que nosotros de alguna forma se nos está violentando los derechos que nos asignan, saben perfectamente que tenemos nosotros un convenio 169 y no puede pasar sin una previa consulta
- Los compañeros del gobierno local no aplican los derechos, por eso es clarísimo, ningún no indígena puede lucrar dentro del territorio, Luis Mora no es un indígena,
- Se comunicaron con una persona, experto en la cuestión de los derechos de los pueblos indígenas y exactamente me indico pedirle a ARESEP un estudio de la comunidad. No, nos puede aplicar y menos imponer cosas dentro del pueblo porque nosotros tenemos derechos, nos regimos por una ley especial y por un convenio.

7. José González Rojas, cédula de identidad 6-169-240, manifiesta:

- En el expediente de solicitud de incremento se estipula que cubre la ruta Buenos Aires, Brujo, Térraba, San Antonio, Bella Vista, Boruca, Chamba, Ojo de Agua, Maíz y Colina, y viceversa, cuando en realidad nunca se ha prestado el servicio hasta Colina, si no que la ruta se cumple solo hasta Maíz, lo cual representa una disminución significativa en el recorrido que tiene esta ruta.
- Los horarios que se indican en el folio 38 del expediente de solicitud no se cumplen en su totalidad, por ejemplo el servicio que está autorizado a las 17:00 salida de Buenos Aires, no se realiza e igualmente el servicio de las 10:30 salida de Buenos Aires tampoco se realiza.
- La demanda de pasajeros que se reporta es ridícula, toda es que por ser el único medio de transporte para salir de la ciudad, esos buses viajan totalmente llenos e incluso la mayoría de veces recargados, se ha vuelto una rutina que de Buenos Aires a la entrada de Térraba viajan dos buses, luego pasan los pasajeros a un solo bus y el resto del trayecto hasta Maíz lo realice solo una unidad, totalmente recargada, poniendo en peligro la integridad de los usuarios.
- Si bien es cierto que los buses que hacen el servicio poseen rampa para discapacitados carecen de maleteros y por lo tanto estos espacios son utilizados para el equipaje o para que viajen pasajeros de pie. Solicito que no se fije la tarifa, hasta que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos verifique los horarios, así como el recorrido y el kilometraje del servicio que realmente se presta en la actualidad.
- Que no se fije una tarifa hasta que Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos realice un estudio de demanda de pasajeros en la ruta 669.

8. Dionires Rojas Calvo, cédula de identidad 1-597-541, manifiesta:

- Se opone al alza de la tarifa, la cantidad de dinero que se paga comparada con la que se paga de Buenos Aires a Pérez Zeledón es demasiado, de Buenos Aires a Pérez Zeledón se pagan 1150 colones, nosotros pagamos a Ojo de Agua 1850 colones.
- La plataforma es usada solamente para meter los bultos, el bus no tiene gavetas para meter los bolsos de las personas que viajan de un pueblo a otro, sino que tienen que andar caminando por encima de las bolsas.
- Los buses llenos, a Ojo de Agua de Boruca, muchas veces se vienen guindando de las varillas.
- Es totalmente injusto que esta tarifa se vaya a aumentar, no tenemos los recursos suficientes para pagar esta cantidad que viene.

9. Juana Cabrera Jiménez, cédula de identidad 6-080-269, manifiesta:

- Los buses se quedan varados, la gente tiene que caminar y pagar el pasaje completo.
- No todos los buses tienen rampa.
- El bus se calienta por dentro.
- Se han recibido ya varios incrementos. La Comunidad es de muy bajos recursos.
- Muchas personas no pueden salir a trabajar por qué no tienen para los pases.

10. Froilán Jiménez Cascante, cédula de identidad 6-302-302, manifiesta:

- No se sabe si la empresa es de Luis o es otra, o Luis solo sigue siendo como un escudo.
- Para un aumento de esta cantidad una persona tiene que trabajar, un día. Un día para poder ir a Buenos Aires porque se van a necesitar 6.000, es injusto.
- Los buses que vienen con un 55% más de la capacidad de gente, porque así viene eso es un ridículo.
- Los buses ni siquiera tienen un maletero en donde puedas echar el bolsito que le da un poquito más de espacio para sentarse con más comodidad.

11. Gilberto Leiva Morales, cédula de identidad 6-225-854, manifiesta:

- Se opone a la tarifa que se propone por alta, ya hay muchas personas que no pueden pagar.
- No se completan las carreras.
- No envían buses en caso de vararse.
- Se solicita otra empresa de buses para generar competencia y poder escoger entre ellas.

12. Pablo Sibas Sibas, cédula de identidad 6-123-262, manifiesta:

- No se hacen estudios de las anomalías de los buses.
- Se dejan en el camino a las personas.
- Se dice que tienen rampa y los señores impedidos, suben a rastras por las puertas.
- En Térraba llevamos las peores en el servicio del bus, porque utilizamos los buses de que bajan de Boruca o el que va de Bijagual, si va lleno el de Bijagual pasa directo, si el de Boruca viene lleno pasa directo.
- En desacuerdo con ese aumento tan exagerado de 55 %.
- Si se pregunta de quién es la empresa, por alguna anomalía, el chofer del bus dice; bueno vaya a Gafeso a ver que le dicen y no donde Luis Mora, estos pueblos no pueden pagar una tarifa a Pérez Zeledón de Buenos Aires para poner una queja.
- Buses llenos.

13. Eric Bartels Carrasquilla, cédula de identidad 1-819-106, manifiesta:

- Vecino de Bijagual de Pilas, indica que no es cierto que hay un bus nuevo.
- El bus de Bijagual no tiene rampa.
- El año pasado hubo un derrumbe en el Bajo de Veragua y una semana entera sin bus, hasta que se fue a Gafeso y enviaron un bus.

14. Eliodoro Figueroa Uva, cédula de identidad 6-0352-0239, manifiesta:

- En contra del aumento del 55%, por los malos servicios que da la empresa.
- Soy de la comunidad de Ceibón y muchas veces el bus no sale, muchas veces no entra a la comunidad de Ceibón porque se queda varado.
- Pregunta a la ARESEP, si los niños que viajan cinco o diez kilómetros a las escuelas, tienen que pagar hasta 1.000 colones o más.
- Los adultos mayores tienen que pagar la misma tarifa que los usuarios normal.

15. Estefanny Rojas Chavarría, cédula de identidad 1-1569-0231, manifiesta:

- Se cobra por la carga que se lleve.
- No se debe cobrar a los estudiantes.
- Los buses se quedan varados, no mandan otro bus y no devuelven la plata.
- El aumento es demasiado.
- Mal trato por parte de los choferes.
- Se cobra hasta por un kilómetro de viaje.

16. Deilyn Cabrera Chacón, cédula de identidad 1-1196-0050, manifiesta:

- Se dice que tienen un bus nuevo hacia la ruta Bijagual, lo que nuevo es la pintura.
- Dónde está la responsabilidad de la empresa, en cuanto a los horarios, los mismos no se cumplen.
- Se cobra lo mismo de Bijagual a Buenos Aires (1.600 colones), de Ceibón 1.600 colones, si se monta Sabana, Buenos Aires vale 1.600, entonces no sé si es transporte directo.
- Cobro por carga del diario, cualquier otro tipo de carga que necesiten traer.
- La empresa no tiene paradas designadas para necesidades fisiológicas.
- No cumple con el recorrido, los usuarios tales como mujeres embarazadas, adultos mayores, personas discapacitadas, así sean personas enfermas, muchas veces dicen hasta aquí llegó el bus, porque el camino está feo. No es posible que los que estamos pagando un servicio, se supone que de calidad, nos vengán hacer esas injusticias.
- Si el bus se vara no devuelven pasaje.

17. Baldomero Torres Torres, cédula de identidad 6-0059-0704, manifiesta:

- Los caminos están en mal estado.
- Se discrimina en el servicio a los pensionados y a los residentes de Cabagra (pueblo indígena, por problemas de comunicación por el idioma, por lo que solicita un traductor).

18. Bonifacio Morales Morales, cédula de identidad 6-0094-0442, manifiesta:

- Adulto mayor que le afecta las tarifas muy altas del pasaje de bus, ya que la pensión que recibe es disminuida.

19. Jorge Sanarrucia Aragón, cédula de identidad 5-302-917, manifiesta:

- La demanda de la empresa (7.183), no es consistente con la realidad, dado que con esa demanda se indica que la ocupación media es de un 39,4%, lo cual no coincide según indican los usuarios, que las unidades pasan sobrecargadas.
- La empresa operada por el señor José Luis Mora Elizondo, no cumple con el recorrido de la ruta 669-III Buenos Aires Colinas, dado que sólo llega hasta Maíz.
- Los usuarios manifiestan que han interpuesto quejas a la empresa, sin embargo, en el informe de quejas se indica que no hay quejas por parte de los usuarios.
- Los usuarios que presentaron su oposición en la audiencia anterior, cuyo trámite se llevó a cabo mediante expediente ET-060-2014, no recibieron la respuesta de parte de la empresa en los 20 días que menciona la resolución RIT-090-2014.
- No hay cumplimiento de los horarios en forma recurrente.
- La empresa no presenta, según se indica en la resolución RRG-6570-2007, en la petición tarifaria un “análisis económico-financiero de la empresa con las tarifas vigentes y con las propuestas y la estructura de precios que se propone.”, además, las justificaciones de la empresa son simples y no detallan las variables que facultan el ajuste tarifario.

20. Jeffrey Villanueva Villanueva, cédula de identidad 1-0968-0152, manifiesta:

- Se justifica el ajuste tarifario por la compra de 2 unidades nuevas, sin embargo, no se tiene veracidad que los autobuses son propiedad del señor Mora Elizondo o son alquilados.
- Los choferes no utilizan uniforme.
- Los autobuses no poseen gaveteros internos, lo cual provoca inconformidad al viajar.
- No existe rotulación con información importante como: lugar para presentar quejas.
- No se cumple con los horarios autorizados.
- Los choferes no aplican la Ley 7600, referente a los asientos preferenciales.
- Días de pago, pensiones de mayores, vacaciones, semana santa, fin y principio de año, la demanda aumenta viéndose afectado los usuarios por la faltante de unidades adicionales.
- El Censo 2011 del INEC el cantón de Buenos Aires se encuentra en los cantones que posee hogares con carencias críticas de más de un 38 %, un aumento en las tarifas es un desequilibrio económico para las familias.
- No se justifica un aumento de tarifas por variación en el precio de combustible; ya que, de febrero del 2014 a febrero del 2015 ha venido en disminución.
- Se solicita que en los términos de ley en los siguientes 30 días se conceda una audiencia pública en la comunidad indígena de Térraba, ya que no se tomó en cuenta.
- Solicita al amparo del Convenio 169 de la OIT, ley nacional 7316, que para los territorios indígenas de Boruca y Térraba se aplique un proceso diferente de consulta al pueblo indígena y no mixto como se han realizado las anteriores audiencias públicas.

21. Orman Camacho Umaña, cédula de identidad 1-0429-0321, manifiesta:

- El aumento está alterado, los caminos han mejorado sus condiciones como para que haya un aumento en la tarifa.

VIII. 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.

- IX. Mediante resolución 034-RIT-2015 del 7 de mayo de 2015, publicada en el Alcance 34 a la Gaceta Nº 92 del 14 de mayo de 2015, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 669.
- X. La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 667-IT-2015/88859 del 15 de mayo de 2015, que corre agregado al expediente.
- XI. En los plazos y procedimientos se han cumplido las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO QUE:

- I. Del oficio 667-IT-2015/88859 del 15 de mayo de 2015, que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

1. Variables operativas

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	7.183	7.183	0	0,00%
Distancia (Km/carrera)	67,27	59,51	7,76	13,03%
Carreras	178,87	179,00	- 0,13	-0,07%
Flota	3	3	0	0,00%
Tipo de Cambio	537,48	542,41	- 4,93	-0,91%
Precio combustible	500,00	522,00	- 22,00	-4,21%
Tasa de Rentabilidad	16,04%	16,76%	-0,72%	-4,30%
Valor del Bus \$	95.371	134.319	- 38.948	-29,0%
Valor del Bus ¢	51.259.914	72.855.752	- 21.595.838	-29,6%
Edad promedio de flota (años)	3,00	3,00	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.

Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 del 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, en donde en lo que interesa señala:

“(…) 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 acuerdo con este procedimiento, lo procedente es continuar con el trámite pertinente.

La empresa corre el modelo con una demanda promedio mensual de 7.193 pasajeros (folio 18), correspondiente al periodo de octubre 2013 a setiembre 2014.

Las estadísticas reportadas por la empresa al RA-405 para el periodo de enero 2014 a diciembre 2014, alcanzan un valor de 6.499 pasajeros promedio mes.

El dato de demanda reconocido en el último estudio tarifario individual a la ruta 669, correspondió a 7.183 pasajeros promedio mes (090-RIT-2014, expediente ET-060-2014).

Los datos de demanda disponibles son los siguientes:

Ruta	Ramal	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Último estudio individual (090-RIT-2014)	Presente estudio
669	BUENOS AIRES-BRUJO-TERRABA-SAN ANTONIO-BELLA VISTA-BORUCA-CHAMBA-OJO DE AGUA-MAÍZ- COLINA VICEVERSA Y RAMAL BUENOS AIRES TERRABA - CEIBON Y VICEVERSA				
	Buenos Aires-Terraba	1.247	1.018	1.247	1.247
	Buenos Aires-Bella Vista	1.332	1.111	1.332	1.332
	Buenos Aires-Boruca	1.473	1.319	1.473	1.473
	Buenos Aires-Colinas	2.089	1.914	2.089	2.089
	Buenos Aires-Ceibon	1.042	1.087	1.042	1.042
	Total	7.183	6.499	7.183	7.183

De acuerdo con el procedimiento antes indicado se toma el dato que sea mayor de los tres disponibles, por lo que para el presente estudio tarifario se considera una demanda de 7.183 pasajeros promedio mes.

1.2 Distancia

La distancia ponderada por carrera utilizada en el análisis tarifario es de 67,27 kilómetros, medida por los técnicos de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, según consta en el acta de inspección según oficio 264-IT-2015 del 12 de marzo de 2015, incorporado en este expediente.

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 7.207 de la Sesión Ordinaria 40-2013 del 19 de junio de 2013 del Consejo de Transporte Público (CTP) (folio 35 al 50). Los horarios autorizados ascienden a un total de 179,31carreras por mes y la empresa por su parte indica que realiza 179 carreras mensuales. Las carreras según las estadísticas de enero 2014 a diciembre 2014 alcanzan un valor de 181.

Los datos de carreras disponibles son los siguientes:

Ruta	Ramal	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Último estudio individual (090-RIT-2014)	Presente estudio
669	Buenos Aires-Terraba	30	30	30	30
	Buenos Aires-Bella Vista	30	30	30	30
	Buenos Aires-Boruca	30	30	30	30
	Buenos Aires-Colinas	61	61	61	61
	Buenos Aires-Ceibon	28	30	28	28
	Total		179	181	179

Para este caso, respetando el criterio expuesto, para el estudio se consideran 179 carreras por mes.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con 3 autobuses como flota autorizada, según el oficio DACP-2014-6117 del 15 de diciembre del 2014 (folios 51 al 53). De acuerdo con la información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP) la unidad LB-1642 está a nombre de José Luis Mora Elizondo y las restantes dos unidades SJB-14687 y SJB-14688 a nombre de la empresa GAFESO S.A., estas últimas cuentan con la autorización del CTP para operar en la modalidad de arrendamiento (folios 77 al 79).

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 del permisionario en cuanto a las unidades que no están inscritas a su nombre es que cuentan con su respectivo contrato de arrendamiento (folios 77 al 79), con un valor de alquiler de $\text{€}1.000.000$ (folio 78) para las unidades SJB-14687 y SJB-14688.

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 iii., dado que el monto establecido en el contrato de arrendamiento es menor que el valor promedio reconocido de rentabilidad y depreciación indicado por el modelo econométrico, por lo tanto se procede a buscar el valor de la unidad que en forma equivalente responda en suma a la depreciación y rentabilidad, al valor del alquiler efectivamente pagado y se retoma como el nuevo valor de las unidades en el modelo. Esto da como resultado un valor para la unidad de \$95.370,80.

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% (folio 60).

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (4 de febrero de 2015, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las 3 unidades con que se brinda el servicio, se determinó que la revisión técnica de las unidades, indica la condición de "Favorable con defecto leve", para todas las unidades.

Valor del autobús

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta con base en las distancias por carrera de los recorridos de la ruta, es el correspondiente a un bus ponderado. 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, según el análisis de las unidades bajo arrendamiento es de \$95.370,80 (precios de referencia resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de ₡537,48 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ₡ 51.259.914.

Edad de la flota

La edad promedio de la flota es de 3 años.

1.5 Tipo de cambio

Dicha variable se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 537,48 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utiliza en su petición tarifaria un tipo de cambio de ₡542,41/\$1.

1.6 Precio combustible

El precio del combustible diésel se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ¢ 500,00 por litro. La empresa utiliza en su petición tarifaria el precio de ¢ 522,00 por litro.

1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utiliza para la corrida del modelo es de 16,04% según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utiliza la empresa en su solicitud tarifaria es de 16,76%.

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 Jose Luis Mora Elizondo., 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, determinándose que la permisionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo.

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 30,50%.

2.1 Recomendación sobre la estructura tarifaria.

Se recomienda separar la estructura tarifaria, con base en el acuerdo 7.207 de la Sesión Ordinaria 40-2013 del 19 de junio de 2013 del CTP (folio 35 al 50), en el que se autoriza el recorrido entre Buenos Aires y Ceibón, dado que corresponde a un recorrido independiente al ramal principal de la ruta 669. Adicionalmente la estructura propuesta viene a dar mayor claridad a los usuarios del servicio.

Estructura tarifaria actual ruta 669:

669	BUENOS AIRES-BRUJO-TÉRRABA-SAN ANTONIO-BELLA VISTA-BORUCA-CHAMBA-OJO DE AGUA-MAÍZ-COLINAS Y VICEVERSA Y RAMAL BUENOS AIRES-TÉRRABA-CEIBÓN Y VICEVERSA
	BUENOS AIRES-COLINAS
	BUENOS AIRES-MAIZ
	BUENOS AIRES-OJO DE AGUA
	BUENOS AIRES-CEIBÓN
	BUENOS AIRES-BORUCA
	BUENOS AIRES-BELLA VISTA
	BUENOS AIRES-SAN ANTONIO
	BUENOS AIRES-TERRABA
	BUENOS AIRES-EL BRUJO

Estructura tarifaria propuesta ruta 669:

669	BUENOS AIRES-BRUJO-TÉRRABA-SAN ANTONIO-BELLA VISTA-BORUCA-CHAMBA-OJO DE AGUA-MAÍZ-COLINAS Y VICEVERSA
	BUENOS AIRES-COLINAS
	BUENOS AIRES-MAIZ
	BUENOS AIRES-OJO DE AGUA
	BUENOS AIRES-BORUCA
	BUENOS AIRES-BELLA VISTA
	BUENOS AIRES-SAN ANTONIO
	BUENOS AIRES-TERRABA
	BUENOS AIRES-EL BRUJO

669	BUENOS AIRES-TÉRRABA-CEIBÓN Y VICEVERSA
	BUENOS AIRES-CEIBÓN
	BUENOS AIRES-TERRABA
	BUENOS AIRES-EL BRUJO

2.2 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Se recomienda aplicar el resultado obtenido del modelo estructura general de costos que señala un aumento del 30,50%.

- II. De la misma manera del oficio 667-IT-2015/88859 del 15 de mayo de 2015, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el resultando VII de esta resolución y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, a los señores Orman Camacho Umaña, Jeffrey Villanueva Villanueva, Jorge Sanarrucia Aragón, Bonifacio Morales Morales, Baldomero Torres Torres, Deilyn Cabrera Chacón, Estefanny Rojas Chavarría, Eliodoro Figueroa Uva, Eric Bartels Carrasquilla, Pablo Sibas Sibas, Gilberto Leiva Morales, Froilán Jiménez Cascante, Juana Cabrera Jiménez, Dionires Rojas Calvo, José González Rojas, Irma Maroto González, Eva Lorena González Rojas, Marita Rojas Morales, Carlos Enrique Piedras Campos, Rafael Angel Tencio Alfaro, Grace González González, se indica lo siguiente:

- ***Sobre condiciones del servicio, (incumplimiento de horarios, menos carreras realizadas, el recorrido autorizado no es cumplido, necesidad de mayores horarios, y carreras, paradas necesarias y terminales, mayor fraccionamiento de la tarifa, buses varados, devolución de pasajes, uso de barras electrónicas)***

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.

- ***Sobre la solicitud de una inspección sobre las condiciones del servicio por parte de ARESEP.***

Se procederá a ordenar al Área de Autobuses de la Intendencia de Transporte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para que en coordinación con la Dirección General de Atención al Usuario realice una inspección de campo a la ruta, para verificar el cumplimiento de las condiciones de operación de la ruta.

- ***Sobre el comportamiento de los choferes: maltrato general al usuario especialmente al adulto mayor y niños.***

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, por escrito en ventanilla única de esta dependencia, dirigida a la Jefatura de la Secretaría Ejecutiva del CTP, con indicación de placa del bus, nombre del chofer y día y hora del suceso.

- ***Sobre la Contraloría de Servicio de la empresa.***

En cumplimiento con la resolución RRG-7635-2007 publicada en La Gaceta 245 del 20 de diciembre de 2007, los prestadores de servicio deben presentar un informe de quejas y denuncias de los usuarios que recibieron y la solución brindada a los mismos, de no ser así plantee la correspondiente queja ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

- ***Con respecto al incremento de las tarifas***

La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Los costos totales del servicio, varían según el esquema operativo establecido por el Consejo de Transporte Público y la Autoridad Reguladora aplica modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

- ***Sobre el papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica y no permitiendo aumentos desproporcionados:***

La Ley le ha otorgado a la ARESEP 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, con el objetivo de asegurar la continuidad del servicio.

La ARESEP debe brindar protección en función de principios generales como el 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.

En todos los casos, como en el presente estudio, la hoja de cálculo que corre en el expediente presenta los datos y cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y al costo de dicho servicio.

- ***Sobre la respuesta a los opositores durante un plazo máximo de veinte días hábiles.***

Se verificó que la empresa dio cumplimiento a lo establecido en el punto II del por tanto de la resolución 090-RIT-2014, en relación con darle respuesta a los opositores de dicho trámite, a pesar de que las gestiones no se realizaron en su totalidad dentro del plazo establecido.

- ***Sobre no contar con gaveteros y maleteros.***

De acuerdo con el Manual Operativo, Tipos de vehículos de Transporte Público Colectivo y sus especificaciones técnicas según el Sistema Unificado de Clasificación de Rutas, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, los servicios rurales Interurbanos Cortos y Medios, para recorridos Plano TI y No Plano TIP, deben contar con maleteros o valijeros y portaequipaje interno. Se hará traslado de esta inconformidad al CTP para lo de su competencia.

- ***Sobre maltrato a los adultos mayores y cobro de tarifa no diferenciada a los adultos mayores.***

De conformidad con lo dispuesto por la Ley Integral para la Persona Adulta Mayor, N° 7935 del 15 de noviembre 1999, y por la Ley N° 7936 del 8 de diciembre 1999, de Reforma del Artículo 33 de la Ley Reguladora del Transporte de Personas en Vehículos Automotores, N° 3503, las personas mayores de 65 años viajarán sin costo alguno en los desplazamientos que no excedan de 25 km; en los desplazamientos mayores de 25 km y menores de 50 km, pagarán el cincuenta por ciento (50%) del pasaje; y en los desplazamientos mayores de 50 km, pagarán el setenta y cinco por ciento (75%) del pasaje.

Sobre maltrato al adulto mayor recurrir además al Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor (CONAPAM).

- ***Sobre unidades que no pertenecen a la empresa:***

Las unidades SJB-14687 y SJB-14688 incluidas en la flota del permisionario José Luis Mora Elizondo, pertenecientes a la empresa GAFESO, cuentan con la respectiva autorización del CTP para operar en la modalidad de arrendamiento en esa ruta.

- ***Sobre realizar una audiencia en la comunidad Indígena de Terraba, esto con base en los artículos 6 y 7 del Convenio 169 de la OIT.***

Es importante indicar que de la lectura del articulado traído a los autos del Convenio 169 de la OIT, se desprende con meridiana claridad que si fuera una acción del gobierno en que afectará únicamente esa comunidad, como sería el caso por ejemplo de un desarrollo hidroeléctrico o similares que definitivamente impactaría de manera frontal a esa población, se podría pensar en que esa consulta que habla el Convenio de marras, efectivamente tendría que ser regulado de otra manera, sin embargo en este caso se trata de una solicitud de ajuste tarifario de autobuses, que se aplican en esa zona y en cualquier comunidad del país, o sea no es una tema exclusivo a la comunidad Indígena de Terraba.

La Sala Constitucional, mediante voto 2014-15855 de las 9 horas y 20 minutos del 26 de setiembre de 2014, ya se pronunció sobre el tema en el proceso de fijación tarifaria anterior de esta misma ruta, siendo que en el trámite actual se ha seguido el mismo procedimiento, inclusive la audiencia pública se amplió a más lugares con el objetivo de fomentar una mayor participación ciudadana, dichos lugares son:

- Centro de Acopio La Sabana, ubicado 500 metros al norte de la escuela La Sabana, camino a Bijagual, Buenos Aires, Puntarenas.

- Salón Comunal de Colinas ubicado al costado este de la plaza de futbol de Colinas, Colinas, Buenos Aires, Puntarenas.
- Gimnasio de la Escuela Rogelio Fernández Güell, ubicado al costado sur del parque de Buenos Aires centro, Buenos Aires, Puntarenas.

• **Sobre el costo de vida e índice de inflación**

Respecto de la inflación y costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, no obstante que a la ARESEP la Ley le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestatarios de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias de dichos servicios. Si bien la ARESEP 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, por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

• **Sobre como plantear sus quejas y denuncias.**

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:

- 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.
- III. Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es aumentar las tarifas de la ruta 669 en un 30,50%, 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 sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe 667-IT-2015/88859 del 15 de mayo de 2015 y proceder a ajustar las tarifas para la ruta 669 descritas como: Buenos Aires-Brujo-Térraba-San Antonio-Bella Vista-Boruca-Chamba-Ojo de Agua-Maíz-Colina viceversa y ramal Buenos Aires-Térraba-Ceibón y viceversa, según el siguiente detalle:

Ruta	Descripción	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
669	Buenos Aires-Brujo-Térraba-San Antonio-Bella Vista-Boruca-Chamba-Ojo de Agua-Maíz-Colinas y viceversa		
	Buenos Aires-Colinas	3.040	1.520
	Buenos Aires-Maíz	2.710	1.355
	Buenos Aires-Ojo de Agua	2.435	1.220
	Buenos Aires-Boruca	1.735	870
	Buenos Aires-Bella Vista	1.565	785
	Buenos Aires-San Antonio	1.340	0
	Buenos Aires-Térraba	1.010	0
Buenos Aires-El Brujo	665	0	

Ruta	Descripción	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
669	Buenos Aires-Térraba-Ceibón y viceversa		
	Buenos Aires-Ceibón	2.070	1.035
	Buenos Aires-Térraba	1.010	0
	Buenos Aires-El Brujo	665	0

- II. Ordenar al permisionario José Luis Mora Elizondo, que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a los opositores participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-006-2015 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionario.
- III. Solicitar a la empresa José Luis Mora Elizondo la realización de un estudio actualizado de demanda del servicio validado por el Consejo de Transporte Público o realizado por ese Consejo, de previo a cualquier solicitud de fijación tarifaria posterior, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento a la Ley 7593 y sus reformas.
- IV. Ordenar al Área de Autobuses de la Intendencia de Transporte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos que realice, en coordinación con la Dirección General de Atención al Usuario, una inspección de campo a la ruta 669 descrita como: Buenos Aires-Brujo-Térraba-San Antonio-Bella Vista-Boruca-Chamba-Ojo de Agua-Maíz-Colina viceversa y ramal Buenos Aires-Térraba-Ceibón y viceversa, operada por el permisionario José Luis Mora Elizondo, con el objetivo de verificar in situ lo señalado por los usuarios en las oposiciones pertinentes manifestadas en este expediente tarifario.
- V. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente a la publicación en 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 contados 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/grch/cqm

1 vez.—Solicitud N° 33309.—O. C. N° 8377-2015.—(IN2015034586).

040-RIT-2015

San José, a las 13:00 horas del 25 de mayo de 2015

ADICIÓN A LA RESOLUCIÓN 034-RIT-2015 DEL 7 DE MAYO DE 2015, PUBLICADA EN EL ALCANCE 34 A LA GACETA 92 DEL 14 DE MAYO DE 2015, RELACIONADA CON EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS A NIVEL NACIONAL.

EXPEDIENTE ET-034-2015

RESULTANDO QUE:

- I. La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante ARESEP), mediante resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012, publicada en el diario oficial, Alcance Digital 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, aprueba el "Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús".
- II. La Intendencia de Transporte, por oficio 505-IT-2015/87964 del 7 de mayo de 2015, emite el informe técnico con respecto a la fijación tarifaria de oficio a nivel nacional, correspondiente al I semestre del 2015, para todas las rutas de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, esto en aplicación de la resolución RJD-120-2012.
- III. El Intendente de Transporte mediante resolución 034-RIT-2015 del 7 de mayo de 2015, publicada en el Alcance 34 a La Gaceta 92 del 14 de mayo de 2015, resuelve acoger el informe 505-IT-2015 y fijar un porcentaje de aumento promedio del 1,2% sobre las tarifas vigentes de las rutas de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, a nivel nacional.
- IV. La Dirección de Recaudación del Ministerio de Hacienda, por medio de correo electrónico remitido por la señora Vera Virginia Vargas, en fecha 19 de mayo de 2015, el cual corre agregado al expediente, aporta certificación que rectifica la situación tributaria de las siguientes empresas: Empresarios Unidos de Puntarenas S.A., Autotransportes Pavas S.A., Autotransportes Sabana Cementerio S.A., Buses San Miguel Higuito S.A., Transportes Deldú S.A., Empresa Guadalupe Ltda. y Transporte de Upala S.A., aclarando en estos casos que las mismas se encuentran al día al 30 de junio de 2015.
- V. La señora Vera Virginia Vargas de la Dirección de Recaudación del Ministerio de Hacienda, por medio de correo electrónico de fecha 22 de mayo de 2015, el cual corre agregado al expediente, aporta certificación que rectifica la situación tributaria de las siguientes empresas: Autotransportes Palmares JAV S.A. y Transportes Cabo Velas S.A., aclarando en estos dos casos que las mismas se encuentran al día al 30 de junio de 2015.
- VI. La Intendencia de Transporte procedió a revisar la información remitida produciéndose el informe con oficio 726-IT-2015/89876 del 25 de mayo de 2015, que corre agregado al expediente.
- VII. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO QUE:

- I. Del oficio 726-IT-2015/89876 del 25 de mayo de 2015, que sirve de fundamento a la presente resolución, que constituye una ampliación al informe 505-IT-2015/87964 del 7 de mayo de 2015, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

1- RECTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES TRIBUTARIAS CON EL MINISTERIO DE HACIENDA

- A) *La señora Vera Virginia Vargas de la Dirección de Recaudación del Ministerio de Hacienda, mediante correo electrónico de fecha 19 de mayo de 2015, remite información relativa a certificación que rectifica la situación tributaria de las siguientes empresas: Empresarios Unidos de Puntarenas S.A., Autotransportes Pavas S.A., Autotransportes Sabana Cementerio S.A., Buses San Miguel Higuito S.A., Transportes Deldú S.A., Empresa Guadalupe Ltda. y Transporte de Upala S.A., aclarando que las empresas señaladas se encuentran al día al 30 de junio de 2015.*

Señala la señora Vera Virginia Vargas en su correo electrónico en referencia a la condición de morosidad de las empresas arriba indicadas lo siguiente:

“(…)

De acuerdo a lista de casos estudiados por las Administraciones Tributarias y enviadas en fecha 15-04-15 a la Intendencia de Transportes, posteriormente nos dimos cuenta que las Administraciones Tributarias en casos de contribuyentes que no les aparecía alguna declaración del Impuesto de Retenciones en la Fuente, los registraron como omisos, sin embargo una vez que estudiamos dicha situación, llegamos a la conclusión que no existe para los contribuyentes que declaran el citado impuesto una obligación tributaria que los obligue a inscribirse y a presentar todos los meses dicha declaración y además el sistema no permite que se presenten declaraciones sin movimiento, lo que conlleva a que si un contribuyente no estaba afecto a realizar retenciones en un mes determinado, no estaba obligado a presentar la declaración en dicho mes y por tal razón no podría certificarse que se encuentra omiso. Los contribuyentes que fueron enviados como omisos son los siguientes:

<i>EMPRESARIOS UNIDOS DE PUNTARENAS S A</i>	<i>3101032677</i>
<i>AUTOTRANSPORTES PAVAS S.A.</i>	<i>3101054006</i>
<i>AUTOTRANSPORTES SABANA CEMENTERIO S.A.</i>	<i>3101054200</i>
<i>BUSES SAN MIGUEL HIGUITO S.A.</i>	<i>3101074253</i>
<i>TRANSPORTES DELDÚ S.A.</i>	<i>3101118213</i>

*Existe un caso de un contribuyente **EMPRESA GUADALUPE LIMITADA cédula 3102005183**, el cual fue reportado como moroso, sin embargo dicho contribuyente pudo demostrar que la deuda que le aparece pendiente, había sido declarada prescrita por la Oficina de Cobro Judicial, y no había sido actualizado en el sistema dicha condición, por lo que aportó fotocopia de la resolución que la declara prescrita.*

También pudimos comprobar que el contribuyente **TRANSPORTE DE UPALA SOCIEDAD ANONIMA cédula 3101134228** realizó el pago del primer pago parcial de Renta 2015 y el Timbre de Educación y Cultura en fecha 24-03-2015, sin embargo dichos pagos fueron registrados en el sistema hasta el día 28-04-2015, fecha en la cual la Administración Tributaria ya había realizado el estudio en días anteriores y lo reportó como moroso al 30-04-2015, sin embargo de acuerdo al estudio realizado el mismo está al día al 30-06-2015.

De acuerdo a lo indicado y en vista del cambio de situación para cinco (5) operadores de Transporte los cuales se reportaron como omisos al 30-04-2015, estos cambian a la condición de: **Al día al 30-06-2015**, y en los casos indicados en los dos párrafos anteriores los mismos se registraron como morosos al 30-04-2015, siendo lo correcto al día al 30-06-2015, se adjunta certificación con el estado de la situación al día de hoy y archivo con la información corregida.

(...)"

- B) Posteriormente, la señora Vera Virginia Vargas de la Dirección de Recaudación del Ministerio de Hacienda, mediante correo electrónico de fecha 22 de mayo de 2015, envía información referente a certificación que rectifica la situación tributaria de las empresas: Transportes Cabo Velas S.A. y Autotransportes Palmares JAV S.A., aclarando que las empresas señaladas se encuentran al día al 30 de junio de 2015.

Señala la señora Vera Virginia Vargas en su correo electrónico en referencia a la condición de morosidad de las empresas arriba indicadas lo siguiente:

"(...)

De acuerdo a lista de casos estudiados por las Administraciones Tributarias y enviadas por ésta Dirección en fecha 15-04-15 a la Intendencia de Transportes, posteriormente nos dimos cuenta que la Administración Tributaria del Oeste nos envió a dos Operadores de Transporte como morosos al 30-04-2015, y revisando cada caso, la deuda ascendía a la suma de ¢750.00 cada una por concepto del Impuesto de Timbre de Educación y Cultura del período fiscal 2014, ambas sociedades poseían saldo a favor en el Impuesto sobre la Renta y de lo cual la Administración Tributaria no realizó la compensación de oficio, pues tenían la potestad para realizarla, sin embargo no lo hicieron, por tal razón ésta Subdirección les solicitó que realizaran dicha compensación para que no aparecieran como morosos, lo cual realizaron en la cuenta integral tributaria y nos comunicaron a ésta Subdirección, de tal forma que ya aparecen al día en el pago de los impuestos, los contribuyentes que fueron enviados como morosos son los siguientes:

TRANSPORTES CABO VELAS S.A.	3101359852
AUTOTRANSPORTES PALMARES JAV S.A.	3101415803

De acuerdo a lo indicado y en vista del cambio de situación para dos (2) operadores de Transporte los cuales se reportaron como morosos al 30-04-2015, estos cambian a la condición de: **Al día al 30-06-2015**, se adjunta

certificación con el estado de la situación al día de hoy y archivo con la información corregida.

(...)"

De manera que las empresas: *Empresarios Unidos de Puntarenas S.A., Autotransportes Pavas S.A., Autotransportes Sabana Cementerio S.A., Buses San Miguel Higuito S.A., Transportes Deldú S.A., Empresa Guadalupe Ltda., Transnorte de Upala S.A., Autotransportes Palmares JAV S.A. y Transportes Cabo Velas S.A.,* que en el informe 505-IT-2015/87964 que sirvió de base a la resolución 034-RIT-2015, se consignaron como morosas con sus obligaciones tributarias; para el presente estudio se proceda a rectificar su condición como **AL DIA**, esto con fundamento a las certificaciones remitidas por la Dirección de Recaudación del Ministerio de Hacienda.

2- RESULTADOS

Una vez efectuada la rectificación en el detalle del cumplimiento de las obligaciones tributarias con el Ministerio de Hacienda de las empresas: *Empresarios Unidos de Puntarenas S.A., Autotransportes Pavas S.A., Autotransportes Sabana Cementerio S.A., Buses San Miguel Higuito S.A., Transportes Deldú S.A., Empresa Guadalupe Ltda., Transnorte de Upala S.A., Autotransportes Palmares JAV S.A. y Transportes Cabo Velas S.A.,* se procede a verificar si dicho incumplimiento era el único requerimiento por el cual no pudieron acceder al ajuste del porcentaje de incremento promedio del 1,2% sobre las tarifas vigentes. En el proceso de revisión se logró determinar que para las empresas descritas a continuación, el incumplimiento de sus obligaciones tributarias constituía el único condicionante para poder ser acreedoras al ajuste tarifario del I semestre del 2015:

EMPRESA	CEDULA DE PERSONERIA JURIDICA
<i>EMPRESARIOS UNIDOS DE PUNTARENAS S A</i>	<i>3101032677</i>
<i>AUTOTRANSPORTES PAVAS S.A.</i>	<i>3101054006</i>
<i>AUTOTRANSPORTES SABANA CEMENTERIO S.A.</i>	<i>3101054200</i>
<i>BUSES SAN MIGUEL HIGUITO S.A.</i>	<i>3101074253</i>
<i>EMPRESA GUADALUPE LIMITADA</i>	<i>3102005183</i>
<i>TRANSNORTE DE UPALA S.A.</i>	<i>3101134228</i>
<i>TRANSPORTES CABO VELAS S.A.</i>	<i>3101359852</i>
<i>AUTOTRANSPORTES PALMARES JAV S.A.</i>	<i>3101415803</i>

Se excluye de esta lista a la empresa *Transportes Deldú S.A.* por cuanto además del incumplimiento en el pago de sus obligaciones tributarias, ahora rectificado, se encontraba morosa en el pago de las cuotas obrero-patronales con la Caja Costarricense del Seguro Social, razón por la cual debe mantenerse su condición de incumplimiento y por tanto no otorgar el porcentaje de aumento decretado en la resolución 034-RIT-2015.

Al constatarse que la empresas *Autotransportes Pavas S.A. y Empresa Guadalupe Ltda.,* se encontraban al día en sus obligaciones tributarias y al ser éstas parte de los consorcios operativos de las rutas intersectoriales: *Intersectorial Uruca-Guadalupe, Intersectorial Uruca-Escazú, e Intersectorial Guadalupe-Moravia-La Valencia,* cuyas rutas habían sido excluidas por el incumplimiento de las citadas empresas, se procede a rectificar su condición y en consecuencia otorgar el incremento correspondiente a estas rutas.

Consecuentemente lo procedente es ajustar en un 1,2% las tarifas vigentes de las rutas: Interlínea Uruca-Guadalupe, Interlínea Uruca-Escazú, Interlínea Guadalupe-Moravia-La Valencia, 02, 02 A, 14, 14 BS, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 120, 204, 204 SD, 600, 600 SD, 1510, 1510 SD, Permiso (Ciudad Quesada-Peñas Blancas), 510 A, 515, 515 SD, 534, Permiso (Upala-Liberia), 509 y 551.

Para las rutas que hayan recibido un ajuste tarifario ordinario, posterior a la última fijación extraordinaria nacional, se utilizaron como base los valores vigentes a la fecha de la audiencia pública de cada fijación ordinaria, según lo establece la metodología vigente.

(...)"

- II. 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 para las rutas de transporte público modalidad autobús en el ámbito nacional, 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 sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe técnico del oficio 726-IT-2015/89876 del 25 de mayo de 2015, que sirve de fundamento a la presente resolución y que constituye una ampliación al informe 505-IT-2015/87964 del 7 de mayo de 2015.
- II. Fijar las tarifas para las rutas de transporte público, modalidad autobús, según el siguiente detalle:

Ruta	Descripción	Tarifa Adulto (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
I	URUCA - GUADALUPE		
	URUCA - GUADALUPE	365	0
I	URUCA-ESCAZU		
	URUCA-ESCAZU	365	0
I	GUADALUPE - MORAVIA - LA VALENCIA		
	GUADALUPE - MORAVIA - LA VALENCIA	355	0
02-02 A	SAN JOSE-SABANA-CEMENTERIO Y B° LA PITAHAYA		
	SAN JOSE-SABANA-CEMENTERIO	145	0
	SAN JOSE-B° LA PITAHAYA	145	0
14	SAN JOSE-PAVAS Y RAMALES		
	SAN JOSE-PAVAS-ZONA 1	315	0
	SAN JOSE-PAVAS-ZONA 2	315	0
	SAN JOSE-PAVAS-BOULEVARD-HOSPITAL PSIQUIATRICO	315	0
	SAN JOSE-PAVAS-BOULEVARD-AEROPUERTO	315	0
	SAN JOSE-PAVAS-LOMAS DEL RIO	315	0
14 BS	SAN JOSE-PAVAS Y RAMALES (BUSETAS)		

Ruta	Descripción	Tarifa Adulto (¢)	Tarifa Adulto Mayor (¢)
	SAN JOSE-PAVAS-LOMAS DEL RIO	315	0
30-31-32-33-34-35	SAN JOSE-GUADALUPE DE GOICOECHEA Y RAMALES		
	SAN JOSE-GUADALUPE-EL ALTO	320	0
	SAN JOSE-GUADALUPE-EL ALTO-HELICONIAS	320	0
	SAN JOSE-GUADALUPE-Bº EL CARMEN	320	0
	SAN JOSE-GUADALUPE-Bº EL PILAR	320	0
	SAN JOSE-GUADALUPE-SAN ANTONIO	320	0
	SAN JOSE-GUADALUPE-PURRAL-LOS CUADROS	320	0
	SAN JOSE-GUADALUPE-PURRAL-KURU	320	0
	SAN JOSE-GUADALUPE-MOZOTAL	320	0
120	SAN JOSE-HIGUITO DE DESAMPARADOS Y RAMALES		
	SAN JOSE-RODILLAL	350	0
	SAN JOSE-HIGUITO-ENCINALES	350	0
	SAN JOSE-HIGUITO-CALLE VALVERDE-SANTA BARBARA	350	0
	SAN JOSE-HIGUITO-EL LLANO	350	0
	SAN JOSE-HIGUITO-EL HUAZO	350	0
	SAN JOSE-URB EL LINCE DE HIGUITO	350	0
	SAN JOSE-HIGUITO-SABANILLAS	350	0
202	SAN JOSE-PALMARES		
	SAN JOSE-PALMARES	1050	790
204	SAN JOSE-SAN RAMON (SERVICIO REGULAR)		
	SAN JOSE-SAN RAMON	1425	1070
204 SD	SAN JOSE-SAN RAMON (SERVICIO DIRECTO)		
	SAN JOSE-SAN RAMON	1425	1070
600	SAN JOSE-PUNTARENAS (SERVICIO REGULAR)		
	SAN JOSE-PUNTARENAS	2670	2005
	SAN JOSE-ESPARZA	2125	1595
	SAN JOSE-SAN RAMON	1425	1070
	PUNTARENAS-SAN RAMON	1290	970
	ESPARZA-SAN RAMON	1020	510
	SAN RAMON-LA ANGOSTURA	610	305
	SAN RAMON-RIO JESUS	490	0
	TARIFA MINIMA	490	0
600 SD	SAN JOSE-PUNTARENAS (SERVICIO DIRECTO)		
	SAN JOSE-PUNTARENAS	2670	2005
1510	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS (SERVICIO REGULAR)		
	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS	4665	3500
	CAÑAS-SAN JOSE	3090	2320
	CAÑAS-UPALA	1670	1255
	CAÑAS-BIJAGUA	985	495
	BIJAGUA-UPALA	690	345
1510 SD	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS (SERVICIO DIRECTO)		
	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS	4665	3500
PERMISO	CIUDAD QUESADA-PEÑAS BLANCAS		
	PEÑAS BLANCAS-CIUDAD QUESADA	3660	2745
	PEÑAS BLANCAS-GUATUSO	2185	1640
	PEÑAS BLANCAS-UPALA	1705	1280
	PEÑAS BLANCAS-SAN JOSE DE UPALA	1430	1075
	PEÑAS BLANCAS-BIRMANIA	1150	865
	PEÑAS BLANCAS-SANTA CECILIA	805	405
510 A	SAN JOSE-BAGACES-AGUAS CLARAS		
	SAN JOSE-BAGACES-AGUAS CLARAS	3770	2830
515	SAN JOSE-UPALA x SAN CARLOS		

Ruta	Descripción	Tarifa Adulto (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
	SAN JOSE-UPALA x SAN CARLOS	4835	3625
	CIUDAD QUESADA-SAN JOSE	2070	1555
	GUATUSO-FLORENCIA	1865	1400
	CIUDAD QUESADA-NARANJO	990	495
	UPALA-GUATUSO	1265	635
	FLORENCIA-CIUDAD QUESADA	280	0
515	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS (SERVICIO REGULAR)		
	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS	4765	3575
	CAÑAS-SAN JOSE	3160	2370
	CAÑAS-UPALA	1700	1275
	CAÑAS-BIJAGUA	1010	505
	BIJAGUA-UPALA	710	355
515 SD	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS (SERVICIO DIRECTO)		
	SAN JOSE-UPALA x CAÑAS	4660	3495
509	CAÑAS-UPALA		
	CAÑAS-UPALA	1675	1255
	CAÑAS-CANALETE	1500	1125
	CAÑAS-PUEBLO NUEVO	1150	575
	CAÑAS-BIJAGUA	980	490
	CAÑAS-RIO NARANJO	755	380
	CAÑAS-PALMIRA	515	0
	BIJAGUA-UPALA	690	345
PERMISO	UPALA-LIBERIA		
	UPALA-LIBERIA	1925	1445
	UPALA-BIJAGUA	585	295
	UPALA-CANALETE	145	0
	UPALA-ROSARIO	80	0
551	LIBERIA-COLONIA LIBERTAD DE UPALA x BAGACES		
	LIBERIA-COLONIA LIBERTAD	1910	1435
	LIBERIA-COLONIA BLANCA	1750	1315
	LIBERIA-RIO NEGRO	1560	1170
	LIBERIA-SAN ISIDRO DE AGUAS CLARAS	1440	1080
	LIBERIA-CRUCÉ DE AGUAS CLARAS	1350	1015
	LIBERIA-GUAYABAL	1215	910
	LIBERIA-GUAYABO	970	730
	LIBERIA-LA ESE	745	375
	LIBERIA-SAN PEDRO	745	375
	LIBERIA-SALITRAL	580	290
	LIBERIA-BAGACES	365	185
	LIBERIA-PIJIJE	315	0
	LIBERIA-EL SALTO	315	0
	TARIFA MINIMA	230	0
	BAGACES-SAN ISIDRO	1140	570
	BAGACES-AGUAS CLARAS	1025	515
	BAGACES-GUAYABAL	835	420
	BAGACES-GUAYABO	620	310
	BAGACES-SAN BERNARDO	510	0
	BAGACES-SALITRAL	275	0
	BAGACES-LA FORTUNA	620	0
534	SANTA CRUZ-MATAPALO		
	SANTA CRUZ-MATAPALO	1370	1030
	SANTA CRUZ-HUACAS	1370	1030
	SANTA CRUZ-27 DE ABRIL-SANTA ROSA	1120	840
	SANTA CRUZ-SANTA ROSA	1120	560

Ruta	Descripción	Tarifa Adulto (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
	SANTA CRUZ-TAMARINDO	1110	555
	SANTA CRUZ-VILLA REAL	1095	550
	SANTA CRUZ-HERNANDEZ	985	495
	SANTA CRUZ-CAÑA FISTULA	1120	560
	SANTA CRUZ-SAN FRANCISCO	1025	0
	SANTA CRUZ-SONCOYO	915	0
	SANTA CRUZ-27 DE ABRIL	895	0
	SANTA CRUZ-JOSE GUTIERREZ	780	0
	SANTA CRUZ-CAIMITO	645	0
	SANTA CRUZ-SAN PEDRO	545	0
	SANTA CRUZ-LAGUNILLA	405	0
	SANTA CRUZ-PUENTE NEGRO	340	0
	TARIFA MINIMA	340	0

III. En todos los demás extremos se mantiene lo establecido en la resolución 034-RIT-2015.

IV. Las tarifas aprobadas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el diario 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 la 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.

PUBLÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

/GRCH/MEZB/CQM/

1 vez.—Solicitud N° 33310.—O. C. N° 8377-2015.—(IN2015034583).

041-RIT-2015
San José, a las 13:30 horas del 25 de mayo de 2015

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LO RESUELTO POR LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA MEDIANTE RESOLUCIÓN RJD-036-2015 DEL 19 DE MARZO DE 2015, REFERENTE AL RECURSO DE APELACION Y GESTION DE NULIDAD CONCOMITANTE INTERPUESTO POR LA EMPRESA CENBUS S.A.

EXPEDIENTE ET-034-2014

RESULTANDO QUE:

- I. La empresa CENBUS S.A. es permissionaria de la ruta 58 descrita como: San José-Concepción de Tres Ríos-Extensión San Francisco, de conformidad con el artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 del 6 de mayo de 2015 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.
- II. El 17 de marzo de 2014, la empresa CENBUS S.A, titular de la cédula de persona jurídica N° 3-101-031898, y representada por su apoderado generalísimo sin límite de suma Jeong Kun Tack, mayor, casado, empresario, vecino de Santa Ana, portador de la cédula de residencia costarricense N° 141000012630, presenta ante la ARESEP, solicitud de incremento de un 36,44% sobre las tarifas vigentes de la ruta 58 (folios 1 a 226).
- III. La Intendencia de Transporte mediante resolución 074-RIT-2014, dictada a las 16:00 horas del 11 de julio de 2014, resuelve la petición de incremento solicitada y ordena el rechazo de la misma, por cuanto el resultado del modelo tarifario refleja una modificación que no alcanza el 5% establecido por la ley 3503 (folios 616 al 634).
- IV. El 21 de julio de 2014 la empresa CENBUS S.A., presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante contra la resolución 074-RIT-2014, por que no se encuentra de acuerdo con la misma (folios 567-587).
- V. Mediante la resolución 004-RIT-2015 del 16 de enero de 2015, la Intendencia de Transporte resuelve acoger parcialmente el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa CENBUS S.A. contra la resolución 074-RIT-2014, en cuanto a la rectificación de las distancias autorizadas a la ruta, y en lo demás mantener incólume la resolución recurrida. Adicionalmente acuerda mantener las tarifas vigentes de la ruta 58 aprobadas en la resolución 121-RIT-2014 del 10 de octubre de 2014, por cuanto el resultado del modelo tarifario refleja una modificación que no alcanza nuevamente el 5% establecido por la ley 3503 (folios 821 al 863).
- VI. Por resolución RJD-036-2015 del 19 de marzo de 2015, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora resuelve:

“(...)

- I. *Rechazar de plano por inadmisibile, el recurso de apelación interpuesto por CENBUS S.A. contra la resolución 074-RIT-2014, por extemporáneo.*
- II. *Declarar la nulidad absoluta de la resolución 074-RIT-2014, y por conexidad, la de la resolución 004-RIT-2015, únicamente en cuanto al tipo y valor del bus a considerar.*

- III. *Retrotraer el procedimiento a la etapa procesal oportuna, es decir, al momento del análisis tarifario, el cual deberá considerar lo indicado en la presente resolución.*
- IV. *Agotar la vía administrativa.*
- V. *Notificar a las partes, la presente resolución.*
- VI. *Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.*

(...)"

- VII. Lo resuelto por la Junta Directiva y notificado por oficio 176-SJD-2015/83711 del 23 de marzo de 2015, fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 523-IT-2015/88565 del 14 de mayo de 2015, que corre agregado al expediente.
- VIII. En los procedimientos y plazos se han cumplido las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO QUE:

- I. La presente resolución tarifaria se tramita en acatamiento a lo dispuesto por la Junta Directiva de la Aresep, mediante resolución RJD-036-2015 del 19 de marzo del 2015, fecha para la cual el contrato de concesión de la empresa CENBUS S.A. había caducado el 30 de setiembre del 2014, no ostentando título habilitante ya que la renovación del contrato de concesión, no había sido enviado por el Consejo de Transporte Público para el refrendo que ordena el artículo 12 de la Ley 3503, por parte de la Aresep, al respecto la Procuraduría General de la República en su criterio C-103-2015 del 6 de mayo de 2015 señala:

"(...)

- 2-. *Dicha renovación debe plasmarse en un contrato y se sujeta al refrendo de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sin lo cual no surte efecto alguno. Así, la habilitación para la prestación del servicio del concesionario deriva de la renovación del contrato de la concesión debidamente refrendado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*
- 3-. *No obstante que la concesión es el acto de delegación del servicio regular, cuando la continuidad del servicio remunerado de personas modalidad autobús, resulta afectada, el Consejo de Transporte Público puede otorgar un permiso con base en lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas por Vehículos Automotores, Nº 3503 de 10 de mayo de 1965.*
- 4-. *La habilitación del permiso es precaria y provisional. Su finalidad es evitar que en ausencia de una renovación de la concesión eficaz se afecte la continuidad del servicio, con lesión de los derechos de los usuarios y del interés público.*

(...)"

Consecuentemente en tales condiciones, no era posible para esta Autoridad Reguladora tramitar ninguna gestión de ajuste tarifario con posterioridad al 30 de setiembre del 2014 a menos que se subsanará el tema del título habilitante; lo cual fue resuelto por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 del 6 de mayo de 2015, que resolvió:

“(...)

2-. Establecer, al amparo del inciso b) del artículo 25 de la Ley 3503, como condición EXCEPCIONAL y TRANSITORIA, la asignación de la condición de PERMISIONARIO, a todos los operadores que mediante acto administrativo válido en firme por parte de este Consejo, ostentan un derecho subjetivo de renovación de concesión.

(...)

4-. Que la condición de PERMISO temporal y extraordinariamente a los operadores fenecerá en el mismo momento en que cada OPERADOR individual obtenga el refrendo de su contrato de concesión.

(...)”

Consecuentemente, la empresa CENBUS S.A. se tiene, para todos los efectos, como permisionaria con título habilitante vigente otorgado por el CTP mediante el acuerdo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 del 6 de mayo de 2015, quedando claro, según el mismo acuerdo, que “NOVENO. Que el esquema operativo con el cual se renovó las concesiones para el periodo 2014-2021, es el mismo que con el que estos operadores venían brindando el servicio entre el período 2007-2014, pues con el acto de renovación lo que se autorizó fue la continuidad del servicio concesionado (título habilitante), mismo que se mantiene vigente hasta tanto se cuente con el estudio técnico correspondiente (“normalización de demanda”) para refrendo.”

II. Conviene extraer lo siguiente del oficio 523-IT-2015/88565 del 14 de mayo de 2015, que sirve de base para la presente resolución:

“(...)

1. Variables operativas

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	304.829	276.282	28.547	10,33%
Distancia (Km/carrera)	24,16	24,41	- 0,25	-1,02%
Carreras	3.054,15	3.517,08	- 462,93	-13,16%
Flota	23	23	0	0,00%
Tipo de Cambio	560,08	530,00	30,08	5,68%
Precio combustible	689,00	650,00	39,00	6,00%
Tasa de Rentabilidad	16,71%	19,92%	-3,21%	-16,11%
Valor del Bus \$	159.000	159.000	0	0,0%
Valor del Bus ¢	89.052.720	84.270.000	4.782.720	5,7%
Edad promedio de flota (años)	5,78	5,78	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.

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 ramal

Ramal	Descripción	Último estudio (junio 2011)	Estadísticas 12 meses	Empresa
1	San José-San Francisco	117.986	127.120	127.120
2	San José-Concepción	186.843	149.162	149.162
Total		304.829	276.282	276.282

En consecuencia, los datos de demanda utilizados en el presente estudio se consignan en el siguiente cuadro:

Ramal	Descripción	Presente estudio
1	San José-San Francisco	117.986
2	San José-Concepción	186.843
Total		304.829

Es necesario señalar, que en el último estudio tarifario individual presentado por la empresa CENBUS S.A., el cual se tramitó en el expediente ET-066-2011, a folio 3 del mismo se indica sobre el tema de los pasajeros movilizados lo siguiente:

“Para efectos de la presente solicitud de revisión a la base tarifaria se utilizaron los pasajeros promedio mensual movilizados en el periodo de 12 meses transcurrido entre marzo del 2010 y febrero de 2011, aportados a la Autoridad Reguladora y que consta en el expediente respectivo. El resultado promedio mensual utilizado es de 303.327 pasajeros y el número promedio mensual de adultos mayores movilizados en el período es de 8.683 pasajeros.

RUTA	DESCRIPCION	PASAJEROS
58	San José – San Francisco	123.992
	San José – Concepción de la Unión	179.435
	DEMANDA TOTAL	303.427

Para efecto de introducir los cálculos en la estructura tarifaria, los pasajeros de las rutas de paso denominadas Cruce a Concepción y a la población de Guayabos, cuyas tarifas son de 220.00 colones por pasajero, se han convertido a pasajeros equivalentes de 255.00 que es la tarifa máxima. El número total de pasajeros promedio mensual movilizadas es de 303.427.”

Como puede observarse la demanda utilizada por la empresa en la solicitud tarifaria del expediente ET-066-2011, está calculada a pasajeros equivalentes a tarifa máxima, lo cual es verificable también, con los datos estadísticos aportados por CENBUS S.A a la Autoridad Reguladora para los meses de marzo 2010 a febrero 2011, visibles a folios del 67 al 78 del ET-066-2011, donde de nuevo la empresa hace la advertencia que la demanda reportada ha sido convertida a pasajeros equivalentes a tarifa máxima. Finalmente es importante señalar que la demanda considerada en el expediente ET-066-2011 correspondió a 304.829, dato similar al presentado por la empresa en esa oportunidad y calculado utilizando el mismo procedimiento, esto se demuestra con la información incluida en la siguiente tabla:

Mes-Año	Ruta	Descripción	Pasajeros	Carreras	Ingresos
mar-10	58	San José-Concepción y viceversa	320.817	3.554	81.808.370
abr-10	58	San José-Concepción y viceversa	267.679	3.384	62.258.145
may-10	58	San José-Concepción y viceversa	316.914	3.614	80.812.996
jun-10	58	San José-Concepción y viceversa	310.421	3.464	79.157.230
jul-10	58	San José-Concepción y viceversa	309.546	3.497	78.934.286
ago-10	58	San José-Concepción y viceversa	313.124	3.438	79.846.559
sep-10	58	San José-Concepción y viceversa	316.459	3.438	80.697.101
oct-10	58	San José-Concepción y viceversa	325.887	3.536	83.101.121
nov-10	58	San José-Concepción y viceversa	312.205	3.529	79.612.316
dic-10	58	San José-Concepción y viceversa	295.655	3.331	75.391.995
ene-11	58	San José-Concepción y viceversa	275.205	3.327	70.439.666
feb-11	58	San José-Concepción y viceversa	277.218	3.260	70.952.319
Promedio			304.829	3.438	77.731.395

Bajo esta tesitura, los datos de demanda utilizados en la última fijación individual de junio de 2011 tienen la misma base de comparación con los datos estadísticos aportados por CENBUS S.A, en el año 2014, por lo tanto y dado que se presenta una disminución en la cantidad de pasajeros entre la última fijación individual y la presente solicitud, se utilizará el dato mayor en virtud de que ha sido criterio reiterado de esta Autoridad Reguladora que no se acepta una disminución en el volumen de pasajeros a menos que el dato se encuentre respaldado por un estudio técnico, aprobado por acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) documento el cual no obra en autos.

1.2 Distancia

Las distancias se calculan con base en datos obtenidos por los técnicos de la Intendencia de Transporte, según oficio 194-DITRA-2011/4598, que consta en el expediente de Requisitos de Admisibilidad (RA-038). Se considera una distancia promedio ponderada de 24,16 km por carrera, mientras que la empresa usa 24,41 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.

Nuestro cálculo basado en los horarios establecidos según el acuerdo en artículo 7.3 de la Sesión Ordinaria 16-2014 del 5 de marzo de 2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 52 al 72), arroja un promedio mensual de 3.548,07 carreras.

Por su parte, la empresa utiliza para la corrida del modelo 3.517,08 carreras promedio mes, basado en sus estadísticas. Según nuestro registro estadístico de enero 2013 a diciembre 2013, el promedio mensual de carreras realizadas fue de 3.517,00.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 3.054,15 carreras promedio mensuales.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con 23 autobuses como flota autorizada, según el acuerdo del Consejo de Transporte Público (CTP) en artículo 6.10 de la Sesión Ordinaria 19-2014 del 13 de marzo de 2014 (folios 38-42). El detalle es el siguiente:

Placa		Capacidad MOPT	Modelo
SJB	8049	46	2001
SJB	8314	48	2002
SJB	8751	47	2003
CB	1839	50	2004
CB	1840	47	2004
CB	1841	47	2004
CB	1842	45	2004
CB	1843	50	2004
CB	2170	49	2008
CB	2171	46	2008
CB	2336	51	2009
CB	2337	51	2009
CB	2338	51	2009
CB	2339	51	2009
CB	2340	51	2009
CB	2341	51	2009
SJB	11717	52	2009
CB	2716	50	2014
CB	2717	50	2014
CB	2718	50	2014
CB	2719	50	2014
CB	2720	50	2014
CB	2721	50	2014

De acuerdo con información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP), 20 de las 23 unidades autorizadas se encuentran registradas a nombre de la empresa CENBUS S.A., las restantes 3 unidades, a saber: SJB-8049, SJB-8314 y SJB-8751, están registradas a nombre de Autotransportes Los Guido S.A. Dichas unidades cuentan con la autorización del CTP para su arrendamiento; sin embargo, para efectos del estudio y dado que las unidades

arrendadas se encuentra totalmente depreciadas en el modelo tarifario (más de 7 años), se consideran como propias y solo se reconocen costos de operación y mantenimiento.

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., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT, de 22 de octubre de 2007) 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 las 23 unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condición de "favorable con defecto leve".

Valor del autobús

Mediante el artículo 7.1.10 de la Sesión Ordinaria 36-2013 del 5 de junio de 2013, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acuerda clasificar la ruta 58 descrita como: San José-Concepción de La Unión y viceversa como ruta urbana no plana, esto de conformidad con 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.

Asimismo, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el acuerdo 6.10 de la sesión ordinaria N° 19-2014, celebrado el 13 de marzo del 2014, autoriza la flota para la prestación del servicio en la ruta 58, señalando, de manera genérica, que la misma puede operar con unidades tipo TUM o TUP (folios 220 a 224), sin especificar a cuáles placas corresponde una u otra clasificación, dentro de la flota autorizada.

No es sino, con posterioridad al dictado de la resolución N° 074-RIT-2014, y ya en la fase recursiva (revocatoria con apelación en subsidio), la empresa Cenbus S.A., presenta como prueba para mejor resolver, el acuerdo de la Junta Directiva del CTP N° 7.3, de la sesión ordinaria 55-2014 del 1 de octubre de 2014, en la cual se especifica que el tipo de autobuses autorizados para la ruta 58, son tipo montano.

Es menester, indicar que la resolución RJD-036-2015 dictada por la Junta Directiva de la Aresep, indica que este acuerdo señalado, resulta extemporáneo toda vez que se presentó por parte de la recurrente fuera del plazo de ley, puesto que el plazo para aportarlos fenecía el 18 de julio de 2014 y lo presentan hasta el 7 de octubre de 2014, por lo que resulta inadmisibile para el análisis del recurso.

La citada resolución (RJD-036-2015) en el por Tanto de la misma, ordena retrotraer el procedimiento a la etapa procesal oportuna, que se fija al momento del análisis tarifario, y que se debe considerar por parte de la Intendencia de Transporte, necesariamente lo indicado en la misma, y ordena el traslado del expediente para estos efectos a ésta Intendencia.

Acatando lo resuelto por la Junta Directiva, lo pertinente es prevenir al empresario que aporte la documentación que respalde la clasificación de la flota que autorizó el CTP individualizando por número de placa. No obstante se verifica que a los folios 906 a 947, la

recurrente aporta entre otros documentos, el acuerdo 7.3 citado anteriormente, y por ende, no resulta necesario, a criterio de la Intendencia, prevenir que aclare lo referente al tipo de autobuses autorizados para la ruta 58, toda vez que ya se encuentra agregado a los autos y en aras de economía procesal, es inadecuado prevenir que aporte dicha información, de los cuales ya contamos con los mismos.

Ahora bien, aportada dicha documentación, la misma se le da el valor de prueba para mejor resolver y se adopta el tipo de autobús para la ruta 58 como montano. Adicionalmente, la composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida.

En conclusión el valor de la flota para el presente estudio es de \$159.000 (resolución 008-RIT-2014) que al tipo de cambio de ₡560,08 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ₡89.052.720.

Edad promedio

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 5,78 años.

1.5 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 16,71% según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utilizó la empresa en su solicitud tarifaria es de 19,92%.

1.6 Tipo de cambio

Dicha variable se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 560,08 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utilizó en su petición tarifaria un tipo de cambio de ₡530,00/\$1.

1.7 Precio combustible

El precio del combustible diésel se ajustó al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 689 por litro. La empresa utilizó en su petición tarifaria el precio de ₡ 650 por litro.

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 20,54%.

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 20,54%.

El cuadro de tarifas resultante de aplicar el 20,54% a las tarifas de la ruta 58 vigentes a junio de 2014 es el siguiente:

Cuadro Nº 1

Ruta	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
58	SAN JOSE-SAN FRANCISCO	385	0
	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	385	0
	SAN JOSE-GUAYABO	330	0
	SAN JOSE-CRUCES A CONCEPCION	330	0

Ahora debemos aplicar los incrementos de las fijaciones tarifarias a nivel nacional correspondientes al segundo semestre del año 2014 y primer semestre de 2015, esto es aplicar el resultado que corresponda según lo establecido en las resoluciones 121-RIT-2014 del 10 de octubre de 2014 y 034-RIT-2015 del 7 de mayo de 2015, a fin de traer las tarifas al momento de la presente.

En la fijación tarifaria a nivel nacional correspondiente al II semestre de 2014, a la empresa le corresponde un ajuste del 1,64%, esto en virtud de que al anularse las resoluciones 074-RIT-2014 y 004-RIT-2015, el porcentaje de variación a ser aplicado por la resolución 121-RIT-2014, en apego a lo establecido en la resolución RJD-120-2012, debe hacerse con los valores de costo: combustible, salarios, mantenimiento y administrativos considerados en este informe el detalle es el siguiente:

Cuadro Nº 2

Rubro	Presente estudio	121-RIT-2014	Variación	Ponderadores	Porcentaje Ajustado
	Individual	Nacional			
Combustible	689,00	651,54	-5,44%	20,79%	-1,13%
Salarios	1.036.730,29	1.066.747,44	2,90%	21,19%	0,61%
Mantenimiento	56,09	60,85	8,48%	25,24%	2,14%
Administrativos	1.240.326,93	1.242.439,73	0,17%	8,46%	0,01%
					1,64%

Consecuentemente, las tarifas resultantes para la ruta 58 aplicando el porcentaje de incremento del 1,64% sobre las tarifas base ajustadas por el presente estudio da como resultado lo siguiente:

Cuadro Nº 3

Ruta	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
58	SAN JOSE-SAN FRANCISCO	390	0
	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	390	0
	SAN JOSE-GUAYABO	335	0
	SAN JOSE-CRUCES A CONCEPCION	335	0

Respecto a la fijación tarifaria a nivel nacional correspondiente al I semestre de 2015 (034-RIT-2015) a la empresa le correspondía un ajuste del 1,2% sobre las tarifas vigentes a ese momento, por lo que al ajustar las tarifas base utilizadas en esa fijación el resultado de aplicar el 1,2% da como resultado el siguiente cuadro tarifario:

Cuadro Nº 4

Ruta	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
58	SAN JOSE-SAN FRANCISCO	395	0
	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	395	0
	SAN JOSE-GUAYABO	340	0
	SAN JOSE-CRUCES A CONCEPCION	340	0

Con fundamento a lo arriba señalado, se recomienda fijar las siguientes tarifas a la ruta 58, operada por la empresa CENBUS S.A. según el siguiente detalle:

Cuadro Nº 5

Ruta	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
58	SAN JOSE-SAN FRANCISCO	395	0
	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	395	0
	SAN JOSE-GUAYABO	340	0
	SAN JOSE-CRUCES A CONCEPCION	340	0

2.2 Análisis de corredor común para la ruta 50.

El día de la Audiencia Pública, 11 de junio de 2014, la empresa Autotransportes CESMAG S.A., hace uso de la palabra y presenta coadyuvancia (señor Eimer Castro, en la Audiencia Pública) y un escrito en folios 299 a 395, mediante lo cual solicita un ajuste tarifario para la ruta 50: San José-San Pedro y ramales-San José-Sabanilla-Campiña-San Ramón de Tres Ríos por concepto de corredor común con la ruta 58 de CENBUS S.A.

Dicha solicitud debe ser rechazada, por cuanto el día de la Audiencia Pública, la empresa Autotransportes CESMAG S.A., planteó posición respecto de la aplicación del principio de corredor común para las rutas operadas por dicha empresa. Dado que esta pretensión no fue publicada para efectos de Audiencia y en atención al principio de participación ciudadana, no es procedente aceptar dicha posición por cuanto se dejaría en total indefensión al usuario, lo cual es violatorio del régimen legal vigente y además, la Audiencia no es el momento procesal oportuno para hacer valer este tipo de posiciones.

3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

La audiencia pública se realiza a las 18 horas (6:00 p.m.) del 11 de junio de 2014 en el Salón Comunal de Barrio San Francisco, Concepción de la Unión, Cartago. Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 1799-DGAU-2014/070716 del 23 de junio del 2014, de la Dirección General de Atención al Usuario; y de acuerdo al acta de audiencia pública número 67-2014 (folios 522 al 554), se manifestaron las siguientes personas:

- 1. Oposición: Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago representada por el señor Manuel Zúñiga Sánchez, cédula de identidad 3-179-369, Asociación de Desarrollo Integral de Calle Naranjo de Concepción de La Unión representada por el señor Marco Antonio Coto Calvo, cédula de identidad 3-237-569, Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión representada por el señor Alberto Cruz Monge, cédula de identidad 1-766-544 y Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción de La Unión representada por el señor Andrés Eugenio Hernández Quirós, cédula de identidad 3-307-853, por María de los Ángeles Brenes Oviedo,**

cédula de identidad 3-272-840 como Concejal Propietaria y por la Parroquia Inmaculada Concepción.

Observaciones: El señor Rafael Alvarez Fernández, debidamente autorizado, hace uso de la palabra en la audiencia pública en representación de las Asociaciones de Desarrollo antes descritas, presenta escrito y certificaciones de personerías jurídicas. También en representación de la Asociación de Desarrollo Integral de Calle Naranjo de Concepción de La Unión, hizo uso de la palabra el señor Marco Antonio Coto Calvo.

Escrito:

- La tarifa actual de 320 es suficiente, no se necesita subirla. Comparada con otras rutas, esta está alta.*
- Recarga de unidades pues no han aumentado flota de acuerdo a aumento poblacional.*
- Choferes meten gente por detrás.*
- Flota nueva no resuelve problemas de calidad por gran demanda.*
- El CTP debió hacer estudio de demanda, horarios y flota.*
- Las 3 unidades arrendadas dan el servicio desde antes del contrato de alquiler.*
- Mal estado físico y mecánico de las unidades: rampas, suspensión, timbres, limpia parabrisas, mal aseo, ventanas, asientos, paredes internas.*
- Demanda: existe mucha incertidumbre sobre el dato real, debe hacerse estudio imparcial por un tercero ajeno a la empresa, como la UCR.*
- No se avala estudio de altimetría presentado por la empresa, solicitan un estudio serio de clasificación de ruta como UCR. No existe flota apta para categoría de ruta montana.*
- Se incumple contrato de concesión al no hacer los horarios autorizados, según se pudo comprobar en el sitio, se hacen menos carreras pues la frecuencia es menor.*
- En el servicio expreso la gente viaja de pie lo cual es contra la ley.*
- Costos de operación: no se deben pagar costos por malas decisiones administrativas: mal manejo de flota, recarga, malos choferes, rotación de personal, mal trato al usuario.*
- No existe buena relación comunidad-empresa, los planteamientos hecho han quedado sin respuesta.*
- Peticiones: estudio serio de demanda, flota óptima, horarios; adecuar concesión de acuerdo a ese estudio; poner horarios de audiencias entre 6 y 7 p.m.; no autorizar aumento; condicionar renovación de concesión a esta empresa a que la empresa corrija faltas señaladas.*

Marco Antonio Coto Calvo:

- Apoya todo lo dicho por los anteriores opositores.*
- Inconforme con calidad del servicio.*
- Gente de Guayabo toma bus lleno, difícil conseguir campo sentado.*
- Cuestiona uso de bus tipo montano.*
- No quiere más a CENBUS de concesionario de ruta 58.*
- Solicita estudio de autoridades como UCR.*

2. Oposición: María de los Ángeles Brenes Brenes Oviedo, cédula 3-272-846.

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Apoya oposición de Asociaciones.*
- Se han tenido reuniones con CENBUS y no ha habido respuesta a nuestras demandas.*

3. Oposición: José Francisco Bonilla Barboza, cédula 1-0728-779

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Mal trato de choferes cuando deben usar plataformas o rampas, no hacen paradas, largos tiempos de recorrido.

4. Oposición: Lidiette Yadira Sell Biasetti, cédula 1-0499-0332

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Apoya oposición de Asociaciones.

5. Oposición: Marjorie Mora González, cédula 1-827-547

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Los vecinos de San Francisco nos afecta que hay menos servicios, debemos esperar más.
- Quitaron la parada en hospital Calderón Guardia, nos afecta mucho esto.
- Incompetencia de choferes que dicen no saber manejar la rampa, mal trato al usuario.

6. Oposición: Ana Isabel Solano Calvo, cédula 3-284-581

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Apoya oposición de Asociaciones.
- Reitera necesidad de estudio independiente de demanda y otros, no son de confianza datos de la empresa.

7. Oposición: Geovana María Sandoval Cambroneró, cédula 1-0712-0860

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Apoya oposición y quejas del documento de Asociaciones.
- Quejas personales: buses llenos no paran, cogen otras rutas, lento servicio, mala rotulación porque no es visible, cambio antojadizo de destinos entre Concepción y San Francisco y Salitrillos, mala calidad general,

8. Oposición: Maikol Ramírez Solano, cédula 1-1064-0554

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Cambios de ruta para evadir presas, buses llenos, no paran, hacen tiempo parados, choferes groseros, hablan por teléfono, no cumplen horarios fines de semana, no hay suficientes buses y ha aumentado la población.

9. Oposición: María Auxiliar Bonilla Martínez, cédula 1-839-594

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Apoya oposición y quejas del documento de Asociaciones.
- No se hacen ciertas carreras, incumplen horarios, recarga de unidades.

- *La nueva flotilla sustituye 6 unidades, no hay aumento de unidades, no hay mejora del servicio en lo mucho ya señalado.*
- *Mala relación y comunicación entre empresa y comunidad.*

10.Oposición: Carlos Cervantes Díaz, cédula 9-046-415

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- *La ARESEP ha sido nefasta para el pueblo de Costa Rica. Mientras los jefes ganan más que el presidente de la república y se recetan aumentos de sueldo de 1 millón o más de colones, al pueblo le recetan aumentos en el transporte público.*

11.Oposición: Carlos Espinoza Barquero, cédula 6-142-138

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- *Apoya oposición y quejas del documento de Asociaciones.*
- *Choferes fuman, dan mal trato. Mala calidad del servicio en general.*
- *Posibilidad de pasar concesión a otra empresa.*

12.Oposición: Edgar Ramírez Abarca, cédula 3-281-564

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- *Apoya oposición y quejas del documento de Asociaciones.*
- *Debería quitársele la concesión a CENBUS, la comunidad está cansada de su mal servicio.*
- *Buses: desde 2009 no invierten y ahora sustituyen 6 unidades para efectos de aumento pero la mala calidad del servicio continúa.*
- *Que ARESEP atienda nuestro planteamiento en forma expedita.*

13.Oposición: Emilia Guadalupe Blandon Calero, cédula CR-155817943521

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- *Mala Calidad: incumplen horarios; choferes groseros, hablan por teléfono, frenazos; mala atención de la administración a consultas y quejas; buses en mal estado.*

14.Oposición: William Cerdas Rivera, cédula 3-249-030

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- *Mala Calidad: incumplen horarios; malos buses; toman rutas no autorizadas; pasan a horas antojadiza, choferes groseros, hablan por teléfono, frenazos; mala administración del empresario.*

15.Oposición: Seidy Guerrero Anchía, cédula 6-152-246

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- *Mala Calidad: irrespeto y mal trato al adulto mayor, problemas con las cédulas; no interés del empresario para solucionar problemas con adultos mayores.*

16.Oposición: Lizeth Natalia Rivera Brenes, cédula 1-1366-196

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Mala Calidad: buses en mal estado, con arreglos malos y partes de otros buses, poca distancia entre asientos, pasillos estrechos; difícil acceso a discapacitados; choferes mal educados, fuman, desatienden a usuarios; pésimo servicio a San Francisco; atrasos; incumplen horarios.

17.Oposición: Mateo Agüero Aguilar, cédula 1-758-460

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Mala calidad del servicio: unidades: pocas; recargadas, mal estado, viejos y reconstruidos; malos horarios sobretodo de noche; malos choferes: maltratan al adulto mayor, no dan vuelto completo, hablan por teléfono, conducción temeraria, alta rotación de personal; la empresa no atiende las quejas.

18.Oposición: Ana María Cantillano Obando, cédula 1-417-1364

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Apoya oposición y quejas del documento de Asociaciones y de los opositores anteriores.

19.Oposición: Martín Alberto Zúñiga Calvo, cédula 3-207-743

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública. Cedió parte de su tiempo al señor Rafael Álvarez.

- El aumento no puede ser más de $\$5$ tal como dijo ARESEP en la fijación de Cartago.
- Debe tomarse en cuenta el crecimiento poblacional urbanístico y como afecta las tarifas.

20.Oposición: Randal Alvarez Obando, cédula 1-927-810

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Avala y apoya todo lo dicho por opositores anteriores sobre la mala calidad del servicio.
- Apoya que se le quite concesión a CENBUS.

21.Oposición: Lorena Rojas López, cédula 1-461-660

Observaciones: No presenta escrito. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Apoya oposición y quejas del documento de Asociaciones.
- Mal servicio: no paran a veces, mal trato al adulto mayor.

22.Oposición: Yonathan Quesada Mora, cédula 1-1428-0696 (folios 288 al 291)

Observaciones: Presenta escrito. No hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Mala calidad del servicio: buses sobrecargados, no se considera incremento poblacional para incrementar la flota.
- Aumento propuesto exagerado y abusivo.

23. Coadyuvancia: Autotransportes CESMAG, representada por el señor Eimer Castro, cédula 1-1351-563

Observaciones: No presenta escrito. Presenta personería jurídica y nota de autorización. Hizo uso de la palabra en la audiencia pública.

- Solicita ajuste tarifario a la empresa CESMAG en la ruta 50 y otras, por concepto de corredor común con la ruta 58.

Nota: El día 11 de junio de 2014, día de la audiencia pública correspondiente a este estudio, Autotransportes CESMAG S.A., concesionaria de la ruta 50: San José-San Pedro y ramales-San José-Sabanilla-Campiña-San Ramón de Tres Ríos, presenta una propuesta tarifaria con base en concepto de corredor común (folios 299 al 395).

POSICIONES NO ADMITIDAS

1. Oposición: Parroquia Inmaculada Concepción, representada por el señor Rafael Alvarez Fernández.

Observaciones: Firma escrito de oposición junto a las Asociaciones de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago, Asociación de Desarrollo Integral de Calle Naranja de Concepción de La Unión, Asociación de Desarrollo Integral de Salitrillos de Concepción de La Unión y Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Los Ángeles de Concepción. No presenta certificación de personería jurídica. Notificaciones: Al correo electrónico: alvarezfernandez.rafael@gmail.com

Nota: Con base en la resolución de la Dirección General de Atención al Usuario de las 10 horas con 1 minuto del día 23 de junio del 2014 (oficio 1810-DGAU-2014/070868), se rechazó esta posición por defectos formales (falta de personería jurídica).

Se indica, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, lo siguiente:

A. Posiciones relacionadas con aspectos tarifarios y técnicos de la aplicación del modelo econométrico:

- **Sobre las diferencias tarifarias entre empresas con distancias similares.**

La Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Concepción de La Unión de Cartago ve muy cara la tarifa al compararla con otra ruta similar.

El modelo de econométrico en el cual se basa el cálculo tarifario, si bien contiene costos y rendimientos estandarizados, también toma en cuenta parámetros particulares o propios de cada operador, como son las carreras, la distancia y la demanda. Estas últimas pueden marcar la diferencia cuando se hacen comparaciones entre empresas de una misma zona.

- **Sobre la incertidumbre respecto al dato real de demanda.**

La ARESEP estableció por resolución de su Junta Directiva la obligación de presentar trimestralmente estadísticas mensuales de operación para las diferentes empresas de transporte público de personas; sin embargo, para efectos tarifarios las mismas se contrastan con la información histórica previa, la cual no pueden subestimar, excepto que se

disponga de estudios técnicos de demanda realizados por CTP, o cuando es posible, por la propia ARESEP.

Cabe indicar, que en el presente estudio tarifario se está considerando el resultado de la estructura general de costos con la demanda ajustada del estudio tarifario anterior. A su vez, esto viene a reforzar la posición de que se necesita una medición de campo, tal como indican los opositores.

- **Sobre el estudio de altimetría del CTP y el valor del bus considerado.**

Tal como se explica en el apartado 1.4 de este estudio tarifario, el CTP clasifica a la ruta como Urbana No Plana y establece de acuerdo con la resolución 008-RIT-2014 que el autobús a reconocer corresponde a un bus montano.

- **Sobre ineficiencia administrativa y los costos de operación considerados.**

El cálculo tarifario se basa en un Modelo Econométrico que contempla costos operativos estándar (o generales) para toda la industria de transporte remunerado de personas por autobús. La empresa solicitante de un ajuste hace una corrida de este modelo con los costos estandarizados y los parámetros propios de sus condiciones operativas establecidas en la concesión o permiso, tal como se indica en el siguiente apartado. Así, un caso de ineficiencia administrativa sólo se reflejará en las utilidades y no en cálculo tarifario.

- **Sobre solicitud de inclusión de la ruta 50 como corredor común.**

El análisis de esta posición ya se expuso en forma diáfana líneas atrás, determinándose que definitivamente no le asiste el derecho a la empresa Autotransportes CESMAG S.A., a solicitar inclusión de la ruta 50 como corredor común, por lo que se le refiere al punto 2.2 del estudio tarifario.

B. Posiciones no relacionadas con aspectos tarifarios y técnicos de la aplicación del modelo econométrico:

- **Sobre el papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica y no permitiendo aumentos desproporcionados.**

La Ley le ha otorgado a la ARESEP 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, con el objetivo de asegurar la continuidad del servicio.

La ARESEP debe brindar protección en función de principios generales como el 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.

Por otra parte, nótese que las tarifas resultantes en este estudio tarifario son menores a las que se habían propuesto, en primera instancia, en la Audiencia Pública realizada.

- **Con respecto a aspectos de calidad del servicio relacionados con malacrianzas y mal trato general de choferes, mal trato al adulto mayor, manejo irresponsable; necesidad de aumento en flota; incumplimiento de horarios; estudio de demanda del CTP; mal estado físico y mecánico de unidades; arriendo de unidades; quitar**

concesión a la empresa; desvío de ruta; sobrecarga de unidades; mala relación empresa-comunidad.

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.

En relación con conductas inapropiadas e irrespetuosas para con los usuarios pueden ser denunciadas en primera instancia al CTP, a la Secretaría Ejecutiva, por escrito, en ventanilla única del CTP, dirigida a Jefe Secretaría Ejecutiva de esa dependencia. No olvidar anotar placa del bus, nombre del chofer y día y hora del suceso.

Dado que a la empresa también se le notifica, se le hace instancia a la empresa, sobre la necesidad de que se de la adecuada capacitación a los choferes, con el fin de que se brinde un trato justo y correcto a los usuarios. Especialmente a aquellos que tienen algún impedimento físico y los adultos mayores, que constituyen la parte de la población más vulnerable y deben ser tratados con las consideraciones del caso, en fiel cumplimiento de la legislación vigente al respecto.

• **Sobre el costo de vida y la inflación**

Respecto de la inflación y costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, no obstante que a la ARESEP la Ley le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestatarios de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias de dichos servicios. Si bien la ARESEP 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, por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

(...)

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley general de la administración pública (Ley 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 523-IT-2015/88565 del 14 de mayo de 2015 y proceder a fijar las siguientes tarifas para la ruta 58 descrita como: San José-Concepción de la Unión, operada por la empresa CENBUS S.A. según el siguiente detalle:

Ruta	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
58	SAN JOSE-SAN FRANCISCO	395	0
	SAN JOSE-CONCEPCION DE LA UNION	395	0
	SAN JOSE-GUAYABO	340	0
	SAN JOSE-CRUCES A CONCEPCION	340	0

- II. Indicar a la empresa CENBUS S.A. que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta al opositor participante en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-034-2014 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que expuso, relacionado 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 siguiente a su publicación en el Diario La Gaceta.

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 pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante la Intendencia de Transporte, a la que corresponde resolverlo y los de apelación y 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 contados 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 NOTIFIQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

CQM//GRCH/EMA

1 vez.—Solicitud N° 33312.—O. C. N° 8377-2015.—(IN2015034581).

CONVOCA A

Audiencia Pública

Audiencia Pública para exponer la petición tarifaria del **Consejo Técnico de Aviación Civil** para modificar las tarifas de los servicios aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para el periodo 2015-2016, según se detalla:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA						
Tarifas de Servicios Aeronáuticos Propuestas versus Vigentes						
Valores en US\$						
Categoría Tarifaria	Unidad de Medida	Periodicidad de Cobro	Tarifas Propuestas 2015-2016	Tarifas Vigentes 2014-2015	Diferencia	%
1.1 Tarifas de Aterrizaje						
Aeronaves aviación general y agrícola (vuelos locales)	1000 Kg	P/aterrizaje	0,1310	0,1347	-0,004	-2,76%
Aeronaves aviación general (vuelos internacionales)	1000 Kg	P/aterrizaje	0,2619	0,2694	-0,01	-2,80%
Aeronaves comerciales	1000 Kg	P/aterrizaje	0,2619	0,2694	-0,01	-2,80%
Aeronaves de carga	1000 Kg	P/aterrizaje	0,2619	0,2694	-0,01	-2,80%
1.2 Tarifas de Aproximación						
Aviación general menos de 12,500 kg	1000 Kg	P/aterrizaje	0,3023	0,3109	-0,01	-2,76%
Aeronaves comerciales o generales internacionales menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/aterrizaje	0,3023	0,3109	-0,01	-2,76%
Aeronaves comerciales de 12,500 kg. a menos de 60,000 kg.	1000 Kg	P/aterrizaje	0,5995	0,6166	-0,02	-2,78%
Aeronaves comerciales de 60,000 kg. a menos de 90,000 kg.	1000 Kg	P/aterrizaje	1,1335	1,1659	-0,03	-2,78%
Aeronaves comerciales de 90,000 kg en adelante.	1000 Kg	P/aterrizaje	2,2115	2,2748	-0,06	-2,78%
Helicópteros menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/aterrizaje	0,3023	0,3109	-0,01	-2,76%
Helicópteros de 12,500 kg en adelante.	1000 Kg	P/aterrizaje	0,5995	0,6166	-0,02	-2,78%
1.3 Derechos de Iluminación, Puentes de Abordaje y Buses						
Iluminación	1000 Kg	P/aterrizaje	0,0252	0,0259	0,00	-2,87%
Puentes de abordaje	1000 Kg	P/aterrizaje	0,8812	0,8941	-0,01	-1,44%
Autobuses de abordaje	1000 Kg	P/aterrizaje	0,8812	0,8941	-0,01	-1,44%
1.4 Tarifa de Infraestructura del Campo Aéreo						
Construcción y mejoras de pista y rampa	1000 Kg	P/aterrizaje	1,5972	3,5953	-2,00	-55,58%
1.5 Tarifas de Estacionamiento de Aeronaves						
Menos de 90 minutos	1000 Kg	P/estacionamiento	libre	libre		n/a
Entre 91 y 180 minutos	1000 Kg	P/estacionamiento	0,3639	0,5611	-0,20	-35,15%
Entre 181 y 360 minutos	1000 Kg	P/estacionamiento	0,7278	1,1222	-0,39	-35,15%
Entre 361 y 480 minutos	1000 Kg	P/estacionamiento	1,8196	2,8055	-0,99	-35,14%
Días completos (de 481 minutos en adelante)	1000 Kg	P/estacionamiento	4,5491	7,0137	-2,46	-35,14%
1.6 Tarifa de Carga						
Uso de la terminal	1 Kg	Mensual	0,0062	0,0062	0,00	0,00%
1.7 Concesionarias servicios aeronáuticos						
Tarifa de distribución de combustible	Litro	Mensual	0,0052	0,0052	0,00	0,00%

La Audiencia Pública se llevará a cabo el día **jueves 25 de junio del 2015 a las 17:00 horas (5:00 p.m.)**, en el Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicado en Oficentro Multipark, edificio Turrubares, Guachipelín de Escazú, San José.

Quien tenga interés legítimo podrá presentar su posición (oposición o coadyuvancia) ► en forma oral en la audiencia pública, (para lo cual debe presentar su documento de identidad vigente) ► o por escrito firmado (en este caso se debe adjuntar copia de su documento de identidad vigente): en las oficinas de la Autoridad Reguladora en horario regular, hasta el día de realización de la audiencia, por medio del fax 2215-6002 o del correo electrónico(*): consejero@aresep.go.cr hasta la hora programada de inicio de la respectiva audiencia pública.

Las oposiciones o coadyuvancias deben estar sustentadas con las razones de hecho y derecho que se consideren pertinentes, e indicar un medio para recibir notificaciones (correo electrónico, número de fax, apartado postal o dirección exacta).

En el caso de personas jurídicas, las posiciones (oposición o coadyuvancia) deben ser interpuestas

por medio del representante legal de dicha entidad y aportar certificación de personería jurídica vigente donde se haga constar dicha representación.

Se informa que la presente propuesta se tramita en el expediente **ET-030-2015** y se puede consultar en las instalaciones de la ARESEP y en la siguiente dirección electrónica: www.aresep.go.cr (Consulta de expedientes).

Asesorías e información adicional: comunicarse con el Consejero del Usuario al teléfono 2506-3359 o al correo electrónico consejero@aresep.go.cr

(*) En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea enviada por medio de correo electrónico, esta debe estar suscrita mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados, además el tamaño de dicho correo electrónico no puede exceder a 10.5 megabytes.

Marta Monge Marín
Dirección General de Atención al Usuario

Información
8000-273737

2506-3200

Fax:
2215-6002

Chat del Usuario
www.aresep.go.cr

Email:
consejero@aresep.go.cr



CONVOCA A

Audiencia Pública

Audiencia Pública para exponer la **propuesta de revisión tarifaria presentada por la empresa Corporación de Transportes El Alto Ltda., para la ruta 310, descrita como: Cartago-La Cruz de Caravaca-El Alto con extensiones a Mata de Mora-Finca Páez y viceversa** según se detalla:

DESCRIPCION RUTA 310	TARIFA VIGENTE (COLONES)		TARIFA PROPUESTA (COLONES)		VARIACION ABSOLUTA		VARIACION PORCENTUAL	
	REGULAR	ADULTO MAYOR	REGULAR	ADULTO MAYOR	REGULAR	ADULTO MAYOR	REGULAR	ADULTO MAYOR
CARTAGO-LA CRUZ DE CARAVACA-EL ALTO-CON EXTENSIONES A MATA DE MORA-FINCA PAEZ Y VICEVERSA								
Cartago- La Cruz de Caravaca- El Alto	205	0	270	0	65	0	31,71%	0,00%
Cartago-El Alto- Mata de Mora	205	0	270	0	65	0	31,71%	0,00%
Cartago- Blanquillo-Finca Páez	205	0	270	0	65	0	31,71%	0,00%

La Audiencia Pública se llevará a cabo a las **17:00 horas** (5:00 p.m.) del día **miércoles 24 de junio del 2015**, en la Escuela Barrio Corazón de Jesús, ubicada de la Iglesia de Barrio Corazón de Jesús, 100 metros al este, San Rafael, Oreamuno, Cartago.

Quien tenga interés legítimo podrá presentar su posición (*oposición o coadyuvancia*) ► **en forma oral** en la audiencia pública, (*para lo cual debe presentar un documento de identidad vigente*) ► **o por escrito firmado** (*en este caso se debe adjuntar copia de su documento de identidad vigente*): en las oficinas de la Autoridad Reguladora, en horario regular, hasta el día de realización de la audiencia, por medio del fax 2215-6002 o del correo electrónico (*): consejero@aresep.go.cr hasta la hora programada de inicio de la respectiva audiencia pública.

Las oposiciones o coadyuvancias deben estar sustentadas con las razones de hecho y derecho que se consideren pertinentes e indicar un medio para recibir notificaciones (correo electrónico, número de fax, apartado postal o dirección exacta).

En el caso de las personas jurídicas las posiciones (*oposición o coadyuvancia*) deben ser interpuestas por medio del representante legal de dicha entidad y

aportar certificación de personería jurídica vigente donde se haga constar dicha representación.

Se informa que la presente solicitud tarifaria se tramita en el expediente **ET-031-2015**, y se puede consultar en las instalaciones de la ARESEP y en la siguiente dirección electrónica: www.aresep.go.cr (Consulta de expedientes).

Asesorías e información adicional: comunicarse con el Consejero del Usuario al teléfono 2506-3359 o al correo electrónico consejero@aresep.go.cr

(*En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea enviada por medio de correo electrónico, esta debe estar suscrita mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados, además el tamaño de dicho correo electrónico no puede exceder a 10.5 megabytes.

Marta Monge Marín
Dirección General de Atención al Usuario

Información 8000-273737	2506-3200	Fax: 2215-6002	Chat del Usuario www.aresep.go.cr	Email: consejero@aresep.go.cr
----------------------------	-----------	-------------------	--------------------------------------	----------------------------------

SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES

3303-SUTEL-SCS-2015

El suscrito, Secretario del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, en ejercicio de las competencias que le atribuye el inciso b) del artículo 50 de la Ley General de la Administración Pública, ley 6227, y el artículo 35 del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado, me permito comunicarle(s) que en sesión ordinaria 024-2015, celebrada el 13 de mayo del 2015, mediante acuerdo 010-024-2015, de las 12:50 horas, el Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones aprobó por unanimidad, la siguiente resolución:

RCS-082-2015

“METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS DEL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA EN LOS MERCADOS DE TELECOMUNICACIONES”

EXPEDIENTE GCO-NRE-REL-1075-2015

RESULTANDO

1. Que el 30 de junio de 2013 la Dirección General de Mercados (DGM) de la Superintendencia de Telecomunicaciones (SUTEL), publicó su informe “Estadísticas del Sector Telecomunicaciones Informe 2010-2012”.
2. Que dicho Informe le permitió a la SUTEL contar por primera vez con una serie de estadísticas sobre la evolución y el comportamiento de los diferentes mercados de telecomunicaciones.
3. Que dados los indicios positivos de evolución y crecimiento del sector telecomunicaciones arrojados por el citado informe, la SUTEL tomó la decisión de iniciar un proceso de revisión de las condiciones de competencia en los mercados de telecomunicaciones.
4. Que para lo anterior incorporó como parte de los proyectos que serían ejecutados en el año 2014 la elaboración de un documento que definiera la forma en que se valorará el nivel de competencia en los mercados de telecomunicaciones. Este proyecto fue constituido con el nombre “M.4: Metodología para la valoración de la competencia efectiva de los Mercados Relevantes del sector telecomunicaciones”.
5. Que el 09 de julio de 2014 el Consejo de la SUTEL conoció y dio por recibido mediante acuerdo 008-039-2014 de la sesión 039-2014 un primer informe de “Propuesta de Metodología para el Análisis de la Existencia de Competencia Efectiva en los Mercados de Telecomunicaciones”, el cual fue remitido por la DGM mediante el oficio N° 4270-SUTEL-DGM-2014.
6. Que posteriormente se decidió que dicho documento fuera sometido a un proceso de revisión y validación por parte de un consultor internacional especializado en materia de telecomunicaciones, para lo cual la SUTEL convocó a los interesados a participar en la contratación N° 2014LA-000015-2014, publicada en el diario oficial La Gaceta N° 154 del 12 de agosto de 2014.
7. Que el 19 de setiembre de 2014 se adjudicó la licitación N° 2014LA-000015-2014 a la empresa TELECOMMUNICATIONS MANAGEMENT GROUP INC (TMG) para la revisión del documento elaborado por la SUTEL titulado “Metodología para el Análisis de la Existencia de Condiciones de Competencia Efectiva en los Mercados de Telecomunicaciones”, según publicación en La Gaceta N° 180 del 19 de setiembre de 2014.
8. Que el 12 de noviembre de 2014 la empresa TMG remitió el documento titulado “Informe Final: Contratación de servicios profesionales para la revisión de la metodología para el análisis de la existencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados de telecomunicaciones”, el cual fue conocido por el Consejo de la SUTEL en sesión N° 068-2014 celebrada el 12 de noviembre de

2014.

9. Que mediante el acuerdo N° 007-068-2014 de la sesión N° 068-2014 celebrada el 12 de noviembre de 2014, el Consejo de la SUTEL instruyó a la DGM para que incorporara en su documento de "Propuesta de Metodología para el Análisis de la Existencia de Competencia Efectiva en los Mercados de Telecomunicaciones" las recomendaciones elaboradas por la empresa TMG.
10. Que el 15 de diciembre de 2014 el Consejo de la SUTEL conoció el informe de "Propuesta de Metodología para el Análisis de la Existencia de Competencia Efectiva en los Mercados de Telecomunicaciones" incluyendo las recomendaciones emitidas por la empresa TMG, el cual fue remitido por la DGM mediante el oficio N° 8678-SUTEL-DGM-2014.
11. Que mediante el acuerdo N° 022-077-2014 de la sesión N° 077-2014 celebrada el 15 de diciembre de 2014, el Consejo de la SUTEL autorizó remitir en consulta a la Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM) la propuesta contenida en el oficio N° 8678-SUTEL-DGM-2014.
12. Que el 07 de enero de 2015 mediante el oficio N° 0078-SUTEL-CS-2015 se solicitó a la COPROCOM rendir criterio sobre la propuesta contenida en el oficio N° 8678-SUTEL-DGM-2014.
13. Que el 26 de febrero de 2015 mediante escrito sin número (NI-2009-2015), la COPROCOM remite su Opinión sobre el documento "Metodología para el análisis de la existencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados de telecomunicaciones", alcanzada en acuerdo firme contenido en el artículo quinto del acta de la Sesión Ordinaria N° 06-2015 celebrada a las 17: 30 horas del 17 de febrero de 2015, el cual se lee: "***SE ACUERDA:*** Emitir criterio favorable por cuanto luego de analizar el documento se concluye que se trata de un estudio bien fundamentado legal y técnicamente, lo que les ha permitido elaborar una metodología para la determinación de la competencia efectiva en los mercados que incluye los elementos esenciales para llevar a cabo adecuadamente esta tarea."
14. Que el 20 de marzo de 2015 mediante el oficio N° 1980-SUTEL-DGM-2015, la DGM remitió al Consejo de la SUTEL el informe de "Propuesta de Metodología para el Análisis del Grado de Competencia Efectiva en los Mercados de Telecomunicaciones" incluyendo las recomendaciones emitidas por la COPROCOM.
15. Que el 13 de abril de 2015 mediante acuerdo N° 010-016-2015 de la sesión N° 016-2015 celebrada el 25 de marzo de 2015, el Consejo de la SUTEL requirió a la DGM exponer la propuesta presentada mediante nota N° 1980-SUTEL-DGM-2015 ante los sectores que han mostrado interés para conocer su criterio sobre los parámetros para la aplicación de la metodología anteriormente indicada, de previo a continuar con los trámites de aprobación definitiva.
16. Que en fecha 07 de mayo de 2015 mediante oficio N° 3138-SUTEL-DGM-2015 la DGM remitió al Consejo de la SUTEL el informe sobre el cumplimiento del acuerdo 010-016-2015.
17. Que se han llevado a cabo las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO

A. SOBRE LA COMPETENCIA DE LA SUTEL

- I. Que mediante artículos 1 y 38 de la Ley de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector de Telecomunicaciones (Ley 8660), se creó el sector de telecomunicaciones, así como del órgano encargado de regular, aplicar, vigilar y controlar el ordenamiento jurídico de las telecomunicaciones, sea la Superintendencia de telecomunicaciones (SUTEL).
- II. Que en concordancia con lo anterior, el artículo 59 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los

Servicios Públicos (Ley 7593), establece que le corresponde a la SUTEL regular, aplicar, vigilar y controlar el ordenamiento jurídico de las telecomunicaciones, para lo cual se regirá por lo dispuesto en la misma Ley y en las demás disposiciones legales y reglamentarias que resulten aplicables.

- III. Que el artículo 52 de la Ley General de Telecomunicaciones (Ley 8642), dispuso que la operación de redes y la presentación de servicios de telecomunicaciones estará sujeta al régimen sectorial de competencia, correspondiendo a la SUTEL el análisis del grado de competencia efectiva en esos mercados.
- IV. Que de conformidad con el artículo 50 de la misma Ley 8642, a la SUTEL le corresponde determinar, mediante resolución motivada, cuando existen las condiciones suficientes para asegurar una competencia efectiva, a partir de lo cual los precios serán definidos por los proveedores de los servicios de telecomunicaciones.
- V. Que lo anterior evidencia que es una obligación de la SUTEL analizar el grado de competencia efectiva de los mercados de telecomunicaciones, concurriendo los supuestos contenidos en el artículo 50 de la Ley 8642 en cumplimiento de las obligaciones del Consejo de SUTEL, definidas en el artículo 73 de la Ley 7593.
- VI. Que de conformidad con el artículo 59 de la Ley 7593, la SUTEL es un órgano de desconcentración máxima adscrito a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, con personalidad jurídica instrumental.
- VII. Que en resumen, la SUTEL es el órgano competente para analizar el grado de competencia que existe en un mercado, como para determinar cuáles son las condiciones que empleará en los análisis que efectúe para tales propósitos, todo con fundamento en lo dispuesto en los artículos 59 de la Ley 7593 y 50 y 52 de la Ley 8642

B. SOBRE LOS MOTIVOS PARA EL DICTADO DE LA PRESENTE RESOLUCIÓN

- I. Que existen una serie de indicios que indican que el nivel de competencia de los mercados de telecomunicaciones ha mantenido una tendencia creciente y que entre los elementos que validan dicha circunstancia se encuentran los siguientes:
 - a. Desde el inicio de operaciones de la SUTEL se han autorizado más de 100 nuevos operadores y proveedores para ofrecer servicios de telecomunicaciones disponibles al público.
 - b. Según se desprende del Informe “Estadísticas del Sector Telecomunicaciones, Informe 2010-2013” los nuevos operadores del mercado han venido creciendo paulatinamente no sólo en cuanto a su número de usuarios, sino también en cuanto a su cuota de mercado.
 - c. En los últimos años, el sector ha experimentado un crecimiento importante, específicamente mostrando tasas de crecimiento trimestral promedio de ingresos de un 4%.
 - d. Todos los servicios de telecomunicaciones disponibles en el mercado, excepto la telefonía fija básica tradicional, registraron un incremento en términos de suscriptores para el período 2010-2014.
- II. Que lo anterior implica que existe una necesidad en el mercado, en conjunto con una obligación del regulador, de llevar a cabo un análisis profundo que permita determinar el grado de competencia que actualmente prevalece en los distintos mercados de telecomunicaciones costarricenses.
- III. Que en este análisis, la SUTEL deberá velar por la promoción de la competencia dentro del sector de las telecomunicaciones esto en cumplimiento de las obligaciones legalmente conferidas, derivadas del derecho constitucional a la de libertad de empresa, reconocido en el artículo 46 de la Constitución Política.
- IV. Que de conformidad con la mejor práctica internacional en esta materia, se requiere que para los análisis del grado de competencia en los mercados, el regulador del sector determine de manera

previa los indicadores y parámetros que empleará en sus análisis ya que esto proveerá predictibilidad y consistencia de los estudios a lo largo del tiempo.

- V. Que la presente resolución busca hacer de conocimiento de los distintos agentes del mercado la naturaleza del análisis que llevaría a cabo la SUTEL para la evaluación del grado de competencia en los mercados de telecomunicaciones, garantizando de este modo el cumplimiento del principio de transparencia contenido en el artículo 3 inciso d) de la Ley General de Telecomunicaciones, Ley 8642.
- VI. Que mediante la emisión de los presentes lineamientos se garantiza no sólo que los análisis efectuados por la SUTEL en esta materia sean conducidos de manera objetiva, estructurada y transparente, sino también que los resultados que se alcancen sean consistentes con una metodología previamente establecida y conocida por el mercado.
- VII. Que adicionalmente se considera que la aplicación de los lineamientos propuestos en este documento proveerán a la SUTEL de una herramienta importante para darle seguimiento y validar el éxito, en términos de la promoción de la competencia efectiva, de las políticas regulatorias que han sido implementadas en el mercado por parte de la SUTEL, de conformidad con el artículo 3 inciso f) de la Ley 8642.
- VIII. Que en virtud de los elementos desarrollados de previo, considera este Consejo que no sólo es pertinente sino también necesario, emitir de manera previa a cualquier análisis sobre el grado de competencia en los mercados de telecomunicaciones, un documento metodológico que contenga los criterios, variables, indicadores, factores e índices que tomará en cuenta la SUTEL para la implementación futura de sus procesos de revisión del grado de competencia efectiva de los diferentes mercados de telecomunicaciones.

C. SOBRE EL ANÁLISIS DEL GRADO DE COMPETENCIA EN LOS MERCADOS DE TELECOMUNICACIONES.

1. Sobre la existencia de competencia efectiva.

El término “competencia efectiva” se aborda desde tres perspectivas en la Ley 8642, esto es, como objetivo, como principio rector y como concepto, según se observa en la siguiente Tabla.

**Tabla 1
Costa Rica: Disposiciones sobre Competencia Efectiva
en la Ley General de Telecomunicaciones**

Artículo	Contenido
Artículo 2 inciso e) de la LGT	Son <u>objetivos</u> de esta Ley: (...) e) Promover la competencia efectiva en el mercado de las telecomunicaciones, como mecanismo para aumentar la disponibilidad de servicios, mejorar su calidad y asegurar precios asequibles.
Artículo 3 inciso f) de la LGT	La Ley se sustenta en los siguientes <u>principios</u> rectores: (...) f) Competencia efectiva: establecimiento de mecanismos adecuados para que todos los operadores y proveedores del mercado compitan en condiciones de igualdad, a fin de procurar el mayor beneficio de los habitantes y el libre ejercicio del Derecho constitucional y la libertad de elección.
Artículo 6 inciso 7) de la LGT	Para los efectos de esta Ley se <u>define</u> lo siguiente: 7) Competencia efectiva: circunstancia en la que ningún operador de redes o proveedor de servicios de telecomunicaciones, o grupo de cualquiera de estos, puede fijar los precios o las condiciones de mercado unilateralmente, restringiendo el funcionamiento eficiente de este, en perjuicio de los usuarios.

En relación con la definición de qué debe entenderse como competencia efectiva es necesario volver a

considerar lo indicado de en el artículo 6 inciso 7) de la Ley 8642, el cual establece que la competencia efectiva se define como: “Circunstancia en la que ningún operador de redes o proveedores de servicios de telecomunicaciones, o grupo de cualquiera de estos, puede fijar los precios o las condiciones de mercado unilateralmente, restringiendo el funcionamiento eficiente de este, en perjuicio de los usuarios”.

Al respecto se considera pertinente destacar que ni el Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (CAFTA-RD), el cual dio lugar a la apertura del mercado de las telecomunicaciones en Costa Rica, ni las Leyes 8642 y 7472 contienen un desarrollo específico sobre la noción o las condiciones necesarias para determinar que, en un mercado, existe competencia efectiva¹.

Sin embargo, para valorar dicho concepto, es pertinente tener en cuenta lo indicado en el artículo 6 inciso 17) de la Ley 8642, en el que se define como **Operador o proveedor importante**:

“[...] operadores o proveedores que tienen la capacidad de afectar materialmente, teniendo en consideración los precios y la oferta, los términos de participación en los mercados relevantes, como resultado de controlar las instalaciones esenciales o hacer uso de su posición en el mercado”.

Así las cosas, se desprende que, en el marco regulatorio costarricense de telecomunicaciones, el término competencia efectiva se asocia con una circunstancia en la cual no hay en el mercado un operador o proveedor importante o grupo de estos, lo que es lo mismo que no existe un operador o proveedor que posee poder sustancial de mercado o un grupo de estos que pueda ejercer dominancia conjunta². En este caso resulta evidente que un mercado no se encuentra en competencia efectiva tanto si existe un operador con poder significativo de mercado, como si se presenta una situación de dominancia conjunta.

Lo anterior es consistente con la interpretación del término competencia efectiva al que han arribado otros reguladores y autoridades de competencia a nivel internacional. Así, la Comisión Europea³ ha indicado en relación con la interpretación del término competencia efectiva lo siguiente: *“cuando no exista competencia efectiva, esto es, en los mercados en los que existan una o más empresas con un peso significativo”*.

En ese sentido, entendía la antigua Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones (CMT)⁴ de España el concepto de competencia efectiva como sigue:

“La Directiva Marco afirma que no hay competencia efectiva en un mercado relevante si se aprecia que hay uno o más operadores con poder significativo de mercado (en adelante, PSM). Este concepto es, según lo dispuesto en la misma norma comunitaria, equivalente al concepto de posición de dominio bajo el prisma del derecho de la competencia. Por tanto, el análisis de competencia efectiva en un mercado relevante es equivalente a un análisis prospectivo de dominancia en dicho mercado” (Lo destacado es intencional).

Asimismo la Oficina de Telecomunicaciones del Reino Unido (OFTEL)⁵ ha indicado que:

“... se debe presumir que un mercado es efectivamente competitivo donde ningún operador en ese mercado posee poder significativo de mercado (PSM)”.

¹ Véase Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM) en la Sesión Ordinaria N° 27-2008, artículo quinto de 12 de agosto de 2008. Véase COPROCOM, Informe sobre los reglamentos a la Ley General de Telecomunicaciones que fueron publicados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos con el fin de someterlos a consulta popular. Sesión Ordinaria N° 27-2008 de 12 de agosto de 2008, Artículo Quinto, Expediente N° Op-01-08.

² La Comisión Europea define en su “Comunicación sobre la aplicación de las normas de competencia a los acuerdos de acceso en el sector de las telecomunicaciones” la dominancia conjunta como *“el caso de que más de una empresa comparta una posición dominante”*.

³ Comisión Europea. (2002). *Directiva 2002/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a un marco regulador común de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (Directiva marco)*. Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 108/33.

⁴ CMT. (2012). *Resolución por la cual se aprueba la definición y el análisis de los mercados de terminación de llamadas vocales en redes móviles individuales, la designación de operadores con poder significativo de mercado y la imposición de obligaciones específicas, y se acuerda su notificación a la Comisión Europea y al Organismo de Reguladores Europeos de Comunicaciones Electrónicas (MTZ 2011/2503)*. España

⁵ Office of Telecommunications. (2002). *Oftel's market review guidelines: criteria for the assessment of significant market power*. Reino Unido.

Por su parte la Comisión de Regulación de Comunicaciones de Colombia (CRC)⁶ ha indicado que:

“Una vez definidos los mercados relevantes se analizarán sus condiciones de competencia. Este análisis tiene como objetivo determinar las condiciones de competencia existentes en los mercados relevantes identificados, con el propósito final de determinar situaciones no competitivas o de posición dominante.

En particular, se analizará la existencia de actores que, individual o colectivamente, pueda tomar decisiones de manera independiente, prescindiendo del resto del mercado. En términos del marco normativo local, se define dominancia como “la posibilidad de determinar directa o indirectamente, las condiciones de un mercado, por parte de alguno o varios participantes en el mismo (Decreto 2870, 2007)” (Lo destacado es intencional).

Igualmente, la antigua Comisión Federal de Competencia de México (CFC)⁷ ha manifestado que:

“La ausencia de condiciones de competencia es equivalente a situaciones en las que prevalezca un agente económico con poder sustancial sobre el mercado relevante...”

En ese mismo sentido la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo⁸ ha indicado que:

“Conceptualmente, la revisión del poder de mercado de una firma particular en un mercado relevante debe ser conducida siguiendo un cálculo de si existe competencia efectiva o no en el segmento de mercado”.

Se observa así que, desde el punto de vista conceptual la existencia de competencia efectiva:

- (i) Se encuentra directamente relacionada con el término operador o proveedor con poder sustancial en el mercado relevante o, lo que es lo mismo, operador o proveedor importante.
- (ii) Estará presente en casos en los cuales no exista un operador importante en el mercado.

En virtud de lo anterior puede concluirse que para determinar la existencia o no de competencia efectiva es necesario determinar la existencia de operadores o proveedores con poder de mercado, tanto a nivel de dominancia individual como de dominancia conjunta.

2. Sobre la determinación de un operador importante.

Como se indicó de previo, uno de los elementos que es necesario valorar para analizar el grado de competencia efectiva de un mercado es la existencia de operadores o proveedores con poder de mercado, tanto a nivel de dominancia individual como de dominancia conjunta.

El poder de mercado es definido por la Comisión Europea⁹ como *“la capacidad de una o varias empresas para, en función de sus intereses, augmentar los precios, reducir la producción, la gama o la calidad de los bienes y servicios, disminuir la innovación o influir por otros medios en los parámetros de la competencia”* (Lo destacado es intencional).

El marco legal costarricense del sector telecomunicaciones¹⁰ establece que para valorar si un agente tiene poder de mercado, se deben analizar los siguientes factores:

⁶ Comisión de Regulación de Telecomunicaciones. (2013). *Definición de Mercados Relevantes de Comunicación Audiovisual en un Entorno Convergente*. República de Colombia.

⁷ Comisión Federal de Competencia. (2007). *Dictamen preliminar sobre la posible inexistencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes de venta de gas licuado de petróleo a permisionarios de distribución, venta de gas licuado de petróleo a usuarios finales, servicios de transporte de gas licuado de petróleo mediante auto-tanques, busque-tanques y ductos*. Expediente DC-01-2007. México.

⁸ Organization for Economic Co-Operation and Development. (2003). *Indicators for the assessment of telecommunications competition*. DSTI/ICCP/TISP(2001)6.

⁹ Comisión Europea (2004). *Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones de empresas*. Diario Oficial de la Unión Europea 2004/C 31/03.

¹⁰. Artículo 54 de la Ley 8642 y artículo 15 de la Ley 7472 (Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor)

“Para determinar si un agente económico tiene un poder sustancial en el mercado relevante, debe considerarse:

- a) Su participación en ese mercado y su posibilidad de fijar precios unilateralmente o de restringir, en forma sustancial, el abastecimiento en el mercado relevante, sin que los demás agentes económicos puedan, en la actualidad o en el futuro, contrarrestar ese poder.*
- b) La existencia de barreras a la entrada y los elementos que, previsiblemente, puedan alterar tanto esas barreras como la oferta de otros competidores.*
- c) La existencia y el poder de sus competidores.*
- d) Las posibilidades de acceso del agente económico y sus competidores a las fuentes de insumos.*
- e) Su comportamiento reciente.*
- f) Los demás criterios análogos que se establezcan en el Reglamento de esta ley”.*

En igual sentido, el artículo 12 del Reglamento de Acceso e Interconexión de Redes de Telecomunicaciones indica que la SUTEL, en la determinación de los operadores o proveedores importantes puede tomar en cuenta, entre otros, algunos de los siguientes elementos:

“Una cuota del mercado del operador o proveedor superior al 25%, determinada por la Sutel dependiendo del mercado del que se trate, ya sea por número de clientes, volumen físico de ventas (tráfico), ingresos o cualquier combinación de estas u otros factores que así considere la Sutel.

Control de instalaciones esenciales.

Superioridad o ventajas tecnológicas que no sean fácilmente adquiribles por uno o más de los operadores o proveedores distintos del posible operador o proveedor importante.

Economías de escala.

Integración vertical del operador o proveedor.

Red de distribución y ventas muy desarrollada.

Ausencia de competencia potencial.

Obstáculos a la expansión de las operaciones de otros operadores o proveedores.

Exclusividad o dominio en una zona geográfica específica.

Los costos de desarrollar canales alternativos o de acceso limitado”.

Partiendo de lo anterior se encuentra que para determinar la existencia de operadores de red o proveedores con poder significativo de mercado se deben valorar los siguientes elementos:

- i. Participación de los proveedores en el mercado: teniendo como referencia un 25% de cuota de mercado.
- ii. Barreras a la entrada¹¹: entre las que destacarían: la superioridad o ventajas tecnológicas que no sean fácilmente adquiribles, las economías de escala, la integración vertical del operador

¹¹ En relación con el análisis de las barreras de entrada el artículo 22 del Reglamento del Régimen de Competencia en Telecomunicaciones define que en relación con la determinación del poder sustancial, la SUTEL podrá considerar como barreras de entrada, entre otras, las siguientes:

- a) Los costos financieros o de desarrollar canales alternativos, el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes.*
- b) El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de los usos alternativos de infraestructura y equipo.*
- c) La necesidad de contar con concesiones, autorizaciones y permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual o industrial.*
- d) La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres ya establecidos.*
- e) Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales.*
- f) Las restricciones constituidas por prácticas comunes de los operadores y proveedores ya establecidos en el mercado relevante.*
- g) Los actos de autoridades estatales o municipales que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos operadores o proveedores”.*

o proveedor, la red de distribución y ventas muy desarrollada, los costos de desarrollar canales alternativos o de acceso limitado, la exclusividad o dominio en una zona geográfica específica, el monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida para desarrollar canales alternativos, la necesidad de contar con concesiones, autorizaciones y permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, la inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiriera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres ya establecidos, los actos de autoridades estatales o municipales que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos operadores o proveedores.

- iii. La existencia y el poder de los competidores: en relación con la determinación de ausencia de competencia potencial.
- iv. Posibilidades de acceso a las fuentes de insumos: en relación también con el control de instalaciones esenciales e infraestructura esencial.
- v. Comportamiento reciente: particularmente en relación con el establecimiento de obstáculos a la expansión de las operaciones de otros operadores o proveedores y las restricciones constituidas por prácticas comunes de los operadores y proveedores ya establecidos en el mercado relevante. Además al respecto resulta importante valorar la independencia de comportamiento respecto de sus competidores, como una señal de posición de dominio.

A partir de todos los anteriores elementos se podrá establecer si existe la posibilidad de los distintos proveedores de fijar precios unilateralmente, de restringir en forma sustancial el abastecimiento del mercado o bien de afectar la calidad y la innovación en la provisión de servicios, es decir, si hay algún proveedor o varios de ellos que gocen de poder de mercado. En particular para determinar la existencia de varios operadores con poder de mercado se requiere llevar a cabo un análisis de dominancia conjunta, el cual parte de indicadores base ya determinados en el análisis de la existencia de un único operador importante.

3. Sobre la existencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva.

Como se vio de previo, la legislación costarricense establece que para determinar si existe competencia efectiva o no en un mercado se debe determinar si en ese mercado existen operadores o proveedores con poder significativo de mercado.

Sin embargo, el artículo 50 de la Ley 8642, en su parte relevante al análisis de desregulación ex-ante de mercados minoristas, indica:

“Cuando la Sutel determine, mediante resolución motivada, que existen las condiciones suficientes para asegurar una competencia efectiva, los precios serán determinados por los proveedores de los servicios de telecomunicaciones.”

De acuerdo con el texto legal transcrito, el objeto de la desregulación contenido en el numeral señalado, no deberá estar dirigida necesariamente a determinar si existe competencia efectiva en un mercado específico al momento del análisis, es decir a determinar si existe o no un operador o proveedor dominante, sino más bien a verificar la existencia condiciones que se estimen suficientes para asegurar la competencia efectiva.

Debe tenerse presente que la determinación de la existencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva, no se restringe meramente a la determinación de la existencia de un marco regulatorio propicio para el desarrollo de competencia¹², sino que también –y más importante aún- se

¹² Al respecto se puede consultar el Informe de la OECD “Estudio sobre políticas y regulación de telecomunicaciones en México” del año 2002 (páginas 128-130), en el cual concluyen que “Existen áreas que, en teoría, están abiertas a la competencia, pero las deficiencias de la autoridad legal y de los procedimientos de revisión judicial restringen la capacidad de la entidad reguladora de eliminar de forma eficaz y eficiente los obstáculos para el desarrollo de condiciones de competencia”, es decir se concluye que

refiere al análisis de si dicho marco regulador ha permitido que en el mercado se desarrolle un adecuado nivel de rivalidad y competencia, el cual debe haber repercutido en beneficios obtenidos por los consumidores.

Así si bien pudiera llegar a determinarse que en un mercado existe uno o varios operadores importantes, también pudiera determinarse que para ese mismo servicio las condiciones de mercado, la regulación y la tecnología existentes son suficientes para asegurar un nivel adecuado de rivalidad entre competidores, capaz de garantizar el mayor beneficio de los consumidores de los servicios de telecomunicaciones. Al respecto, el análisis prospectivo del mercado se vuelve imprescindible.

En ese sentido puede entenderse que un mercado cuenta con “condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva” si en este mercado a pesar de existir un operador o proveedor con poder significativo de mercado, existe un nivel de competencia entre empresas rivales que no sólo restringe a los distintos rivales de ejercer su poder de mercado y sino que también es capaz de proteger a los consumidores de prácticas abusivas¹³. Es decir, se refiere a una situación de mercado en que se dan las condiciones necesarias para que pueda haber competencia entre distintos operadores y no resulte imposible la entrada de otros competidores potenciales.

Lo anterior coincide con la Opinión de la COPROCOM, emitida mediante acuerdo contenido en el artículo quinto de la Sesión Ordinaria N° 06-2015 celebrada a las 17:30 horas del 17 de febrero de 2015, en relación con el análisis planteado por la SUTEL en el documento “Metodología para el análisis de la existencia de competencia efectiva en los mercados de telecomunicaciones”, la cual indica que: *“...en relación con las ‘condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva’, por cuanto, es posible que tras la apertura del sector, aun cuando existan un agente que ostente algún poder en el mercado, podrían perfectamente existir las condiciones para una competencia efectiva. La liberación tarifaria podría servir en este supuesto, para que el mayor incentivo a la innovación y creatividad comercial en las ofertas de servicios, generen un ambiente de competencia suficiente incluso para transformar la estructura del mercado específico. De allí la importancia de un análisis prospectivo a fin de no llegar a invalidar la aplicación de lo dispuesto en el artículo citado.”*

En relación con esta determinación, cobra particular importancia el análisis que se haga de los mercados mayoristas verticalmente integrados a los mercados minoristas. Igualmente resulta imprescindible valorar que no existan indicios de colusión o boicot por parte de los participantes del mercado.

4. Sobre el análisis ex-ante del grado de competencia efectiva.

Como se desprende de lo analizado de previo, de acuerdo al ordenamiento sectorial de telecomunicaciones costarricense, la SUTEL debe analizar el grado de competencia efectiva a los fines de la regulación ex-ante en dos circunstancias diferentes:

- (i) La determinación de competencia efectiva en los diversos mercados relevantes de telecomunicaciones a los fines de identificar operadores importantes e imponer regulación asimétrica en los términos de los artículos 73 inciso i) y 75 inciso b) de la Ley 7593.
- (ii) La determinación de la existencia de condiciones para la competencia efectiva en diversos mercados minoristas a los fines de mantener, eliminar o restablecer regulación simétrica de precios en los términos del artículo 50 de la Ley 8642.

La semejanza clave entre ambas determinaciones es que las mismas deben basarse en un análisis económico-jurídico que sustente la decisión regulatoria tomada por la SUTEL, siendo que el estudio efectuado por la SUTEL para tales efectos debe tener en cuenta las distintas fuerzas, tanto económicas

la existencia de un marco regulatorio determinado no es suficiente para que se desarrollen condiciones de competencia en un mercado.

¹³ Al respecto se puede consultar el “Informe N° 2/2009” del 20 de enero de 2009 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de la República de Chile y el documento “Retail Price Control” de la Office Communications (OFCOM) del 19 de julio de 2006 del Reino Unido.

como regulatorias, que ejercen presión competitiva sobre las firmas que operan en el mercado. En vista de ello, las conclusiones de ambos ejercicios estarán directamente relacionadas y por tanto deberán guardar coherencia lógica.

Pese a que ambos enfoques de intervención ex-ante poseen una serie de semejanzas en su análisis, ambos tienen diferentes implicaciones. La diferencia clave entre ambos es que la revisión basada en la Ley 7593 persigue objetivos más amplios, estando dirigida a fundamentar la imposición de obligaciones asimétricas al operador u operadores importantes. Mientras tanto, la revisión basada en el artículo 50 de la Ley 8642 tiene un objetivo más estrecho, estando enfocada en verificar la justificación de la regulación transitoria de precios simétrica establecida en mercados minoristas. Lo anterior se resume en la siguiente Tabla.

Tabla 2
Costa Rica: Comparación entre el análisis ex ante de competencia efectiva a ser realizado por SUTEL en función de la Ley 7593 y la LGT

Elemento	Análisis arts. 73 inciso i) y 75 inciso b) de la Ley 7593	Análisis art. 50 de la Ley 8642
Objetivo	Imponer regulación asimétrica, es decir, solo aplicable al operador importante	Justificar el mantenimiento, remoción o restablecimiento de regulación de precios
Alcance	Regulación de precios y no vinculada a precios (e.g., transparencia, no discriminación, separación contable)	Regulación de precios
Nivel de la cadena de valor	Mercados mayoristas y minoristas	Mercados minoristas exclusivamente
Temporalidad	Mecanismo de regulación permanente, análisis periódico	Mecanismo de regulación transitorio, análisis <i>ad hoc</i>
Enfoque del análisis	Prospectivo	Prospectivo
Metodología	Análisis económico que tenga en cuenta todas las fuerzas que ejercen presión competitiva sobre las firmas que operan en el mercado	Análisis económico que tenga en cuenta todas las fuerzas que ejercen presión competitiva sobre las firmas que operan en el mercado
Elementos a ser verificados	La existencia o no de competencia efectiva en cada mercado relevante	La existencia o no de condiciones suficientes para asegurar una competencia efectiva en cada mercado regulado (ello comprendería casos en los que exista competencia efectiva)

Lo anterior implica que en el análisis del grado de competencia en los mercados de telecomunicaciones la SUTEL podría alcanzar uno de los siguientes escenarios, siendo que cada escenario tiene implicaciones diferentes en términos de lo definido en los artículos 73 y 75 de la Ley 7593 y del artículo 50 de la Ley 8642:

- a- Ausencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva: la ausencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva se determina mediante la concurrencia de dos elementos, por un lado la determinación de la existencia de uno o más operadores importantes en el mercado objeto de análisis o de dominancia conjunta, y por otro la determinación de que en el mercado no existen la condiciones suficientes para que los proveedores compitan de manera efectiva entre ellos. La determinación de ausencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva tiene dos implicaciones desde el punto de vista regulatorio, primero, en relación con el artículo 50 de la Ley 8642 implica que se debe mantener la regulación tarifaria minorista, y segundo, en relación con el artículo 73 inciso j) de la Ley 7593 implica que el mercado analizado debe mantenerse como un “mercado relevante” regulado de manera ex-ante, en los términos de lo desarrollado en el artículo 12 del Reglamento de Acceso e Interconexión de Redes de Telecomunicaciones, manteniendo toda la regulación ex-ante específica que pudiera tener dicho mercado al momento de los análisis realizados.

- b- Existencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva: la existencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva se determina mediante la concurrencia de dos elementos, por un lado la determinación de la existencia de uno o más operadores importantes en el mercado objeto de análisis, por otro lado la determinación de que, pese a lo anterior, en el mercado existen la condiciones suficientes para que los proveedores compitan de manera efectiva entre ellos. La determinación de la existencia de condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva tiene dos implicaciones desde el punto de vista regulatorio, primero, en relación con el artículo 50 de la Ley 8642 implica que se debe retirar la regulación tarifaria minorista, y segundo, en relación con el artículo 73 inciso j) de la Ley 7593 implica que el mercado analizado debe mantenerse como un “mercado relevante” regulado de manera ex-ante, manteniendo el resto de regulación ex-ante específica que pudiera tener dicho mercado al momento de los análisis realizados.
- c- Existencia de competencia efectiva: la existencia de competencia efectiva se determina mediante la concurrencia de dos elementos, por un lado la determinación de la no existencia de uno o más operadores importantes o de dominancia conjunta en el mercado objeto de análisis y por otro lado la determinación de que en el mercado existen la condiciones suficientes para que los proveedores compitan de manera efectiva entre ellos. La determinación de la existencia de competencia efectiva tiene dos implicaciones desde el punto de vista regulatorio, primero, en relación con el artículo 50 de la Ley 8642 implica que se debe retirar la regulación tarifaria minorista, y segundo, en relación con el artículo 73 inciso j) de la Ley 7593 implica que el mercado analizado debe eliminarse como un “mercado relevante” regulado de manera ex-ante, levantando toda la regulación ex-ante específica que pudiera tener dicho mercado al momento de los análisis realizados.

5. Sobre el análisis planteado para determinar el grado de competencia efectiva en los mercados de telecomunicaciones.

Como bien lo había indicado de previo la COPROCOM en su Opinión N° OP-01-08 en el análisis de competencia efectiva que debe realizar la SUTEL debe valorar lo siguiente:

“Las medidas para evaluar el grado de competencia en las telecomunicaciones deben englobar indicadores de la estructura y características del mercado relevante en análisis, la conducta de los agentes económicos del mercado y los beneficios del consumidor. El desempeño de un mercado está ligado a las conductas tanto de los vendedores como de los compradores, quienes tienen conexión con la estructura y características del mercado relevante”.

Esto puede ser complementado con la cita de Raboy & Schneebaum (1993) contenida en la Opinión N° OPI-01-08 de la COPROCOM en relación con el análisis de competencia efectiva:

“Se dice que hay competencia efectiva cuando existen condiciones en el mercado para que dos o más participantes actúen de manera independiente en la fijación de precios, en la determinación de sus márgenes de protección, en la planeación de costos, en las estrategias de mercadotecnia que limitan el comportamiento de los participantes frente a la posibilidad de que nuevos competidores ingresen al mercado. El grado de competencia efectiva que existe en una industria está en función del número de empresas participantes, del nivel de participación en el mercado de cada una, de la capacidad instalada y de que existen condiciones para que otros participantes entren posteriormente. En un contexto de competencia efectiva, la demanda por parte de los consumidores debe estar en equilibrio con la oferta. Es decir, para evitar las barreras de entrada a un mercado donde hay competencia efectiva, es necesario que los consumidores deseen adquirir el producto o servicio y que haya agentes dispuestos a ofrecerlo. Así, para determinar si existen o no condiciones de competencia efectiva en el mercado no es suficiente con medir el número de participantes, sino que también es necesario analizar las condiciones de entrada y salida del mercado, es decir, las restricciones que la entrada de un nuevo competidor impone a la autonomía de los otros, tanto en la fijación de precios como en el acceso a los recursos. El análisis de la competencia efectiva debe restringirse al desempeño real y potencial de los agentes dentro del mercado relevante y al grado de sustituibilidad en el mismo”.

Lo manifestado por la COPROCOM es a su vez consistente con lo indicado por otros organismos; en

ese sentido, se considera pertinente tener en cuenta lo indicado por la OECD en cuanto que:

“La competencia efectiva está relacionada con la competitividad de un mercado relacionado como un todo más que con la conducta de una firma particular.

...

La competencia efectiva está relacionada no sólo con la habilidad de controlar precios y costos de los productos o servicios, pero también con los beneficios de los consumidores tales como calidad del servicio, la diversidad de servicios disponible para los consumidores, la operación eficiente de las firmas en un mercado y la provisión de servicios innovadores. Consecuentemente, mediciones de los resultados de los consumidores producto de la competencia son indispensables en la estructura de análisis de la existencia de competencia efectiva”.

Dicho lo anterior, en este apartado se desarrollará la forma en que los elementos mencionados se consideraran en el análisis, mismo que se realizará en cinco etapas:

En la primera etapa, se analizará si las actuales definiciones de mercados relevantes contenidas en la resolución de SUTEL N° RCS-307-2009 de las 15:35 horas del 24 de setiembre de 2009, aún se encuentran actualizadas.

En una segunda etapa se valorará la estructura actual del mercado, para lo cual se deben considerar elementos como: los participantes del mercado, el porcentaje de participación, la concentración del mercado, el comportamiento estratégico de los agentes de dicho mercado, el acceso de los competidores a las fuentes de insumos, el poder compensatorio de la demanda, los costos de cambio de operador y la rentabilidad. En esta etapa se efectuará a su vez el análisis de dominancia conjunta, el cual a su vez incluye elementos relacionados con la concentración de mercado, la madurez del mercado, el grado de homogeneidad de los producto, la falta de competencia potencia, la evolución de cuotas de mercado, el nivel de cambio tecnológico, la ausencia o bajo nivel de intensidad en la competencia de precios y los elementos que favorezcan una conducta colusiva

En una tercera etapa, se analizarán las barreras de entrada del mercado.

A partir del análisis de estas primeras tres etapas se podrá determinar si existe algún operador o proveedor de servicios de telecomunicaciones o grupo de ellos que estén en la posibilidad de fijar precios unilateralmente o de restringir en forma sustancial el abastecimiento del mercado, lo que equivale a determinar si existen operadores o proveedores con poder significativo de mercado.

En una cuarta etapa, se analizarán los beneficios obtenidos por los usuarios, tomando como referencia elementos como acceso a la información, accesibilidad de precios, oferta disponible de servicios y satisfacción del cliente.

Finalmente, en una quinta etapa se valorará de manera prospectiva el desarrollo futuro del mercado, con el objeto de tener en cuenta si una eventual situación de poder de mercado de la cual goza un determinado agente puede variar en el corto plazo producto de factores regulatorios, tecnológicos o de otra naturaleza. Las últimas dos etapas planteadas, son determinantes para determinar si el mercado cuenta o no con las condiciones suficientes para asegurar la competencia efectiva.

A continuación se desarrollan en detalle cada uno de los elementos anteriores.

5.1. Definición del mercado.

Es importante asegurar que las definiciones de mercado actuales definidas en la RCS-307-2009 no sean inadecuadas, esto se debe hacer de manera previa a entrar a valorar el grado de competencia efectiva en dichos mercados, en ese sentido la SUTEL tomará en cuenta el efecto de sustitución entre servicios en la medida en que los servicios incluidos en mercados relacionados ejerzan limitaciones indirectas sobre el poder de mercado en un mercado específico bajo análisis.

Para valorar dichos mercados se considerarán los elementos definidos en el artículo 14 de la Ley 7472, a saber:

- a) *Las posibilidades de sustituir el bien o el servicio de que se trate, por otro de origen nacional o extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, el grado en que los consumidores cuenten con sustitutos y el tiempo requerido para efectuar tal sustitución.*
- b) *Los costos de distribución del bien mismo, sus insumos relevantes, sus complementos y sustitutos, desde otros lugares del territorio nacional y del extranjero; para ello se tendrán en cuenta los fletes, los seguros, los aranceles y las restricciones que no sean arancelarias, así como las limitaciones impuestas por los agentes económicos o sus organizaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde otros sitios.*
- c) *Los costos y las posibilidades de los consumidores para acudir a otros mercados.*
- d) *Las restricciones normativas, nacionales o internacionales, que limiten el acceso de los consumidores a las fuentes de abastecimiento alternativas, o el de los proveedores a los clientes alternativos”.*

Lo anterior es congruente con la Opinión de la COPROCOM, emitida mediante acuerdo contenido en el artículo quinto de la Sesión Ordinaria N° 06-2015 celebrada a las 17:30 horas del 17 de febrero de 2015, la cual indica lo siguiente: “...se considera importante que se destaque que esta metodología está diseñada para ser aplicada una vez que se ha determinado el mercado relevante, esto es una vez que se ha determinado el conjunto de servicios que compiten efectivamente entre sí. Los criterios para determinar el mercado relevante, establecidos en el artículo 14 de la Ley No. 7472, se refieren fundamentalmente, a las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otro de origen nacional o extranjero. De tal forma que si se determina que dos servicios son sustitutos entre sí, especialmente desde el punto de vista de los consumidores, esos dos servicios formarían parte del mismo mercado relevante”.

5.2. Estructura del Mercado.

5.2.1. Participantes del mercado.

Como lo ha indicado la Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission¹⁴ “la competencia efectiva requiere la existencia de múltiples proveedores”, en ese sentido se considera importante incluir en el análisis información referente a la cantidad de operadores o proveedores que conforman el mercado relevante analizado y su tendencia.

Un elemento central que debe ser tenido en cuenta respecto al tema de la cantidad de participantes del mercado, es que por las características mismas del sector telecomunicaciones, la cantidad de empresas que ofrecen este tipo de servicios no suele ser muy extenso; al respecto se puede tener en cuenta lo indicado por Escribano y García (2001)¹⁵, quienes sostienen que:

“Sin embargo, en sectores como las telecomunicaciones donde hay altos costes fijos, hundidos, etc., el número de empresas que puede subsistir en un mercado en competencia no puede ser muy grande... en el sector de las telecomunicaciones existen importantes barreras de entrada, debido a los altos costes fijos en que hay que incurrir (despliegue de redes, obtención de licencias, etc.)... Por ello, el número de empresas que pueden sobrevivir en estos mercados es pequeño. Es probable que esto no cambie mientras se mantengan estas características tecnológicas. Otra razón que justifica que el número de empresas sea pequeño en la telefonía móvil, es el hecho de que el espectro radioeléctrico es un recurso escaso”.

Será igualmente importante tener en cuenta la existencia de algún vínculo en términos de propiedad o control común de los diferentes operadores que pudiera limitar la existencia de competencia que se esperaría entre dos proveedores en el mismo mercado o que pudiera alterar la relación entre los proveedores de servicios aguas abajo y aguas arriba dentro de la cadena de valor.

¹⁴ Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission. (1994). *Telecom Decision CRTC 94-19*. Canadá.

¹⁵ Escribano, A. & García, A. (2001). *Evolución de la estructura de mercado de las Telecomunicaciones en España*. Revista Infraestructuras y Medio Ambiente.

5.2.2. Participación de mercado.

Un segundo elemento a considerar se refiere a la participación de las empresas del mercado, como lo refiere la Comisión Europea “*las cuotas de mercado y el grado de concentración del mercado proporcionan unas indicaciones preliminares de la estructura del mercado y de la importancia competitiva tanto de las partes de la concentración como de sus competidores*”¹⁶.

Respecto al análisis de las cuotas de mercado, la Comisión Europea¹⁷ ha indicado lo siguiente:

“Las cuotas de mercado se utilizan a menudo como indicadores del peso en el mercado. Aunque una cuota de mercado elevada no basta para afirmar que exista peso significativo en el mercado (posición dominante), es improbable que una empresa que no posee una cuota significativa del mercado pertinente pueda estar en posición dominante. Por ello, se considera que las empresas con cuotas inferiores al 25 % no es probable que ocupen una posición dominante (individual) en el mercado correspondiente. En la práctica decisoria de la Comisión, la inquietud por una posible posición dominante individual sólo suele plantearse en el caso de empresas con cuotas de mercado superiores al 40 %, aunque la Comisión puede en algunos casos preocuparse por una posible posición dominante con cuotas de mercado inferiores, ya que puede darse la posición dominante sin posesión de una cuota de mercado considerable.

Según jurisprudencia reiterada, las cuotas de mercado extraordinariamente elevadas -superiores al 50%- atestiguan por sí mismas, salvo circunstancias excepcionales, la existencia de una posición dominante. Puede presumirse que una empresa con una elevada cuota de mercado tiene PSM, y por tanto ocupa una posición dominante, si dicha cuota se ha mantenido estable a lo largo del tiempo”.

En aquellos casos en los que sea relevante, porque las condiciones de competencia son distintas a nivel regional, la SUTEL podrá realizar el análisis aquí planteado en mercados con una extensión geográfica sub-nacional o regional.

5.2.3. Concentración del mercado.

Para analizar la concentración de mercado existen una serie de índices, siendo uno de los más empleados en el sector de telecomunicaciones y en el análisis de competencia en general el índice Herfindahl-Hirschman (HHI), que se calcula sumando los cuadrados de las participaciones de cada una de las empresas que conforman el mercado, de la siguiente manera $\sum_{i=1}^n s_i^2$, donde s es igual a la participación de mercado, siendo que éste índice puede alcanzar valores entre 0 y 10.000 puntos.

Para ponderar adecuadamente los niveles de los valores adoptados por el HHI en casos específicos, se pueden emplear los límites establecidos para tales efectos por diversas autoridades de competencia, siendo lo más usual seguir los límites definidos por el Departamento de Justicia y la Comisión Federal de Comercio de los Estados Unidos, sean los siguientes:¹⁸.

- HHI<1.500: mercado no concentrado.
- 1.500<HHI<2.500: mercado moderadamente concentrado.
- HHI>2.500: mercado concentrado.

5.2.4. Comportamiento reciente de los participantes del mercado.

Como fue indicado de previo, el comportamiento reciente de los participantes del mercado debe ser

¹⁶ Comisión Europea (2004). *Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones de empresas*. Diario Oficial de la Unión Europea 2004/C 31/03.

¹⁷ Comisión Europea. (2002). *Directrices de la Comisión sobre análisis del mercado y evaluación del peso significativo en el mercado dentro del marco regulador comunitario de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas*. Diario Oficial, 2002/C 165/03/02

¹⁸ U.S. Department of Justice & Federal Trade Commission (2010). *Horizontal Merger Guidelines*. USA.

analizado particularmente en relación con la rivalidad de la industria y la conducta de los agentes del mercado en relación con esta rivalidad. Al respecto se deben abordar temas relativos a precios y otros factores diferenciadores del producto como podrían ser promociones y ofertas, empaquetamiento de servicios, imagen de marca, publicidad, entre otros.

En ese mismo sentido, se deben valorar elementos asociados al establecimiento de obstáculos a la expansión de las operaciones de otros operadores o proveedores, la comisión de prácticas monopolísticas y el establecimiento de restricciones constituidas por prácticas comunes de los operadores y proveedores ya establecidos en el mercado relevante.

Igualmente respecto a este tema, también debe valorarse el establecimiento de barreras artificiales de salida a los usuarios, lo que vendría a dificultar el traslado de los usuarios de un proveedor a otro, a pesar de la existencia de una oferta en principio diversificada.

5.2.5. Acceso de los participantes del mercado a las fuentes de insumos.

La expresión "instalación esencial" se emplea "para describir aquellas instalaciones o infraestructura que son básicas para llegar a los consumidores y permitir a los competidores llevar a cabo sus actividades y no pueden ser sustituidas por ningún medio razonable"¹⁹.

Como bien ha sido establecido por la Comisión Europea²⁰ "para que una empresa preste servicios en el mercado de las telecomunicaciones, puede necesitar acceso a las diversas infraestructuras. Para prestar tales servicios, precisará, por lo general, la interconexión, por ejemplo. El acceso a esta red estará casi invariablemente en manos de un operador de telecomunicaciones dominante. Por lo que se refiere a los acuerdos de acceso, será la posición dominante derivada del control de las infraestructuras el factor más importante para la evaluación de la Comisión".

En este sentido resulta claro que en la industria de telecomunicaciones, el acceso a ciertos recursos esenciales es vital no sólo para la expansión de las operaciones de las empresas, sino incluso para su ingreso al mercado, esto en virtud de que sin el acceso a este tipo de recursos los operadores se ven imposibilitados a: desplegar sus redes, ampliar su cobertura, ampliar su capacidad, ofrecer servicios más atractivos, acceder a las redes de otros operadores (interoperabilidad).

Asimismo, los insumos no necesariamente deben ser facilidades esenciales para generar problemas de competencia en los mercados de aguas abajo. Si es un proveedor dominante en un mercado de insumos y compite en el mercado minorista aguas abajo, tendrá la capacidad y el posible incentivo de abusar su posición de mercado. Un análisis del mercado minorista por tanto debe incluir un examen de los insumos relevantes a dicho servicio.

Por todo lo anterior debe ser evaluado no sólo el dominio por parte de un grupo de operadores de la infraestructura esencial y mercados de insumos, sino también el acceso efectivo que han logrado tener otros operadores a este tipo de recursos; es decir, se debe valorar la funcionalidad de la normativa vigente en esa materia, valorando elementos como: cantidad de solicitudes de intervención de acceso e interconexión presentadas, tramitadas y resueltas, tiempo promedio para resolver las solicitudes de acceso e interconexión, entre otras de similar naturaleza. Igualmente debe examinarse los términos y condiciones bajo los cuales se ofrecen insumos en los mercados aguas arriba.

5.2.6. Poder compensatorio de la demanda.

El poder compensatorio de la demanda es la capacidad de grandes usuarios o compradores de un servicio de (i) servir como contrapeso a la capacidad del oferente u oferentes de dicho servicio para fijar precios o

¹⁹ Comisión Europea. (1998). *Comunicación sobre la aplicación de las normas de competencia a los acuerdos de acceso en el sector de las telecomunicaciones*. Diario Oficial, 98/C 265/02.

²⁰ Comisión Europea. (1998). *Comunicación sobre la aplicación de las normas de competencia a los acuerdos de acceso en el sector de las telecomunicaciones*. Diario Oficial, 98/C 265/02.

(ii) de extraer concesiones o reducciones de precios de parte de los oferentes. Este poder surge del hecho de que los grandes compradores representan una parte significativa de los ingresos del proveedor de servicios o del hecho que el proveedor de servicios ha realizado una inversión significativa para servir al usuario en cuestión o a un segmento de usuarios específico.

5.2.7. *Bajos costos de cambio de operador.*

La capacidad de los compradores de responder a los cambios de precio en un mercado depende, en parte, de los costos asociados al cambio para pasar de un oferente a otro. Los costos de cambio pueden ser inversiones realizadas por los usuarios, contratos con cláusulas de permanencia y/o penalidades, costos elevados de conexión o desconexión, o la pérdida de un elemento de identificación asociada con un operador específico, entre otros.

5.2.8. *Rentabilidad.*

Si los competidores son relativamente débiles, el operador dominante podrá extraer una rentabilidad excesiva. En caso de existir información sobre rentabilidad, la SUTEL la comparará con rangos que se estime razonables según el servicio y el caso concreto.

5.3. ***Barreras de Entrada.***

Respecto al tema de barreras de entrada, el artículo 22 del Reglamento del Régimen de Competencia en Telecomunicaciones, establece con detalle cuáles son los elementos que deben ser considerados por la SUTEL en el análisis de competencia para un determinado servicio, a saber:

- a) *Los costos financieros o de desarrollar canales alternativos, el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes.*
- b) *El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de los usos alternativos de infraestructura y equipo.*
- c) *La necesidad de contar con concesiones, autorizaciones y permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual o industrial.*
- d) *La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres ya establecidos.*
- e) *Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales.*
- f) *Las restricciones constituidas por prácticas comunes de los operadores y proveedores ya establecidos en el mercado relevante.*
- g) *Los actos de autoridades estatales o municipales que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos operadores o proveedores”.*

Aunado a los factores anteriores, la existencia de economías de escala y alcance pueden igualmente constituir una barrera a la entrada. Donde los costos promedio a largo plazo son significativamente decrecientes a medida que la cantidad de servicios producidos (escala) aumenta o a medida que la cantidad de servicios producidos de manera conjunta (alcance) aumenta (por ejemplo dada una gran proporción de costos fijos frente a los costos totales), será más difícil para un entrante competir con un operador establecido (o grupo de éstos).

El tema de las barreras de entrada es particularmente relevante en el sentido de que es la existencia de este tipo de barreras las que determinan la facilidad o no del ingreso de nuevos operadores y proveedores al mercado, favoreciendo de este modo el desarrollo de un ambiente más competitivo en el mercado. Al

respecto se considera pertinente tener en cuenta lo indicado por la Comisión Europea²¹ en el sentido de que:

“La afirmación de la existencia de una posición dominante también depende de la evaluación de la facilidad para acceder al mercado. De hecho, la ausencia de barreras de acceso actúa, en principio, como elemento disuasorio de un comportamiento anticompetitivo independiente por parte de una empresa con una cuota de mercado significativa. En el sector de las comunicaciones electrónicas, las barreras de entrada al mercado son a menudo elevadas a causa de la existencia de requisitos legales y reglamentarios que pueden limitar el número de licencias disponibles o la prestación de ciertos servicios (como los servicios móviles GSM/DCS o 3G). Además, existen barreras de entrada cuando el acceso al mercado pertinente requiere amplias inversiones y la programación de capacidades a largo plazo para poder operar con rentabilidad”.

5.4. Análisis de los beneficios obtenidos por los usuarios.

Un punto central que debe ser abordado en el análisis del grado de competencia efectiva se refiere no sólo al poder compensatorio de la demanda, sino también a los beneficios obtenidos por los consumidores. En ese sentido se entiende que cuando un mercado se encuentra en competencia esto lleva a una situación en la cual los usuarios de los servicios de telecomunicaciones obtienen beneficios de dicho proceso competitivo, tales como mejores precios, una oferta más amplia de servicios, entre otros.

Al respecto se puede tomar en cuenta lo indicado por la OECD²² en cuanto que:

“La competencia efectiva está relacionada no sólo con la habilidad de controlar precios y costos de los productos o servicios, pero también con los beneficios de los consumidores tales como calidad del servicio, la diversidad de servicios disponible para los consumidores, la operación eficiente de las firmas en un mercado y la provisión de servicios innovadores. Consecuentemente, mediciones de los resultados de los consumidores producto de la competencia son indispensables en la estructura de análisis de la existencia de competencia efectiva.

...

Competencia efectiva de acuerdo con la Comisión Europea, hace que los consumidores estén mejor mediante la provisión de una mayor variedad de productos y/o menores precios y mayor calidad comparada con aquella que prevalecería en un mercado no competitivo”.

Por lo anterior, en el análisis de competencia efectiva, se considera pertinente incorporar indicadores tendientes a valorar los beneficios obtenidos por los usuarios de los servicios de telecomunicaciones. Como fue indicado de previo, se tomarán en cuenta indicadores como: acceso de los usuarios a la información de los proveedores, tendencias de precios, oferta de servicios, entre otros.

5.5. Tendencias del mercado (análisis prospectivo).

Un elemento central que debe ser evaluado en un análisis del grado de competencia efectiva tiene que ver con el estudio prospectivo de la situación competitiva del mercado. Este tipo de análisis recubre particular importancia en mercados muy dinámicos y caracterizados por una continua innovación, como podrían ser los mercados de telecomunicaciones.

Al respecto se puede considerar lo indicado por la Comisión Europea²³ en el sentido de que:

“Sin embargo, las barreras, aun las elevadas, pueden perder importancia en relación con los mercados caracterizados por un progreso tecnológico permanente. En los mercados de comunicaciones electrónicas,

²¹ Comisión Europea. (2002). *Directrices de la Comisión sobre análisis del mercado y evaluación del peso significativo en el mercado dentro del marco regulador comunitario de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (2002/C 165/03)*. Publicadas en el Diario Oficial C 165 de 11/07/2002 págs. 0006 – 0031

²² Organization for Economic Co-Operation and Development. (2003). *Indicators for the assessment of telecommunications competition*. DSTI/ICCP/TISP(2001)6.

²³ Comisión Europea. (2002). *Directrices de la Comisión sobre análisis del mercado y evaluación del peso significativo en el mercado dentro del marco regulador comunitario de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (2002/C 165/03)*. Publicadas en el Diario Oficial n° C 165 de 11/07/2002 págs. 0006 – 0031

pueden ser fuente de condicionantes competitivos las amenazas innovadoras de competidores potenciales aún no presentes en el mercado. En tales mercados, la evaluación competitiva debe basarse en un enfoque prospectivo, orientado al futuro”.

Igualmente la misma Comisión Europea²⁴ manifestó en la citada Directiva Marco que:

“Las autoridades nacionales de reglamentación deben analizar si el mercado de un determinado producto o servicio es realmente competitivo en una determinada zona geográfica, que puede ser todo el territorio del Estado miembro en cuestión o una parte del mismo, o zonas limítrofes del territorio de distintos Estados miembros consideradas de forma conjunta. El análisis de la competencia efectiva debe incluir un análisis de si, en prospectiva, el mercado es competitivo y, por tanto, de si la falta de competencia efectiva tiene carácter duradero” (Lo destacado es intencional).

En relación con el análisis prospectivo del mercado se considera pertinente valorar los siguientes elementos: cambios tecnológicos esperados, ingreso de nuevos operadores, asignación de concesiones de espectro, entre otros.

El objeto de la presente resolución se limita a establecer los lineamientos generales o metodología de análisis que se seguirá para analizar el grado de competencia existente en los mercados de telecomunicaciones.

Así se hace la salvedad de que en esta resolución no se determinan ni a analiza la evolución de los indicadores propuestos, sino que la presente resolución se limita a establecer los criterios que serán empleados por la SUTEL en un análisis futuro del grado de competencia efectiva del mercado.

POR TANTO

Con fundamento en las competencias otorgadas por la Ley General de Telecomunicaciones, Ley 8642, la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593, la Ley de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector Telecomunicaciones, Ley 8660, la Ley General de Administración Pública, Ley 6227, el Reglamento del Régimen de Competencia en Telecomunicaciones y el Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF).

EL CONSEJO DE LA SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES RESUELVE:

- ESTABLECER** que la Superintendencia de Telecomunicaciones en el análisis del grado de competencia efectiva en los mercados de telecomunicaciones considerará los siguientes parámetros e indicadores:

Parámetro	Indicador	Descripción	Indicios de Competencia
Estructura de Mercado			
1.1 Participantes del mercado	Cantidad de empresas proveedoras del servicio, teniendo en cuenta la propiedad cruzada o el control entre participantes en el mercado	Se refiere a la cantidad de empresas autorizadas por SUTEL para prestar el servicio y al número de empresas que efectivamente se encuentran ofreciendo el servicio autorizado en el mercado	Entre mayor sea la cantidad de participantes, se estima que el mercado es más competitivo.

²⁴ Comisión Europea. (2002). *Directiva 2002/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a un marco regulador común de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (Directiva marco)*. Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 108/33.

Parámetro	Indicador	Descripción	Indicios de Competencia
1.2 Participación de mercado	Cuota de mercado (calculada por usuarios, tráfico, ingresos o capacidad según sea el servicio) En el caso de mercados sub nacionales, las participaciones de mercado serán calculadas por localidad	Se refiere a la participación porcentual de cada empresa en el mercado	Homogeneidad en las cuotas de mercado. Tendencia decreciente de la cuota de mercado del operador más grande.
1.3 Concentración de mercado	Se calculará mediante el indicador HHI, el cual se estima mediante la siguiente fórmula: $\sum_{i=1}^n s_i^2$ Donde s es igual a la participación de mercado	Es un indicativo del número de participantes y de la posición en el mercado que logra cada uno de ellos debido a su nivel de participación.	Si el HHI es menor que 1.500 se puede presumir que el mercado está poco concentrado, y por tanto la competencia es alta. Si el HHI es superior a 3.000 se presume que el mercado está muy concentrado, y que por tanto se requieren análisis adicionales sobre la rivalidad de las empresa que operan en el mercado
1.4 Comportamiento reciente de los participantes del mercado	Se valorará mediante cuatro tipos de parámetros: a- Rivalidad del mercado a nivel de precio (cuantificado por precio promedio y ARPU, promociones) b- Rivalidad del mercado en factores no relacionados con precio (red de distribución, cobertura de las redes) c- Análisis de las denuncias por prácticas monopolísticas d- Establecimiento de barreras de salida al usuario	Se refiere a la forma en que los participantes del mercado compiten para atraer clientes	Precios promedio diversos entre operadores. Tendencias decrecientes de precios. Amplia variedad y cantidad de promociones realizadas en el mercado. Redes de distribución homogéneas entre operadores del mercado. Redes de acceso y cobertura de redes homogéneo. Pocas denuncias e investigaciones por prácticas monopolísticas tramitadas por la SUTEL. Pocas barreras de salida para que el usuario cambie de usuario
1.5 Acceso de los participantes del mercado a las fuentes de insumos	Se valorará mediante cinco indicadores: a- Análisis de competencia en los mercados de insumos b- Análisis de los términos y condiciones de la oferta de insumos, incluyendo obligaciones regulatorias c- Cantidad de solicitudes de intervención de acceso e interconexión presentadas, tramitadas y resueltas d- Tiempo promedio para resolver	Se refiere al acceso efectivo de los proveedores a la infraestructura esencial	Entre menos solicitudes de intervención sean presentadas, se estima que el mercado es más capaz de competir por sí mismo. Entre menor sea el tiempo para resolver las solicitudes de acceso e interconexión se entiende que esto hace más competitivo al mercado Un margen adecuado entre los precios minoristas y los cargos mayoristas favorece que se desarrolle una competencia real entre operadores.

Parámetro	Indicador	Descripción	Indicios de Competencia
	<p>las solicitudes de acceso e interconexión</p> <p>e- Precios y cargos establecidos en los mercados relevantes asociados</p>		
1.6 Poder compensatorio de la demanda	<p>Se valorará mediante cuatro indicadores</p> <p>a- Naturaleza de los usuarios que adquieren el servicio</p> <p>b- Porcentaje de grandes consumidores (por volumen) y la proporción de los ingresos totales atribuibles a los grandes usuarios</p> <p>c- Descuentos ofrecidos a los grandes usuarios</p> <p>d- Existencia de fuentes alternativas de oferta (capacidad) suficiente para satisfacer la demanda de los grandes usuarios</p>	Aborda el poder relativo de los consumidores para influenciar los términos y condiciones de la oferta de servicios	Entre mayor poder compensatorio tengan los consumidores frente a los proveedores de servicios, esto es un indicativo de la ausencia de poder de mercado y la posible existencia de competencia efectiva
1.7 Costos de cambio de operador (switching cost)	<p>Se valorará mediante cuatro indicadores</p> <p>a- Churn rate</p> <p>b- Requisitos transparentes y proporcionados para la recisión de un contrato</p> <p>c- Condiciones de los planes sujetos a un plazo determinado</p> <p>d- Portabilidad numérica (disponibilidad del derecho, cantidad de usuarios portados)</p>	Se refiere a los costos en que incurre un usuario para poder cambiar de proveedor de servicio	<p>Una mayor tasa de churn implica que los usuarios tienen menores costos y barreras para cambiar de proveedor</p> <p>Requisitos y condiciones de recisión transparentes y proporcionados implican menores costos para cambiar de usuario</p> <p>La existencia y uso de la portabilidad numérica implica una reducción de las barreras para cambiar de proveedor</p>
1.8 Rentabilidad	Nivel relativo de rentabilidad, por ejemplo, ingresos antes de intereses, impuestos sobre capital empleado (donde esté disponible por servicio)	Se refiere al nivel de lucro por encima o debajo de un nivel razonable	Rentabilidad excesiva puede ser una señal de poder de mercado.
Barreras de entrada			
2.1 Costos financieros de desarrollar canales alternativos de producción o distribución	<p>Se valorará mediante dos indicadores:</p> <p>a- Costo de capital de la industria de telecomunicaciones</p> <p>b- Acceso de los operadores a las fuentes de financiamiento, bien sean locales o extranjeras (emisión de bonos de deuda, posibilidad de financiamiento a través de casas matrices extranjeras, entre otros)</p>	Se refiere al costo de desarrollar redes alternativas para la prestación de servicios.	Los mercados de telecomunicaciones se caracterizan por ser intensivos en capital, mientras que el despliegue de las redes de telecomunicaciones a su vez se caracteriza por presentar altos costos hundidos, economías de escala y de alcance, por lo que en general, con el estado actual de la tecnología se entiende que en general los mercados de telecomunicaciones se caracterizaran por tener altos costos financieros, sin que ello signifique en sí mismo que este tipo de mercados no

Parámetro	Indicador	Descripción	Indicios de Competencia
			pueden ser sujeto de competencia efectiva
2.2 Economías de escala y alcance	Evidencia de costos promedio a largo plazo significativamente decrecientes a medida que la cantidad de servicios producidos (escala) aumenta o a medida que la cantidad de servicios producidos de manera conjunta (alcance) aumenta.	Las industrias que exhiben una gran proporción de costos fijos frente a los costos totales presentan economías de escala y alcance	Mientras mayores sean las economías de escala y alcance, más difícil será para un entrante competir con un operador establecido (o grupo de éstos)
2.3. Monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida	Inversión anual por servicio.	Se refiere a los plazos de amortización de la infraestructura instalada y al valor residual de venta de los activos ligados a la infraestructura de telecomunicaciones.	Ídem.
2.4. Necesidad de contar con concesiones, autorizaciones y permisos	Se valorará mediante dos indicadores: a- Cantidad de requisitos para contar con un título habilitante. b- Espectro disponible para ser otorgado en futuras concesiones (para el caso de servicios móviles e inalámbricos)	Se refiere a los requisitos que debe seguir una empresa para contar con un título habilitante y poder operar en el mercado.	Entre mayor cantidad de títulos habilitantes de nuevos proveedores de un determinado servicio se hayan otorgado, y mayor sea el número de estas nuevas empresas que efectivamente han logrado empezar a operar en el mercado se estima que las barreras de entrada son menores. En el análisis de los servicios móviles e inalámbricos se considera que la disponibilidad y certeza de trámites de licitación futuros en el corto plazo son indicio de menores barreras de entrada.
2.5 Inversión en publicidad	Inversión anual en publicidad por operador.	Se refiere a la inversión en publicidad que debe efectuar un proveedor para poder competir en el mercado	Entre menor sea el gasto en publicidad, se estima que menores son las barreras de entrada al mercado. Entre más homogéneo sea el valor de la inversión anual en publicidad se estima que mayor en la competencia del mercado
2.6 Limitaciones a la competencia en los mercados internacionales	Consulta a los operadores sobre facilidad de negociar acuerdos de corresponsalía internacional, carriers internacionales, acuerdos de terminación internacional, acceso a capacidad de banda ancha internacional, acceso a contenidos internacionales, entre otros	Se refiere al acceso de los proveedores locales a ciertos recursos internacionales indispensables para la prestación adecuada del servicio local	Entre menores sean las dificultades que tengan los operadores locales para acceder a los recursos internacionales que requieren, se estima que las barreras de entrada son menores
2.7. Actos de autoridades estatales o municipales que discriminen	Se valorará mediante dos indicadores: a- Revisión de leyes, reglamentos, normativa o actos que indiquen	Se refiere al hecho de si existe algún tipo de trato discriminatorio por parte de la administración pública	La no existencia de trato discriminatorio por parte de las instituciones gubernamentales, implica que las barreras de entrada al

Parámetro	Indicador	Descripción	Indicios de Competencia
entre operadores o proveedores	que existen trato discriminatorio en el trato entre operadores b- Consulta a los operadores y proveedores si han sido sujeto de trato discriminatorio por parte de instituciones gubernamentales	entre el tratamiento dado a distintos proveedores de telecomunicaciones	mercado son menores.
Beneficios obtenidos por los usuarios			
3.1. Acceso de los usuarios a la información necesaria para tomar sus decisiones	Información disponible en el sitio Web de los proveedores de telecomunicaciones (referente a tarifas, planes, requisitos)	Se refiere al hecho de si los usuarios tienen fácilmente disponible toda la información que requieren para poder ejercer su decisión de compra	Entre más información y detalle, más fácil de acceder y más amigable sea la información que pone el proveedor a disposición del usuario se considera que los beneficios obtenidos por el usuario son mayores
3.2. Accesibilidad de los precios	a- Tendencias de precios (precios promedio) b- Canasta de precios c- Comparación internacional (<i>benchmarking</i>)	Se refiere al hecho de si los precios de los servicios son accesibles para el usuario	Tendencias decrecientes de precios indican mayores beneficios al usuario producto de la competencia del mercado
3.3. Oferta disponible de servicios	Se valorará mediante dos parámetros: a) Cantidad de servicios sustitutos diferentes b) Introducción de nuevos servicios	Se refiere a la diversidad de opciones con que cuenta el usuario para tener acceso a un determinado servicio	Mayor diversidad de oferta de servicios disponibles al público, implica un mayor beneficio al usuario
3.4 Satisfacción de los clientes con los servicios	Se valorará mediante cuatro parámetros: a- Encuestas de satisfacción del cliente con el servicio (bien sean elaboradas por SUTEL o por los operadores, de conformidad con sus obligaciones definidas en el Reglamento de Prestación y Calidad de los Servicios b- Cantidad de quejas presentadas ante la SUTEL por proveedor	Se refiere a la medida en la cual un cliente o usuario considera que han sido cumplidas sus expectativas sobre el servicio recibido	Niveles mayores de satisfacción implican un beneficio para el usuario
Análisis Prospectivo del Mercado			
4.1 Cambios tecnológicos previsibles	Aparición e implementación esperada de nuevas tecnologías más avanzadas o bien menos costosas	Se refiere a la aparición o implementación de nuevas tecnologías que al ser implementadas pueden cambiar la dinámica de competencia del mercado	La aparición de una nueva tecnología podría venir a debilitar o a consolidar una eventual posición de dominio por parte de un operador, dependiendo de si esta puede ser implementada por todos los proveedores o bien sólo por alguno o algunos de ellos
4.2 Tendencias del mercado	Se valorará mediante dos parámetros: a- Anuncios del ingreso o salida de operadores del mercado b- Anuncio de fusiones y	Se refiere a cambios significativos en las tendencias del mercado que no son capturadas por un análisis enfocado estrictamente en los resultados	La existencia de tendencias robustas que indiquen que un mercado será significativamente más o menos competitivo sobre el período prospectivo incidirá sobre la determinación de la

Parámetro	Indicador	Descripción	Indicios de Competencia
	<p>concentraciones</p> <p>c- Evolución probable de ofertas comerciales</p> <p>d- Tendencias esperadas del comportamiento de los consumidores</p> <p>e- Tendencias históricas de los indicadores relevantes</p>	presente a históricos en el mercado	<p>existencia o no de condiciones de competencia efectiva</p> <p>El ingreso de nuevos proveedores puede venir a favorecer la rivalidad y la competencia del mercado, mientras que la desaparición de proveedores puede generar una situación opuesta.</p> <p>Una fusión puede llevar a favorecer o afectar el nivel de competencia del mercado dependiendo del tipo de actores que participen en la misma.</p> <p>Información sobre las tendencias comerciales y de consumo puede evidenciar si un cambio significativo de mercado está en proceso e impactará la competencia en el corto o mediano plazo.</p>
4.3 Asignación de concesiones adicionales de espectro	Concesiones de espectro previsibles de ser efectuadas en el corto plazo	Se refiere a la salida a concurso de nuevas concesiones de espectro	<p>El ofrecimiento de nuevas concesiones de espectro puede llevar a los operadores establecidos a contar con un mayor recurso esencial indispensable para el despliegue y ampliación de sus redes y servicios.</p> <p>Caso contrario, la falta de disponibilidad de espectro puede llevar a que se consoliden eventuales situaciones de poder de mercado.</p>
4.4. Acciones regulatorias	Decisiones regulatorias recientemente tomadas o que están pronto a tomarse y que puedan cambiar el ambiente competitivo del mercado	Se refiere a la implementación por parte del regulador de decisiones que puedan llegar a afectar en el corto plazo la dinámica de competencia del mercado	Dependiendo del tipo de decisión regulatoria tomada esta puede llevar a que se genere un ambiente más o menos competitivo.

2. ESTABLECER que en aquellos casos en los que resulte necesario valorar la existencia de dominancia conjunta, la Superintendencia de Telecomunicaciones tendrá en cuenta los siguientes criterios:

Parámetro	Indicador	Indicios de Dominancia Conjunta
5.1 Concentración de mercado	Índice HHI	Se considera que la dominancia conjunta es más probable que se presente en mercados altamente concentrados.
5.2 Madurez del mercado	Se valorará mediante dos aspectos:	Se considera que la dominancia conjunta es más probable que se presente en mercados maduros en los

Parámetro	Indicador	Indicios de Dominancia Conjunta
	<p>a- Tendencia de la cantidad de usuarios</p> <p>b- Cuotas de mercado</p>	<p>cuales es más difícil crecer y atraer nuevos consumidores, de tal manera que la demanda se encuentra estancada o crece muy levemente.</p> <p>Igualmente se considera que entre más similares y estables sean las cuotas de mercado es más probable que se presente una situación de dominancia conjunta, ya que esto facilita la coordinación entre empresas.</p>
5.3 Existencia de productos homogéneos	<p>Se valorará mediante dos aspectos:</p> <p>a- Percepción de sustituibilidad por parte de los usuarios (encuestas)</p>	<p>Se estima que entre más homogéneos consideren los usuarios los productos, es menos probable que se dé una competencia de precios, y por tanto menos probable que se presenten situaciones de dominancia conjunta</p> <p>Entre menos innovación exista en el mercado y menores sean los cambios tecnológicos esperados, se considera que menor incentivo tienen los operadores para diferenciarse tecnológicamente, y por tanto hay más probabilidades de que se presente una situación de dominancia conjunta.</p>
5.4 Falta de competencia potencial	<p>Se valorará mediante dos aspectos:</p> <p>a- Ingreso de nuevos operadores al mercado</p>	<p>Se entiende que el ingreso de nuevos operadores al mercado, facilita el proceso de competencia y a su vez dificulta la coordinación entre operadores.</p> <p>Cuando la elasticidad de la demanda es baja se considera que los proveedores tienen menores incentivos para competir reduciendo los precios, lo que aumenta las posibilidades de que se presente una situación de dominancia conjunta.</p>
5.5 Demanda inelástica	<p>Información sobre la elasticidad de demanda para servicios en Costa Rica o, a falta de ella, se emplearán datos de mercados comparables o bien resultados de encuestas a usuarios.</p>	<p>Cuando la elasticidad de la demanda es baja se considera que los proveedores tienen menores incentivos para competir reduciendo los precios, lo que aumenta las posibilidades de que se presente una situación de dominancia conjunta.</p>
5.6 Cuotas de mercados similares y estables	<p>Información de participación de mercado</p>	<p>Grandes diferencias en cuotas de mercado hacen que una situación de dominancia conjunta sea menos probable. Cuotas de mercado estables puede ser un indicador de colusión.</p>
5.7 Nivel de cambio tecnológico	<p>Innovación en servicios y plataformas</p>	<p>Niveles bajos de cambio tecnológico indican un menor espacio para la competencia</p>
5.8 Ausencia o baja intensidad de competencia de precios	<p>a. Los precios no tienden a costos</p> <p>b. Ausencia de dinámica de competencia en precios entre los operadores</p>	<p>Historia de movimientos de precios dentro de un rango angosto sugiere la existencia de dominancia conjunta</p>
5.9 Otros elementos de mercado tendientes a conducta colusiva	<p>Vínculos informales entre operadores, existencia de mecanismos de retaliación</p>	<p>Arreglos que le den a los operadores la capacidad de coludir y permitan el castigo de aquellos que se separen de la estrategia común serían indicativos de la existencia de colusión</p>

3. INDICAR que el análisis de la “Estructura de Mercado”, las “Barreras de Entrada” y de “Dominancia Conjunta”, planteado en las Tablas anteriores, permitirá determinar si existe un operador o proveedor importante o varios de ellos y por tanto si existe competencia efectiva en un mercado. Mientras que el análisis de los anteriores elementos unido al análisis de los “Beneficios obtenidos por los usuarios” y el “Análisis Prospectivo del Mercado” permitirá evaluar si existen condiciones suficientes para asegurar una competencia efectiva en el mercado.

4. **ESTABLECER** que previo a llevar a cabo los anteriores análisis, se procederá a verificar si las definiciones de mercados relevantes definidas en la resolución N° RCS-307-2009 de las 15:35 horas del 24 de setiembre de 2009 aún se mantienen vigentes, para lo cual se seguirán los criterios definidos en el artículo 14 de la Ley 8642.
5. **ACLARAR** que el análisis del grado de competencia en los mercados de telecomunicaciones se basará en el análisis conjunto de los anteriores indicadores, de tal manera que la aplicación de un indicador particular visto de manera aislada no se consideraría suficiente para alcanzar un resultado particular, sino que el estudio propuesto se caracterizaría por la integralidad en el análisis del conjunto de indicadores, de tal manera que la no estimación de un determinado parámetro no desvirtúa en modo alguno el estudio que llegare a realizarse, en el entendido que lo importante es el análisis integral del mercado y no la estimación particular de uno u otro indicador.
6. **DEJAR** sin efecto las resoluciones N° RCS-353-2012 de las 12:00 horas del 21 de noviembre de 2012 y N° RCS-083-2013 de las 12:45 horas del 20 de febrero de 2013.
7. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

ACUERDO FIRME

La anterior transcripción se realiza a efectos de comunicar el acuerdo citado adoptado por el Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones.

Atentamente,

CONSEJO DE LA SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES

Luis Alberto Cascante Alvarado
Secretario del Consejo

1 vez.—Solicitud N° 32891.—O. C. N° 1663-15.—(IN2015034250).