



LA GACETA

Diario Oficial



Año CXXXVIII

San José, Costa Rica, miércoles 10 de agosto del 2016

128-páginas

ALCANCE N° 140

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

ACUERDOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PROYECTO DE LEY

AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN CENTRAL DE SAN JOSÉ, PARA QUE CAMBIE EL USO DE BIEN DEMANIAL A BIEN PATRIMONIAL, PARA CONSTRUIR UN PARQUE TECNOLÓGICO Y UN CENTRO DE ESTUDIO UNIVERSITARIO DE FORMACIÓN TECNOLÓGICA

Expediente N.º 20.037

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Con sustento en los numerales 169) de la Constitución Política 2, 3, 4 y 13 incisos e) y j) del Código Municipal, la Municipalidad es una persona estatal, con patrimonio propio, personalidad y capacidad jurídica plenas para ejecutar todo tipo de actos y contratos necesarios para el cumplimiento de fines.

La municipalidad es el gobierno y la administración de los intereses y servicios locales estarán a cargo del gobierno municipal.

La municipalidad podrá usar o disponer de su patrimonio mediante toda clase de actos o contratos permitidos por el Código Municipal y la Ley de Contratación Administrativa, que sean idóneos para el cumplimiento de sus fines.

La Municipalidad de San José, cédula jurídica 3-014-042058-09, es propietaria de la finca inscrita en el partido de San José, bajo matrícula número 85975-000.

Que la finca indicada se ha venido usando como cementerio y que en la sección norte de la misma, hay una franja de terreno de más de dieciséis mil metros cuadrados que desde hace varios años (más de ocho), no tiene ningún uso y resulta de interés de la Municipalidad del cantón Central de San José, catastrar, cambiar el uso y realizar la segregación e inscripción en cabeza propia de esa franja de terreno, con la finalidad de dar a la misma, un uso distinto, conforme a la satisfacción de los intereses y necesidades de sus munícipes, que constituyen el fin primordial asignado por el constituyente a los gobiernos locales.

ANTECEDENTES

El 3 de agosto del 2011, el Concejo Municipal de San José en el acuerdo 3, artículo 4, de la sesión ordinaria 66 autorizó al alcalde a segregar un lote conformado por un área de 16,710 metros cuadrados, de la finca inscrita en el partido de San José, bajo matrícula número 85975-000. Expresamente definía como fin la venta directa del lote segregado al fideicomiso BCR-Municipalidad de San José, previa autorización de la Contraloría General de la República (expediente administrativo a folios 044 al 048).

El terreno sería destinado a la construcción de cuatro edificios, tres de los cuales albergarían a los atletas de los Juegos Centroamericanos del 2013 y que una vez realizados dichos juegos pasarían a ofertarse como soluciones de vivienda para clase media, como parte de los esfuerzos institucionales, especialmente encabezados por la Alcaldía, orientados al repoblamiento de la ciudad y la regeneración de la misma.

La segregación aprobada por el Concejo Municipal no afectaba significativamente la existencia del histórico Cementerio Calvo, por cuanto se trataba de la separación únicamente de la sección norte del mismo, en la cual no se realizan inhumaciones desde 1995.

El proceso de traslado del diez por ciento (10%) del total de las lápidas del Cementerio existentes entonces en dicho sectoral, sector sur del mismo (98 en total), se realizó con la debida autorización del Ministerio de Salud; instancia que señaló, el 9 de mayo del 2011, que dicho traslado no representaba ningún peligro para la salud pública. Asimismo, el 16 de agosto del 2011 la Unidad de Rectoría de la Salud y el director regional de Rectoría de la Salud Región Central Sur, le comunicó a la Municipalidad de San José que el área autorizada para cambio de uso de suelo es de 16,710 metros cuadrados (expediente administrativo folios 014 y 015).

En acatamiento de las disposiciones emitidas por el Concejo Municipal de San José, de 10 de octubre de 2011 el director de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad de San José, despacho adscrito a la Alcaldía, procedió a ordenar la segregación de la finca del partido de San José, matrícula de folio real número 85975-000 (expediente administrativo folio 103).

No obstante, mediante el Voto N.º 2011-15654 de las once horas y cuarenta y siete del once de noviembre de dos mil once, en recurso de amparo tramitado bajo el expediente N.º 11-011464-0007-CO, la Sala Constitucional procedió a anular lo actuado, bajo el argumento de que la desafectación del terreno del Cementario Calvo trascendía la acción puramente administrativa.

En relación con la posibilidad de desafectación de un cementerio público, indicó lo siguiente:

“Aclarado el punto de que los cementerios público son bienes demaniales y no bienes de régimen patrimonial de una municipalidad, es menester

acotar que en razón de que los bienes de dominio público, por voluntad del legislador o en virtud de su uso de utilidad general tiene un destino especial de servir a la comunidad, este, únicamente puede ser modificado por el legislador porque los bienes demaniales están sometido por su vocación y naturaleza a un régimen jurídico especial y por lo tanto, cambiar su destino previamente determinado es competencia exclusiva del legislador ordinario”.

En consonancia con dicha sentencia es que el Concejo Municipal de San José resolvió, el 31 de mayo de 2016, mediante el acuerdo 1, artículo 4, de la sesión ordinaria 005, presentar el Proyecto de ley para la instalación de un Parque Tecnológico y un Centro de Estudio Universitario de Formación Tecnológica (expediente administrativo folios 135 a 138).

El proyecto incluye la autorización al Gobierno Municipal a cambiar el uso de bien demanial a bien patrimonial, así como a catastrar, segregar e inscribir en cabeza de su dueño el área de 16,710 metros cuadrados, ubicada en el sector norte del inmueble inscrito a nombre de la Municipalidad bajo folio real número 85975-000. El resto de la finca, una vez segregada el área descrita, continuará dedicada a cementerio; por tanto conservará, el carácter demanial que la ley le confiere.

El acuerdo del Concejo Municipal se ajusta también a lo establecido en el artículo 13 del Código Municipal, el cual expresa que son atribuciones de dicho Concejo Municipal, entre otras, las siguientes:

a) Fijar las políticas y las prioridades del desarrollo del municipio, conforme al programa de gobierno inscrito por el alcalde municipal para el período por el cual fue elegido y mediante la participación de los vecinos.

[...].

e) Celebrar convenios, comprometer los fondos o bienes y autorizar los egresos de la municipalidad, excepto los gastos fijos y la adquisición de bienes y servicios que estén bajo la competencia del alcalde municipal, según el reglamento que se emita, el cual deberá cumplir con los principios de la Ley N.º 7494, Ley de Contratación Administrativa, de 2 de mayo de 1995, y su Reglamento.

Además, el artículo 6 del Código Municipal vigente establece la obligación de las municipalidades y los demás órganos y entes de la Administración Pública de coordinar sus acciones.

Sobre este punto, la citada Sala Cuarta dispuso sobre las competencias nacionales y locales lo siguiente:

[...] debe entenderse el mandato constitucional como una reserva de competencia material a favor de los gobiernos locales y su reglamento para definir lo local... no puede, entonces crearse un conflicto por antagonismo o protagonismo entre la materia que integra el fin general de “los intereses y servicios locales” de los intereses y servicios públicos “nacionales” o “estatales”, intrínsecamente distintos unos de otros pero que en realidad están llamados a coexistir; y ello es así, porque ambos tipos de interés pueden estar, eventualmente, entremezclados y más bien es frecuente que, dependiendo de la capacidad económica y organizativa de los gobiernos locales, sus limitaciones propias conduzcan a ampliar el círculo de los que aparecen como nacionales o estatales, lo que hace ver que la distinción no debe ser inmutable sino gradual y variable... la obligación de “coordinación” entre las municipalidades y las instituciones públicas que concurren en el desempeño de sus competencias, para evitar duplicaciones de esfuerzos y contradicciones, sobre todo, porque solo la coordinación voluntaria es compatible con la autonomía municipal por ser su expresión. En otros términos la Municipalidad esta llamada a entrar en relaciones de cooperación con otros entes públicos y viceversa, dado el carácter concurrente o coincidente – en muchos casos-, de intereses en torno a un asunto concreto”. (Voto 5445-99).

Si en el pasado el objetivo de la desafectación perseguía loables propósitos, en este caso el objetivo es muy preciso y claro.

La Municipalidad quiere poner todos los recursos de que pueda disponer, incluido el lote desafectado, al servicio del cantón Central de San José para que sea la cede de un nuevo Centro de Desarrollo Tecnológico que atraiga inversión extranjera, se encadene con el empresariado y el emprendedurismo local y genere empleo de calidad, en articulación con la promoción del desarrollo académico de los jóvenes josefinos, especialmente de los barrios más carentes de la capital, sobre la base de los siguientes postulados.

El desarrollo económico promovido por la estrategia de sustitución de importaciones produjo una amplia zona de fábricas a lo largo del cordón ferroviario del cantón de San José. No obstante, debido a los cambios estructurales operados a lo largo de la historia reciente en el modelo económico del país que han afectado profundamente su estructura productiva, el cantón de San José no es recipiente de inversión extranjera directa sustentada en cadenas de valor globales de alta tecnología.

Más allá de la poca industria manufacturera que pervive en la zona, en la economía local del cantón de San José predominan importantes actividades, pero vinculadas principalmente al comercio y los servicios.

La propuesta consiste en el impulso de un modelo productivo que incorpore al cantón de San José en los beneficios que ofrece la conformación de parques industriales de alta tecnología (expediente administrativo folios 112 a 132).

La idea con el lote desafectado es empezar el desarrollo del modelo productivo con la instalación de un Parque Tecnológico y un Centro de Estudio Universitario de Formación Tecnológica en los terrenos aportados por la Municipalidad, como factores desencadenantes de una estrategia de implementación de un modelo económico que privilegie, junto a la atracción de inversiones, el fortalecimiento de la base productiva actual integrando al conjunto del tejido empresarial local, donde las grandes empresas representan el catorce por ciento (14%), mientras el ochenta y seis por ciento (86%) del total son Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (Mipymes).

Por las razones expuestas es que el Concejo Municipal y el alcalde de San José someten a consideración de las señoras diputadas y los señores diputados el presente proyecto de ley, para su aprobación en el momento procesal oportuno.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN CENTRAL DE
SAN JOSÉ, PARA QUE CAMBIE EL USO DE BIEN DEMANIAL A
BIEN PATRIMONIAL, PARA CONSTRUIR UN PARQUE
TECNOLÓGICO Y UN CENTRO DE ESTUDIO
UNIVERSITARIO DE FORMACIÓN
TECNOLÓGICA**

ARTÍCULO 1. Se autoriza a la Municipalidad del cantón Central de San José, cédula 3-014-042058-09, para que cambie el uso de bien demanial, a bien patrimonial, segregando e inscribiendo en cabeza de su dueño, un área de terreno de 16,710, metros cuadrados, ubicada en el sector norte del inmueble inscrito a su nombre bajo folio real número ocho cinco nueve siete cinco-cero-cero-cero (N.º85975-000), quedando autorizado además para modificar los datos de la propiedad

El resto de la finca, una vez segregada el área descrita, continuará dedicada a cementerio, por tanto conservará el carácter demanial que la ley le confiere.

ARTÍCULO 2. La Municipalidad de San José, destinará el inmueble segregado para la instalación de un Parque Tecnológico y un Centro de Estudio Universitario de Formación Tecnológica, otorgando a lo segregado el uso institucional, industrial y comercial, conforme a la atención de sus intereses y necesidades, todo en procura de dar satisfacción a los fines constitucionales y legalmente conferidos, con las limitaciones que la normativa vigente define para los bienes patrimoniales de la Administración Pública.

ARTÍCULO 3.- Autorízase a la Municipalidad de San José, para que proceda a segregar, cambiar el uso del terreno de demanial a patrimonial. El resto de la finca, una vez segregada el área descrita, continuará dedicada a cementerio, por tanto conservará el carácter demanial que la ley le confiere.

ARTÍCULO 4.- La Municipalidad queda autorizada para acudir a confeccionar la escritura correspondiente de la segregación en cabeza de su dueño ante la Notaría del Estado.

Rige a partir de su publicación.

Gonzalo Alberto Ramírez Zamora	Antonio Álvarez Desanti
Maureen Cecilia Clarke Clarke	Paulina María Ramírez Portuguez
Carlos Manuel Arguedas Ramírez	Danny Hayling Carcache
Juan Luis Jiménez Succar	Julio Antonio Rojas Astorga
Johnny Leiva Badilla	Rosibel Ramos Madrigal
William Alvarado Bogantes	Jorge Arturo Arguedas Mora
Aracelli Segura Retana	Lorelly Trejos Salas
Luis Alberto Vásquez Castro	José Alberto Alfaro Jiménez
Otto Guevara Guth	Mario Redondo Poveda
Gerardo Fabricio Alvarado Muñoz	Jorge Rodríguez Araya
Franklin Corella Vargas	Rolando González Ulloa

DIPUTADOS Y DIPUTADAS

28 de julio de 2016.

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración.

1 vez.—Solicitud N° 62080.—O. C. N° 26002.—(IN2016053972).

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

DECRETO EJECUTIVO N° 39838 -MINAE

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Y

EL MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGIA

Con fundamento en los artículos 140 incisos 3) y 18) de la Constitución Política, Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (Convención Ramsar), ratificada mediante Ley 7224 del 9 de abril de 1991; artículos 40, 41 y 43 de la Ley Orgánica del Ambiente, Ley 7554 del 04 de octubre de 1995; artículos 9 y 22 de la Ley de Biodiversidad, Ley N° 7788 del 30 de abril de 1998; artículos 7 inciso h) y 98 de la Ley de Conservación de la Vida Silvestre, Ley 7317 del 30 de octubre de 1992; artículo 3° inciso m) de la Ley Forestal N° 7575 del 13 de febrero de 1996, Decreto Ejecutivo N° 36427 denominado “Crea Programa Nacional de Humedales y Comité Nacional de Humedales como Órgano implementador de la Convención de Ramsar dentro del Sistema Nacional de Áreas de Conservación y deroga Decretos Ejecutivos N° 22839 del 22/01/1994 y N° 28058 del 23/07/1999” del 28 de abril del 2011.

Considerando:

1. Que el artículo 50 de la Constitución Política consagra a favor de todos los habitantes de la Nación el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, siendo que este derecho incluye la conservación, uso y manejo sostenible de la biodiversidad y la equitativa distribución de beneficios derivados de ésta, asegurando la mayor participación de la comunidad.
2. Que mediante la resolución número 10540-13 de las 15:50 horas del 7 de agosto del 2013, la Sala Constitucional, tomando como base el principio del desarrollo sostenible, el principio de justa distribución de la riqueza y el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, establece el principio del desarrollo sostenible democrático, como consecuencia de la interpretación de los artículos 50, 69, 74 y 89 de la Constitución Política.
3. Que en ese contexto, la Sala Constitucional concluye que *"el elemento democrático del desarrollo sostenible, que se encuentra amparado en los numerales 50 y 74 de la Constitución Política, conlleva intrínsecamente la distribución justa tanto de los beneficios como de las cargas ambientales. En el Estado Social de Derecho, esto implica la preservación de la naturaleza para las generaciones futuras y el aprovechamiento solidario del ambiente"*.

4. Que el artículo 1 de la Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (en adelante, Convención Ramsar), el artículo 40 de la Ley Orgánica del Ambiente define los humedales como ecosistemas con dependencia de regímenes acuáticos, naturales o artificiales, permanentes o temporales, lénticos o lóticos, dulces, salobres o salados, incluyendo las extensiones marinas hasta el límite posterior de fanerógamas marinas o arrecifes de coral, o en su ausencia, hasta seis metros de profundidad en marea baja.
5. Que con base en el artículo 3.1 de la Convención Ramsar, existe el compromiso jurídico de las Partes Contratantes de aplicar, donde sea posible según las características ecológicas, el uso racional de los humedales. Dicho concepto ha sido desarrollado ampliamente por las resoluciones, recomendaciones e instrumentos técnicos de la Convención.
6. Que en 2005 la 9a. Reunión de la Conferencia de las Partes Contratantes en la Convención de Ramsar sobre los Humedales adoptó definiciones actualizadas de “*características ecológicas*” y “*cambio en las características ecológicas*” de los humedales, que reemplazan a todas las definiciones anteriores: “*Las características ecológicas son la combinación de los componentes, procesos y beneficios /servicios del ecosistema que caracterizan al humedal en un determinado momento.*” Por

cambio en las características ecológicas se entiende *la alteración adversa, causada por la acción humana, de cualquiera de los componentes, procesos y/o beneficios/ servicios del ecosistema.*”

7. Que en la Resolución X.16 de la COP10 de Ramsar, se reconoce que si bien hay partes del “*Marco para los procesos de detección de cambios en las características ecológicas de los humedales, comunicación de los mismos y adopción de medidas al respecto*” que tratan procesos específicos para Sitios Ramsar designados, otros aspectos de él pueden ser igualmente aplicables a cualquier humedal que se administre con objeto de mantener sus características ecológicas como contribución al logro del uso racional de todos los humedales en virtud del Artículo 3.1 de la Convención de Ramsar, que establece que “*Las Partes Contratantes deberán elaborar y aplicar su planificación de forma que favorezca ... el uso racional de los humedales de su territorio*” Resolución VII.24
8. Que la Resolución VII.24, (aprobada por la Conferencia de las Partes Contratantes en su 7a. reunión, San José, Costa Rica, 1999) *Compensación de la pérdida de hábitat y otras funciones de los humedales; considera que la protección eficaz de los humedales implica, en primer lugar, la conservación de los humedales, dentro de una secuencia de mitigación de tres pasos: el evitar la pérdida, minimizarla o compensarla, siendo este último el paso a ser utilizado sólo como última alternativa;*

la Conferencia de las Partes Contratantes insta a las partes a que adopten todas las medidas viables para compensar cualquier pérdida de funciones, atributos y valores de humedales, tanto desde el punto de vista de la calidad como de la superficie, causados por actividades humanas.

9. Que la función esencial y prioritaria del Estado consiste en velar por la conservación, protección, administración, aprovechamiento y fomento de los recursos públicos del país de acuerdo con el principio de sostenibilidad, proporcionalidad y razonabilidad de su uso. A tal efecto fomenta entre las diversas instituciones públicas la obligación de ayuda recíproca, con el fin de cumplir con sus respectivos objetivos y fines públicos.
10. Que la Ley Orgánica del Ambiente N° 7554 establece que para el cumplimiento de sus fines se deben implementar mecanismos de cooperación y coordinación entre las instituciones involucradas en la conservación y protección del medio ambiente, procurando una mayor eficiencia y eficacia de las acciones desarrolladas.
11. Que el artículo 41 de la Ley Orgánica del Ambiente citada, declara de interés público los humedales y su conservación, por ser de uso múltiple, estén o no estén protegidos por las leyes que rijan esta materia.
12. Que el artículo 43 de la Ley Orgánica del Ambiente señala en cuanto a las obras de infraestructura, que las mismas se construirán de manera que no dañen los

ecosistemas y de existir posible daño, deberá realizarse una evaluación de impacto ambiental. Asimismo en el numeral 44 del mismo cuerpo normativo se señala la obligatoriedad de la evaluación de impacto ambiental para las actividades que afecten los ecosistemas de humedal.

13. Que en sentencia número 14293-2005 de las catorce horas cincuenta y dos minutos del diecinueve de octubre del dos mil cinco, la Sala Constitucional señaló que el principio de objetivación de la tutela ambiental se desprende de lo dispuesto en los artículos 16 y 160 de la Ley General de la Administración Pública y se traduce en la necesidad de acreditar con estudios técnicos la toma de decisiones en esta materia, tanto en relación con actos como de las disposiciones de carácter general –tanto legales como reglamentarias–, de donde se deriva la exigencia de la "vinculación a la ciencia y a la técnica", con lo cual, se condiciona la discrecionalidad de la Administración en esta materia.

14. Que la Ley General de la Administración Pública dispone en el numeral 16 que en ningún caso podrán dictarse actos contrarios a las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de la justicia, lógica o conveniencia. Relacionado con el artículo 160 del mismo cuerpo normativo que señala que el acto discrecional será inválido cuando viole las reglas elementales de lógica, de justicia o de conveniencia, según lo indiquen las circunstancias de cada caso.

15. Que el artículo 9 de Ley de Biodiversidad señala como uno de sus principios generales para los efectos de la aplicación de dicha ley, la equidad intra e intergeneracional, en razón del cual el Estado y los particulares velarán porque la utilización de los elementos de la biodiversidad se dé en forma sostenible, de modo que las posibilidades y oportunidades de su uso y sus beneficios se garanticen de manera justa para todos los sectores de la sociedad y para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras.
16. Que el artículo 22 de la Ley de Biodiversidad, crea el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, como un sistema de gestión y coordinación institucional desconcentrado y participativo que integra las competencias del Ministerio de Ambiente y Energía, en materia forestal, vida silvestre, y áreas protegidas, con el fin de dictar políticas, planificar y ejecutar procesos dirigidos a lograr la sostenibilidad en el manejo de los recursos naturales de Costa Rica.
17. Que la Ley de Conservación de Vida Silvestre del 30 de octubre de 1992, ordenó al Poder Ejecutivo establecer mediante Reglamento, los procedimientos y requisitos necesarios para la ejecutoriedad de dicha ley.
18. Que según el inciso h) del artículo 7 de la Ley de Conservación de la Vida Silvestre, el Sistema Nacional de Áreas de Conservación protege, supervisa y administra los humedales con un enfoque ecosistémico.

19. Que el numeral 98 de la Ley de Conservación de Vida Silvestre Ley N° 7317 dispone lo siguiente: *“Será sancionado con pena de prisión de uno (1) a tres (3) años, quien, sin previa autorización del Sistema Nacional de Áreas de Conservación, drene, seque, rellene o elimine lagos, lagunas no artificiales y los demás humedales, declarados o no como tales....”*
20. Que el artículo 3° inciso m) de la Ley Forestal N° 7575 declara como actividades de conveniencia nacional las realizadas por las dependencias centralizadas del Estado, instituciones autónomas o empresas privadas, cuyos beneficios sociales sean mayores a los costos socio-ambientales.
21. Que el artículo 35 del Decreto Ejecutivo N° 31849-MINAE-S-MOPT-MAG-MEIC denominado Reglamento General sobre los Procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental establece lo siguiente: *“En aquellos casos en que se presente un EsIA, la SETENA deberá remitir copia del mismo y documentación pertinente, al Área de Conservación del Sistema Nacional de Áreas de Conservación, cuando se trate de actividades, obras o proyectos que afecten la vida silvestre, áreas protegidas, recursos forestales y recursos hídricos...”*
22. Que el artículo 5 del Decreto Ejecutivo N° 36427 denominado “Crea Programa Nacional de Humedales y Comité Nacional de Humedales como Órgano implementador de la Convención de Ramsar dentro del Sistema Nacional de Áreas

de Conservación y deroga Decretos Ejecutivos N° 22839 del 22/01/1994 y N° 28058 del 23/07/1999” dispone que *“El SINAC y las demás dependencias públicas, que por su naturaleza estén autorizadas para ello, le proporcionarán al "Programa Nacional de Humedales" los recursos materiales y humanos que sean necesarios para su adecuado funcionamiento siendo este el responsable de la ejecución de los acuerdos y lineamientos del Consejo Nacional Asesor sobre Humedales en el ámbito de sus competencias. Asimismo, quedan autorizados los Ministerios e Instituciones del Estado, con facultades para ello, a colaborar con recursos técnicos, administrativos y financieros con el Programa Nacional de Humedales.”*

DECRETAN:

***“FACULTAR AL SISTEMA NACIONAL DE AREAS DE CONSERVACION PARA
AUTORIZAR LA INTERVENCION CONTROLADA A ECOSISTEMAS DE
HUMEDAL EN VIRTUD DE PROYECTOS DE REPARACION, MANTENIMIENTO,
CONSTRUCCION O AMPLIACION DE INFRAESTRUCTURA PUBLICA ESTATAL
PREVIAMENTE DECLARADOS DE CONVENIENCIA NACIONAL”***

Artículo 1. El presente decreto ejecutivo tiene por objeto facultar al Sistema Nacional de Áreas de Conservación para que autorice la intervención controlada por parte del Estado y

demás entes públicos con competencia en infraestructura pública estatal, en ecosistemas de humedal, en virtud del desarrollo de proyectos de reparación, mantenimiento, construcción o ampliación de infraestructura pública estatal previamente declarados de conveniencia nacional.

Artículo 2. Los proyectos de reparación, mantenimiento, construcción o ampliación de infraestructura pública estatal deberán contar de manera previa con la declaratoria de conveniencia nacional realizada por el Poder Ejecutivo de conformidad al artículo 3 inciso m) de la Ley Forestal N° 7575, la cual mediante los instrumentos apropiados sustente que los beneficios sociales del proyecto sean mayores que los costos socio ambientales de la intervención.

Artículo 3. La solicitud únicamente podrá realizarla el Jeraarca de la Institución Pública responsable del desarrollo de proyectos de reparación, mantenimiento, construcción o ampliación de infraestructura pública estatal previamente declarados de conveniencia nacional.

Para lo que deberá presentarse ante el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, los requisitos que se indican a continuación; además deberán respetarse los procedimientos y

las respuestas que se brinden sobre el modo de proceder, en caso de que se detecte que las características ecológicas de un humedal se estén deteriorando, o sea probable que se vayan a deteriorar, en particular como resultado de un cambio o posible cambio provocado por la actividad humana:

- a) Solicitud por escrito donde se manifieste clara y expresamente lo que se pretende, indicando además el nombre completo, calidades del Jerarca de la institución o su representante legal, lugar para recibir notificaciones y firma correspondiente. Asimismo indicar el fundamento legal que le permite el desarrollo de proyectos de reparación, mantenimiento, construcción o ampliación de infraestructura pública estatal.
- b) Certificación de personería jurídica, con menos de tres meses de emitida.
- c) Fotocopia de la cédula del Jerarca de la institución o su representante legal.
- d) Indicar en la solicitud el número y datos de publicación en el Diario Oficial La Gaceta, del Decreto Ejecutivo que Declara la Conveniencia Nacional del proyecto.

- e) Estudio de costo beneficio de proyecto que fundamenta la declaratoria de conveniencia nacional.

- f) Descripción del proyecto, sus actividades vinculadas al área del ecosistema de humedal y ubicación geo-referenciada del mismo.

- g) Descripción detallada de las características ecológicas del humedal estableciendo una Ficha Informativa Técnica que debe cumplir con las características del Anexo 1 del presente decreto. Esta debe incluir, si se encuentra disponible, la información para el sitio según el Inventario Nacional de Humedales.

- h) Indicación de las intervenciones a realizar en el ecosistema de humedal que deberá contener la siguiente información:
 - i.1) Detección de cambios adversos en las características ecológicas de los humedales inducidos por la acción humana a partir de las actividades o intervenciones propuestas, según la descripción de las características ecológicas y los límites de cambio aceptable.

Una vez descrito el cambio probable de las características ecológicas, inducido por la acción humana a raíz de una propuesta de proyecto estatal, se presentarán las acciones

correctivas por medio de la restauración de las pérdidas o cuando esto no sea factible se aplicará la compensación equivalente.

i.2) Restauración de las pérdidas, el procedimiento propuesto para determinar posibles proyectos de restauración se debe dividir en tres etapas: 1) En la primera etapa se determina la escala espacial de las necesidades de restauración de funciones de humedales y las correspondientes restricciones ambientales a la restauración. 2) La segunda etapa guarda una relación directa con el sitio y en ella se evalúa la sostenibilidad de los posibles proyectos de restauración a la luz de una síntesis de las restricciones ambientales determinadas en la primera y de las características socioeconómicas y otras particularidades de la cuenca de captación (la escala mínima de planificación aceptable de restauración de humedales debe ser la cuenca de captación). 3) La tercera etapa es la de resultados finales y en ella la evaluación de las dos etapas anteriores hace posible determinar posibles proyectos de restauración sostenibles y asignarles prioridades. Esta etapa final responde a la necesidad de tomar decisiones racionales sobre la gestión de los recursos de los humedales y redundan en proyectos eficaces y rentables en función de los costos que gozan de amplia aceptación entre la población.

i.3 Compensación equivalente. Se deben adoptar todas las medidas viables para compensar cualquier pérdida de funciones, atributos y valores de humedales, tanto desde el punto de vista de la calidad como de la superficie, causados por actividades humanas; se debe establecer una preferencia por la compensación de pérdidas de humedales mediante humedales que sean de tipo similar y estén situados en la misma cuenca hidrográfica y cuenca de captación; al considerar esa compensación, se podrá tener en cuenta, el mantenimiento del valor global del área de humedales a nivel nacional, la disponibilidad de una sustitución compensatoria equivalente; la pertinencia de la medida compensatoria en relación con el carácter ecológico, el hábitat o el valor del sitio afectado(s); las incertidumbres científicas o de otra índole; la oportunidad cronológica de la medida compensatoria en relación con la acción propuesta; los efectos adversos que la propia medida compensatoria podría causar.

Artículo 4. En forma paralela a la presentación de la solicitud ante el SINAC por parte del Estado y demás entes públicos con competencia en infraestructura pública estatal, los solicitantes deberán tramitar la respectiva viabilidad ambiental ante la SETENA, la cual comprenderá la realización de una evaluación del impacto ambiental.

Dicha viabilidad ambiental, será requisito indispensable para que el SINAC autorice la intervención solicitada. Por lo anterior, en virtud del procedimiento de coordinación inter-

institucional el SINAC y la SETENA deberán atender los trámites de su competencia en forma análoga.

Artículo 5. La restauración o la creación de humedales no pueden reemplazar la destrucción o degradación de humedales naturales. Se debe evitar el canje de hábitats o ecosistemas de alta calidad bajo el concepto de restauración, excepto cuando intervengan intereses públicos debidamente comprobados por los instrumentos respectivos.

Artículo 6. La escala mínima de planificación aceptable de restauración de humedales deberá ser la cuenca de captación. Los proyectos concretos de envergadura relativamente pequeña orientados a un único humedal pueden desarrollarse siempre que se planifiquen en el contexto de la cuenca de captación. La planificación de la restauración de los humedales no deberá desestimar el valor de los hábitats de tierras altas y los nexos entre los hábitats de humedales y tierras altas.

Artículo 7. El Estado a través de sus instituciones públicas, deberá colaborar con la protección y manejo de los humedales, incluyendo en sus políticas nacionales de planificación del suelo y de las aguas normas para la compensación de pérdidas de humedales y deberán colaborar con recursos técnicos, administrativos y financieros con el

Programa Nacional de Humedales del SINAC, responsable de promover, planificar y desarrollar los Humedales de Costa Rica según Decreto Ejecutivo N° 36427.

Artículo 8. El Sistema Nacional de Áreas de Conservación deberá rendir informe técnico emitido por un equipo multidisciplinario integrado por el Área de Conservación competente del sitio donde se desarrolle el proyecto de reparación, mantenimiento, construcción o ampliación de infraestructura pública estatal, con el apoyo del Programa Nacional de Humedales, en que se valoren las intervenciones propuestas desde el punto de vista de la protección, conservación de los recursos naturales y de la biodiversidad en el sitio donde se ubica el proyecto de infraestructura pública estatal y las medidas de mitigación que deberá cumplir el solicitante para no afectar las características ecológicas del ecosistema de humedal, para lo cual podrá solicitar apoyo al Consejo Nacional asesor sobre Humedales.

Dicho informe técnico, deberá ser emitido en un plazo no mayor a 10 días, de conformidad al artículo 262 de 1a Ley General de la Administración Pública, a partir del momento en que se presenten todos los requisitos establecidos en el artículo 3 del presente decreto.

Artículo 9. El Sistema Nacional de Áreas de Conservación, por medio del Área de Conservación donde se ubique el proyecto y con apoyo del Programa Nacional de

Humedales, tendrá un plazo 30 días hábiles para resolver la solicitud, contados a partir del momento en que se presenten todos los requisitos establecidos en el artículo 3 del presente decreto. Dentro de dicho plazo deberá cumplirse con el informe técnico dispuesto en el numeral 8 del presente decreto.

Para tales efectos, el Área de Conservación correspondiente, deberá levantar un expediente administrativo donde consten los requisitos y demás documentación necesaria.

Una vez que se cuente con dicha documentación, la Dirección del Área de Conservación deberá emitir una resolución administrativa debidamente fundamentada en la que consten las razones que justifiquen el otorgamiento o denegatoria de la autorización, de conformidad a lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública N° 6227.

En casos en que se autorice la solicitud deberá incluirse un apartado denominado medidas de restauración de las pérdidas o compensación equivalente según corresponda desde el punto de vista técnico.

Artículo 10. La Administración Pública autorizada deberá rendir informe mensual sobre el cumplimiento de las medidas técnicas de restauración o compensación ante el Área de

Conservación correspondiente y el Programa Nacional de Humedales, hasta 6 meses después de la finalización del proyecto.

Para lo anterior, el Área de Conservación designará un representante del equipo multidisciplinario que realizó el informe técnico indicado en el artículo 8 del presente decreto, para que funja como encargado de supervisar el cumplimiento so pena de las responsabilidades disciplinarias que pudiera acarrear el no realizar dicha labor.

Artículo 11. La corta de árboles o aprovechamiento maderable para ampliación y/o mantenimiento de las vías públicas gestionados por las Municipalidades, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), u otras instituciones estatales, se regirá por lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo N° 38863-MINAE denominado “Reglamento para trámite de permisos y control del aprovechamiento maderable en terrenos de uso agropecuario, sin bosque y situaciones especiales en Costa Rica, Oficialización de "Sistema de Información para el control del aprovechamiento forestal (SICAF)” y la Ley Forestal N° 7575.

Artículo 12. Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.- San José, el veintisiete de julio del año dos mil dieciséis.

Luis Guillermo Solís Rivera



Edgar E. Gutiérrez Espeleta

Ministro de Ambiente y Energía



1 vez.—Solicitud N° 14059.—(D39838-IN2016052189).

ANEXO 1

Ficha de Información Técnica (FIT)

Humedales sometidos a intervención controlada en virtud de proyectos de reparación, mantenimiento, construcción o ampliación de infraestructura pública estatal previamente declarados de conveniencia nacional

Resumen

1.1 Descripción resumida

Incluya un breve texto en el que se resuman las principales características del ecosistema de humedal. Se recomienda completar las cuatro secciones siguientes antes de redactar dicho resumen.

Resumen *(Este campo está limitado a 2500 caracteres)*

Datos y ubicación

2.1 Datos oficiales

2.1.1 Nombre y dirección del compilador de esta FIT

Nombre* *(Este campo es obligatorio)*

Institución* *(Este campo es obligatorio)*

Dirección *(Este campo está limitado a 254 caracteres)*

Correo electrónico* *(Este campo es obligatorio)*

Teléfono* *(Este campo es obligatorio)*

Fax

2.1.2 Período de compilación de datos e información utilizados para compilar la FIT

Desde el año *(periodo)*

Hasta el año *(periodo)*

2.1.3 Nombre del humedal

Nombre oficial *(Este campo es obligatorio)*

Nombre no oficial *(opcional)*

2.2 Ubicación del sitio

2.2.1 Definición de los límites del sitio

Los límites del sitio deben estar claramente delimitados en ambos: a) un archivo shapefile de SIG y b) un mapa o una imagen digital:

Descripción de los límites (Este campo está limitado a 2500 caracteres)

2.2.2 Ubicación general

a) Provincia/Canton/ distrito

b) Dirección exacta/Localidad

2.2.3 Área del humedal

Si no ha establecido un área oficial utilizando otros medios, puede copiar el área calculada a partir de los límites del SIG en la casilla del "área oficial"

Área oficial, en hectáreas (ha):

Área, en hectáreas (ha) calculada a partir de los límites del SIG

2.2.4 Biogeografía

Indique la región o regiones biogeográficas donde se halla el humedal y el sistema de regionalización biogeográfica que se ha utilizado:

Regiones biogeográficas

Sistema(s) de regionalización ¹	Región biogeográfica

Otro sistema de regionalización biogeográfica

¹ Ecoregiones Marinas del Mundo (MEOW) | Provincias biogeográficas de Udvardy | Ecorregiones de Bailey | Ecorregiones terrestres de WWF | Sistema de regionalización biogeográfica del UE | Ecoregiones de Agua Dulce del Mundo (FEOW) | Otro sistema (proporcione el nombre abajo)

Importancia del humedal

3.1 Criterios de Importancia y su justificación

Marque la casilla correspondiente a cada criterio aplicado para la importancia. Se deberían señalar todos los criterios que sean de aplicación. Explique por qué ha seleccionado un criterio relleno los campos relevantes en esta página.

Criterio 1: Tipos de humedales representativos, raros o únicos naturales o casi naturales

Para justificar este criterio, por favor seleccione al menos un tipo de humedal representativo, raro o único

Servicios hidrológicos prestados (Este campo está limitado a 3000 caracteres)

Otros servicios de los ecosistemas prestados (Este campo está limitado a 3000 caracteres)

Otros motivos (Este campo está limitado a 3000 caracteres)

Criterio 2: Especies raras y comunidades ecológicas amenazadas

Para describir este criterio, por favor proporcione detalles abajo sobre:

- especies vegetales relevantes - especies animales relevantes - comunidades ecológicas relevantes en la sección Comunidades ecológicas

Criterio 3: Diversidad biológica

Para describir este Criterio por favor proporcione detalles en la casilla que aparece abajo. Si quiere mencionar especies determinadas, por favor proporcione detalles sobre :

- especies vegetales relevantes
- especies animales relevantes

Justificación (Este campo está limitado a 3000 caracteres)

Criterio 4: Apoyo durante una etapa crítica del ciclo biológico o en condiciones adversas

Para describir este criterio, por favor proporcione detalles abajo sobre:

- especies vegetales relevantes - especies animales relevantes y explique la etapa del ciclo biológico o el tipo de condiciones adversas

Criterio 5: Aves acuáticas

Para describir este criterio, por favor proporcione detalles abajo sobre:- el número total de aves acuáticas y el periodo de recolección de datos - especies de aves acuáticas relevantes, y si el posible el tamaño de su población,

Números totales de ejemplares de aves acuáticas* (Este campo es obligatorio)

Periodo de recolección de datos* (Este campo es obligatorio)

Fuente de los datos:

Criterio 6: Peces importantes y representativos

Para describir este Criterio, aporte información en la casilla que aparece más abajo y proporcione información adicional sobre las especies de peces relevantes

Justificación (Este campo está limitado a 3000 caracteres)

Criterio 7: Zonas de desove de peces, etc.

Para justificar este Criterio, aporte información en la casilla que aparece más abajo. Puede aportar información adicional sobre las especies de peces relevantes

Justificación (Este campo está limitado a 3000 caracteres)

Criterio 8: población de especies animales no aviares

Para describir este Criterio, aporte información adicional sobre especies no aviares relevantes y el tamaño de su población

3.2 Especies vegetales cuya presencia está relacionada con la presencia del ecosistema de humedal

Nombre científico*	Nombre común	Criterio 2	Criterio 3	Criterio 4	Lista Roja de la UICN ²	Apéndice I de la CITES	Otro estado	Justificación
		[]	[]	[]		[]		

Casilla de texto opcional para incluir información adicional sobre las especies vegetales

(Este campo está limitado a 2500 caracteres)

² | LC | NT | VU | EN | CR | EW | EX

3.3 Especies animales cuya presencia está relacionada con la presencia del ecosistema de humedal

Phylum	Nombre científico*	Nombre común	Especie califica bajo el criterio				Especie contribuye bajo el criterio				Tamaño de la población ³	Periodo de ³ la estimación poblacional ³	% de presencia ³	Lista Roja de la UICN ⁴	Apéndice I de la CITES	Apéndice I de la CEM	Otro estado	Justificación
			2	4	6	8	3	5	7									
			[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]					[]	[]			

Casilla de texto opcional para incluir información adicional sobre las especies animales de importancia internacional:

(Este campo está limitado a 2500 caracteres)

³ Estos campos son obligatorios solamente para justificar los criterios 6 y 9

⁴ | LC | NT | VU | EN | CR | EW | EX

3.4 Comunidades ecológicas cuya presencia está relacionada con el humedal.

Nombre de la comunidad ecológica	Descripción	Justificación

¿Cómo es el sitio?

4.1 Características ecológicas

Resuma los componentes, procesos y servicios ecológicos fundamentales para determinar las características ecológicas del sitio. Resuma también cualquier variabilidad natural conocida pasada o actual en las características ecológicas del sitio

(Este campo está limitado a 2500 caracteres)

4.2 ¿Qué tipo(s) de humedales es?

Enumere todos los tipos de humedales que se encuentran en el ecosistema y para cada uno de ellos haga lo siguiente: - clasifique los cuatro tipos más abundantes según su extensión de 1 (mayor extensión) a 4 (menor extensión) en la tercera columna, - si se dispone de información, indique su área (en ha) en la cuarta columna - y en la última columna la función que cumple por medio de los servicios ecosistémicos que provee.

Humedales marinos o costeros

Tipos de humedales (código y nombre) ⁵	Nombre local	Clasificación de la extensión (1: mayor - 4: menor)	Área (ha) del tipo de humedal	Servicio ecosistémico

Humedales continentales

Tipos de humedales (código y nombre) ⁶	Nombre local	Clasificación de la extensión (1: mayor - 4: menor)	Área (ha) del tipo de humedal	Servicio ecosistémico

Humedales artificiales

Tipos de humedales (código y nombre) ⁷	Nombre local	Clasificación de la extensión (1: mayor - 4: menor)	Área (ha) del tipo de humedal	Servicio ecosistémico

¿Qué hábitats que no sean de humedal están presentes en el sitio?

⁵ A: Aguas marinas someras permanentes | B: Lechos marinos submareales (vegetación subacuática) | C: Arrecifes de coral | D: Costas marinas rocosas | E: Playas de arena o de guijarros | G: Bajos intermareales de lodo, arena o con suelos salinos | Ga: Arrecifes de bivalvos (mariscos) | H: Pantanos y esteros intermareales | I: Humedales intermareales arbolados | J: Lagunas costeras salobres/ saladas | F: Estuarios | Zk(a): Sistemas kársticos y otros sistemas hídricos subterráneos | K: Lagunas costeras de agua dulce

⁶ M: Ríos/ arroyos permanentes | L: Deltas interiores permanentes | Y: Manantiales permanentes de agua dulce, oasis | N: Ríos/ arroyos estacionales/ intermitentes/ irregulares | O: Lagos permanentes de agua dulce | Tp: Pantanos/ charcas permanentes de agua dulce | P: Lagos estacionales/ intermitentes de agua dulce | Ts: Pantanos/ esteros/ charcas estacionales/ intermitentes de agua dulce en suelos inorgánicos | Tp: Pantanos/ esteros/ charcas permanentes de agua dulce | W: Pantanos con vegetación arbustiva | Xf: Humedales boscosos de agua dulce | Ts: Pantanos/ esteros/ charcas estacionales/ intermitentes de agua dulce en suelos inorgánicos | U: Turberas permanentes no arboladas | Xp: Turberas arboladas permanentes | Va: Humedales de montaña | Vt: Humedales de la tundra | Q: Lagos permanentes salinos/ salobres/ alcalinos | R: Lagos y zonas inundadas estacionales/ intermitentes salinos/ salobres/ alcalinos | Sp: Pantanos/ esteros/ charcas permanentes salinas/ salobres/ alcalinos | Ss: Pantanos/ esteros/ charcas estacionales/ intermitentes salinos/ salobres/ alcalinos | Zg: Humedales geotérmicos | Zk(b): Sistemas kársticos y otros sistemas hídricos subterráneos

⁷ 1: Estanques de acuicultura | 2: Estanques artificiales | 3: Tierras de regadío | 4: Tierras agrícolas inundadas estacionalmente | 5: Zonas de explotación de sal | 6: Áreas de almacenamiento de agua | 7: Excavaciones | 8: Áreas de tratamiento de áreas residuales | 9: Canales de transportación y de drenaje o zanjás | Zk(c): Sistemas hídricos subterráneos artificiales

Otros hábitats que no sean de humedal

Otros hábitats que no sean de humedal dentro del sitio	Área (ha) si se conoce

Conectividad de los hábitats (ECD)

4.3 Componentes biológicos

4.3.1 Especies vegetales

Otras especies vegetales destacables

Nombre científico	Nombre común (opcional)	Posición en el área de distribución / endemismo / otros (opcional)

Especies vegetales exóticas invasoras

Nombre científico	Nombre común	Impactos ⁸

4.3.2 Especies animales

Otras especies animales destacables

Phylum	Nombre científico	Nombre común	Tamaño de la población (opcional)	Período de la estimación poblacional (opcional)	% de presencia (opcional)	Posición en el área de distribución /endemismo/otros (opcional)

Especies animales exóticas invasoras

Phylum	Nombre científico	Nombre común	Impactos ⁹

⁸ No hay impactos | Potencialmente | Actualmente (impactos menores) | Actualmente (impactos mayores)

4.4 Componentes físicos

4.4.1 Clima

Indique el tipo o los tipos de clima predominantes seleccionando la región o regiones y subregión o subregiones climáticas según el sistema de clasificación climática de Köppen-Gieger

Región ⁹	Subregión climática ¹⁰

Si el sitio está afectado por condiciones climáticas cambiantes, indique la naturaleza de esos cambios
(Este campo está limitado a 1000 caracteres)

4.4.2 Situación geomorfológica

a) Altitud mínima sobre el nivel del mar (en metros)

a) Altitud máxima sobre el nivel del mar (en metros)

b) Posición en el paisaje o la cuenca hidrográfica:

- Toda la cuenca hidrográfica
- Parte superior de la cuenca hidrográfica
- Parte media de la cuenca hidrográfica
- Parte baja de la cuenca hidrográfica
- Más de una cuenca hidrográfica
- No se encuentra en una cuenca hidrográfica
- Costero

Indique la(s) cuenca(s) hidrográfica(s). Si el sitio se encuentra en una subcuenca, indique también el nombre de la cuenca hidrográfica principal. En el caso de los sitios costeros o marinos, indique el nombre del mar o el océano.

4.4.3 Suelo

- Mineral
- Orgánicos
- No se dispone de información

⁹ A. Clima tropical húmedo | B. Clima seco | C. Clima húmedo de latitudes medias con inviernos templados | D. Clima húmedo de latitudes medias con inviernos fríos | E. Clima polar con inviernos y veranos extremadamente fríos | H. Alta montaña

¹⁰ Af: Húmedo tropical (Sin estación seca) | Am: Monzónico tropical (Estación seca corta, fuertes lluvias monzónicas en otros meses) | Aw: Sabana tropical (Estación seca invernal) | BWh: Desierto subtropical (Desierto, latitudes bajas) | BSh: Estepa subtropical (Seco, latitudes bajas) | BWk: Desierto de latitudes medias (Desierto, latitudes medias) | BSk: Estepa de latitudes medias (Seco, latitudes medias) | Csa: Mediterráneo (Templado, verano seco y cálido) | Csb: Mediterráneo (Templado, verano seco y moderado) | Cfa: Subtropical húmedo (Templado, sin estación seca, verano cálido) | Cwa: Subtropical húmedo (Templado, invierno seco, verano cálido) | Cfb: Costa occidental oceánico (Templado, sin estación seca, verano moderado) | Cfc: Costa occidental oceánico (Templado, sin estación seca, verano fresco) | Dfa: Continental húmedo (Húmedo, invierno severo, sin estación seca, verano cálido) | Dfb: Continental húmedo (Húmedo, invierno severo, sin estación seca, verano moderado) | Dwa: Continental húmedo (Húmedo, invierno severo y seco, verano cálido) | Dwb: Continental húmedo (Húmedo, invierno severo y seco, verano moderado) | Dfc: Subártico (Invierno severo, sin estación seca, verano fresco) | Dfd: Subártico (Severo, invierno muy frío, sin estación seca, verano fresco) | Dwc: Subártico (Severo, invierno seco, verano fresco) | Dwd: Subártico (Severo, invierno muy frío y seco, verano fresco) | ET: Tundra (Tundra polar, sin verdadero verano) | EF: Casquete de hielo (Hielos perennes) | H: Alta montaña (-)

¿Han experimentado los tipos de suelos alguna modificación debido a cambios en las condiciones hidrológicas (p.ej., mayor salinidad o acidificación, actividad humana)?

Sí / No

Aporte más información sobre el suelo (opcional) (Este campo está limitado a 1000 caracteres)

4.4.4 Régimen hídrico

Permanencia del agua

¿Presencia? ¹¹	¿Se propone un cambio según la intervención?
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Origen de agua que mantiene las características del sitio

¿Presencia? ¹²	Origen predominante del agua	¿Se propone un cambio según la intervención?
<input type="text"/>	<input type="text" value="[]"/>	<input type="text"/>

Destino del agua

¿Presencia? ¹³	¿Se propone un cambio según la intervención?
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Estabilidad del régimen hídrico

¿Presencia? ¹⁴	¿Se propone un cambio según la intervención?
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Incluya comentarios sobre el régimen hídrico y sus determinantes (si procede). Utilice esta casilla para explicar sitios con hidrología compleja: (Este campo está limitado a 1000 caracteres)

Conectividad de las aguas superficiales y las aguas subterráneas (ECD)

Estratificación y régimen de mezcla (ECD)

¹¹ Normalmente suele haber aguas permanentes | Normalmente suele haber agua estacional, efímera o intermitente | Desconocido

¹² Aportación de agua de las precipitaciones | Aportación de agua de las aguas superficiales | Aportación de agua del acuífero | Agua marina | Desconocido

¹³ Alimenta al acuífero | A la cuenca hidrográfica aguas abajo | Marina | Desconocido

¹⁴ Niveles del agua estables en gran medida | Niveles del agua que fluctúan (incluyendo las mareas) | Desconocido

4.4.5 Régimen de sedimentación

- Se produce una erosión importante de sedimentos en el sitio
- Se produce una acumulación o deposición importante de sedimentos en el sitio
- Se produce un transporte importante de sedimentos en el sitio o a través de él
- El régimen de sedimentos es muy variable de una estación a otra o de un año a otro
- Régimen de sedimentos desconocido

Aporte información adicional sobre los sedimentos (opcional): *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

Turbidez y color del agua (ECD)

Luz que llega al humedal (ECD)

Temperatura del agua (ECD)

4.4.6 pH del agua

- Ácido (pH<5,5)
- Circunneutro (pH: 5,5-7,4)
- Alcalino (pH>7,4)
- Desconocido

Aporte información adicional sobre el pH (opcional): *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

4.4.7 Salinidad del agua

- Dulce (<0,5 g/l)
- Mixohalina (salobre)/Mixosalina (0,5-30 g/l)
- Euhalina/Eusalina (30-40 g/l)
- Hiperhalina/Hipersalina (>40 g/l)
- Desconocido

Aporte información adicional sobre la salinidad (opcional): *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

Gases disueltos en el agua (ECD)

4.4.8 Nutrientes disueltos o en suspensión en el agua

- Eutróficas
- Mesotróficas
- Oligotróficas
- Distróficas
- Desconocido

Aporte información adicional sobre los nutrientes disueltos o en suspensión (opcional): *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

Carbono orgánico disuelto (ECD)

Potencial de oxidación-reducción del agua y los sedimentos (ECD)

Conductividad del agua (ECD)

4.4.9 Rasgos de la zona circundante que podrían afectar al sitio

Indique si el paisaje y las características ecológicas de la zona circundante al humedal difieren de los del sitio en sí y, en caso afirmativo, explique las diferencias:

i) en gran medida similares / ii) notablemente diferentes

En caso de que la zona circundante sea diferente a la zona del humedal, indique en qué sentido: (marque todas las categorías que correspondan)

- La zona circundante está más urbanizada o desarrollada
- La zona circundante tiene una mayor densidad de población humana
- La zona circundante tiene un uso agrícola más intensivo
- La zona circundante tiene una cubierta terrestre o tipos de hábitat significativamente diferentes

Describa en qué otras formas difiere la zona circundante: *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

4.5 Servicios de los ecosistemas

4.5.1 Servicios o beneficios de los ecosistemas

Seleccione más abajo todos los servicios o beneficios de los ecosistemas que proporciona actualmente el sitio e indique su importancia relativa en la columna de la derecha.

Servicios de aprovisionamiento

Servicio del ecosistema ¹⁵	Ejemplos ¹⁶	Importancia/Extensión/Trascendencia ¹⁷

Servicios de regulación

Servicio del ecosistema ¹⁸	Ejemplos ¹⁹	Importancia/Extensión/Trascendencia ¹⁹

Servicios culturales

Servicio del ecosistema ²⁰	Ejemplos ²¹	Importancia/Extensión/Trascendencia ¹⁹

Servicios de apoyo

Servicio del ecosistema ²²	Ejemplos ²³	Importancia/Extensión/Trascendencia ¹⁹

¹⁵ Alimento para las personas | Agua dulce | Productos no alimenticios de los humedales | Productos bioquímicos | Materiales genéticos

¹⁶ Sustento para las personas (p.ej., pescado, moluscos, grano) | Agua potable para las personas y el ganado | Agua para la agricultura de regadío | Agua para la industria | Agua para la producción de energía (hidroelectricidad) | Madera | Leña/fibra | Turba | Forraje | Juncos y fibra | Otros | Extracción de materiales de la biota | Productos medicinales | Genes de tolerancia a determinadas condiciones (p.ej., salinidad) | Genes de resistencia a los patógenos de las plantas | Especies ornamentales (vivas y muertas)

¹⁷ No relevante para el sitio | Bajo | Moderado | Elevado

¹⁸ Mantenimiento de los regímenes hidrológicos | Protección contra la erosión | Control de la contaminación y descontaminación | Regulación del clima | Control biológico de plagas y enfermedades | Reducción de las amenazas

¹⁹ Recarga y descarga de los acuíferos | Almacenamiento y distribución de agua como parte de los sistemas de suministro de agua para la agricultura y la industria | Retención de suelo, sedimentos y nutrientes | Depuración del agua/tratamiento o dilución de los residuos | Regulación del clima a escala local/amortiguación del cambio | Regulación de los gases de efecto invernadero, temperatura, precipitaciones y otros procesos climáticos | Mantenimiento de predadores de plagas agrícolas (p.ej., aves que se alimentan de langostas) | Control de las inundaciones, almacenamiento de agua | Estabilización del litoral y las riberas de ríos y protección frente a las tormentas

²⁰ Recreo y turismo | Espiritual e inspirador | Científico y educativo

²¹ Caza y pesca recreativas | Deportes y actividades acuáticas | Excursiones, salidas, visitas | Observación de la naturaleza y turismo de naturaleza | Inspiración | Patrimonio cultural (histórico y arqueológico) | Importancia cultural actual, inclusive para las artes y la inspiración creadora e incluyendo el valor de existencia | Valores espirituales y religiosos | Valores estéticos y sentido de pertenencia | Actividades y oportunidades educativas | Importantes sistemas de conocimiento, importancia para la investigación (área o sitio de referencia científica) | Sitio de seguimiento a largo plazo | Sitio importante para el estudio científico | Localización tipo para un taxón

²² Biodiversidad | Formación del suelo | Ciclo de los nutrientes | Polinización

²³ Mantiene una variedad de todas las formas de vida, incluyendo plantas, animales y microorganismos | Retención de sedimentos | Acumulación de materia orgánica | Almacenamiento, reciclaje, procesado y adquisición de nutrientes | Almacenamiento/secuestro de carbono | Soporte para los polinizadores

Otro(s) servicio(s) de los ecosistemas no incluidos más arriba: *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

Realice un cálculo aproximado del número de personas que se benefician directamente de los servicios ecológicos prestados por el sitio (una estimación al menos en órdenes de magnitud: decenas, centenas, miles, decenas de miles, etc.):

En el interior del sitio:

Fuera del sitio:

¿Se han realizado estudios o evaluaciones de la valoración económica de los servicios de los ecosistemas prestados por este humedal?

Yes / No / Desconocido

Cuando se hayan realizado estudios o evaluaciones de valoración económica en el sitio, sería útil aportar información sobre dónde encontrar dichos resultados (p.ej., enlaces a sitios web, referencias de publicaciones): *(Este campo está limitado a 2500 caracteres)*

4.5.2 Valores sociales y culturales

¿Cuenta el humedal además de valores ecológicos, ejemplos de importantes valores culturales, materiales o de otro tipo, vinculados con su origen, conservación y/o funcionamiento ecológico? De ser así, describa su importancia respecto de una o más de las cuatro categorías siguientes. También describa aquí valor derivado de una explotación no sostenible o que de lugar a cambios ecológicos perjudiciales.

i) el sitio proporciona actividades de uso racional de los humedales que demuestra la aplicación de conocimientos y métodos tradicionales de manejo y uso que mantienen las características ecológicas del humedal

Descripción si procede *(Este campo está limitado a 2500 caracteres)*

ii) el sitio posee tradiciones o registros culturales excepcionales de antiguas civilizaciones que han influido sobre las características ecológicas del humedal

Descripción si procede *(Este campo está limitado a 2500 caracteres)*

iii) las características ecológicas del humedal dependen de su interacción con las comunidades locales o los pueblos indígenas

Descripción si procede *(Este campo está limitado a 2500 caracteres)*

iv) están presentes valores inmateriales relevantes tales como sitios sagrados y su existencia está estrechamente vinculada al mantenimiento de las características ecológicas del humedal

Descripción si procede *(Este campo está limitado a 2500 caracteres)*

4.6 Procesos ecológicos

Mencione los procesos que se encuentran en el ecosistema de humedal

Producción primaria (ECD)

Ciclado de nutrientes (ECD)

Ciclado del carbono (ECD)

Productividad de la reproducción animal (ECD)

Productividad vegetal, polinización, procesos de regeneración, sucesión, función del fuego, etc. (ECD)

Interacciones destacadas entre las especies, incluido el pastoreo, la depredación, la competencia, las enfermedades y los patógenos (ECD)

Aspectos destacados relativos a la dispersión de fauna y flora (ECD)

Aspectos destacados relativos a la migración (ECD)

Presiones y tendencias relativas a cualquiera de los aspectos anteriores y/o relativas a la integridad del ecosistema (ECD)

¿Cómo se maneja el sitio?

5.1 Tenencia de la tierra y responsabilidades (manejadores)

5.1.1 Tenencia o propiedad de la tierra

Propiedad pública

Categoría²⁴

Propiedad privada

Categoría²⁵

Otros

Categoría²⁶

Aporte información adicional sobre el régimen de tenencia de la tierra o propiedad (opcional) *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

--

5.1.2 Autoridad de manejo

Indique la oficina u oficinas del organismo o la organización responsable del manejo del sitio: *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

--

Indique el nombre y el título de la persona o las personas con responsabilidad sobre el humedal

--

Dirección: *(Este campo está limitado a 254 caracteres)*

--

Dirección de correo electrónico:

--

²⁴ Terrenos públicos (sin especificar) | Gobierno nacional o federal | Gobierno provincial/regional/estatal | Administración local, municipio, (sub)distrito, etc. | Otro tipo de propiedad pública

²⁵ Cooperativa/colectiva (p.ej., cooperativa de agricultores) | Comercial (empresa) | Fundación/organización no gubernamental/trust | Organismo/organización religiosa | Otros tipos de propietario(s) privado(s)/individual(es)

²⁶ Propiedad mixta no especificada | No se dispone de información |

5.2 Amenazas a las características ecológicas y respuestas a las mismas (Manejo)

5.2.1 Factores (reales o probables) con un impacto adverso sobre las características ecológicas del sitio

Por favor, especifique si esta categoría es aplicable dentro del área del humedal o, a la zona circundante o a ambas marcando la opción o las opciones pertinentes.

Asentamientos humanos (no agrícolas)

Factores que afectan adversamente al sitio ²⁷	Amenaza real ²⁸	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del humedal	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Regulación del agua

Factores que afectan adversamente al sitio ²⁹	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Agricultura y acuicultura

Factores que afectan adversamente al sitio ³⁰	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Producción de energía y minería

Factores que afectan adversamente al sitio ³¹	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

²⁷ Viviendas y zonas urbanas | Zonas comerciales e industriales | Zonas turísticas y recreativas | Desarrollo sin especificar

²⁸ Impacto bajo | Impacto moderado | Impacto elevado | impacto desconocido |

²⁹ Drenaje | Extracción de agua | Dragado | Salinización | Evacuación de agua | Canalización y regulación de ríos

³⁰ Cultivos anuales y perennes no maderables | Plantaciones para madera y pulpa | Ganadería y pastoreo | Acuicultura marina y de agua dulce | Sin especificar

³¹ Prospección de petróleo y gas | Minería y explotación de canteras | Energías renovables | Sin especificar

Corredores de transporte y servicios

Factores que afectan adversamente al sitio ³²	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Aprovechamiento de recursos biológicos

Factores que afectan adversamente al sitio ³³	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Intrusiones y perturbaciones de origen humano

Factores que afectan adversamente al sitio ³⁴	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Modificaciones del sistema natural

Factores que afectan adversamente al sitio ³⁵	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Especies y genes invasores y otras especies y genes problemáticos

Factores que afectan adversamente al sitio ³⁶	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

³² Carreteras y ferrocarriles | Líneas y cables de servicios públicos (p.ej., canalizaciones) | Rutas de transporte | Rutas de navegación aérea | Sin especificar

³³ Caza y extracción de animales terrestres | Recolectión de plantas terrestres | Tala y extracción de madera | Pesca y extracción de recursos acuáticos | Sin especificar

³⁴ Actividades turísticas y recreativas | Actividades (para)militares | Sin especificar/otras

³⁵ Incendios y extinción de los mismos | Presas y manejo/uso del agua | Desbroce del terreno/conversión de la tierra | Sin especificar/otras

³⁶ Especies no autóctonas/exóticas | Especies autóctonas problemáticas | Material genético introducido | Sin especificar

Contaminación

Factores que afectan adversamente al sitio ³⁷	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Fenómenos geológicos

Factores que afectan adversamente al sitio ³⁸	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Cambio climático y meteorología extrema

Factores que afectan adversamente al sitio ³⁹	Amenaza real ³⁰	Amenaza potencial ³⁰	En el interior del sitio	Cambios ¹⁰	En la zona circundante	Cambios ¹⁰
			[]		[]	

Describa cualquier otra amenaza (opcional): *(Este campo está limitado a 2500 caracteres)*

--	--	--	--

5.2.2 Planificación del manejo

¿Existe un plan de manejo específico para este sitio concreto o un plan de restauración o compensación anteriores?

40

¿Se aplica el plan o la planificación del manejo?

[] Sí / [] No

¿El plan es actualmente objeto de examen y actualizaciones?

[] Sí / [] No

¿Se ha realizado una evaluación de la efectividad del plan en el humedal?

[] Sí / [] No

Incluya un enlace al plan de manejo del sitio u otro plan relevante si está disponible a través de Internet *(Este campo está limitado a 500 caracteres)*

³⁷ Aguas residuales domésticas o urbanas | Efluentes industriales y militares | Efluentes agrícolas y forestales | Basura y desechos sólidos | Contaminantes aéreos /volátiles | Exceso de calor, ruido, luz | Sin especificar

³⁸ Volcanes | Terremotos/maremotos | Avalanchas/corrimientos de tierras | Sin especificar

³⁹ Modificación y alteración del hábitat | Sequías | Temperaturas extremas | Tormentas e inundaciones | Sin especificar

⁴⁰ No | Sí | En preparación

5.2.6 Planificación para la restauración

¿Existe un plan de restauración para este sitio concreto?

41

¿Se ha aplicado el plan?

Sí / No

¿Que abarca El plan de restauración?:

	42
--	----

¿Se está revisando y actualizando el plan en este momento?

Sí / No

Si se está llevando a cabo la restauración para mitigar o responder a una amenaza o amenazas identificadas en esta FIT, indique de cuáles se trata: *(Este campo está limitado a 1000 caracteres)*

5.2.7 Seguimiento aplicado o propuesto

Monitoreo ⁴³	Estado ⁴⁴

Indique otras actividades de monitoreo:

(Este campo está limitado a 2500 caracteres)

⁴¹ Por favor seleccione un valor | No se ha identificado la necesidad | No; el sitio ya se ha restaurado | No; pero la restauración es necesaria | No; pero se está preparando un plan | Sí; existe un plan

⁴² Todo humedal | Parte del humedal

⁴³ Seguimiento del régimen hídrico | Calidad del agua | Calidad del suelo | Comunidad vegetal | Especies vegetales | Comunidad animal | Especies animales (especificar cuáles) | Aves

⁴⁴ | Aplicado | Propuesto

Materiales adicionales

6.1 Informes y documentos adicionales

6.1.1 Referencias bibliográficas

(Este campo está limitado a 2500 caracteres)

6.1.2 Informes y documentos adicionales

- i. listas taxonómicas de especies vegetales y animales presentes en el sitio
- ii. una descripción detallada de las características ecológicas
- iii. una descripción del sitio en un inventario nacional o regional de los humedales
- iv. plan de manejo del humedal o plan de restauración
- v. otras referencias publicadas

6.1.3 Fotografía(s) del sitio

Incluya al menos una fotografía del sitio:

Archivo	Titular de los derechos de autor	Fecha en la que se realizó la fotografía	Leyenda

ACUERDOS

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

ACUERDO N.º 648-P

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Con fundamento en el artículo 47 de la Ley General de la Administración Pública,

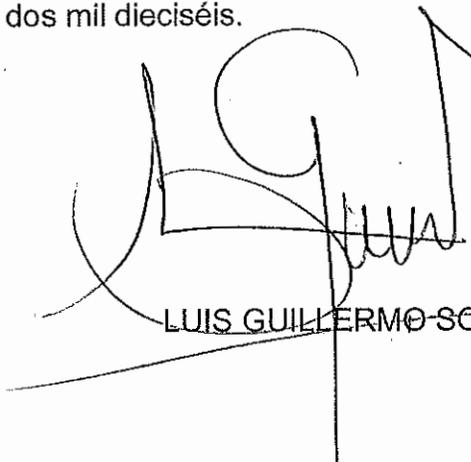
ACUERDA

Artículo 1º.- Conocer la renuncia del señor Luis Alberto Fallas Calderón, cédula de identidad n.º 1-0466-0644, al cargo de Viceministro de Planificación Nacional y Política Económica, dado mediante el Acuerdo n.º 002-P del 08 de mayo de 2014.

Artículo 2º.- Nombrar a la señora María del Pilar Garrido Gonzalo, cédula de identidad n.º 1-1224-0869, como Viceministra de Planificación Nacional y Política Económica.

Artículo 3º.- Rige a partir del 27 de julio de 2016.

Dado en la Presidencia de la República.- San José, a los veintisiete días del mes de julio del año dos mil dieciséis.


LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA


EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
SAN JOSÉ, COSTA RICA

1 vez.—Solicitud N° 8665.—O. C. N° 27033.—(IN2016054086).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RIT-090-2016

San José, a las 14:30 horas del 05 de agosto de 2016

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LO RESUELTO POR LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA MEDIANTE ACUERDO 02-35-2016 DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA 35-2016 DEL 27 DE JUNIO DE 2016, REFERENTE AL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO POR LA EMPRESA GAFESO S.A. CONTRA LA RESOLUCION 005-RIT-2016 DEL 8 DE ENERO DE 2016.

8000-273737 (ARESEP)
T +506 2225-3200
F +506 2215-4135

Correo electrónico
itransporte@aresep.go.cr

Apartado
936-1000
San José – Costa Rica

www.aresep.go.cr

EXPEDIENTE ET-078-2015

RESULTANDO QUE

- I. La empresa Gafeso S.A., cédula jurídica 3-101-080526, cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta 607 descrita como: San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y Ramales, Ramal N° 1: San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y viceversa (Servicio Regular y Directo), Ramal N° 2: San Isidro de El General-San Francisco y viceversa, Ramal N° 3: San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa, Ramal N° 4: San Isidro de El General-Santa Teresa y viceversa, Ramal N° 5: Buenos Aires-Bolas de Kugra y viceversa, Ramal N° 6: Urbano de Buenos Aires y viceversa, según artículo 7.9.276 de la Sesión Ordinaria 53-2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), celebrada el 24 de setiembre de 2014.
- II. Mediante artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 del 06 de mayo del año 2015, la Junta Directiva del CTP acordó:

“(…)

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.

(…)”

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



RIT-090-2016

Pág. 2



- III. El 26 de agosto de 2015, el señor Gilbert Fernández Solís, mayor, empresario, casado, vecino de Pérez Zeledón, cédula de identidad 1-599-938, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Gafeso S.A. (folio 25), presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de ajuste de incremento de un 53,14 % sobre las tarifas vigentes de la ruta 607 a la fecha de presentación de su solicitud de ajuste (folios 1 al 231).
- IV. El Intendente de Transporte, mediante resolución 005-RIT-2016 del 8 de enero de 2016, resuelve la solicitud de incremento tarifario para la ruta 607 descrita como: San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y Ramales, Ramal N° 1: San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y viceversa (Servicio Regular y Directo), Ramal N° 2: San Isidro de El General-San Francisco y viceversa, Ramal N° 3: San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa, Ramal N° 4: San Isidro de El General-Santa Teresa y viceversa, Ramal N° 5: Buenos Aires-Bolas de Kugra y viceversa, Ramal N° 6: Urbano de Buenos Aires y viceversa, rechazando la gestión fundamentado en lo siguiente: a) la ocupación de la ruta es menor que el factor mínimo de ocupación establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta, b) diferencias que existen entre los datos reportados en los informes estadísticos y lo expuesto por los opositores en las audiencias públicas, c) el empresario reporta estar brindando el servicio con unidades diferentes a las autorizadas por el CTP. Todos estos aspectos violentan el criterio de otorgar tarifas bajo el servicio al costo, el cual se refiere que por medio de las tarifas fijadas se logre cubrir los gastos de operación incurridos por el empresario; o dicho de otra manera, resulta ser el principio 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 prestar el servicio que permitan un retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, según con lo que establece el artículo 31 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos).

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



RIT-090-2016

Pág. 3



- V.** El 18 de enero de 2016 el señor Gilberth Fernández Solís, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa GAFESO S.A. (folio 648 a 649), presenta recurso de apelación contra la resolución 005-RIT-2016 por no encontrarse conforme con lo resuelto por el Intendente de Transporte (folios 637 al 647).
- VI.** Mediante resolución 035-RIT-2016 del 16 de marzo de 2016, publicada en el Alcance 45 de La Gaceta 55 del 18 de marzo del 2016, se fijan las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 607.
- VII.** Mediante el oficio 989-IT-2016 / 127497 del 10 de junio del 2016, la Intendencia de Transporte elevó el recurso de apelación ante el superior de conformidad con el artículo 349 de la Ley 6227 y el artículo 6 inciso 2) del RIOF, ya que corresponde a la Junta Directiva de la Aresep conocer y resolver las apelaciones que se interponen en contra de las resoluciones que en temas regulatorios emitan las Intendencias.
- VIII.** En razón de que la empresa GAFESO S.A., decidió tomar como único remedio procesal recursivo la apelación directa sin plantear un recurso de revocatoria, la Intendencia de Transporte quedó imposibilitada procesalmente para analizar y responder técnica y jurídicamente cada aspecto del escrito formulado por la recurrente (folios 637 al 647). Sin embargo, de cara a los argumentos esgrimidos por la recurrente, y en aras de que la Junta Directiva contara con un insumo directo acerca de la resolución recurrida versus los alegatos de la operadora, mediante el oficio 989-IT-2016 /127497 del 10 de junio del 2016, la Intendencia de Transporte indicó claramente los argumentos y razones técnicas que dieron origen a la resolución 005-RIT-2016, del 8 de enero de 2016 (folios 743-762).
- IX.** El 10 de junio de 2016, mediante el memorando 444-SJD-2016, la Secretaria de Junta Directiva traslada para su análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por la empresa GAFESO S.A., contra la resolución 005-RIT-2016 (folio 763).

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



RIT-090-2016

Pág. 4



- X.** El 23 de junio de 2016, por oficio 535-DGAJR-2016, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, rinde criterio sobre el recurso de apelación interpuesto por la empresa GAFESO S.A., contra la resolución 005-RIT-2016.
- XI.** Mediante oficio 486-SJD-2016, de fecha 1 de julio del 2016, la Secretaría de Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, comunica a la Intendencia de Transporte, el acuerdo 02-35-2016 del 27 de junio de 2016, en el que se resuelve por unanimidad y con carácter firme lo siguiente:

“(…)

- a) *Declarar con lugar, el recurso de apelación interpuesto por GAFESO S.A, contra la resolución 005-RIT-2016.*
- b) *Anular en todos sus extremos la resolución 005-RIT-2016 y retrotraer el procedimiento al momento procesal oportuno, sea este el momento del análisis tarifario correspondiente.*
- c) *Agotar la vía administrativa.*
- d) *Notificar a las partes la resolución.*
- e) *Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.*

(…)”

- XII.** Lo resuelto por la Junta Directiva mediante el acuerdo de Junta Directiva 02-35-2016 de la Sesión Ordinaria 35-2016, fue notificado a la Intendencia de Transporte por oficio 486-SJD-2016 del 1 de julio del 2016, fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 1159-IT-2016/131762 del 26 de julio de 2016, que corre agregado al expediente.

- XIII.** Se han cumplido las prescripciones de ley en los procedimientos.

CONSIDERANDO QUE

- I.** Acatando lo dispuesto por la Junta Directiva mediante acuerdo 02-35-2016 del 27 de junio de 2016, en el que declara con lugar el recurso interpuesto por GAFESO S.A. en contra de la resolución

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



005-RIT-2016, anulando en todo sus extremos la misma y retrotrayendo el procedimiento al momento del análisis tarifario, esta Intendencia procede de conformidad con lo dispuesto en ese acuerdo, aplicando el modelo tarifario vigente al momento de la solicitud tarifaria.

- II. Conviene extraer lo siguiente del oficio 1159-IT-2016/131762 del 26 de julio de 2016, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

1. Variables operativas.

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	71.620	71.603	17	0,02%
Distancia (Km/carrera)	44,45	44,60	- 0,15	-0,33%
Carreras	1.414,37	1.414,37	0	0,00%
Flota	16	16	0	0,00%
Tipo de Cambio	538,70	539,79	- 1,09	-0,20%
Precio combustible	449,00	477,00	- 28,00	-5,87%
Tasa de Rentabilidad	15,56%	15,98%	-0,42%	-2,63%
Valor del Bus \$	109.322	119.663	- 10.340	-8,6%
Valor del Bus ¢	58.891.850	64.592.675	- 5.700.825	-8,8%
Edad promedio de flota (años)	8,13	8,13	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 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 RRG-8148-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.
- El valor histórico reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista), o estudio de demanda realizado por el Consejo de Transportes Públicos (en caso de que exista).

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

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



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.”

La empresa Gafeso S.A., corre el modelo con un dato de demanda promedio mensual de 71.603 pasajeros. La Intendencia de Transporte, de acuerdo con las estadísticas presentadas por el operador para el período de octubre 2014 a setiembre 2015 (RA-241), obteniéndose de dichos datos estadísticos una demanda promedio mensual de 71.620 pasajeros.

La empresa GAFESO S.A. no tiene fijaciones tarifarias individuales para la actual ruta 607, la cual es el resultado de la fusión de las rutas 607, 607 SD, 684, 165 y 611 en un solo código de ruta 607, esto de conformidad con el artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 49-2013 del 18 de julio de 2013 (folios 35 al 48).

No se cuenta con un estudio de demanda realizado ni aprobado por el Consejo de Transporte Público.

El detalle de los datos disponibles de demanda es el siguiente:

VARIABLES	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Estudio Demanda	Estudio Anterior	Presente estudio
Demanda Neta (personas)	71.603	71.620	-	-	71.620

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país; a todos nos conviene.



Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 71.620 pasajeros promedio mes por ser el dato mayor.

1.2 Distancia

La distancia se calcula con base en los datos de la inspección de campo realizada por la Intendencia de Transporte, según acta de inspección con oficio 1691-IT-2015/109395 del 18 de noviembre de 2015 (RA-241). La distancia por carrera medida por Aresep para cada uno de los ramales se presenta en el siguiente cuadro:

Ramal	Presente estudio (km)
Ramal 1	130,72
Ramal 2	57,96
Ramal 3	57,04
Ramal 4	56,82
Ramal 5	55,36
Ramal 6	9,03
Distancia ponderada:	44,45

La distancia ponderada por carrera se obtiene de multiplicar la distancia de cada ramal por el peso relativo de ese ramal en el total de carreras de la ruta (ver pestaña denominada: "Ponderaciones" de la hoja de cálculo del modelo tarifario, celdas Z06 a Z11).

1.3 Carreras

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

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

Con base en los horarios establecidos según artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 49-2013 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público del 18 de julio de 2013 (folios 35 al 48), se calcula un promedio mensual de 1.508,80 carreras. Según

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



estadísticas presentadas por la empresa, correspondiente al periodo entre octubre 2014 y setiembre 2015 (RA-241), el promedio fue de 1.417,75 carreras por mes. La empresa corre el modelo tarifario con un dato de 1.414,37 carreras por mes.

El detalle de los datos disponibles de carreras es el siguiente:

Ramal	Empresa	Últimos 12 meses	MOPT-CTP	Presente estudio
Ramal 1	334,58	336,08	334,81	334,58
Ramal 2	15,22	17,08	17,39	15,22
Ramal 3	60,83	60,83	60,87	60,83
Ramal 4	60,83	60,83	60,87	60,83
Ramal 5	60,83	60,83	60,87	60,83
Ramal 6	882,08	882,08	973,98	882,08
Total:	1.414,37	1.417,75	1.508,80	1.414,37

Esta información se puede corroborar en la hoja de cálculo del modelo tarifario en la pestaña denominada: “Ponderaciones” en las celdas que van de M04 a la Q11.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 1.414,37 carreras promedio mensuales el cual pertenece al dato aportado por la empresa. Comparando el dato anterior respecto a las carreras autorizadas por el CTP, se determina que realizan un 6,26 % de carreras menos que las autorizadas.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con una flota de 16 unidades autorizadas según el oficio DACP-2015-3949 del 10 de junio de 2015 (folios 49 al 53). El detalle es el siguiente:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



N°	Placa	Modelo	Capacidad	Propietario
1	SJB-7048	2000	51	Gafeso S.A.
2	SJB-7185	2000	51	Gafeso S.A.
3	SJB-7937	2001	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.
4	SJB-8125	2002	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.
5	SJB-8126	2002	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.
6	LB-1643	2006	63	Gafeso S.A.
7	SJB-10309	2006	49	Solís y Mata Ltda
8	SJB-14488	2007	61	Gafeso S.A.
9	SJB-11473	2008	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.
10	SJB-11474	2008	58	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.
11	SJB-11475	2008	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.
12	SJB-11768	2009	54	Gafeso S.A.
13	SJB-11795	2009	58	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.
14	SJB-14723	2014	54	Gafeso S.A.
15	SJB-14925	2015	50	Gafeso S.A.
16	SJB-14926	2015	50	Gafeso S.A.

De acuerdo con información del Registro Nacional, se identificó que ocho unidades no están a nombre de la empresa Gafeso S.A., ya que se encuentran inscritas a nombre de Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A., y Solís y Mata Ltda. Estas unidades cuentan con la autorización del CTP para su arrendamiento y presentan su respectivo contrato.

La Junta Directiva de la ARESEP, acordó con respecto al arrendamiento de unidades en la Sesión Ordinaria 058-2003 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.”

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



La situación de la empresa en cuanto al arrendamiento de las unidades es que cuentan con su respectivo contrato de arrendamiento (folios 172 al 188), con un valor de alquiler promedio de ¢689.000 por bus por mes. Luego de esta consideración, el análisis se hace con el siguiente procedimiento establecido:

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.

- i. Si el monto del alquiler es mayor, se deja el costo de la unidad como si fuera propia.*
- ii. 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 i, dado que el monto promedio establecido en los contratos de arrendamiento es mayor que el valor promedio reconocido de rentabilidad y depreciación indicado por el modelo econométrico, con las unidades tomadas como si fueran propias. Por lo tanto, el valor del bus ponderado es el monto a reconocer, que para esta ruta en particular es la suma de \$109.322,2.

Es importante señalar que al revisar los reportes estadísticos remitidos por la empresa al RA-241, entre los meses de enero 2015 y setiembre 2015, en el detalle desagregado por día para cada unidad se observa lo siguiente:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



Placa	Modelo	Capacidad	Propietario	Servicio que brinda	Potencia (kw)
SJB-7937	2001	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.	Ramal 1	0
SJB-8125	2002	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.	Ramal 1	0
SJB-8126	2002	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.	Ramal 1	0
SJB-11473	2008	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.	Ramal 1	265
SJB-11474	2008	58	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.	Ramal 1	265
SJB-11475	2008	60	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.	Ramal 1	265
SJB-11795	2009	58	Empresa de Transportes Vargas Rojas S.A.	Ramal 1	265
SJB-6995	1999	59	Autotransportes Los Santos S.R.L.	Ramal 2	0
SJB-7471	1999	69	Gafeso S.A.	Ramal 3	0
SJB-10309	2006	49	Solis y Mata Ltda	Ramal 4	155
SJB-11768	2009	54	Gafeso S.A.	Ramal 4	155
SJB-7048	2000	51	Gafeso S.A.	Ramal 5	0
SJB-7185	2000	51	Gafeso S.A.	Ramal 5	0
SJB-7333	2000	64	Gafeso S.A.	Ramal 5	0
SJB-12198	2003	49	Gafeso S.A.	Ramal 6	200
SJB-12296	2004	47	Gafeso S.A.	Ramal 6	147

Se establece en ese reporte estadístico desagregado por autobús, que las unidades: SJB-7937, SJB-8125, SJB-8126, SJB-11473, SJB-11474, SJB-11475 y SJB-11795, prestaron servicio durante los meses señalados, en el Ramal 1 descrito como: San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y viceversa; por su parte la unidad SJB-6995 se utilizó en el Ramal 2 descrito como: San Isidro de El General-San Francisco y viceversa; la unidad SJB-7471 prestó servicio en el Ramal 3 descrito como: San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa; las unidades: SJB-10309 y SJB-11768 lo realizaron en el Ramal 4 descrito como: San Isidro de El General-Santa Teresa y viceversa; las unidades SJB-7048, SJB-7185 y SJB-7333 lo realizaron en el Ramal 5 descrito como: Buenos Aires-Bolas de Kugra y viceversa y finalmente las unidades: SJB-12198 y SJB-12296 lo realizaron en el Ramal 6 descrito como: Urbano de Buenos Aires y viceversa. Si se compara este detalle con las unidades autorizadas mediante el oficio DACP-2015-3949 del 10 de junio de 2015 (folios 49 al 53), el cual indica que es el vigente, se logra determinar lo siguiente:

- *Se reportan cinco unidades que no se encuentran autorizadas para brindar el servicio, a saber: SJB-6995; SJB-7471; SJB-7333; SJB-12198 y SJB-12296.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- *Las unidades SJB-6995 y SJB-7471 son unidades modelo 1999, por lo que de conformidad con el decreto de vida útil máxima (15 años), ya no pueden prestar servicio en rutas regulares de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.*
- *Las unidades SJB-10309 y SJB-11768, según consulta al Ministerio de Hacienda presentan potencias de 155 kw, lo que de conformidad con el Manual “Tipos de Vehículos de Transporte Público Colectivo y sus Especificaciones Técnicas según el Sistema Unificado de Clasificación de Rutas” aprobado por el MOPT, los buses con potencia de motor inferior a 165 kw clasifican como bus tipo urbano, por lo que el empresario está utilizando buses tipo urbano en el Ramal 4 el cual por su distancia clasifica como una ruta interurbana corta.*

A tenor de estos señalamientos y dado que existen inconsistencias entre la información estadística reportada por la misma empresa a la Autoridad Reguladora y el detalle de flota autorizada por el CTP para prestar servicio en la ruta 607, se solicitará a la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep una investigación al respecto, a fin de que esa Dirección realice una investigación preliminar y valore si existe mérito para la apertura de un procedimiento administrativo contra la empresa Gafeso S.A. Para el presente estudio se tomará como flota autorizada vigente la acreditada por la empresa y que se fundamenta en la información certificada por el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del CTP DACP-2015-3949 del 10 de junio de 2015 (folios 49 al 53).

Cumplimiento ley 7600

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

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (22 de octubre de 2007, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó la revisión técnica de las unidades, indicando la condición de “Favorable con defecto leve”, para todas las unidades (autobuses).

Valor del autobús

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta es un autobús ponderado, esto de conformidad con la estratificación establecida en la resolución RRG-2466-2001 del 10 de enero de 2002, publicada en el Alcance N° 17 a la Gaceta N° 39 del 25 de febrero de 2002. La ponderación de las unidades se detalla a continuación:

Ramal	Descripción	Clasificación de la Unidad	Valor de la unidad (\$)	Peso relativo según kilómetros totales recorridos al mes	Valor ponderado de la unidad (\$)
R1	San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y viceversa (Servicio Regular y Directo)	Interurbano Medio	98.000	69,56%	68.171,5
R2	San Isidro de El General-San Francisco y viceversa	Interurbano Corto	109.000	1,40%	1.529,3
R3	San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa	Interurbano Corto	109.000	5,52%	6.015,3
R4	San Isidro de El General-Santa Teresa y viceversa	Interurbano Corto	109.000	5,50%	5.992,1
R5	Buenos Aires-Bolas de Kugra y viceversa	Interurbano Corto	109.000	5,36%	5.838,1
R6	Urbano de Buenos Aires y viceversa	Urbano	93.000	12,66%	11.775,7
				Sin rampa	99.322,2
				Con rampa	199.322,2

La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$109.322,2 (resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de ¢ 538,70 por dólar prevaeciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ¢ 58.891.850

Edad de la flota

La edad promedio de la flota es de 8,3 años.

1.5 Tipo de cambio

Dicha variable se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ¢538,70 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utiliza en su petición tarifaria un tipo de cambio de ¢539,79/\$1.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



1.6 Precio combustible

El precio del combustible diésel se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ¢449 por litro. La empresa utiliza en su petición tarifaria el precio de ¢477 por litro.

1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utiliza para la corrida del modelo es de 15,56% según dato de los indicadores económicos del Banco Central.

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 Gafeso S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permissionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (que corre agregado al expediente).

La verificación de las obligaciones tributarias de la empresa Gafeso S.A. se gestiona mediante correo electrónico con fecha 02 de diciembre de 2015 dirigido al Ministerio de Hacienda (folios 397 y 398), el Ministerio en respuesta al correo emite el oficio SPSCA-079-2015 del 7 de diciembre de 2015, en el cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias con fecha de corte al 03 de diciembre de 2015 (folios 399 y 400).

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 58,06 %.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



2.1 Ocupación media de las unidades

De acuerdo a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 607 se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 47,2 %, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizados entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados de la unidad autorizada a la ruta.

Este aspecto es importante señalarlo ya que de conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 74-2014 del 4 de diciembre del 2014, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acordó aprobar el procedimiento de cálculo de horarios y flota para una determinada ruta (FORM-CTP-DING-11), señalando en lo que interesa lo siguiente:

“Otra de las variables que se toman en cuenta para el cálculo del intervalo es el factor de ocupación, el cual se utiliza básicamente para considerar los tiempos de recorrido, la longitud y el congestionamiento vial al que deben de someterse la ruta, de manera que se le garantice al usuario un nivel de comodidad aceptable. Este valor oscila entre 0.60-0.80 y va a ser directamente proporcional al volumen de movilización que presente el periodo. Para definir el valor correspondiente al factor de ocupación, se establece al periodo que presenta la mayor movilización, que por lo general es en hora pico, el valor máximo de 0.80; el valor para el resto de periodos del día se definen a partir de establecer una relación lineal entre los valores involucrados, es decir hallar una incógnita a partir de la proporcionalidad de tres valores conocidos. Lo cual se puede visualizar mejor con el siguiente ejemplo:

Utilizando el principio de proporcionalidad en la expresión anterior, se puede decir que A es directamente a B, como X es Y, por lo cual Y es igual al producto de B por X dividido entre A.

$$\left. \begin{array}{l} A \rightarrow B \\ X \rightarrow Y \end{array} \right\} \rightarrow Y = \frac{B \cdot X}{A}$$

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



De este modo se calculan los valores de factor de ocupación para el resto de periodos, tomando en consideración que si el valor obtenido es igual o mayor a 0.60, se establece ese dato como el factor de ocupación correspondiente al periodo, pero si el valor obtenido es menor a 0.60, se establece para el periodo un factor de 0.60.”

En el presente caso la ocupación de la ruta indica un factor de ocupación de 47,2% el cual resulta ser menor al factor de ocupación mínimo establecido en el procedimiento de cálculo de horarios y flota. Es relevante considerar lo que ha establecido el Tribunal Administrativo de Transporte en la resolución TAT-2425-2014 con respecto a las facultades del CTP el cual señala en lo pertinente:

“...la Administración, tiene el deber de fiscalizar y verificar la correcta prestación del servicio remunerado de personas que delega en los particulares, pero también cuenta con la potestad de dictar todas aquellas pautas generales que de acuerdo con criterios técnicos sean necesarias para una mejor prestación del servicio público cedido, para ello con prerrogativas y potestades especiales que le permiten fijar itinerarios, horarios, condiciones y realizar los estudios técnicos pertinentes, que determinen la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos, para ello puede actuar a través de la creación de reglamentos u otros actos administrativos ordenatorios...”

Aunado a lo anterior y en virtud de que la cantidad de carreras autorizadas es el denominador del factor de ocupación, es importante indicar que el acuerdo de horarios vigente para la ruta 607 data del año 2013 (Sesión Ordinaria 49-2013 del 18 de julio del 2013 de la Junta Directiva del CTP).

Por otra parte, respecto de la empresa GAFESO S.A como operadora de la ruta 607 dentro de la etapa de renovación de la concesión debe dentro de ese proceso aportar al CTP los requisitos legales y estudios técnicos establecidos en la resolución RRG-5266-2005 de las 8:00 horas del 2 de enero del 2005, emitida por la Aresep, para efectos del trámite de refrendo correspondiente, siendo

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



indispensables los aspectos técnicos dispuestos en el inciso e) de la cláusula I), punto 3) de dicha resolución. Sin embargo, esta Intendencia de Transporte a la fecha no ha recibido los resultados de los estudios técnicos debidamente aprobados por el CTP, mediante los cuales se logre comprobar que dicho Consejo verificó y validó el esquema operativo de la ruta 607, en la cual presta el servicio el concesionario.

Dado lo anterior y para efectos del presente estudio se utilizarán los parámetros operativos autorizados por el CTP para la ruta 607 en virtud de que son los vigentes al momento de resolver el presente estudio; asimismo, se dará traslado al CTP para que proceda con un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio, no permitiendo que se trasladen a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo.

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 58,06%, tomando como tarifas base las autorizadas mediante la resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016, publicada en el Alcance 45 a La Gaceta 55 del 18 de marzo de 2016.

2.3 Recomendación técnica sobre las tarifas de los ramales San Isidro de El General-San Francisco y San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa

Mediante artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 49-2013 del 18 de julio de 2013, la Junta Directiva del CTP acuerda autorizar a la ruta 607 los recorridos denominados: San Isidro de El General-San Francisco y San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa; sin embargo estos nuevos trayectos que se incorporan al sistema esquema operativo de la ruta 607 no tienen una tarifa autorizada por parte de esta Autoridad Reguladora, razón por la cual la empresa plantea en su solicitud tarifaria que se fije una tarifa a esos recorridos.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



Para proceder con lo solicitado se utilizará el concepto de tarifa kilómetro para la ruta, esto es tomar el resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos, el cual indica un costo por pasajero de ¢905,41 para recorrer la carrera promedio de 44,45 km, esto implica un costo de ¢40,74 por kilómetro por viaje (CKV).

Se considera aplicable una función lineal para indexar este costo por kilómetro a una tarifa para el recorrido de acuerdo con la distancia recorrida, según se detalla:

$$T = CKV \times D$$

Donde:

T = Tarifa por pasajero por viaje.

CKV = Costo por Kilómetro por Viaje.

D = Distancia de la ruta o del fraccionamiento.

Se obtiene la siguiente tarifa con este procedimiento:

Ramal San Isidro de El General-San Francisco

Distancia: 28,98 Km.

Costo por kilómetro de viaje: 40,74 ¢/Km.

*Tarifa recomendada: 28,98 Km * 40,74 ¢/Km = ¢1.180,65*

Tarifa recomendada ajustada a los 5 colones más cercanos: ¢1.180

Se recomienda fijar una tarifa de ¢1.180 para el trayecto: San Isidro de El General-San Francisco.

Ramal San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa

Distancia: 28,52 Km.

Costo por kilómetro de viaje: 40,74 ¢/Km.

*Tarifa recomendada: 28,52 Km * 40,74 ¢/Km = ¢1.161,90*

Tarifa recomendada ajustada a los 5 colones más cercanos: ¢1.160.

Se recomienda fijar una tarifa de ¢1.160 para el trayecto: San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



El resultado de aplicar el porcentaje del 58,06% a las tarifas base y de aplicar las recomendaciones para fijar las tarifas a los ramales: San Isidro de El General-San Francisco y San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa, es el siguiente:

Ruta	Descripción	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa Resultante (¢)		Variación	
		Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	Absoluta	%
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-BUENOS AIRES (SERVICIO REGULAR)						
	SAN ISIDRO-BUENOS AIRES (SERVICIO REGULAR y DIRECTO)	1105	830	1745	1310	640	57,92%
	SAN ISIDRO-CEIBO	1035	775	1635	1225	600	57,97%
	SAN ISIDRO-CAÑAS	880	440	1390	695	510	57,95%
	SAN ISIDRO-ENTRADA A VOLCAN	730	365	1155	580	425	58,22%
	SAN ISIDRO-CACAO	660	330	1045	525	385	58,33%
	SAN ISIDRO-CONVENTO	570	285	900	450	330	57,89%
	SAN ISIDRO-LA UNION	570	285	900	450	330	57,89%
	SAN ISIDRO-CAJON	505	0	800	0	295	58,42%
	SAN ISIDRO-PACUARE	435	0	690	0	255	58,62%
	TARIFA MINIMA	180	0	285	0	105	58,33%
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN FRANCISCO						
	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN FRANCISCO	Tarifa nueva		1180	590	N.A.	N.A.
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN PEDRITO						
	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN PEDRITO	Tarifa nueva		1160	580	N.A.	N.A.
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-CAJON-PUEBLO NUEVO-SANTA TERESA						
	SAN ISIDRO-SANTA TERESA	550	275	870	435	320	58,18%
	SAN ISIDRO-PUEBLO NUEVO	385	195	610	305	225	58,44%
	SAN ISIDRO-CAJON	410	0	650	0	240	58,54%
	TARIFA MINIMA	260	0	410	0	150	57,69%
607	URBANO BUENOS AIRES DE PUNTARENAS EXT SAN CARLOS						
	EXT. BUENOS AIRES-SAN CARLOS	195	0	310	0	115	58,97%
	BUENOS AIRES-BOMBA-COLEGIO-CLINICA (URBANO)	195	0	310	0	115	58,97%
607	BUENOS AIRES-BOLAS DE KRUGRA						
	BUENOS AIRES-BOLAS DE KRUGRA	815	410	1290	645	475	58,28%
	BUENOS AIRES-LAS BRISAS	655	0	1035	0	380	58,02%
	BUENOS AIRES-SANTA EDUVIGUES	500	0	790	0	290	58,00%
	BUENOS AIRES-EL BRUJO	285	0	450	0	165	57,89%

3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

Las audiencias públicas se realizaron:

9 de diciembre

Salón comunal del Carmen de Cajón, ubicado 100 metros norte de la Iglesia Católica del Carmen de Cajón, Pérez Zeledón, San José.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país; a todos nos conviene.



10 de diciembre

Salón comunal de Bolas de Kugra, ubicado 100 metros al oeste de la Delegación de Policía, Bolas de Kugra, Buenos Aires, Puntarenas.

Salón Parroquial de Buenos Aires, contiguo al Ebais, Buenos Aires, Buenos Aires, Puntarenas.

Según el informe de oposiciones y coadyuvancias: oficio 4352-DGAU-2015/112919 del 17 de diciembre de 2015 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 437 al 441), así como el acta de la audiencia pública N° 103-2015 (folios 401 al 436); tanto en la audiencia pública arriba indicada, como por escrito, se manifestaron las siguientes personas:

1) Oposición: Defensoría de los Habitantes, representada por la señora Ana Karina Zeledón Lépiz, en su condición de Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes, cédula de identidad 1-0812-0378. Presenta escrito según oficio DAEC-140-2015 (folios 385 al 390), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.

Explica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

a) La empresa Gafeso S.A. ha recibido los últimos incrementos de tarifas extraordinarias por la Autoridad Reguladora, en el cual se indica que esos ajustes cada uno representa por sí el 75% de los costos de operación de la empresa, de manera que el incremento solicitado le parece desproporcionado a la Defensoría.

b) Según literatura (una publicación de American Public Transit Association), la demanda es inelástica, lo que quiere decir que en promedio un aumento tarifario de 10 % resulta en un 4 % de reducción de la demanda, lo cual puede originar que el empresario en la necesidad de maximizar sus ingresos vía tarifas se convierta en un círculo vicioso.

c) Los datos de demanda de pasajeros en promedio por mes utilizados en la petición tarifaria son los reportados por el

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



empresario, debido a que no se cuenta con un estudio de demanda del Consejo de Transporte Público o la Aresep, dato fundamental que incide directamente en la tarifa, por lo que se solicita no fijar la tarifa hasta no tener un dato de demanda actualizado, además de que se observan inconsistencias entre la oferta y demanda de los ramales en estudio.

- d) La empresa justifica en parte la solicitud de aumento en las tarifas de la ruta 607 en el incremento de la inversión de nuevos vehículos, sin embargo, se observa que las unidades que tiene con antigüedad menor a 7 años (las cuales según modelo de Aresep son las que poseen depreciación), son sólo 5 unidades, las cuales representan un porcentaje muy bajo de la flota autorizada.*
- e) Los estados financieros aportados por la empresa a la Aresep, presentan que se tiene una utilidad de cinco millones doscientos mil novecientos noventa y nueve colones, lo cual para la Defensoría indica que no existe tal desequilibrio financiero que amerite solicitar aumento de sus tarifas.*
- f) No se observó en el expediente tarifario constancia del pago de obligaciones o impuestos municipales, ni hay constancia de estar al día en el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, ni con la Caja del Seguro Social de que canceló las cargas sociales de sus empleados.*

2) Oposición: Reiner Canales Medina y otros, cédula de identidad 6-0128-0726. Presenta escrito (folios 319 al 326) no hace uso de la palabra en la audiencia pública.

Solicita que se rechace la petición tarifaria hasta el tanto se haga una auditoría de la demanda real del servicio.

3) Oposición: Jennifer Ureña Villanueva, cédula de identidad 6-0326-0894. Presenta escrito (folios 327 al 329) no hace uso de la palabra en la audiencia pública.

Indica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- a. *La zona se encuentra en una situación de crisis económica provocada por el alto desempleo, lo cual el aumento solicitado resulta desproporcionado.*
 - b. *El servicio brindado es de muy mala calidad, los buses están sucios, mal olientes y con asientos rotos.*
 - c. *El servicio que es Directo, realmente funciona como el Regular, ya que realiza paradas continuamente.*
 - d. *El precio de los combustibles ha ido a la baja, por lo que, no considera aceptable un aumento de la tarifa.*
- 4) *Oposición: Roberto Granados Bermúdez, cédula de identidad 6-0129-0571. Presenta escrito (folios 333 al 334), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

Solicita no aumentar las tarifas hasta que se realice una auditoría de demanda, la terminal de los buses de Buenos Aires y sobre la calidad del estado de los buses, en donde algunas unidades no cumplen con la Ley 7600.

- 5) *Oposición: Ricardo Hernández Mora, cédula de identidad 1-0816-0571. Presenta escrito (folios 373 al 375 y 381), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

Menciona los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

- a) *Se extrae literalmente las interrogantes presentadas ante el acuerdo tomado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, artículo 7.1, de la Sesión Ordinaria 49-2013, del 18 de julio de 2013, donde se realiza la fusión de varias rutas:*

“(…)

A- El acuerdo del CTP (7.1 S.O. 49-2013), significa una modificación de la concesión vigente de la ruta 607 y del contrato de Concesión firmada entre GAFESO S.A. y el estado. ¿En qué fecha el CTP, envió para refrendo el

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



adendum para modificar dicho contrato, con base a la fusión y descripción nueva de esa ruta y sus ramales?

B- ¿Mediante qué resolución de ARESEP, se conoció y refrendó esa adenda del contrato de concesión?

C- ¿Con qué fundamentos legales y técnicos ustedes autorizan “nuevas tarifas” y recorridos que no están contenidos en el acuerdo indicado?

D- ¿Por qué el cuadro tarifario sometido a audiencia, no coincide con la estructura física de la ruta y sus ramales establecidos por el CTP?

E- ¿Consideran ustedes, desde el punto de vista regulatorio y tarifario, que se justifique, fusionar una ruta urbana con una interurbana, como en este caso, está autorizando el CTP?

(...)”

b) En los estados financieros no aparecen reflejados los ingresos de todas las rutas fusionadas, por ejemplo los ingresos de la ruta 684: Buenos Aires-Bolas de Kugra (folio 191), además se indican fuertes inversiones de compra de acciones de otras empresas en los años 2001 y 2003 (folio 200), por lo que no entiende cuál es el desequilibrio financiero alegado por el empresario.

c) Gafeso presenta contratos de arrendamiento de varias unidades, ¿Aresep verifica que la empresa que arrienda está tributando sobre esos ingresos?

d) La demanda reportada para las rutas que poseen fraccionamiento es el ingreso entre tarifa máxima, lo cual produce una disminución en la demanda y distorsiones en la ocupación.

6) Oposición: Inés Freidi Vargas Obando y otros, cédula de identidad 6-0074-0489. Presenta escrito acompañado de una

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



hoja con firmas (folios 333 al 334 y 382 al 384), hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Solicita no aumentar las tarifas hasta que se realice una auditoría de demanda, terminal de los buses de Buenos Aires y sobre la calidad de los estados de los buses, en donde algunas unidades no cumplen con la Ley 7600.*
 - b) El servicio brindado por la empresa Gafeso presenta muchas inconsistencias y una calidad no adecuada para el aumento que pretende la empresa.*
- 7) Oposición: Asociación de Desarrollo Integral de la Esperanza de San Pedro de Pérez Zeledón, cédula de persona jurídica 3-002-643458, representada por el señor José Joaquín Rosales Villareal, cédula de identidad 5-0151-0041 en su condición de apoderado general (folio 448). Presenta escrito (folios 443 al 473), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

Explica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

- a. La petición tarifaria presentada por la empresa no cumple con los requisitos de admisibilidad según RRG-6570-2007, ya que no cuenta con un análisis económico financiero de la empresa con las tarifas vigentes y con las propuestas, además de no contar con la corrida del modelo en formato Excel.*
- b. Solicita que se excluyan del análisis dos unidades modelo 2000.*
- c. Los días lunes, viernes y feriados el servicio es deficiente, dejando personas sin abordar el bus por ir sobrecargados.*
- d. Las unidades se quedan varadas constantemente.*
- e. No se respeta el cobro de la tarifa mínima.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



f. Solicita que se realice un análisis de la estructura tarifaria fijándola tipo matriz y se defina la tarifa en función de los costos por kilómetro, demanda y distancia.

g. Solicita que no se aplique deliberadamente el ajuste de “km fuera de ruta”, máxime si la empresa no aporta información de las situaciones en las cuales se salió de la ruta predefinida por el CTP.

8) Oposición: Fernando Acosta Maroto, cédula de identidad 6-0169-0138. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

El servicio no es de buena calidad, los buses a veces pasan llenos y no lo pueden abordar, además el estado de los buses no es adecuado, por ejemplo, el que viaja a San Francisco.

9) Oposición: Jenaro Chacón Montes, cédula de identidad 1-0397-0174. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

Manifiesta los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

a. El servicio que va hacia San Francisco muchas veces las unidades van llenas y dejan personas en el camino, los domingos y feriados algunas ocasiones no dan el servicio.

b. Los buses se encuentran en muy mal estado.

c. No entiende quién y por qué diseñaron las rutas de la manera actual, no brindando un servicio adecuado hacia San Francisco, solicita más carreras.

10) Oposición: Milton Badilla Fallas, cédula de identidad 1-0609-0344. Hace uso de la palabra en la audiencia pública y presenta escrito.

Explica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- a. *Los buses viajan por encima de su capacidad dejando personas sin poder abordar, por ejemplo el pueblo de El Carmen de Cajón el autobús que viene de San Pedrito viene lleno.*
 - b. *Solicita que se realice un análisis de la estructura tarifaria fijándola tipo matriz y se defina la tarifa en función de los costos por kilómetro, demanda y distancia.*
 - c. *La petición tarifaria presentada por la empresa no cumple con los requisitos de admisibilidad según RRG-6570-2007, ya que no cuenta con un análisis económico financiero de la empresa con las tarifas vigentes y con las propuestas, además de no contar con la corrida del modelo en formato Excel.*
 - d. *Solicita que se excluyan del análisis dos unidades modelo 2000.*
 - e. *Solicita que no se aplique deliberadamente el ajuste de “km fuera de ruta”, máxime si la empresa no aporta información de las situaciones en las cuales se salió de la ruta predefinida por el CTP.*
- 11) *Oposición: Oliver Saborío Hernández, cédula de identidad 1-0547-0322. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*
- a. *No entiende por qué no hay un bus específico para la comunidad de El Carmen de Cajón.*
 - b. *No se cumple el tema de asientos preferenciales para el adulto mayor.*
- 12) *Oposición: María Cecilia Matamoros Cascante, cédula de identidad 1-0468-0290. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

El aumento es muy alto para las personas que no tienen trabajo y tienen hijos pequeños.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



13) *Oposición: Manuel Martín Mora Jiménez, cédula de identidad 1-0445-0046. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

a. *No se cumple el tema de asientos preferenciales para el adulto mayor e inclusive algunas unidades no cuentan con rampa.*

b. *Indica que los buses sobrepasan su capacidad.*

14) *Oposición: Asociación de Desarrollo Integral de Cristo Rey de San Pedro de Pérez Zeledón, cédula de persona jurídica 3-002-655748, representada por el señor Pedro Ortega Menjivar, cédula de identidad 1222-0029-6500 en su condición de Apoderado General (folio 478). Presenta escrito (folios 475 al 480), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

Explica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

a. *Solicita que no se aplique deliberadamente el ajuste de “km fuera de ruta”, máxime si la empresa no aporta información de las situaciones en las cuales se salió de la ruta predefinida por el CTP.*

b. *Solicita que se realice un análisis de la estructura tarifaria fijándola tipo matriz y se defina la tarifa en función de los costos por kilómetro, demanda y distancia, de ser posible tomando en cuenta únicamente el costo marginal de cada uno de los ramales, de no ser así, y analizarse los costos de toda la ruta que se dispongan tarifas equitativas para tramos similares o iguales.*

c. *Al realizarse la corrida del modelo fusionando las rutas, lo que provoca es una transferencia de costos de un ramal a otro y subsidios entre ellos, lo cual contradice el principio al costo.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



15) *Oposición: Jenny Bonilla Vega, cédula de identidad 1-0991-0088. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

a. Le parece desproporcionado el aumento de la tarifa.

b. Los buses son de mala calidad y pasan sobrecargados.

16) *Oposición: Iván González Fernández, cédula de identidad 2-0299-0479. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

a. El servicio Directo de Buenos Aires realiza paradas igual que el Regular.

b. Las unidades se varan constantemente.

17) *Oposición: Róger Venegas Valderramos, cédula de identidad 6-0135-0999. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

Le parece desproporcionado el aumento de la tarifa.

18) *Oposición: Mario Madrigal Vargas, cédula de identidad 6-0053-0460. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

Se opone al aumento tarifario.

19) *Oposición: Asociación de Desarrollo Específica Pro Mejoras de Tres Ríos de Volcán Buenos Aires, cédula de persona jurídica 3-002-495609, representada por el señor Marco Tulio Fallas Prado, cédula de identidad 9-0052-0426 en su condición de apoderado general (folio 488). Presenta escrito (folios 485 al 490), no hace uso de la palabra.*

Manifiesta los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- a. *La petición tarifaria presentada por la empresa no cumple con los requisitos de admisibilidad según RRG-6570-2007, ya que no cuenta con un análisis económico financiero de la empresa con las tarifas vigentes y con las propuestas, además de no contar con la corrida del modelo en formato Excel.*
 - b. *Solicita que se excluyan del análisis dos unidades modelo 2000.*
 - c. *Solicita que se realice un análisis de la estructura tarifaria fijándola tipo matriz y se defina la tarifa en función de los costos por kilómetro, demanda y distancia, de ser posible tomando en cuenta únicamente el costo marginal de cada uno de los ramales, de no ser así, y analizarse los costos de toda la ruta que se dispongan tarifas equitativas para tramos similares o iguales.*
 - d. *Solicita que no se aplique deliberadamente el ajuste de “km fuera de ruta”, máxime si la empresa no aporta información de las situaciones en las cuales se salió de la ruta predefinida por el CTP.*
- 20) *Coadyuvancia: Autotransportes MOPVALHE S.A., cédula de persona jurídica 3-101-088740, representada por el señor Hugo Alberto Blanco Solís, cédula de identidad 1-0492-0942 en su condición de apoderado generalísimo (folio 507). Presenta escrito (folios 492 al 558), no hace uso de la palabra.*

Explica el siguiente argumento por el cual está a favor parcialmente del aumento específicamente en los ramales: San Isidro de El General-Santa Teresa y San Isidro de El General-Buenos Aires (servicio indirecto):

El aumento va a provocar que las tarifas mínimas de las rutas 607 en los ramales San Isidro de El General-Santa Teresa y San Isidro de El General-Buenos Aires (servicio indirecto) queden a un nivel igual o superior a la tarifa mínima que tiene la ruta 140 a la cual representa, esto en beneficio al criterio de

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



protección de la ruta corta (ruta urbana 140) contra la ruta larga (ruta interurbana 607).

Adicional, indica lo siguiente del por qué se opone al aumento tarifario:

- a. La empresa Gafeso S.A. no presentó análisis por corredor común, por lo que deja en desprotección a su representada, existiendo actualmente un perjuicio debido a que siendo la ruta 140 la ruta corta posee una tarifa mínima superior a la tarifa mínima de la ruta 607, la cual es la ruta larga.*
 - b. Solicita que se analice en la fijación de las nuevas tarifas pedidas por Gafeso S.A., se tome en cuenta el criterio de corredor común y protección de ruta corta.*
 - c. Las unidades presentadas en la petición tarifaria de Gafeso S.A. tienen una potencia que no cumplen con la tipología de buses interurbanos, pero de igual forma en la petición se presentan como interurbanas, se solicita revisar esa inconsistencia.*
 - d. Solicita se realice un estudio de demanda para demostrar la movilización real de la ruta 607 y la captación de demanda con relación a la ruta 140.*
- 21) Oposición: Johnny Alberto Jiménez Céspedes, cédula de identidad 1-0564-0273. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito, entrega fotografías para respaldar su posición.*

Explica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

- a. Al darse la fusión de varias rutas en un solo código, se pierde la ruta 684 y pasa a convertirse en un ramal, lo cual considera que los deja en desventaja por compartir los costos de varias rutas.*
- b. Los buses pasan sobrecargados.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- 22) *Oposición: María Claudina Vidal Vidal, cédula de identidad 6-0057-0409. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito, entrega fotografías para respaldar su posición.*

El servicio de la ruta Buenos Aires-Bolas de Kugra, al llegar el bus se hace un tumulto de gente que quiere abordar y poder tomar espacio, debido a que no alcanza para poder llevar a todos los pasajeros. Solicita vender tiquetes para asegurar su asiento.

- 23) *Oposición: Silvia Magaly Madrigal Aguilar, cédula de identidad 1-1356-0409. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito, entrega fotografías para respaldar su posición.*

Los autobuses van sobrecargados.

- 24) *Oposición: Irma Delgado Mejía, cédula de identidad 1-0623-0799. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

Explica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

- a. Los autobuses van sobrecargados.*
- b. Existen cobros de tarifas diferentes a la autorizada para el ramal Buenos Aires-Bolas de Kugra.*
- c. No todas las unidades cuentan con rampa.*

- 25) *Oposición: José Luis Hidalgo Valenciano, cédula de identidad 1-0601-0976. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

Menciona lo siguiente por lo cual se opone al aumento:

- a. Se pueden vender tiquetes para poder viajar un poco más cómodo.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- b. No está a favor de que los ramales sean cubiertos por la ruta 607, debido a la fusión, ya que las inversiones de buses nuevos no los ponen en funcionamiento en el recorrido Buenos Aires-Bolas de Kugra.*
- c. Los autobuses van sobrecargados.*
- 26) *Oposición: Maximiliano Abarca Granados, cédula de identidad 6-0107-0999. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*
- a. Indica que los autobuses van sobrecargados.*
- b. No se hace respetar los asientos preferenciales.*
- 27) *Oposición: Ana Lucía López Montes, cédula de identidad 1-0617-0855. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*
- Comenta los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:*
- a. Los autobuses van sobrecargados.*
- b. La terminal es un desorden vial.*
- c. No está de acuerdo con la fusión de las rutas.*
- d. Tiene problemas con el cobro de fraccionamientos, en ocasiones le cobran distintas tarifas, ya que vive en el límite del fraccionamiento.*
- 28) *Oposición: Graciela Calvo Fonseca, cédula de identidad 1-1134-0083. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*
- a. No hay asientos preferenciales.*
- b. Se hace una congestión de gente en la parada.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- 29) *Oposición: Hellen Patricia Quiel Molina, cédula de identidad 1-1069-0388. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

Para las personas que presentan alguna discapacidad es un mal servicio, las gradas para ingresar son muy altas, y cuando estaba embarazada no le permitieron bajarse de la unidad para ir a un servicio sanitario.

- 30) *Oposición: Carmen Cecilia Marín Sánchez, cédula de identidad 10866-0982. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

a. Problemas con los asientos preferenciales.

b. Se puedan vender tiquetes para poder viajar un poco más cómodo.

- 31) *Oposición: Estelia Bermúdez Agüero, cédula de identidad 6-0157-0774. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

Explica los siguientes argumentos por los cuales se opone al aumento:

a. El bus no se detiene para abordar a un adulto mayor y no hay rampas de acceso.

b. Los buses van sobrecargados, y es un caos abordar la unidad.

- 32) *Oposición: Cinthia Segura Hidalgo, cédula de identidad 1-1075-0926.*

Observaciones: Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública.

a. El aumento es elevado con relación a los aumentos salariales en el sector público y privado de los usuarios.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



b. Existen problemas en la terminal debido al poco espacio existente y la alta demanda, además no hay rotulación de las unidades y las instalaciones no se encuentran aseadas.

c. Adicional presenta cartas enviadas al CTP solicitando revisión de inconsistencias suscitadas en la ruta.

La siguiente es una oposición que fue rechazada mediante resolución 4833-DGAU-2015/113159:

1) Oposición: Bernal Fernández Arias. Presenta escrito sin firmar.

3.1. Respuesta de oposiciones:

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:

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

a) Acerca de la demanda del servicio:

El procedimiento establecido y que consistentemente ha venido utilizando esta Intendencia, es que la cantidad de pasajeros a ser considerada en el presente estudio corresponde a los datos de tres fuentes principales: el dato utilizado por la empresa en el estudio que justifica la solicitud tarifaria, el dato proveniente de los informes estadísticos de los últimos 12 meses reportados por la empresa al expediente de requisitos de admisibilidad (RA) u otra fuente autorizada y el dato del último estudio de demanda elaborado por el CTP, de estos tres datos se toma el mayor.

No existe un estudio tarifario individual anterior para la ruta, ni tampoco un estudio reciente de demanda, por lo que según el procedimiento anteriormente descrito, se debería de tomar el dato registrado en las estadísticas de los últimos doce meses.

Adicionalmente, en la parte dispositiva de la presente resolución se hace traslado al CTP para que ese ente concedente realice un estudio actualizado de demanda del servicio a fin de ajustar los

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



parámetros operativos a las condiciones actuales de la ruta, todo de conformidad con el artículo 7 del Reglamento a la Ley 7593 y sus reformas.

b) Impacto del ajuste tarifario extraordinario y sobre la metodología de ajuste ordinario (precio de combustible, depreciación, rentabilidad, flota, ajuste por km fuera de ruta y análisis tarifario):

Los ajustes tarifarios extraordinarios a nivel nacional reconocen el 75% de los costos de operación de las empresas, sin embargo este reconocimiento se establece como la variación de los mismos entre un semestre y el semestre inmediato siguiente, esto significa que las tarifas se actualizan en un 75% de los costos sobre la base de una tarifa que debe estar sustentada en los parámetros operativos propios de la ruta, como son: cantidad de carreras, distancia del recorrido, demanda de pasajeros, cantidad de autobuses, tipo de ruta y composición de la flota.

La actualización completa de costos se da únicamente mediante un estudio individual como el que nos ocupa. Es importante indicar que la fijación tarifaria es precedida por un procedimiento reglado, por lo que la Intendencia de Transporte debe correr el modelo tarifario de la estructura general de costos siempre de la misma manera, para mayor abundamiento se desarrollan los siguientes puntos:

- *El precio de combustible se ajusta al precio vigente al día de la audiencia pública.*
- *La depreciación que se utiliza en el modelo es acelerada a 7 años, donde el primer año, la unidad se deprecia un 25% y ya para el cuarto año se ha depreciado aproximadamente un 80%.*
- *La rentabilidad es una remuneración que obtiene el empresario como costo de oportunidad del capital invertido en vehículos. Se calcula aplicando al capital por flota existente, una tasa de beneficio, que en este caso es la tasa de interés activa promedio del Sistema Financiero Nacional para préstamos en moneda nacional del día de la audiencia pública.*
- *Las unidades que entran al modelo de siete o más años tienen el mismo tipo de cambio sin importar los otros años de los modelos más antiguos, siempre y cuando la antigüedad no sea mayor a 15 años que es la vida útil máxima – esto según el Decreto N° 29743-MOPT.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- *Al recorrido promedio por unidad se le reconoce un porcentaje por kilometraje fuera de ruta, que es un diez por ciento a las rutas con distancias por viaje menor o igual a 25 kilómetros y un cinco por ciento a rutas con distancia mayor de 25 kilómetros, el mismo es reconocido por el modelo por concepto de recorridos improductivos por primeras y últimas carreras, revisión técnica, llenado de combustible, mantenimiento entre otros.*

c) Relativo al cálculo tarifario.

La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales para la prestación del servicio 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 CTP, es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos promedios para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

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 entre la prestación óptima y el costo de dicho servicio. Específicamente esto se puede verificar en la pestaña denominada “Estructura de Cálculo” del modelo tarifario. En este punto es importante señalar sobre el hecho indicado por los opositores, referente a los posibles subsidios cruzados entre rutas, que el CTP ha establecido una sola flota óptima para la operación de la ruta 607 en sus diferentes ramales, sin que se pueda determinar cuántas y cuáles son las unidades asignadas a cada ramal, siendo que las unidades son uno de los principales insumos para la prestación del servicio y por la estructura del modelo tarifario se debe considerar la estructura operativa como una sola ruta que sirve varios ramales distribuyendo los costos proporcionalmente a la demanda de cada ramal.

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

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



a) Relacionado a que las unidades van sobrecargadas, se quedan varados, incumplimiento de horarios, la ubicación y estado de las paradas y terminal y la solicitud de establecer mayor cantidad de buses y carreras:

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

La presente resolución se notifica a dicho Ministerio para que resuelva como corresponda. De igual forma, si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les amplíen los horarios, rutas, fraccionamientos y establezcan o modifiquen paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo Técnico de Transporte Público (CTP). También se le solicitará una explicación al operador en la parte resolutive del presente estudio.

Respecto a la seguridad y condiciones de las paradas y terminales de autobuses deben de solicitar cualquier cambio a su Municipalidad.

Es responsabilidad del empresario según lo indicado en el artículo 14, inciso b de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos N° 7593 y sus reformas, mantener equipos en buen estado, de manera que no constituyan peligro para personas ni propiedades, y no causen interrupción del servicio, no obstante, es entendible que puede darse un evento en que la unidad se quede varada, para estos casos el empresario tiene que asegurar la continuidad del servicio cumpliendo los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad, o si el usuario lo desea puede solicitar la devolución de su pasaje completo. De estarse dando una situación diferente a la indicada, en primera instancia se les insta a poner la queja ante la empresa, de no recibirse respuesta adecuada puede plantear su queja ante la Aresep para darle el debido proceso.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



b) Referente a los estados financieros presentados por el empresario:

El operador debe aportar los Estados Financieros auditados por un C.P.A, coincidentes con el período fiscal objeto del estudio de aprovechamiento antes indicado, para los fines de verificación o control cruzado de la información estadística y de la generada por dicho estudio.

c) Acerca de documentación que debería incorporarse al expediente:

El cumplimiento de las obligaciones tributarias, el pago de cargas sociales y el cumplimiento de las leyes laborales (Ley 7593, art. 6.c), se verifican por parte de la Aresep antes de dar admisibilidad al estudio presentado por la empresa, ya que estos constituyen un requisito de admisibilidad para el estudio tarifario, los mismos se encuentran contenidos en el expediente (folio 275 al 276).

La condición del operador respecto a la entrega del informe de quejas de igual manera se encuentra incluido en el expediente tarifario respectivo (folio 232).

d) Relacionado a que la solicitud de aumento tarifario es muy alto respecto al costo de vida:

La Autoridad Reguladora para la fijación de los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos regulados por la ley, observa el principio de servicio al costo, según lo establecido en el artículo 3 de la ley, procurando el equilibrio financiero de la empresa sin ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales.

Las características operativas de cada zona modelan la cantidad de flota y servicios requeridos y éstos a su vez dependerán de los motivos de viaje de las personas (ida y regreso de la vivienda al lugar permanente de trabajo, actividades comerciales, profesionales, necesidades de la vida doméstica, turismo y recreación, movimientos migratorios, entre otras causas), todas estas características operativas afectan la determinación tarifaria.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



e) Concerniente a la calidad de las unidades:

Se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo a la Ley 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y que ellos verifiquen el cumplimiento de los artículos 32, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47y 48, y además plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

f) Relativo a las inquietudes realizadas al acuerdo tomado por el CTP referente a la fusión de rutas:

La condición actual de la empresa es permisataria esto en virtud de lo dispuesto por la Junta Directiva del CTP mediante artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 del 06 de mayo del año 2015, en el cual se indica:

“(…)

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.

(…)”

Consecuentemente, los operadores cuyos contratos de concesión fenecieron el 30 de setiembre del 2014, se tienen, para todos los efectos, como permisatarios 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. En virtud de esta disposición, la fusión de varias rutas en un solo código 607, tal y como se estableció en el artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 49-2013 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público del 18 de julio de 2013, es procedente y válida para la empresa en tanto actúa en condición de permisataria y no requiere el refrendo del contrato de concesión o de su adenda para proceder con la misma.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



Finalmente, es relevante señalar que el contrato de renovación de la concesión de la ruta 607 para el periodo 2014-2021 no ha sido remitido a esta Autoridad Reguladora para el correspondiente refrendo del contrato, tal y como se establece en el artículo 12 de la ley 3503, reformado por el artículo 86 de la ley 7593.

g) Respecto a que si Aresep verifica la tributación de la empresa que arrienda unidades:

En la petición tarifaria actual solicitada por la empresa Gafeso S.A., la Intendencia de Transporte solicitó al Ministerio de Hacienda el estado actual de dicha empresa, ya que es la que gestiona la petición.

En lo concerniente a las empresas que dan el servicio de arrendamiento se verificará el estado de sus obligaciones tributarias en el momento que presenten una solicitud tarifaria ordinaria. Cabe indicar, que para optar por los aumentos que puedan surgir de alguna fijación extraordinaria (cada 6 meses), cada empresa debe estar al día con sus obligaciones tributarias, sociales y patronales.

h) La empresa no cumple con los requisitos de admisibilidad según RRG-6570-2007:

Se indica que relacionado al análisis económico financiero que debe presentar la empresa, se refiere para fijaciones ordinarias al llamado modelo econométrico, herramienta que indicará cuánto es la tarifa necesaria para cubrir todos sus costos operativos y administrativos.

En el caso de marras la petente presentó en primera instancia las copias impresas del modelo (consta a folios 15 al 23); por su parte, mediante oficio 1272-IT-2015/101181, de 31 de agosto de 2015, la Intendencia de Transporte le solicitó información faltante para resolver el estudio tarifario (folios 271 al 272), entre la que se encontraba la corrida del modelo en formato Excel. En respuesta a lo indicado la empresa aportó la información, el modelo Excel se encuentra en el folio 268 del expediente administrativo, cumpliendo así con los requisitos de admisibilidad indicados en la RRG-6570-2007.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



i) Relacionado con el cumplimiento de la Ley 7600 y el cobro de tarifas no autorizadas:

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

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

En caso de que hayan incumplimientos con las disposiciones anteriores, o que se diera el cobro de tarifas no autorizadas por parte de la empresa prestadora, se pueden enviar quejas y denuncias a la ARESEP por los siguientes medios: fax 2215-6002, correo electrónico usuario@aresep.go.cr, aplicación móvil TransporteCR (para tarifas), apartado postal 936-1000 San José, o personalmente en las oficinas centrales de la Aresep, ubicadas 100 metros norte de Construplaza en Guachipelín de Escazú, San José. Si se envía por correo electrónico, debe escanearse para que aparezca la firma. Pueden plantearse quejas en la oficina de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregarán el formulario de denuncias para que sea llenado, para lo cual debe anexarse fotocopia de la cédula; este trámite es gratis para los usuarios.

j) Respecto a las cartas enviadas al CTP:

La presente resolución será trasladada al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, así como al Consejo Técnico de Transporte Público, para que se dé el debido seguimiento a todas las quejas e inconsistencias presentadas. Valga indicar que corresponde al CTP como ente concedente determinar las condiciones operativas de las rutas.

k) Acerca del corredor común con la ruta 140:

Analizando lo indicado por la empresa MOPVALHE S.A., y revisando los pliegos tarifarios vigentes, se determina que las rutas 140 y 607 en ramales específicos comparten recorrido, lo cual confiere el

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



concepto de corredor común geográfico, tal como se certifica mediante el oficio DTE-2015-1319 del MOPT (folios 557 y 558). No obstante, en el presente estudio tarifario se constata que la empresa MOPVALHE S.A., no está expuesta a ninguna afectación por concepto de corredor común tarifario, debido a que las tarifas de la ruta 607 son superiores a las de la ruta 140, haciéndose cumplir el criterio de protección de la ruta corta.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar un incremento del 58,06 % sobre las tarifas vigentes de la ruta 607 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 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 1159-IT-2016/131762 del 26 de julio 2016 y proceder a fijar las siguientes tarifas para la ruta 607 descrita como: San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y Ramales, Ramal N° 1: San Isidro de El General-Buenos Aires de Puntarenas y viceversa (Servicio Regular y Directo), Ramal N° 2: San Isidro de El General-San Francisco y viceversa, Ramal N° 3: San Isidro de El General-San Pedrito y viceversa, Ramal N° 4: San Isidro de El General-Santa Teresa y viceversa, Ramal N° 5: Buenos Aires-Bolas de Kugra y viceversa, Ramal N° 6: Urbano de Buenos Aires y viceversa, operada por la empresa Gafeso S.A. según se detalla:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



Ruta	Descripcion	Tarifa (€)	
		Regular	Adulto Mayor
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-BUENOS AIRES (SERVICIO REGULAR)		
	SAN ISIDRO-BUENOS AIRES (SERVICIO REGULAR y DIRECTO)	1745	1310
	SAN ISIDRO-CEIBO	1635	1225
	SAN ISIDRO-CAÑAS	1390	695
	SAN ISIDRO-ENTRADA A VOLCAN	1155	580
	SAN ISIDRO-CACAO	1045	525
	SAN ISIDRO-CONVENTO	900	450
	SAN ISIDRO-LA UNION	900	450
	SAN ISIDRO-CAJON	800	0
	SAN ISIDRO-PACUARE	690	0
	TARIFA MINIMA	285	0
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN FRANCISCO		
	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN FRANCISCO	1180	590
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN PEDRITO		
	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN PEDRITO	1160	580
607	SAN ISIDRO DE EL GRAL-CAJON-PUEBLO NUEVO-SANTA TERESA		
	SAN ISIDRO-SANTA TERESA	870	435
	SAN ISIDRO-PUEBLO NUEVO	610	305
	SAN ISIDRO-CAJON	650	0
	TARIFA MINIMA	410	0
607	URBANO BUENOS AIRES DE PUNTARENAS EXT SAN CARLOS		
	EXT. BUENOS AIRES-SAN CARLOS	310	0
	BUENOS AIRES-BOMBA-COLEGIO-CLINICA (URBANO)	310	0
607	BUENOS AIRES-BOLAS DE KRUGRA		
	BUENOS AIRES-BOLAS DE KRUGRA	1290	645
	BUENOS AIRES-LAS BRISAS	1035	0
	BUENOS AIRES-SANTA EDUVIGUES	790	0
	BUENOS AIRES-EL BRUJO	450	0

- II. Indicar a la empresa Gafeso S.A. que debe, en un plazo máximo de veinte días hábiles, dar respuesta a cada uno de los opositores que participaron en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación constan en la presente resolución, con copia al expediente ET-078-2015 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron,

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



RIT-090-2016

Pág. 44



relacionados con el incumplimiento de los términos a que les obliga su condición de permisionaria.

- III. Solicitar al Consejo de Transporte Público (CTP) la realización de un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio y no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo. Una vez que se realice el estudio respectivo se ponga en conocimiento de la Aresep para lo de su competencia.
- IV. Trasladar la presente resolución a la Dirección General de Atención al Usuario para que realice una investigación preliminar y valore si existe mérito para la apertura de un procedimiento administrativo contra la empresa Gafeso S.A., en relación a los señalamientos y supuestas inconsistencias entre la información estadística reportada por la empresa a la Autoridad Reguladora y el detalle de flota autorizada por el CTP para prestar servicio en la ruta 607.
- V. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente a la publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 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. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución, de conformidad con lo establecido en los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en los artículos 353 y 354 de la misma Ley.

PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR, INTENDENTE DE TRANSPORTE.— 1 vez.—
Solicitud N° 61998.—(IN2016053199).**

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



RIT-091-2016

San José, a las 15:00 horas del 05 de agosto de 2016

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LO RESUELTO POR LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA MEDIANTE ACUERDO 01-35-2016 DE LA SESIÓN ORDINARIA 35-2016 DEL 27 DE JUNIO DE 2016, REFERENTE AL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES HERMANOS NAVARRO S.A. EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN RIT-007-2016.

EXPEDIENTE ET-104-2015

RESULTANDO QUE:

- I. La empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., cédula jurídica 3-101-143709, cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta 671 descrita como: San Vito-El Roble-Kamakiri-Aguas Calientes y viceversa, según los artículos 7.9.295 de la Sesión Ordinaria 53-2014, celebrada el 24 de setiembre de 2014 y 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015, celebrada el 06 de mayo de 2015 (folios 28 al 31), ambos de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP).

- II. El 14 de octubre de 2015 el señor Marvin Delgado Rodríguez, mayor, empresario, vecino de San Vito, cédula de identidad 1-638-660, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A. (folio 23), presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento tarifario de un 141,41 % sobre las tarifas vigentes de la ruta 671 a la fecha de presentación de su solicitud de ajuste (folios 1 al 97). El ajuste se solicitó en dos tractos, un primer tracto con un incremento del 71% y un segundo tracto de 42%, en promedio. Solicitó además que se le fije una tarifa al recorrido San Vito-Kamakiri y viceversa.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- III.** Mediante la resolución RIT-007-2015 del 14 de enero de 2016, la Intendencia de Transporte procedió a rechazar la solicitud de ajuste tarifario para la ruta 671, operada por la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., esto por dos razones fundamentales: a) la empresa reportó una disminución de la demanda del ramal San Vito-Santa Elena en un 37,5% sin que mediara una justificación técnica, esto a partir de julio de 2013; b) la ocupación media de la ruta es menor que el factor mínimo de ocupación establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta, violentándose el criterio de otorgar tarifas bajo el principio del servicio al costo, el cual se refiere que por medio de las tarifas fijadas se logre cubrir los gastos de operación incurridos por el empresario; o dicho de otra manera, resulta ser el principio 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 prestar el servicio que permitan un retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, según con lo que establece el artículo 31 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) (folios 199 al 216).
- IV.** El 21 de enero de 2016 el señor Marvin Delgado Rodríguez actuando como Apoderado Generalísimo sin límite de suma de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., presentó únicamente recurso de apelación en contra de la resolución RIT-007-2016 del 14 de enero de 2016 (folios 160 al 170).
- V.** Mediante resolución 035-RIT-2016 del 16 de marzo de 2016, publicada en el Alcance 45 de La Gaceta 55 del 18 de marzo del 2016, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 671.
- VI.** Mediante oficio 988-IT-2016 del 10 de junio del 2016, la Intendencia de Transporte remitió al Regulador General en su condición de Presidente de la Junta Directiva, el informe que ordena el artículo 349 de la Ley 6227, de conformidad con lo establecido en el artículo 6, inciso 2 del RIOF. (folios 246 al 265). En virtud de que la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A. decidió tomar como único remedio procesal recursivo la apelación directa sin plantear un recurso de revocatoria, la Intendencia de Transporte quedó imposibilitada procesalmente para analizar y responder técnica y jurídicamente cada aspecto del escrito formulado por la recurrente (folios 637 al 647). Sin embargo de cara a los argumentos esgrimidos por la recurrente, y en aras de que la Junta Directiva contara con un insumo de la Intendencia de Transporte acerca de la

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



resolución recurrida, versus los alegatos de la prestadora, mediante el oficio 988-IT-2016/127481 del 10 de junio del 2016, la Intendencia de Transporte indicó los argumentos y razones técnicas que dieron origen a la resolución atacada (folios 743 al 762).

- VII.** Mediante oficio 447-SJD-2016 del 10 de junio del 2016, la Secretaria de Junta Directiva, trasladó para su análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación presentado por Autotransportes Hermanos Navarro, contra la resolución RIT-007-2016 (folio 266).
- VIII.** El 23 de junio de 2016, mediante oficio 531-DGAJR-2016 la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria recomendó a la Junta Directiva de la ARESEP, declarar con lugar el recurso de apelación interpuesto por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. en contra la resolución RIT-007-2016 (folios 290 al 311).
- IX.** Mediante oficio 484-SJD-2016, de fecha 1 de julio del 2016 (corre agregado al expediente), la Secretaria de Junta Directiva, comunicó a la Intendencia de Transporte, el acuerdo 01-35-2016 del 27 de junio de 2016, que resolvió por unanimidad y con carácter firme lo siguiente:

“(…)

1. *Declarar con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Autotransportes Hermanos Navarro S.A, contra la resolución RIT-007-2016.*
2. *Anular en todos sus extremos la resolución RIT-007-2015 y retrotraer el procedimiento al momento procesal oportuno, sea este el momento del análisis tarifario correspondiente.*
3. *Agotar la vía administrativa.*
4. *Notificar a las partes, la presente resolución.*
5. *Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda (...)*”

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- X.** Lo resuelto por la Junta Directiva mediante el acuerdo de Junta Directiva 01-35-2016 de la sesión ordinaria No. 25-2016, notificado a la Intendencia de Transporte por oficio 484-SJD-2016 del 29 de abril del 2016, fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 1234-IT-2016/132605 del 4 de agosto de 2016, que corre agregado al expediente.
- XI.** Se han cumplido las prescripciones en los procedimientos y plazos de ley.

CONSIDERANDO QUE

- I.** Acatando lo dispuesto por la Junta Directiva mediante acuerdo 01-35-2016 del 27 de junio de 2016, en el que declara con lugar el recurso interpuesto por Autotransportes Hermanos Navarro S.A., en contra de la resolución 007-RIT-2016, anulando en todo sus extremos la misma y retrotrayendo el procedimiento al momento del análisis tarifario, esta Intendencia procede de conformidad con lo dispuesto en ese acuerdo, aplicando el modelo tarifario vigente al momento de la solicitud tarifaria.
- II.** Conviene extraer lo siguiente del oficio 1234-IT-2016/132605 del 4 de agosto de 2016, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

1. Variables utilizadas:

VARIABLES	Aresep	Empresa	Diferencia absoluta	Diferencia (%)
Demanda Neta (personas)	6.018	6.018	0	0,00%
Distancia (Km/carrera)	59,69	56,00	11,71	20,91%
Carreras	105,63	106,46	- 0,83	-0,78%
Flota (unidades)	3	3	0	0,00%
Tipo de Cambio (colones)	538,70	541,76	- 3,06	-0,56%
Precio combustible (colones)	449,00	458,00	- 9,00	-1,97%
Tasa de Rentabilidad	15,98%	15,78%	0,0020	1,27%
Valor del Bus (dólares)	116.367	126.143	- 9.776	-7,7%
Valor del Bus (colones)	62.686.906	68.339.154	- 5.652.249	-8,3%
Edad promedio de flota (años)	2,33	2,33	0	0,00%

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



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 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 RRG-8148-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.*
- *El valor histórico reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista), o estudio de demanda realizado por el Consejo de Transporte Públicos (en caso de que exista).*

De los 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.”

La empresa corre el modelo con una demanda promedio mensual de 6.018 pasajeros, el dato que se utilizó en la última fijación tarifaria individual es de 6.018 pasajeros (ET-127-2006). Las estadísticas reportadas por la empresa al RA-208 para el periodo del 1 de octubre 2014 al 30 de setiembre de 2015, alcanzan un valor de 6.007 pasajeros promedio mes.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



El estudio tarifario individual anterior corresponde al tramitado en el expediente ET-127-2006, en el cual se utilizó una demanda agregada mensual de 6.018 pasajeros.

El detalle de los datos disponibles de demanda es el siguiente:

Ruta	Ramal	Ultimo Estudio	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Presente estudio
671	SAN VITO-EL ROBLE-SANTA ELENA-FILA TIGRE				
	SAN VITO-EL ROBLE	N.D.	2.694	2.684	2.694
	SAN VITO-SANTA ELENA	N.D.	1.950	1.948	1.950
	SAN VITO-KAMAKIRI	N.D.	1.375	1.375	1.375
	Total	6.018	6.018	6.007	6.018

Nota: N.D. No Disponible.

Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 6.018 pasajeros promedio mes por ser el dato mayor.

1.2 Distancia

La distancia se calcula con base en los datos de la inspección de campo realizada por la Intendencia de Transporte, según acta de inspección con oficio 1676-IT-2015/109265 del 17 de noviembre de 2015.

La distancia por carrera medida por Aresep, que se usará en este estudio, es de 59,69 km/carrera. La distancia por carrera usada por la empresa en su corrida del modelo tarifario es de 56,00 km/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.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



Con base en los horarios establecidos según artículo 19 de la Sesión 2839 del 12 de agosto de 1993, de la antigua Comisión Técnica de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, (folio 33), se calcula un promedio mensual de 106,53 carreras por mes. El promedio de las estadísticas presentadas por la empresa correspondiente al periodo entre octubre 2014 y setiembre 2015, es de 106 carreras por mes. La empresa corre el modelo tarifario con un dato de 106,46 carreras por mes.

El detalle de los datos disponibles de carreras es el siguiente:

Ruta	Ramal	Ultimo Estudio	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Presente estudio
671	SAN VITO-EL ROBLE-SANTA ELENA-FILA TIGRE				
	SAN VITO-EL ROBLE	N.D.	30,42	30	30,00
	SAN VITO-SANTA ELENA	N.D.	45,63	46	45,63
	SAN VITO-KAMAKIRI	N.D.	30,42	30	30,00
	Total	105	106,46	106	105,63

Nota: N.D. No Disponible.

El estudio tarifario individual anterior corresponde al tramitado en el expediente ET-127-2006, en el cual se utilizó una cantidad de carreras mensual de 105.

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 105,63 carreras promedio mensuales.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con una flota de 3 unidades autorizadas, según el oficio DACP-2015-5973 del 29 de setiembre de 2015 (folios 34 al 37). El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Capacidad
1	SJB-10311	2006	49
2	PB-2587	2016	50
3	PB-2588	2016	50

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



De acuerdo con información del Registro Nacional, dos de las unidades están a nombre de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., y una se encuentra inscrita a nombre de Transportes Junquimar S.A. Esta unidad cuenta con la autorización del CTP para su arrendamiento, sin embargo al tener una edad superior a 7 años no generan costos de depreciación y rentabilidad, por lo que para efectos tarifarios se consideran como propias.

Valor del autobús

Se determinó que el valor del bus a reconocer en esta ruta con base en las distancias por carrera de los recorridos de los ramales, es el correspondiente a un bus ponderado (bus rural y bus interurbano corto). La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$116,367 (ponderación de \$93,000 y \$103,000 resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de ¢538,70 por dólar prevaeciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ¢ 62.686.906.

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 de esta disposición 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), sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que las 3 unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

Edad promedio

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 2,33 años.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



1.5 Tipo de cambio

Dicha variable se ajustó al valor vigente el día de la audiencia: ₡ 538,70 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica.

1.6 Precio del combustible

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡449,00 por litro (publicado en La Gaceta N° 216, Alcance N° 91 del 06 de noviembre de 2015), por ser el precio vigente al día de la audiencia pública.

1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 15,98% según dato de los indicadores económicos del Banco Central.

1.8 Cumplimiento de obligaciones legales

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permissionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (corre agregado al expediente a folios 194-195).

La verificación de las obligaciones tributarias de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A. se gestiona mediante oficio 781-IT-2016/124302 con fecha 10 de mayo de 2016 dirigido al Ministerio de Hacienda y en respuesta se emite el oficio SPSCA-079-2015 del 7 de diciembre de 2015, en el cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias, al 10 de mayo del presente año (corre agregado al expediente a folios 157-158).

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



2. Análisis del modelo estructura general de costos

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos indica un aumento en la tarifa de un 148,46%.

2.1 Ocupación media de las unidades

De acuerdo a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 671 se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 57,4%, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizados entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados de la unidad autorizada a la ruta.

Este aspecto es importante señalarlo ya que de conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 74-2014 del 4 de diciembre del 2014, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acordó aprobar el procedimiento de cálculo de horarios y flota para una determinada ruta (FORM-CTP-DING-11), señalando en lo que interesa lo siguiente:

“Otra de las variables que se toman en cuenta para el cálculo del intervalo es el factor de ocupación, el cual se utiliza básicamente para considerar los tiempos de recorrido, la longitud y el congestionamiento vial al que deben de someterse la ruta, de manera que se le garantice al usuario un nivel de comodidad aceptable. Este valor oscila entre 0.60-0.80 y va a ser directamente proporcional al volumen de movilización que presente el periodo. Para definir el valor correspondiente al factor de ocupación, se establece al periodo que presenta la mayor movilización, que por lo general es en hora pico, el valor máximo de 0.80; el valor para el resto de periodos del día se definen a partir de establecer una relación lineal entre los valores involucrados, es decir hallar una incógnita a partir de la proporcionalidad de tres valores conocidos. Lo cual se puede visualizar mejor con el siguiente ejemplo:

Utilizando el principio de proporcionalidad en la expresión anterior, se puede decir que A es directamente a B, como X es Y, por lo cual Y es igual al producto de B por X dividido entre A.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



$$\left. \begin{array}{l} A \rightarrow B \\ X \rightarrow Y \end{array} \right\} \rightarrow Y = \frac{B \cdot X}{A}$$

De este modo se calculan los valores de factor de ocupación para el resto de periodos, tomando en consideración que si el valor obtenido es igual o mayor a 0.60, se establece ese dato como el factor de ocupación correspondiente al periodo, pero si el valor obtenido es menor a 0.60, se establece para el periodo un factor de 0.60.” (El resaltado no es del original).

En el presente caso la ocupación de la ruta indica un factor de ocupación de 0,57, el cual resulta ser menor al factor de ocupación mínimo establecido en el procedimiento de cálculo de horarios y flota establecido por el CTP. Es relevante considerar lo que ha establecido el Tribunal Administrativo de Transporte en la resolución TAT-2425-2014, con respecto a las facultades del CTP el cual señala en lo pertinente:

“...la Administración, tiene el deber de fiscalizar y verificar la correcta prestación del servicio remunerado de personas que delega en los particulares, pero también cuenta con la potestad de dictar todas aquellas pautas generales que de acuerdo con criterios técnicos sean necesarias para una mejor prestación del servicio público cedido, para ello con prerrogativas y potestades especiales que le permiten fijar itinerarios, horarios, condiciones y realizar los estudios técnicos pertinentes, que determinen la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos, para ello puede actuar a través de la creación de reglamentos u otros actos administrativos ordenatorios...”.

Aunado a lo anterior y en virtud de que la cantidad de carreras autorizadas es el denominador del factor de ocupación, es importante indicar que el acuerdo de horarios vigente para la ruta 671 data del año 1993 (artículo 19 de la Sesión Ordinaria 2839 del 12 de agosto de 1993 de la Junta Directiva del CTP), por lo que desde esa fecha no se ha revisado el esquema operativo de la ruta y probablemente tampoco la demanda de la misma, lo que sugiere que el ente competente en la materia (CTP) para establecer las pautas del transporte remunerado de personas, en la modalidad por

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



autobús; revise el esquema operativo de la ruta para ajustarlo a las condiciones actuales del servicio dentro de parámetros de eficiencia y prestación óptima, en consecuencia, amerita la revisión del factor de ocupación de la ruta que apunta a un bajo aprovechamiento del servicio.

Dado lo anterior y en virtud del acuerdo de la Junta Directiva de la Aresep, para efectos del presente estudio se utilizarán los parámetros operativos autorizados por el CTP para la ruta 671, siendo que son los vigentes al momento de resolver el presente estudio; sin embargo, se dará traslado al CTP para que proceda con un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio y no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo.

2.2. Ordenamiento de la estructura tarifaria con relación a las distancias de los fraccionamientos de la ruta:

En el siguiente cuadro se muestra la estructura tarifaria actual de la ruta 671 con las distancias correspondientes actualizadas:

Ruta	Descripción	Tarifa actual (colones)	Distancia por viaje (Km)
671	SAN VITO-EL ROBLE-SANTA ELENA-FILA TIGRE		
	SAN VITO-PALMIRA ARRIBA	1220	43,11
	SAN VITO-FILA TIGRE	1185	45,96
	SAN VITO-SANTA ELENA	1005	37,02
	SAN VITO-EL ROBLE	800	31,49
	SAN VITO-NARANJO	785	31,49
	SAN VITO-LOS MENDEZ	785	30,33
	SAN VITO-GUINEA	730	28,00
	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO	690	26,25
	SAN VITO-CEMENTERIO	630	24,17
	SAN VITO-LA 23	380	14,06
	SAN VITO-LOS CORRALES	310	22,50
	SAN VITO-LAS BRISAS	310	10,06
	SAN VITO-RIO NEGRO	240	7,28
	SAN VITO-CASA SOLA	240	6,18
	SAN VITO-AGUAS CLARAS	240	4,18
TARIFA MINIMA	185	0,00	

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país; a todos nos conviene.



Como puede observarse, existe una distorsión en la estructura tarifaria en algunas de las tarifas de la ruta 671, con respecto a la distancia. Sobre esta situación, la Intendencia de Transporte ha sido consistente al indicar que en las estructuras tarifarias deben evitarse las distorsiones y debe buscarse la racionalización y la simplificación de las tarifas.

En razón de lo anterior, y dadas las características de este pliego tarifario, se considera apropiado ordenar la estructura tarifaria de acuerdo con las distancias, corregir la distancia del recorrido San Vito – El Roble (oficio 1676-IT-2015/109265 del 17 de noviembre de 2015) e incluir el recorrido San Vito– Kamakiri.

Ruta	Descripción	Tarifa actual (colones)	Distancia por viaje (Km)
671	SAN VITO-EL ROBLE-SANTA ELENA-FILA TIGRE		
	SAN VITO-FILA TIGRE	1185,00	48,15
	SAN VITO-PALMIRA	1220,00	46,29
	SAN VITO-KAMAKIRI	NO TIENE	36,30
	SAN VITO-SANTA ELENA	1005,00	32,13
	SAN VITO-NARANJO	785,00	31,49
	SAN VITO-LOS MENDEZ	785,00	30,33
	SAN VITO-GUINEA	730,00	28,00
	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO	690,00	26,25
	SAN VITO-CEMENTERIO	630,00	24,17
	SAN VITO-LOS CORRALES	310,00	22,50
	SAN VITO-EL ROBLE	800,00	19,92
	SAN VITO-LA 23	380,00	14,06
	SAN VITO-LAS BRISAS	310,00	10,24
	SAN VITO-RIO NEGRO	240,00	7,28
	SAN VITO-CASA SOLA	240,00	6,18
	SAN VITO-AGUAS CLARAS	240,00	4,16
TARIFA MINIMA	185,00	0,00	

2.3. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Se recomienda aplicar el resultado obtenido del modelo estructura general de costos que señala un aumento del 148,46%, tomando como tarifa base las tarifas autorizadas mediante la resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016, y publicadas en el Alcance 45 a La Gaceta 55 del 18 de marzo de 2016. El cual aplicado a la estructura tarifaria actual, resulta en las siguientes tarifas:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



Ruta	Descripción	Tarifa propuesta (colones)	Distancia por viaje (Km)
671	SAN VITO-EL ROBLE-SANTA ELENA-FILA TIGRE		
	SAN VITO-FILA TIGRE	2945,00	48,15
	SAN VITO-PALMIRA	3030,00	46,29
	SAN VITO-KAMAKIRI (*)	2760,00	36,30
	SAN VITO-SANTA ELENA	2495,00	32,13
	SAN VITO-NARANJO	1950,00	31,49
	SAN VITO-LOS MENDEZ	1950,00	30,33
	SAN VITO-GUINEA	1815,00	28,00
	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO	1715,00	26,25
	SAN VITO-CEMENTERIO	1565,00	24,17
	SAN VITO-LOS CORRALES	770,00	22,50
	SAN VITO-EL ROBLE (**)	1515,00	19,92
	SAN VITO-LA 23	945,00	14,06
	SAN VITO-LAS BRISAS	770,00	10,24
	SAN VITO-RIO NEGRO	595,00	7,28
	SAN VITO-CASA SOLA	595,00	6,18
	SAN VITO-AGUAS CLARAS	595,00	4,16
TARIFA MINIMA	460,00	0,00	

Nota (*): Tarifa nueva San Vito - Kamakiri.

Nota (**): Tarifa nueva San Vito – El Roble, por ajuste de kilometraje

Recomendación técnica sobre la fijación de una tarifa para el ramal San Vito – Kamakiri

La empresa no tiene una tarifa autorizada para el ramal San Vito - Kamakiri y viceversa, razón por la cual la empresa plantea en su solicitud tarifaria que se fije una tarifa a ese recorrido, el cual es parte del acuerdo número 19 de la sesión 2839 del 12 de agosto de 1993.

Para proceder con lo solicitado se utilizará el concepto de tarifa kilómetro para la ruta, esto es tomar el resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos, el cual indica un costo por pasajero de ¢ 2.269,01 para recorrer un viaje promedio de 29,84 km (recorrido promedio por carrera 59,69 km entre 2), que resulta en un costo promedio de 76,03 colones por kilómetro por viaje (CKV).

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país; a todos nos conviene.



La tarifa se obtiene realizando este cálculo:

$$T = CKV \times D$$

Donde:

T = Tarifa por pasajero por viaje.

CKV = Costo por Kilómetro por Viaje.

D = Distancia del ramal.

Cálculo de tarifa ramal San Vito – kamakiri

$$T = 36,30 \text{ Km} * 76,03 \text{ ¢/Km} = \text{¢}2.759,89$$

$$CKV = 76,03 \text{ ¢/Km}$$

$$\text{Distancia ramal San Vito – Kamakiri} = 36,30 \text{ Km.}$$

Tarifa recomendada ajustada a los 5 colones más cercanos:
 ¢2.760,00

Se recomienda fijar una tarifa de ¢2.760,00 para el trayecto San Vito- Kamakiri.

Recomendación técnica sobre una tarifa nueva para el trayecto San Vito – El Roble, por ajuste de kilometraje.

Se procede a ajustar la tarifa de este ramal, debido a que el kilometraje del pliego tarifario actual (31,49 km) no es el correcto, el kilometraje San Vito – El Roble, según oficio 1676-IT-2015/109265 del 17 de noviembre de 2015 es de 19,92 km, por lo que se recomienda ajustar la tarifa de este ramal.

Utilizando el mismo cálculo para el trayecto San Vito-Kamakiri, se procede a calcular la tarifa San Vito – El Roble.

Cálculo de tarifa ramal San Vito – El Roble

$$T = 19,92 \text{ Km} * 76,03 \text{ ¢/Km} = \text{¢}1.514,52$$

$$CKV = 76,03 \text{ ¢/Km}$$

$$\text{Distancia ramal San Vito – El Roble} = 19,92 \text{ Km.}$$

Tarifa recomendada ajustada a los 5 colones más cercanos:
 ¢1.515,00

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
 a todos nos conviene.



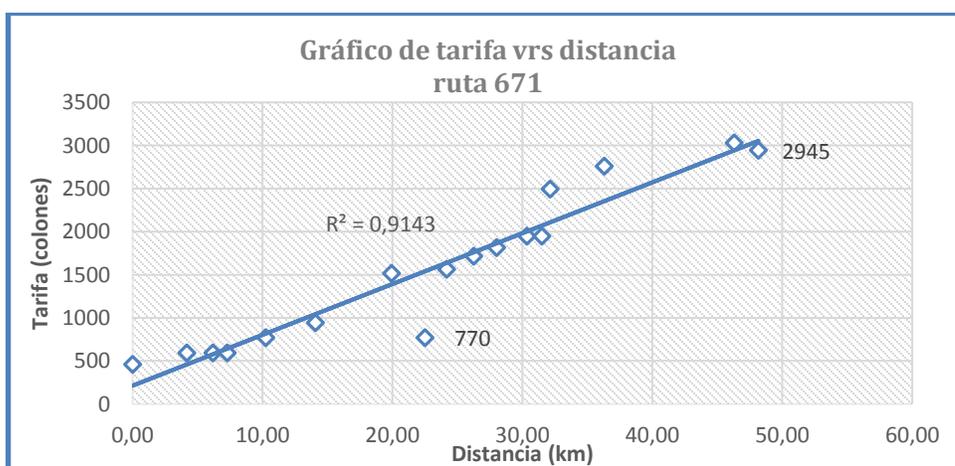
Se recomienda fijar una tarifa de ¢1.515,00 para el trayecto San Vito- El Roble.

Por lo que la tarifa pasaría de ¢1.990,00 a ¢ 1.515,00 por pasajero.

2.4. Recomendación de modificación en la estructura tarifaria para aumentar la correlación tarifaria con la distancia.

Los fraccionamientos denominados San Vito – Los Corrales y San Vito – Fila de Tigre, no están acordes con la distribución de distancia de los demás fraccionamientos de la ruta.

Para determinar la relación tarifa vrs distancia de la ruta 671, se procede a graficar la estructura tarifaria y conocer el coeficiente de correlación de estas dos variables, las cuales son ajustadas por una recta de regresión lineal. La grafica se presenta a continuación:



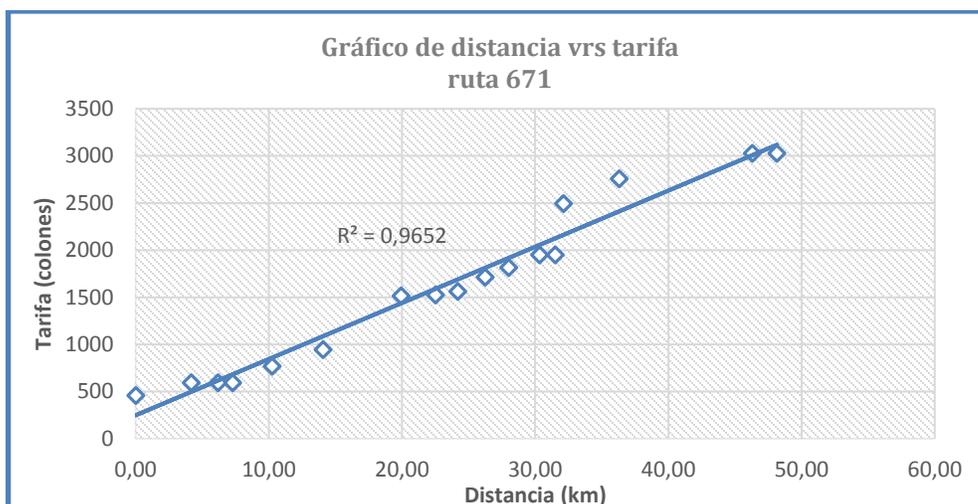
Del gráfico anterior se determina que el comportamiento de la recta de regresión lineal se explica en un 92,43% (R^2) de la relación tarifa vrs distancia, este coeficiente se mejora al ajustar tarifas que se encuentran alejadas de la recta, como es el caso de fraccionamiento San Vito-Los Corrales (¢770) y San Vito-Fila de Tigre.

Ajustar la tarifa (de acuerdo con la distancia) de San Vito – Los Corrales de ¢770 a ¢1.525 y de San Vito – Fila de Tigre de ¢2.945 a ¢3.030, permite mejorar el coeficiente de correlación a un 96,52 %, mientras mayor sea el R^2 , mejor será el ajuste del modelo a sus datos. El R^2 siempre se encuentra entre 0 y 100%. Esto se muestra en el siguiente gráfico.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.





El resultado de la mejora en el porcentaje de correlación R^2 , permite realizar una mejor distribución del pliego tarifario.

El pliego tarifario recomendado para la ruta 671 se incluye a continuación:

Ruta	Descripción	Tarifa propuesta (colones)	Tarifa Adulto mayor (colones)
671	SAN VITO-EL ROBLE-SANTA ELENA-FILA TIGRE		
	SAN VITO-FILA TIGRE	3.030	1.515
	SAN VITO-PALMIRA	3.030	1.515
	SAN VITO-KAMAKIRI (*)	2.760	1.380
	SAN VITO-SANTA ELENA	2.495	1.250
	SAN VITO-NARANJO	1.950	975
	SAN VITO-LOS MENDEZ	1.950	975
	SAN VITO-GUINEA	1.815	910
	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO	1.715	860
	SAN VITO-CEMENTERIO	1.565	0
	SAN VITO-LOS CORRALES	1.525	0
	SAN VITO-EL ROBLE (**)	1.515	0
	SAN VITO-LA 23	945	0
	SAN VITO-LAS BRISAS	770	0
	SAN VITO-RIO NEGRO	595	0
	SAN VITO-CASA SOLA	595	0
	SAN VITO-AGUAS CLARAS	595	0
TARIFA MINIMA	460	0	

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país; a todos nos conviene.



3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

Las audiencias públicas se realizaron el día 14 de diciembre del 2015, en el Salón Comunal de las Brisas contiguo a la plaza de deportes, Gutiérrez de Brown, Coto Brus, Puntarenas, y el día 15 de diciembre del 2015 en el salón de la Escuela Fila de Tigre, contiguo a la Escuela, ubicado en Fila de Tigre de Pittier de Coto Brus, Puntarenas.

Conforme con el acta de la audiencia pública N° 116-2015 (Sede Gutiérrez de Brown, visible a folios 146 al 156, y Sede Fila de Tigre de Pittier, visible a folios del 137 al 145) y de acuerdo con el informe de oposiciones y coadyuvancias, por oficio 4362-DGAU-2015/113019 del 17 de diciembre del 2015 de la Dirección General de Atención al Usuario; tanto en la audiencia pública como por escrito, se manifestaron las siguientes personas:

1. Aracelly Morales Monge, portadora de la cédula de identidad número 1-780-718:

- *La empresa que brinda el servicio es relativamente nueva, tiene 3 o 4 años.*
- *Existen problemas con la tarifa a “La Administración” de ¢660.*
- *Los choferes, no saben cuánto cobrar a La Administración, siempre han cobrado la tarifa a Los Corrales y la tarifa mínima de ¢195 y no es la que están cobrando.*
- *No se trata de perjudicar a la empresa que brinda el servicio, es un servicio que lo necesitamos mucho y es bueno en unidades, trato de los choferes, pero el aumento que se está pidiendo aunque es en dos tractos, para una zona rural es muy alto, solicita se revise a conciencia la tarifa por parte de ARESEP y que sea justa tanto para la empresa como para el usuario, es la petición de nosotros.*
- *Desconocen la tarifa que deben pagar, no tienen un comprobante.*

2. Silvia Rodríguez Valverde, portadora de la cédula de identidad número 1-1008-593:

- *Las tarifas de bus están demasiado altas, es una zona rural, hay personas que económicamente no las pueden pagar.*
- *Hay familias que pasan toda la semana para poder ganar el*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



dinero para alimentarse, y con una tarifa así, no se puede utilizar el servicio de bus.

- *La empresa brinda un buen servicio, los buses viajan muy cargados, más en la época de la recolecta de café.*
- *Al adulto mayor, le cobran por cada bolsa que lleva, porque no paga por ser adulto mayor, lo cual no se considera justo.*
- *Las personas que viajen una ruta mínima de menos de 5 kilómetros se les cobra como si estuviera viajando hasta San Vito.*

3. María Yalilee Chacón Morales, portadora de la cédula de identidad número 6-416-681:

- *Tarifas altas, los choferes no conocen las rutas y cobro de tarifas no autorizadas, no se aplica la tarifa mínima.*
- *Buses llenos, no llevan más pasajeros, no dan una solución de transporte (si viene otro bus) no para en el sector de La Administración.*

4. María Isabel Rodríguez Rodríguez, portadora de la cédula de identidad número 6-243-407:

- *La tarifa de Las Brisas a San Vito, que es de ¢330, podría tener un alza, pues una empresa trabaja para ganar, la tarifa es alta a La Administración, cobran de San Vito, actualmente cobran casi ¢700 y el recorrido a San Vito es de 10 kilómetros y a La Administración de 8 kilómetros, siendo un recorrido más pequeño.*
- *Cobran una tarifa única, la más alta.*
- *Opuesto a la nueva tarifa, el bus pasa lleno y simplemente no llevan a la gente, esta tiene que ver en qué viaja.*
- *Se solicita cumplimiento de horarios y estabilidad en las rutas.*
- *Se puede aumentar pero poco a San Vito, pero no como lo están proponiendo.*

5. Lidia María Cruz Zúñiga, portadora de la cédula de identidad número 6-289-510.

- *Los usuarios de la ruta son de bajos recursos económicos.*
- *En el bus viaja gran cantidad de personas, tanta que es peligroso, queda gente en el camino y no hay otro bus que la recoja.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- *En el horario de la una de la tarde, el bus va lleno y se debe esperar más de media hora hasta que pase otro bus que salga “de adentro”.*
6. *Maribel Vargas Marín, portadora de la cédula de identidad número 1-793-850:*
- *Buses recargados y no paran, dejan las personas en el camino.*
 - *La tarifa actual está un poco baja pero los salarios son muy bajos.*
 - *Se desconoce los horarios.*
7. *Roy Rodríguez Salas, portador de la cédula de identidad número 6-285-078:*
- *La tarifa actual es aceptable, baja a la de Las Brisas, pero el ajuste que se solicita es muy alto.*
 - *Buses llenos, se quedan las personas en las paradas.*
8. *Elvia Retana Espinoza, portadora de la cédula de identidad número 6-370-057:*
- *Desconocen las tarifas autorizadas (La Libertad, Los Corrales o Cementerio).*
 - *No hay queja con la empresa, los choferes son muy buenos, muy educados y serviciales.*
 - *Al adulto mayor le cobran 300 y algo, le cobraron la mitad del pasaje 660, donde no se cobra al adulto mayor.*
 - *Un aumento de 100 colones hace la diferencia, los precios son elevados.*
9. *Nereida Salas González, portadora de la cédula de identidad número 6-151-480:*
- *Considera que se pueden subir la tarifa pero poco.*
 - *Se utiliza el bus para citas médicas y los usuarios son de bajos recursos.*
10. *María Rosa Rodríguez Rodríguez, portadora de la cédula de identidad número 6-208-341:*
- *Se opone al aumento porque son de escasos recursos, viajan*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



para estudiar.

- *No están claras las tarifas que deben pagar.*
- *Los buses van llenos gran parte del tiempo, a veces los usuarios van guindando.*
- *Es lo que tienen que utilizar no hay otro transporte que utilizar.*

11. María Cecilia Blanco Salas, portadora de la cédula de identidad número 6-204-430:

- *El aumento es mucho.*
- *Buses llenos y se queja de que los choferes los dejan botados, es el único medio para salir.*

12. María Gabriela Quesada Blanco, portadora de la cédula de identidad número 6-399-181:

- *Se puede aumentar un poquito el pasaje.*
- *Se opone a que los dejen botados, tanto el bus de las ocho, como el bus de la una y deben esperar hasta que salga el bus de las dos.*
- *Los buses van sumamente llenos, el trato que le dan al adulto mayor no es bueno, ni el de las embarazadas. Mucha persona joven sentado y los choferes no hacen por donde levantarlos.*
- *Los choferes no aceptan quejas.*
- *El pasaje hasta Gutiérrez Brown es demasiado elevado.*
- *Es necesario que se brinde un servicio a las once de la mañana.*

13. Maritza Jiménez Blanco, portadora de la cédula de identidad número 6-249-469:

- *Por la zona de Las Brisas los buses pasan llenos, no recogen a los usuarios.*
- *La tarifa actual está bien.*
- *Si se aumenta el pasaje, sale muy caro enviar niños a la escuela.*
- *Los buses viajan muy llenos y es muy peligroso.*

14. Arlet María Muñoz Fernández, portadora de la cédula de identidad número 6-316-0304:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- *Vecina de La Libertad y le cobran el pasaje del Cementerio.*
- *El bus de las ocho no los lleva porque el bus va lleno, desde el día que se reunieron en La Administración y dijeron que un bus no puede jalar más de 15 personas de pie, de ahí en adelante ya nos dejan botados, antes íbamos guindando aunque fuera en las gradas.*

15. Greivin Venegas Delgado, portadora de la cédula de identidad número 6-265-247:

- *Inconforme, un aumento de un 141% es una exageración.*
- *Hay aglomeración de personas en el bus peligroso para los niños, los ancianos, las personas mayores y las mujeres embarazadas, hay mal servicio, quedan las personas en la carretera, hay veces pasa el bus, pasó y no se sabe si viene otro.*
- *La ARESEP tiene que poner parte en esto.*
- *No se brinda el servicio a Kamakiri.*

16. Jorge Garita Hernández, portador de la cédula de identidad número 2-288-412:

- *En desacuerdo con la nueva tarifa.*
- *No se ha utilizado el servicio del bus nuevo.*
- *Buses sobrecargados, no son todos los días, de 40 a 60 personas de pie ha sido lo normal.*
- *Se cobra ¢1.015 por 6 kilómetros, lo que es injusto.*
- *Es un pueblo de bajos ingresos.*
- *Señoras que van con sus hijos a consultas médicas y de vuelta tienen que hacer fila de 40 - 50 personas.*
- *No hay recurso económico para tomar algo o comer.*
- *Si los estados financieros estuvieran en cero, se apoyaría a la empresa, mientras tanto no se está de acuerdo.*

17. Margarita Azoifeifa, portador de la cédula de identidad número 6-1600-520:

- *Bajos ingresos y no se puede pagar el bus, más de una vez se pierden citas médicas por no tener dinero.*
- *El bus a veces va sobrecargado*

18. Carlos Prendas Calderón, portador de la cédula de identidad número 6-105-320:

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- *Es injusto tarifas tan elevadas.*
- *En los buses de San Vito viene gente de pie.*

19. Asociación de Desarrollo Integral Fila de Naranjo representada por el señor Dennis Enrique Lara Campos, portador de la cédula de identidad número 6-419-845:

- *La Asociación y los vecinos de la comunidad se oponen a la nueva tarifa.*
- *La comunidad no tiene recursos suficientes para pagar el aumento, aunque se necesita el servicio.*
- *La empresa no presentó los estados financieros.*
- *Se basan en el precio del combustible y también mencionan el tipo de cambio y la inflación cosa que en este año el precio del dólar se ha mantenido muy estable, no ha habido inflación.*
- *Se agradece la clase de servicio (buses nuevos), pero cómo dos buses modelo 2012 capacidad 53 pasajeros se cambiaron por 2016, excelente, pero dejaron un modelo 2006, lo cual es ilógico.*
- *Bus sobrecargado, no cabe la gente en doble fila, las personas bajan porque no soportan estar en el bus. Y se debe esperar el siguiente bus. No hay buses.*

20. Rafael Méndez Arrieta, portador de la cédula de identidad número 6-322-532:

- *Incumplimiento de horarios, a Kamakiri no ingresa el bus desde hace 20 años. Aguas Calientes no tiene servicio de buses, ni a La Palmira y las tarifas son aplicables para cobro en todas las rutas. Al Roble el bus pasa dos veces, no es una carrera fija, entonces el incremento es injusto.*
- *Se pagará como seis mil colones a San Vito, las personas del lugar no tienen la capacidad de hacer el pago. Es preocupante, es bueno que los buses sean nuevos, pero cobrar los buses a los usuarios, es injusto.*
- *Los buses viajan llenos, con sobrecarga siempre, quedan personas en el camino porque ya no caben, no calzan los datos.*

21. Asociación de Desarrollo de Fila de Tigre de Pittier de Coto Brus, cédula jurídica 3-002-624300, representada por Laura Picado

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



Sánchez, portador de la cédula de identidad número 6-324-645:

- *La empresa no da servicio a La Palmira Arriba y a Kamakiri.*
- *Se rechace la petición por cobro de tarifa no autorizada.*
- *Sobrecarga de unidades*
- *La cantidad de unidades que dan el servicio no son las necesarias para la demanda existente, se requieren más.*
- *No era necesaria la sustitución de unidades por nuevas.*

22. *Olger Chacón Morales, cédula de identidad número 2-299-247:*

- *En la zona solo hay empleos de subsistencia.*
- *En la Audiencia del 14 de diciembre del 2015, se menciona un muestreo de pasajeros y en los buses no hay barras, ni se venden tiquetes.*
- *Sobrecarga y falta de unidades.*
- *Antes del mes de noviembre la empresa no tenía un buzón de sugerencias.*
- *No se da servicio en la ruta San Vito - Kamakiri y San Vito - Agua Caliente.*
- *No se cobra la tarifa mínima y hay cobro de tarifa no autorizado.*
- *No se cumple con horarios.*

23. *Consejero del Usuario, cédula de identidad número 5-302-917:*

- *Justificación técnica que incluya antecedentes, estudios de mercado, costos y gastos de operación reales y proyectados al último año. Análisis económico financiero de la empresa con las tarifas vigentes y con las propuestas.*
- *Aportar estudio económico financiero, elaborado y firmado por un contador público que justifique la petición.*
- *Ajustar los parámetros de combustible, tipo de cambio y la tasa de remuneración al capital.*
- *No aplicar deliberadamente el ajuste del 5%, por el kilómetro fuera de ruta.*
- *Actualizar las estadísticas a la fecha de la Audiencia.*
- *Revisar más críticamente lo realizado por el empresario, al pasar de cambiar un bus modelo 2012 por un modelo 2016, en lugar del modelo 2006, significa un ajuste desmedido, aun cuando un ramal de la ruta de un servicio de la misma calidad, con lo cual no se cumple con el principio de servicio al costo.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- *La nueva unidad presenta una capacidad de pasajeros menor.*
- *Se rechaza la petición debido a que la empresa cobra tarifas no autorizadas.*
- *Irrespeto a la capacidad instalada de la empresa, lo que implica la cantidad de buses no es suficiente para la demanda, poniendo en riesgo los ocupantes del bus.*
- *No se cumple con los recorridos.*
- *La información de demanda no es real, ya que no hay un medio que valide las ventas.*
- *Que se cumpla con la resolución RRG-6570-2007, el incumplimiento de esta limita la disponibilidad de información, insumo necesario para el proceso de participación popular.*
- *Que se rechaza el estudio tarifario, hasta que se disponga de un estudio de demanda.*

Del oficio 1234-IT-2016/132605 del 4 de agosto de 2016, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:

- **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 el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

- **Del 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,

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



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.

- ***El papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica, sostenibilidad ambiental 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.

Con respecto a la sostenibilidad ambiental se excluyen del análisis tarifario las unidades que no cuenten con la revisión técnica al día.

- ***Relativo a los aspectos de calidad del servicio relacionados con problemas en el cumplimiento de horarios, cumplimiento de recorridos, cambio de flota, necesidad de más carreras, disminución en la capacidad de las unidades, uso de barras electrónicas, boletería.***

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



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.

- **Respecto a la atención de quejas por parte de la empresa y Contraloría de Servicios 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 que recibieron de los usuarios y la solución brindada a los mismos, de no procederse de esta forma, el usuario o quejoso quedaba habilitado para plantear la queja ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

- **Acerca del cobro de tarifas no autorizadas**

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

El procedimiento formal que se recomienda seguir para presentar una queja o denuncia ante ARESEP:

- *Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.*
- *Por escrito, firmada por el petente y presentada vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.*
- *Por escrito, firmado por el petente y presentado por correo*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



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.*

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- *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.*

- **Presentación de Estados financieros:**

En el presente expediente tarifario, constan del folio 59 al 65, los Estados Financieros de la empresa.

- **Comportamiento de los choferes: maltrato 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, teléfono 2586-9028, por escrito en ventanilla única de esta dependencia, dirigida al Jefe de la Secretaría Ejecutiva del CTP, con indicación de placa del bus, nombre del chofer y día y hora del suceso.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- **Con respecto a la oposición del Consejero del Usuario y sus afirmaciones:**
 - 1- *El punto 6 de la resolución RRG-6570-2007, no aplica para buses, esto en virtud de que el modelo tarifario heredado del MOPT para la fijación tarifaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús; se constituye en la única herramienta para valorar la conveniencia de ajustar las tarifas de una determinada ruta. Este modelo establece la variación entre la tarifa vigente y la tarifa que establezca el equilibrio económico-financiero de la ruta.*
 - 2- *Con respecto al cobro de tarifas no autorizadas, se considera que debe proceder a presentar la queja ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep para que se proceda con el trámite del respectivo expediente y seguir el debido proceso.*
 - 3- *Sobre el ajuste del kilometraje fuera de ruta, no es un valor que se aplique discrecionalmente, ya que dicho ajuste forma parte de la metodología tarifaria para el servicio de autobús.*
 - 4- *Los parámetros de combustible, tipo de cambio y rentabilidad se fijan al día de la audiencia. De acuerdo con la metodología actual, la información estadística no corresponde a una variable que se deba actualizar al día de la audiencia, sin embargo, se utilizan los últimos datos disponibles de la ruta.*
- II. Conforme a los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es otorgar el incremento tarifario solicitado, que corresponde a un 148,46% sobre las tarifas vigentes, 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 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

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



RESUELVE

- I. Acoger el informe 1234-IT-2016/132605 del 4 de agosto de 2016 y proceder a ajustar las tarifas para la ruta 671, en un solo tracto por cuanto el resultado del modelo corresponde al equilibrio financiero de la empresa.
- II. Fijar las tarifas para la ruta 671, descrita como: San Vito-El Roble - Kamakiri-Aguas Calientes y viceversa, según el siguiente detalle:

Ruta	Descripción	Tarifa propuesta (colones)	Tarifa Adulto mayor (colones)
671	SAN VITO-EL ROBLE-SANTA ELENA-FILA TIGRE		
	SAN VITO-FILA TIGRE	3.030	1.515
	SAN VITO-PALMIRA	3.030	1.515
	SAN VITO-KAMAKIRI (*)	2.760	1.380
	SAN VITO-SANTA ELENA	2.495	1.250
	SAN VITO-NARANJO	1.950	975
	SAN VITO-LOS MENDEZ	1.950	975
	SAN VITO-GUINEA	1.815	910
	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO	1.715	860
	SAN VITO-CEMENTERIO	1.565	0
	SAN VITO-LOS CORRALES	1.525	0
	SAN VITO-EL ROBLE (**)	1.515	0
	SAN VITO-LA 23	945	0
	SAN VITO-LAS BRISAS	770	0
	SAN VITO-RIO NEGRO	595	0
	SAN VITO-CASA SOLA	595	0
	SAN VITO-AGUAS CLARAS	595	0
TARIFA MINIMA	460	0	

- III. Indicar a la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a los señores opositores participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-104-2015 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos expuestos en la audiencia pública, relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.



- IV.** Solicitar al Consejo de Transporte Público (CTP) la realización de un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio y no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo. Una vez que se realice el estudio respectivo se ponga en conocimiento de la Aresep para lo de su competencia.
- V.** Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente a la publicación en el Diario La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 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. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte dentro de tercer día hábil, de conformidad con lo establecido en los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, en los términos establecidos en los artículos 353 y 354.

PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

1 vez.—Solicitud N°61999.— (IN2016053258).

Es público, es suyo, es de todos

Los servicios públicos de calidad contribuyen al desarrollo y progreso del país;
a todos nos conviene.

