

# ALCANCE N° 141

## PODER EJECUTIVO

### DECRETOS

N° 40405-RE

## INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

### BANCO CENTRAL DE COSTA RICA

### AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES

## **PODER EJECUTIVO**

### **DECRETOS**

DECRETO No. 40405-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO A. I. DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

#### **CONSIDERANDO:**

1.- Que la Asamblea Legislativa mediante Ley número 9450 del día once de mayo de dos mil diecisiete, publicada en el Alcance número 103 de La Gaceta Digital número 90 del 15 de mayo de 2017, aprobó el Canje de Notas entre el Gobierno de la República de Costa Rica y la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) Constitutivo para la adhesión a la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, de 29 de julio de 2016 y 12 de setiembre de 2016 con el siguiente artículo interpretativo:

"ARTÍCULO 2.- En relación con el numeral 10 de la Convención para Combatir el Cohecho de los Servidores Públicos, la República de Costa Rica interpreta que se entenderá que no se aplicará la extradición de los ciudadanos costarricenses que se encuentren en nuestro territorio".

2.- Que los instrumentos de aceptación, aprobación, ratificación o adhesión se deberán depositar con el Secretario General de la OCDE, quien fungirá como Depositario, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 14 de la mencionada Convención.

#### **POR TANTO:**

En uso de las facultades que les confieren los incisos 10 y 12 del artículo 140 y el artículo 146 de la Constitución Política de la República de Costa Rica.

#### **DECRETAN:**

Artículo 1.- La adhesión de la República de Costa Rica a la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, hecha en París, el diecisiete de diciembre de mil novecientos noventa y siete, con el mencionado artículo interpretativo.

Artículo 2.-Rige a partir de esta fecha.

Dado en la Presidencia de la República, a los quince días del mes de mayo del dos mil diecisiete.

  
**Luis Guillermo Solís Rivera**

  
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
SAN JOSÉ, COSTA RICA

  
**Alejandro Solano Ortiz**  
**Ministro a. i. de Relaciones Exteriores y Culto**

  
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto  
San José, Costa Rica

1 vez.—Solicitud N° 19851.—O. C. N° 3400030886.—( IN2017143421 ).

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## BANCO CENTRAL DE COSTA RICA

### ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 30 DE ABRIL DEL 2017 (Cifras en colones)

	30/04/2017	31/03/2017
<b>ACTIVOS</b>	4.843.158.719.379,15	4.811.070.953.209,37
<b>Efectivo y Equivalentes de Efectivo</b>	1.626.731.689.045,26	1.188.945.319.317,18
Tenencias en Derechos Especiales de Giro	66.125.313.464,44	64.897.044.626,97
Billetes y Monedas -Estados Unidos- Caja de Operación	15.818.480,86	15.686.783,42
Billetes y Monedas -Estados Unidos- Poder de Cajero	0,00	0,00
A la Vista con Intereses Tramo de Liquidez- Por Moneda	106.026.566.256,75	101.905.365.880,90
Margen Contrato de Futuros	1.125.549.843,21	647.873.025,89
Depósitos Corrientes a plazo en el Exterior	937.248.676.000,00	781.584.342.000,00
Inversión Over Night en el Exterior	516.189.765.000,00	239.895.007.000,00
<b>Inversiones en Valores</b>	2.447.421.764.518,99	2.836.915.699.609,11
Inversiones portafolio-bonos	1.923.383.460.957,91	2.140.390.818.936,19
Valoración mercado - bonos	(9.809.675.667,74)	(11.731.329.981,81)
Expectativa de ganancia por aplicar	0,00	0,00
Inversiones Títulos Mercado Dinero valor facial	533.509.476.500,00	707.490.686.100,00
Inversiones Títulos Mercado Dinero sobreprecio	0,00	0,00
Inversiones Títulos Mercado Dinero valor transado	0,00	0,00
Valorización de Títulos a valor transado	0,00	0,00
Instrumentos Financieros Derivados valoración forward	940.640.005,91	1.191.618.926,10
Inversión Títulos Mercado descuento cero cupón-mercado dinero	(601.792.453,26)	(425.752.418,38)
Inversiones Títulos Mercado de Dinero-subprecio	(344.823,83)	(341.952,99)
Cuentas Recíprocas negociación instrumentos financieros inversiones por recibir	0,00	0,00
<b>Préstamos por Cobrar</b>	104.859.410.751,50	129.013.553.186,50
Préstamos a Residentes M/N Mercado Integrado Liquidez MIL	104.840.000.000,00	129.000.000.000,00
Préstamos Mediano y Largo Plazo Recursos Externos vencidos AID Sociedades Monetarias Depósitos Privados	2.069.356,09	2.069.356,09
Préstamos Mediano y Largo Plazo Recursos Externos vencidos BID Sociedades Monetarias Depósitos Privados	129.326.562,10	129.326.562,10
Sumas por Cobrar a Entidades Financieras	18.767.075,34	18.767.075,34
Cuentas por Cobrar a Entidades Supervisadas	582.877.615,00	577.020.050,00
Estimaciones Eventuales Pérdidas sobre Préstamos Residentes-principal	(713.629.857,03)	(713.629.857,03)
<b>Aportes a Organismos Internacionales</b>	613.977.626.222,47	605.923.163.526,96
Aportes a Instituciones Financieras Internacionales monetarias	289.788.983.960,84	284.433.502.461,90
Aportes a Instituciones Financieras Internacionales no monetarias	324.188.642.261,63	321.489.661.065,06

	30/04/2017	31/03/2017
<b>Propiedad, mobiliario y equipo</b>	35.972.246.331,86	35.961.724.076,01
Bienes Muebles	3.554.985.287,99	3.490.258.245,24
Bienes Inmuebles	29.953.402.307,00	30.007.607.093,90
Colecciones BCCR	2.463.858.736,87	2.463.858.736,87
<b>Otros Activos</b>	2.038.621.896,41	2.218.396.815,96
Oro no refinado Banco Central recuperado	0,00	0,00
Oro amonedado Costa Rica	0,00	0,00
Transferencias realizadas a través del Sistema Interconexión de Pagos	56.742.617,71	56.272.981,94
Varios deudores no residentes en M/E	0,00	0,00
Activos diversos	1.266.516.632,68	1.451.654.874,40
Adelantos en moneda nacional y extranjera	23.553.303,05	18.659.616,65
Depósitos en garantía y cumplimiento	975.000,00	975.000,00
Bienes Fideicometidos	690.834.342,97	690.834.342,97
<b>Activos Intangibles Software y Licencias</b>	2.851.298.943,54	3.004.091.528,31
Bienes intangibles software y licencias	2.851.298.943,54	3.004.091.528,31
<b>Intereses y comisiones por cobrar</b>	9.306.061.669,12	9.089.005.149,34
Intereses depósitos corrientes en el exterior	9.285.898.335,73	9.089.005.149,32
Intereses, comisiones y otros productos por recibir residentes M/N	20.163.333,39	0,02
<b>PASIVOS</b>	6.973.019.253.759,89	6.956.250.002.924,06
<b>Billetes y Monedas en Circulación</b>	1.001.905.376.947,00	998.761.611.482,00
Emisión Monetaria Numerario Poder Público-vieja familia	0,00	0,00
Emisión Monetaria Numerario Poder Público-nueva familia	927.040.875.000,00	924.345.727.000,00
Emisión Monetaria Numerario Poder Público-cono monetario	74.864.501.947,00	74.415.884.482,00
<b>Depósitos Monetarios</b>	3.189.953.945.511,30	3.181.676.308.272,31
Depósitos Monetarios M/N	1.629.521.573.282,03	1.666.134.338.102,22
Depósitos Monetarios M/E	1.560.432.372.229,27	1.515.541.970.170,09
<b>Préstamos por Pagar</b>	8.807.870.431,56	8.734.540.127,63
Empréstitos Mediano y Largo Plazo M/E recuperables directos y líneas crédito	8.807.870.431,56	8.734.540.127,63
<b>Pasivos con Organismos Internacionales</b>	355.053.765.430,89	350.613.952.131,32
Depósito FMI M/N equivalencia en M/E Cuenta No.1 Tenencias Netas Exclusivas	226.983.084.899,95	226.983.084.899,95
Depósito FMI en M/N con equivalencia en M/E cuenta No.2	8.611.044,17	8.611.044,17
Asignación Neta de Derechos Especiales de Giro	121.670.118.023,44	119.410.111.883,74
Revaluación por aplicar Depósito FMI en M/N con equivalencia en M/E	0,00	0,00

	30/04/2017	31/03/2017
Revaluación por aplicar cuenta No.1 Tenencias Netas DEG exclusión	0,00	0,00
Obligaciones Organismos Internacionales no Monetarios Depósito BIRF en M/N Cuenta A	15.606.245,09	15.606.245,09
Obligaciones Organismos Internacionales no Monetarios Depósitos BID M/N equivalente M/E Fondo Especial	126.905.199,87	125.186.890,29
Obligaciones Organismos Internacionales no Monetarios Depósitos BID M/N equivalente M/E Capital Ordinario	830.797.845,65	889.651.443,04
Depósito BID Fondo Fiduciario Progreso Social	6.195.668,37	6.195.668,37
Depósito BID Fondo Suizo Cooperación Técnica Pequeños	15.669.005,91	15.669.005,91
Depósito BID Fondo Noruego Cooperación Técnica-pequeños proyectos	56.301.522,74	56.301.522,74
Aporte por pagar BID - Mantenimiento de valor-Fondo Operaciones Especiales	1.544.390.000,43	1.531.532.115,32
Aporte por pagar BIRF	0,00	0,00
Aporte por pagar Asociación Internacional de Fomento	7.835.107,09	7.835.107,09
Revaluación por aplicar Depósito FMI en M/N con equivalencia en M/E	143.450,38	59.081,10
Revaluación por aplicar Cuenta No.1 Tenencias Netas DEG exclusión	3.788.107.417,80	1.564.107.224,51
<b>Emisiones de Deuda</b>	<b>2.358.214.106.749,42</b>	<b>2.365.407.158.705,85</b>
Captaciones M/N muy corto plazo	117.413.257.162,24	118.254.982.191,60
Captaciones M/N corto plazo	8.090.009.571,93	8.826.802.635,52
Captaciones M/N mediano plazo	358.849.843.629,47	366.339.477.171,42
Captaciones M/N largo plazo	1.687.943.576.195,53	1.685.829.768.420,64
Captaciones M/E largo plazo	185.917.420.190,25	186.156.128.286,67
Cuentas Recíprocas por captaciones	0,00	0,00
<b>Otros Pasivos</b>	<b>17.916.310.961,89</b>	<b>22.599.470.061,04</b>
Otras obligaciones con no residentes en M/E	397.105.720,27	335.099.254,56
Obligaciones por recaudación de timbres y otras por distribuir	367.849.593,23	129.781.477,11
Depósitos en Garantía y Cumplimiento	69.009.871,76	68.301.720,78
Provisiones Varias	9.956.153.310,75	9.957.730.310,75
Otras obligaciones con residentes en M/N	7.126.192.465,88	12.108.557.297,84
<b>Intereses y Comisiones por Pagar</b>	<b>41.167.877.727,83</b>	<b>28.456.962.143,91</b>
Intereses, comisiones y otros gastos por pagar a no residentes M/E	122.483.548,07	94.566.468,14
Intereses, comisiones y otros gastos por pagar a residentes M/E	402.185.121,81	2.350.665.829,08
Intereses, comisiones y otros gastos por pagar residentes en M/N	40.643.209.057,95	26.011.729.846,69
<b>PATRIMONIO</b>	<b>(2.133.684.900.907,78)</b>	<b>(2.133.684.900.907,78)</b>
Capital	5.000.000,00	5.000.000,00
Reserva Legal	10.000.000,00	10.000.000,00

	<b>30/04/2017</b>	<b>31/03/2017</b>
Capitalización Gubernamental	290.927.458.015,86	290.927.458.015,86
<b>Resultado Acumulado</b>	(2.425.216.916.302,22)	(2.425.216.916.302,22)
Estabilización Monetaria	(2.801.739.101.473,39)	(2.801.739.101.473,39)
Operación	105.846.262.266,74	105.846.262.266,74
Revaluaciones Monetarias	0,00	0,00
Reserva por Fluctuaciones Cambiarias	270.675.922.904,43	270.675.922.904,43
Ajuste por Adopción de NIIF	0,00	0,00
Remediación por ganancias y pérdidas actuariales	589.557.378,58	589.557.378,58
<b>RESULTADO DEL PERIODO</b>	3.824.366.527,04	(11.494.148.806,91)
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	4.843.158.719.379,15	4.811.070.953.209,37
<b>CUENTAS DE ORDEN</b>	42.522.195.469.573,07	42.812.952.326.244,78

Aprobado por: **Eduardo Prado Zuñiga**  
Gerente

Autorizado por: **Mauricio Guevara Guzmán**  
Director Departamento Contabilidad

Refrendado por: **Ronald Fernández Gamboa**  
Auditor Interno

1 vez.—O. C. N° 85899.—( IN2017139905 ).

# AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RIT-036-2017

San José, a las 14:30 horas del 9 de junio de 2017

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACION EN SUBSIDIO INTERPUESTO POR LA EMPRESA TRANSPORTES ARIAS Y BRENES S.A., EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN 127-RIT-2015 DICTADA A LAS 15:00 HORAS DEL 9 DE OCTUBRE DE 2015.**

---

**EXPEDIENTE ET-045-2015**

## **RESULTANDO QUE:**

- I. El 25 de mayo de 2015, el señor Roger Arnaldo Arias Picado, mayor, casado, empresario, vecino de Cartago, cédula de identidad 3-146-288, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Transportes Arias y Brenes S.A. (folio 32), presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 88,76% sobre las tarifas vigentes de la ruta 343 (folios 1 al 88).
- II. La Intendencia de Transporte (en adelante IT) mediante resolución 127-RIT-2015, dictada a las 15:00 horas del 9 de octubre de 2015, resuelve la petición tarifaria de incremento solicitada para la ruta 343 descrita como: Cartago–Santa Rosa de Oreamuno–San Pablo y viceversa, operada por la empresa Transportes Brenes y Arias S.A, aplicando un incremento del 21,87%. A su vez se ordena rechazar el ajuste para las tarifas por corredor común de las rutas 307 y 342 operadas por Buses Metrópoli S.A. y Transportes Gemón S.A. respectivamente (folios 1306 al 1321).
- III. El 23 de octubre de 2015 la empresa Transportes Arias y Brenes S.A., en su condición de operadora de la ruta 343 presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución 127-RIT-2015, por que no se encuentra de acuerdo con la misma (folios 1377 a 1392).
- IV. Mediante oficio DACP-2017-0095 del 19 de enero de 2017 del Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del Consejo de Transporte Público (CTP) (folios 814 al 925 del ET-005-2017), referente a solicitud de información para la fijación tarifaria extraordinaria nacional del I semestre 2017, bajo expediente administrativo ET-005-2017, se comunica a la Aresep que según artículo 7.7 de la Sesión Ordinaria 31-2016 con fecha 8 de junio de 2016, la Junta Directiva del CTP acuerda trasladar el permiso de

explotación de la ruta 343 descrita como: Cartago-Santa Rosa de Oreamuno–San Pablo y viceversa de la empresa Transportes Arias y Brenes S.A., a favor de Servicios Urbanos de Oreamuno S.A.

- V. Mediante resolución RIT-030-2017, del 5 de mayo de 2017 (folios 2240 al 2259 y 2412 al 2413), la IT resuelve recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad absoluta concomitante interpuesto por la empresa Buses Metropoli S.A., contra la resolución RIT-107-2016 referente a la fijación de tarifas a la ruta 307 en los fraccionamientos: Cartago-Cot y Cartago-Puente Bailey, por concepto de corredor común de la ruta 343, operada por la anterior empresa Transportes Arias y Brenes S.A.
- VI. El recurso de revocatoria es analizado por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe 898-IT-2017 / 15778 de 2 de junio de 2017, que corre agregado al expediente.
- VII. Se han cumplido los procedimientos de ley, y se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

#### **CONSIDERANDO QUE:**

- I. Conviene extraer lo siguiente del oficio 898-IT-2017 / 15778 de 2 de junio de 2017, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

#### ***I. ANÁLISIS DEL RECURSO DE REVOCATORIA POR LA FORMA:***

##### ***A) NATURALEZA***

*Relativo a los recursos presentados, son los ordinarios de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la LGAP (Ley 6227) y sus reformas. En cuanto a la resolución de los mismos, se indica que primero debe resolverse el recurso de revocatoria y en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico.*

##### ***B) TEMPORALIDAD***

*Revisados minuciosamente los autos, se concluye que el acto recurrido se comunica a la empresa Transportes Arias y Brenes S.A. el día 22 de octubre de 2015 (folio 1479).*

*El recurso de revocatoria con apelación en subsidio se presenta el 23 de octubre de 2015, con lo cual se evidencia que dicha actuación recursiva se presentó en tiempo ante la Aresep (folios 1377 al 1392).*

### **C) LEGITIMACIÓN**

*La operadora Transportes Arias y Brenes S.A., se apersona al procedimiento como destinataria de los actos, como operadora de la ruta 343 descrita como Cartago-Santa Rosa de Oreamuno-San Pablo y viceversa, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.*

### **D) REPRESENTACIÓN**

*El recurso de revocatoria con apelación en subsidio, son incoados por el señor Roger Arias Picado, mayor, casado, empresario, cédula de identidad 3-146-288, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Transportes Arias y Brenes S.A., representación que se encuentra acreditada en el expediente (folios 32 a 33).*

## **II. ANÁLISIS DEL RECURSO DE REVOCATORIA POR EL FONDO**

*La Intendencia de Transporte, en razón de que el recurso de revocatoria planteado por el señor Roger Arias Picado en su citado carácter, son presentados en la forma y el tiempo legal establecido para ello, tal y como se indica en el punto anterior, considera que corresponde analizarlos por el fondo.*

### **A. Argumentos de la operadora**

*“(…)*

- 1. Que mi representada había indicado en el estudio de solicitud de ajuste tarifario que la distancia final del recorrido había sido variada en 900 metros. Lo anterior de conformidad al acuerdo del Consejo de Transporte Público.*
- 2. Que dicho acuerdo, tomado en sesión 19-2011 del 10 de marzo del 2011 en su artículo 6.4, se establece lo siguiente:*

*“...2. Autorizar la modificación del recorrido a la empresa Transportes Arias y Brenes S.A., permisionaria de la ruta No. 343, descrita como Cartago-Santa Rosa de Oreamuno-San Pablo y viceversa, específicamente en la localidad de San Pablo, de la terminal autorizada actualmente, 900 metros al Este, o sea 200 metros antes del puente amarillo (**sobre el río Birrís**)”.*

3. Que, asimismo, la empresa solicitó en las Audiencias Públicas realizadas por la ARESEP para dar a conocer el estudio tarifario de la empresa, una tarifa a efectos de que los usuarios que realizan viajes entre tramos de recorrido de la ruta, no se vean afectadas tarifariamente. La solución sería establecer una tarifa mínima por el recorrido de la ruta.
4. Que estas consideraciones no fueron tomadas en la resolución recurrida, por lo que se solicita la modificación correspondiente a la estructura tarifaria actual, para establecer una tarifa hasta el puente sobre el río Birrís (900 m al este de la anterior terminal), así como una tarifa mínima para los recorridos que se realizan entre tramos.

(...)"

### **B. Petitoria**

*La recurrente no señala un acápite bajo éste título, sin embargo, con la transcripción literal que se hace de los argumentos de la operadora se deducen puntualmente las peticiones de la actora, por lo que basta con dar lectura al punto inmediato anterior (argumentos de la operadora) para comprender el tema petitorio.*

### **C. Análisis del recurso de revocatoria**

*Se procede analizar los 2 argumentos de la actora de la siguiente forma:*

#### **1. Referente a la modificación del recorrido.**

*El alegato de la actora en este sentido se basa en que la terminal de autobuses de esa ruta la trasladaron a una distancia mayor respecto de la que se tenía autorizada, específicamente en 900 metros. Como apoyo a lo dicho aportan copia del artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011 del 10 de marzo del 2011, el cual ya se transcribió en el punto inmediato anterior.*

*Al respecto se observa a folio 6 del expediente administrativo, que la operadora en el punto 4 de su solicitud, al que denomina "DISTANCIA DE RECORRIDO", señala:*

*"La distancia que la ARESEP tiene fijada para la ruta es de 36.71 km. Por carrera realizada. Pero adicionalmente se debe considerar el cambio de terminal realizado en la ruta por parte del Consejo de Transporte Público, lo que hace que la distancia final aumente en 900 metros, alcanzando así una distancia por carrera de 38.51 km."*

Acerca del tema en cuestión, la resolución impugnada (127-RIT-2015) sí se refiere de forma directa a lo dicho por la actora. Antes de hacer cita textual, conviene aclarar que las distancias indicadas en esta, se refieren a una distancia ponderada por carrera de 35,17 kilómetros, que equivale a una distancia ponderada por viaje de 17,58 kilómetros, dicha distancia es el resultado de ponderar las carreras y las distancias autorizadas de cada uno de los dos ramales aprobados por el CTP, estas distancias fueron contempladas en los cálculos tarifarios. Así, a continuación, se consigna la cita:

“(…)

### **1.2 Distancia**

La distancia ponderada por carrera de acuerdo al esquema de horarios utilizada en el análisis tarifario es de 17,58 kilómetros, medida por los técnicos de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, según consta en el acta de inspección según oficio 1100-IT-2015 del 30 de julio de 2015, incorporado en este expediente RA-338 (folio 363 al 365).

<b>Distancia Ponderada Ruta 343</b>			
	<b>Carreras /mes</b>	<b>Distancia / Carrera (km)</b>	<b>D. mensual (km)</b>
Cartago-Santa Rosa de Oreamuno-San Pablo y viceversa	308,72	35,62	10.996,49
Cartago-Santa Rosa de Oreamuno	23,91	29,30	700,70
<b>Totales</b>	<b>332,63</b>		<b>11.697,19</b>

<b>Distancia Ponderada (km)</b>	<b>35,17</b>
---------------------------------	--------------

“(…)”

Si bien es cierto en la resolución de marras se utilizó la distancia por carrera del trayecto Cartago-Santa Rosa de Oreamuno-San Pablo, lleva razón la quejosa en que se debe contemplar la extensión de la ruta según se describe en el artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011, por lo que lo procedente es realizar el cálculo de la tarifa ajustando únicamente la distancia ponderada de la ruta, dejando las demás variables operativas sin variación alguna tal y como se consignaron en la resolución ahora recurrida, el detalle es el siguiente:

## ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

### A. Variables operativas

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta (pasajeros)	32.068	25.351	6.717	26,50%
Distancia (Km/carrera)	37,78	37,61	0,17	0,46%
Carreras	308,08	308,08	0	0,00%
Flota (unidades)	4	5	-1	-20,00%
Tipo de Cambio (colones)	544,02	507,21	36,81	7,26%
Precio combustible (colones)	451,00	478,00	- 27,00	-5,65%
Tasa de Rentabilidad (%)	15,80%	15,99%	- 0,0019	-1,19%
Valor del Bus (dólares)	159.000	159.000	0	0,0%
Valor del Bus (colones)	86.499.180	80.646.390	5.852.790	7,3%
Edad promedio de flota (años)	10,25	11,00	-1	-6,82%

#### A.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

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

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

*De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto, siempre y cuando no exista un dato de demanda debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público. 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 25.351 pasajeros, dato que se utilizó en la última fijación tarifaria (ET-126-2008). Las estadísticas reportadas por la empresa al RA-338 para el periodo de julio 2014 a junio 2015, alcanzan un valor de 25.744, pasajeros promedio mes. El estudio tarifario individual anterior para la ruta es el ET-126-2008.*

*Para este caso en particular se tiene un dato de demanda del Consejo de Transporte Público, según consta en el artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011 del 10 de marzo del 2011 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folio 50) que indica lo siguiente:*

*“(...) se determina una movilización de 573 pasajeros, que da un promedio de pasajeros transportados por viaje de 52.09 personas, obteniendo un total de pasajeros movilizados en ambos sentidos de 1142 pasajeros transportados, en 22 viajes realizados por la empresa, dando un promedio de 103.82 pasajeros por carrera (...)”*

*Se indica en ese mismo acuerdo, en el apartado de conclusiones, lo siguiente:*

*“...el promedio máximo por viaje es de 52 personas por viaje, para un promedio total de 104 personas por carrera; por lo tanto, y en vista de los datos obtenidos del estudio de campo, la recomendación referente a una modificación en el horario, se encuentra bien fundamentada; además, de los datos obtenidos mediante el “chequeo de punto fijo” es importante destacar que dicha demanda tiene a aumentar ya que no se contabiliza las personas que suben o bajan entre la parada de la Iglesia Católica de Cot de Cartago y la Terminal de San Pablo”.*

*Es relevante señalar que es precisamente con ese dato de cantidad de pasajeros emanado del propio Consejo de Transporte Público, que dicho ente rector modifica el esquema operativo para la ruta 343 (horarios, flota óptima y recorrido), como resultado de la atención una petición realizada por la misma empresa prestadora del servicio.*

*Considerando lo indicado en los párrafos anteriores, lo procedente en este caso específico es utilizar el dato de pasajeros aprobado en el artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011 del 10 de marzo del 2011 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público antes indicado, con lo cual se obtiene una demanda promedio de 32.068 pasajeros por mes.*

Los datos de demanda disponibles son los siguientes:

Ruta	Ramal	Ultimo Estudio	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Presente estudio
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA				
	Total	25.351	25.351	25.744	32.068

De acuerdo con el procedimiento antes indicado se toma el dato que sea mayor de los tres disponibles, para el presente estudio tarifario se considera una demanda de 32.068 pasajeros promedio mes.

## A.2 Distancia

La distancia ponderada por carrera de acuerdo al esquema de horarios utilizada en el análisis tarifario es de 37,78 kilómetros, medida por los técnicos de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, según consta en el acta de inspección 1100-IT-2015 del 30 de julio de 2015, incorporado en este expediente RA-338 (folio 363 al 365).

Dicha medición tiene como base el recorrido autorizado por el CTP según el artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011 del 10 de marzo de 2011.

Distancia Ponderada Ruta 343			
	Carreras /mes	Distancia / Carrera	D. Ponder
Cartago-Santa Rosa de Oreamuno-San Pablo y viceversa	308,72	38,44	11.867,07
Cartago-Santa Rosa de Oreamuno	23,91	29,30	700,70
<b>Totales</b>	332,63		12.567,77
<b>Distancia Ponderada (km)</b>		<b>37,78</b>	

La distancia por carrera es el resultado de ponderar las carreras y las distancias autorizadas de cada uno de los dos ramales aprobados por el CTP, según se detalla en el cuadro anterior.

## A.3 Carreras

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

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

La empresa mantiene horarios aprobados de conformidad con el artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011 del 10 de marzo de 2015 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folio 119 al 120). Los horarios autorizados ascienden a un total de 332,63 carreras por mes y la empresa por su parte indica que realiza 308,08 carreras mensuales. Las carreras según las estadísticas de julio 2014 a junio 2015 alcanzan un valor de 308,88.

Los datos de carreras disponibles son los siguientes:

Ruta	Ramal	Ultimo Estudio	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Presente estudio
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA				
	Total	286,00	308,08	308,88	308,08

Para este caso, respetando el criterio expuesto, para el estudio se consideran 308,08 carreras por mes.

#### **A.4 Flota**

##### Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con 5 autobuses como flota autorizada, según el acuerdo DACP-2015-0769 del 10 de febrero de 2015 (folios 99 al 101). De acuerdo con la información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP) 4 unidades pertenecen a la empresa Transportes Arias y Brenes S.A. y una a Autotransportes Cartago S.A. (CB-1688, folio 154 y 155). Para el caso de la unidad arrendada, la misma cuenta con autorización del CTP para operar en esa modalidad, sin embargo, no cuenta con contrato de arrendamiento y no cumple con RTV consultado el 2 de octubre de 2015 y nuevamente el 8 de octubre de 2015, además la unidad se encuentra totalmente depreciada por lo que para efectos del modelo tarifario no se considera dentro del modelo.

##### 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% (folios 119 al 120).

##### Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (8 de octubre de 2015, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre

*el estado mecánico de las 5 unidades con que se brinda el servicio, se determinó que la revisión técnica de 4 de las 5 unidades indica una condición de “Favorable con defecto leve”, para todas las unidades. La unidad CB-1688, no cuenta con la revisión técnica al día (consultado el 2 de octubre de 2015 y nuevamente el 8 de octubre de 2015). Sobre este aspecto es importante señalar, que las unidades autorizadas por el CTP deben estar al día en todas sus obligaciones respecto a las condiciones de operación autorizadas por el ente competente en la materia, dentro de las cuales se estipula el estar al día con la revisión técnica vehicular, tal como lo señala el artículo 24 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Social, al señalar que solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan con las condiciones de la Inspección Vehicular (IVE); la cual debe entenderse, a la luz de las circunstancias actuales, como la realizada por RITEVE S.A. en la revisión técnica vehicular (RTV). En virtud de lo anterior, se excluirá la unidad CB-1688 no será considerada en el presente estudio.*

#### Valor del autobús

*Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta con base en las distancias por carrera de los recorridos de las rutas, es el correspondiente a un bus urbano no plano (ET-126-2008, Sesión Ordinaria del Consejo de Transporte Público No. 54-2006 del 14 de setiembre del 2006, folios 111 al 112, relacionado con el oficio DPD-2006-346, folios 125 al 130, adjunto al estudio tarifario). 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 \$159.000 (resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de ₡544,02 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ₡86.499.180.*

#### Edad de la flota

*La edad promedio de la flota es de 10,25 años.*

#### **A.5 Tipo de cambio**

*Dicha variable se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 540,84 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utiliza en su petición tarifaria un tipo de cambio de ₡544,02/\$1.*

## **A.6 Precio combustible**

*El precio del combustible diésel se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ¢ 478,00 por litro. La empresa utiliza en su petición tarifaria el precio de ¢ 451,00 por litro.*

## **A.7 Rentabilidad**

*La tasa de rentabilidad que se utiliza para la corrida del modelo es de 15,80% según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utiliza la empresa en su solicitud tarifaria es de 15,99%.*

## **A.8 Cumplimiento de obligaciones legales**

*En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Transportes Arias y Brenes S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), pago del impuesto a las personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permissionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo. Se consulta además al Ministerio de Hacienda, la situación tributaria de la empresa con oficio 1154-IT-2015/98428 del 7 de agosto de 2015, al cual se da respuesta con oficio SPSCA-056-15 (folios 1197 al 1199) en el cual se indica que la empresa se encuentra al día al 10-08-2015, en el pago y presentación de sus declaraciones de impuestos, por su parte la empresa Transportes Arias y Brenes S.A.*

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

*El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica un **aumento en la tarifa de un 23,70%**.*

*En virtud de la modificación de la distancia ponderada para la ruta, según se indicó en el análisis tarifario descrito anteriormente, se debe aplicar el resultado obtenido del modelo estructura general de costos que señala un aumento del 23,70 %, respecto a las tarifas vigentes a ese momento (resolución 121-RIT-2015), el detalle es el siguiente:*

**Cuadro N°1**  
**Tarifas ajustadas acogiendo el recurso de revocatoria en lo referente a la distancia ponderada de la ruta.**

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (C)				Tarifa Adulto Mayor (C)	
		Vigente	Resultante	Variación Absoluta	Variación Relativa	Vigente	Resultante
<b>343</b>	<b>CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA</b>						
	Cartago-San Pablo de Oreamuno	₡560	₡695	₡135	24,1%	₡0	₡0
	Cartago-San Gerardo de Oreamuno	₡410	₡505	₡95	23,2%	₡0	₡0
	Cartago-Santa Rosa de Oreamuno	₡400	₡495	₡95	23,8%	₡0	₡0
	San Gerardo-San Pablo	₡175	₡215	₡40	22,9%	₡0	₡0
	Cartago-Sagrada Familia	₡175	₡215	₡40	22,9%	₡0	₡0
	Santa Rosa-San Gerardo de Oreamuno	₡175	₡215	₡40	22,9%	₡0	₡0

**Nota:** Las tarifas que se indican como vigentes corresponden a la establecidas en la resolución 121-RIT-2015 del 10 de octubre de 2015, publicadas en el Alcance 55 a la Gaceta 199 del 16 de octubre de 2014.

Ahora bien, posterior a la fijación de las tarifas de la ruta 343 mediante resolución 127-RIT-2015, dictada a las 15:00 horas del 9 de octubre de 2015, se han fijado las siguientes resoluciones tarifarias extraordinarias a nivel nacional:

- 131-RIT-2015 del 21 de octubre de 2015 (II Semestre 2015)
- RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016 (I Semestre 2016)
- RIT-108-2016 del 4 de octubre de 2016 (II Semestre 2016)
- RIT-023-2017 del 10 de abril de 2017 (I Semestre 2017)

Dado lo anterior, es necesario actualizar las tarifas de la ruta 343 a la presente fecha, aplicando los ajustes de las tarifas de las resoluciones extraordinarias de la siguiente forma:

La fijación tarifaria a nivel nacional para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al segundo semestre del 2015, arrojó como resultado una disminución del 3,90% sobre las tarifas vigentes a ese momento. Sin embargo, en el caso de la ruta 343, al haber tenido una fijación individual mediante la resolución 127-RIT-2015 de las 15:00 horas del 9 de octubre del 2015, posterior a la última fijación extraordinaria nacional (034-RIT-2015); y según lo que establece la metodología tarifaria RJD-120-2012, se utilizan como base los valores de costos vigentes a la fecha de la audiencia pública de cada fijación individual ordinaria, lo que puede arrojar como resultado variaciones de ajuste distintas a la rebaja general mencionada, como en el caso de dicha ruta, que en lugar de corresponderle una rebaja de 3,90% sobre las tarifas, lo que procede es un incremento de 3,00%.

Al aplicar el 3,00% a las tarifas del Cuadro N°1 anterior se obtiene el siguiente resultado:

**Cuadro N°2**  
**Tarifas ajustadas según la resolución 131-RIT-2015**  
**(fijación a nivel nacional-II Semestre 2015)**

Ruta	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
	CARTAGO-SAN PABLO DE OREAMUNO	715	0
	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	520	0
<b>343</b>	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	510	0
	SAN GERARDO-SAN PABLO	220	0
	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	220	0
	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	220	0

La fijación tarifaria a nivel nacional de autobuses del primer semestre del 2016, arrojó como resultado una disminución de 1,04% en las tarifas, mediante la resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo del 2016, publicada en el Alcance Digital N° 45, de La Gaceta N° 55 del 18 de marzo del 2016. Al aplicar este porcentaje de disminución a las tarifas de las rutas indicadas en el cuadro anterior, se obtiene como resultado el siguiente cuadro tarifario:

**Cuadro N°3**  
**Tarifas ajustadas según la resolución RIT-035-2016**  
**(fijación a nivel nacional-I Semestre 2016)**

Ruta	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
	CARTAGO-SAN PABLO DE OREAMUNO	710	0
	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	515	0
<b>343</b>	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	505	0
	SAN GERARDO-SAN PABLO	220	0
	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	220	0
	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	220	0

La fijación tarifaria a nivel nacional de autobuses del segundo semestre del 2016, estableció a una disminución de 2,96%, mediante la RIT-108-2016 del 4 de octubre del 2016, publicada en el Alcance Digital N° 213, de La Gaceta N° 194 del 10 de octubre del 2016. Al aplicar este porcentaje de disminución a las tarifas indicadas en el cuadro anterior, se obtiene el siguiente resultado:

**Cuadro N°4**  
**Tarifas ajustadas según la resolución RIT-108-2016**  
**(fijación a nivel nacional-II Semestre 2016)**

Ruta	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
	CARTAGO-SAN PABLO DE OREAMUNO	690	0
	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	500	0
<b>343</b>	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	490	0
	SAN GERARDO-SAN PABLO	215	0
	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	215	0
	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	215	0

Por último, la fijación tarifaria a nivel nacional de autobuses del primer semestre del 2017, estableció a un aumento de 4,85%, mediante la RIT-023-2017 del 10 de abril del 2017, publicada en el Alcance Digital N° 84, de La Gaceta N° 74 del 20 de abril del 2017. Al aplicar este porcentaje de aumento a las tarifas indicadas en el cuadro anterior, se obtiene el siguiente resultado:

**Cuadro N°5**  
**Tarifas ajustadas según la resolución RIT-023-2017**  
**(fijación a nivel nacional-I Semestre 2017)**

Ruta	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor
	CARTAGO-SAN PABLO DE OREAMUNO	¢725	¢0
	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	¢525	¢0
<b>343</b>	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	¢515	¢0
	SAN GERARDO-SAN PABLO	¢225	¢0
	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	¢225	¢0
	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	¢225	¢0

Una vez realizados los ajustes tarifarios indicados anteriormente a la ruta 343 operada por la actual empresa Servicios Urbanos de Oreamuno S.A., las tarifas de la ruta 343 deben ser ajustadas de la siguiente manera:

Ruta	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor
	CARTAGO-SAN PABLO DE OREAMUNO	₡725	₡0
	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	₡525	₡0
<b>343</b>	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	₡515	₡0
	SAN GERARDO-SAN PABLO	₡225	₡0
	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	₡225	₡0
	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	₡225	₡0

### **C. Análisis de corredor común**

La empresa solicita adicionalmente se ajuste por concepto de corredor común las tarifas para la ruta 307 operada por la empresa Buses Metropoli S.A. y para la ruta 342 operada por la empresa Gemón de Cartago S.A.

En cuanto al tema del corredor común la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, mediante artículo 025-061-98 de la Sesión Ordinaria 061-98 del 20 de enero de 1998, acordó en torno al tema del corredor común lo siguiente:

*"Cuando dos o más rutas de transporte remunerado de personas en las modalidades autobuses, busetas y microbús comparten un recorrido en común (corredor común), debe establecerse una tarifa superior para la ruta más larga, a un nivel razonable para evitar la competencia desleal, esto para el tramo en común, además, ante una modificación de la tarifa de la ruta corta se deben ajustar las tarifas de las rutas largas correspondientes a los tramos comunes a la ruta corta."*

Como lo indica el acuerdo de la Junta Directiva, el objetivo de aplicar el principio de corredor común es el de evitar la competencia desleal y proteger la ruta corta, es decir, que la ruta larga no capture cantidad de pasajeros (demanda) de la zona que sirve la ruta corta. Para ello, el acuerdo establece las condiciones para la aplicación del corredor común, a saber:

- Que exista una ruta larga y una corta. Esto debe entenderse en función de la distancia de cada ruta.
- Que se comparta un tramo común del recorrido. Esto se ha denominado "corredor común".
- Que exista una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.

*La aplicación de dicho acuerdo se debe realizar en el contexto en el cual se da la prestación del servicio, dado que en el territorio nacional operan distintos tipos de rutas para atender distintas necesidades de movilización de pasajeros, y no necesariamente en todos los casos se aplica el concepto de corredor común.*

*Esto nos lleva, que debemos hacer la distinción entre lo que la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora ha establecido como principio regulatorio para el caso de corredores comunes, el cual tiene un carácter eminentemente tarifario, y el concepto que ha venido utilizando la Dirección de Ingeniería del Consejo de Transporte Público (CTP) en sus informes técnicos sobre el corredor común, el cual se refiere a un principio geográfico respecto de los tramos comunes de vía que comparten las rutas.*

*Resulta evidente, que existe un mal manejo del principio de “corredor común” por parte de la Empresa Gemón S.A. y Buses Metropoli S.A., puesto que pretende dar un sesgo de alteración a lo señalado en su momento por la Junta Directiva de la ARESEP, tal como se desarrolló en los puntos anteriores.*

*Dado lo anterior, la Intendencia de Transporte concluye que no aplica el ajuste por corredor común ya que no existen fraccionamientos tarifarios iguales en las rutas.*

*Sin embargo, la Junta Directiva de la Aresep resuelve recurso de apelación interpuesto por Buses Metropoli S.A. en contra de la resolución 127-RIT-2015, mediante resolución RJD-119-2016 dictada el 4 de agosto de 2016, en el cual se indica lo siguiente:*

*“(…)*

- 1. Declarar parcialmente con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Buses Metrópoli S.A., contra la resolución 127-RIT-2015, únicamente en cuanto al argumento referido al análisis del corredor común de la ruta 307 en relación con la ruta 343.*
- 2. Declarar la nulidad parcial, de la resolución 127-RIT-2015, y por su conexidad, la de la resolución RIT-053-2016, únicamente en cuanto al argumento referido al análisis del corredor común de la ruta 307 en relación con la ruta 343. En lo demás, se mantiene incólume la resolución recurrida.*
- 3. Retrotraer el procedimiento, al momento procesal oportuno.*
- 4. Agotar la vía administrativa.*
- 5. Notificar a las partes, la presente resolución.*
- 6. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.*

*(…)”*

Consecuentemente, la IT mediante resolución RIT-030-2017 del 5 de mayo de 2017, resuelve en cuanto al recurso de revocatoria, en lo que interesa, proceder a fijar para la ruta 307 un aumento en las tarifas de los fraccionamientos Cartago-Cot y Cartago-Puente Beiley en un 21,87 %, mismo porcentaje de aumento que fue fijado para la ruta 343 mediante la resolución 127-RIT-2015, dictada a las 15:00 del 9 de octubre de 2015.

Entendiendo lo anterior, es necesario en el presente análisis, ajustar nuevamente las tarifas de los fraccionamientos Cartago-Cot y Cartago-Puente Beiley de la ruta 307, puesto que el porcentaje de ajuste de la ruta 343 varió de 21,87% a 23,70%, por tanto, se debe acoger el mismo porcentaje de aumento para los fraccionamientos descritos.

Adicionalmente, las tarifas que se tomarán como base para el ajuste tarifario de la empresa Buses Metrópoli S.A., son las que se fijaron mediante la resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016 (fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional correspondiente al I semestre de 2016), debido a que dichas tarifas eran las vigentes al momento de la resolución RIT-107-2016 (fijación tarifaria en la cual la IT acogió lo resuelto por Junta Directiva en el recurso de apelación). Posterior a la resolución RIT-107-2016 fueron aprobadas dos fijaciones extraordinarias a nivel nacional, específicamente la del II semestre de 2016 y el I semestre de 2017, por lo que, es necesario aplicar dichos ajustes a la tarifa calculada de la siguiente manera:

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (€)						
		Vigente	Ajuste por Corredor Común	Resultante	Extraordinaria II semestre de 2016	Resultante	Extraordinaria I semestre de 2017	Resultante
307	SAN JOSE-CARTAGO-COT-VOLCÁN IRAZÚ							
	CARTAGO-COT	€245	23,70%	€305	-2,96%	€295	4,85%	€310
	CARTAGO-PUENTE BEILEY	€145	23,70%	€180	-2,96%	€175	4,85%	€185

**Nota:** Las tarifas que se indican como vigentes corresponden a la establecidas en la resolución 121-RIT-2015 del 10 de octubre de 2015, publicadas en el Alcance 55 a la Gaceta 199 del 16 de octubre de 2014.

(...)"

## **2. Relativo a establecer tarifa mínima hasta el puente sobre el río Birrís y para los recorridos de la ruta entre tramos.**

Señala la recurrente que, en las audiencias públicas realizadas por la Aresep, para discutir la solicitud de revisión tarifaria incoada por la empresa para la ruta 343, se solicitó expresamente que se estableciera una tarifa mínima para el recorrido de la ruta, la cual no fue tomada en cuenta en la resolución recurrida.

Al respecto hay que señalar en primera instancia que en la petición inicial del 25 de mayo de 2015 (folios 01 al 10 del ET-0045-2015) la empresa Transportes Arias y Brenes S.A. no hace una solicitud expresa de que se fije una tarifa mínima para la ruta 343; esto es de

vital importancia ya que la propuesta que se lleva a convocatoria a audiencia pública se fundamenta en la pretensión de la empresa, esto queda plasmado en el oficio 956-IT-2015 del 2 de julio de 2015 (folios 125 al 126 del ET-045-2015) en el cual la Intendencia de Transporte otorga la admisibilidad a la petición de revisión tarifaria de la ruta 343 y solicita la convocatoria a audiencia pública. Las convocatorias a audiencias públicas se publican en los diarios: La Teja y Diario Extra del 10 de agosto de 2015 (folios 140 al 141) y en el diario oficial La Gaceta N°141 del 22 de julio de 2015 (folio 428 al 429), todo en cumplimiento de lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593. Nótese que el pliego tarifario de la ruta 343 del oficio de admisibilidad es igual al solicitado por la empresa en su pretensión, en él se observa que no se gestionó una propuesta para que se fijará una tarifaria mínima para la ruta.

Se debe enfatizar entonces que la petición tarifaria presentada por Transportes Arias y Brenes S.A. no incorporó una propuesta de tarifa mínima para la ruta 343, por lo que no se consideró esa posibilidad en la convocatoria a audiencia pública que forma parte de este trámite. Por lo tanto, considerar en esta etapa del procedimiento dicha propuesta violentaría el principio constitucional de participación ciudadana consagrado en el artículo 9 constitucional.

Ahora bien, la empresa no aporta en los argumentos de su recurso una justificación técnica ni prueba que justifique la implementación de una tarifa mínima en la ruta, aunado al hecho de que no lo solicitó en el momento procesal oportuno.

Finalmente hay resaltar lo estipulado a folio 04 de la solicitud de revisión tarifaria de la empresa que en lo que interesa señala:

*“Que debe tenerse presente que si bien es cierto la tarifa máxima de la empresa asciende a ¢ 560.00 por pasajero movilizado, **se cuenta con otras tarifas para otros recorridos de menor distancia...**” (el subrayado no es del original).*

Como puede observarse, la misma empresa admite y ratifica que existen otras tarifas establecidas para otros recorridos de menor distancia que la del recorrido de mayor distancia.

Por lo antes indicado, se rechaza lo argumentado por la empresa en virtud de que no procede el establecimiento de una tarifa mínima para la ruta 343 ya que no fue solicitada por la empresa en su pretensión inicial y en consecuencia no formó parte de la convocatoria a audiencia pública.

### **III. CONCLUSIONES**

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

1. El recurso de revocatoria presentado en contra de la resolución 127-RIT-2015, por el señor Róger Arias Picado, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa

*Transportes Arias y Brenes S.A. desde el punto de vista formal, resulta admisible por haber sido presentado dentro del término legalmente establecido.*

2. *Lleva razón la recurrente en el hecho de que, por el cambio de la terminal de la ruta 343, se debe contemplar la extensión de la ruta en 900 metros de distancia de más según lo autorizado por el CTP mediante el artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011, consecuentemente lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 343 tal como se indica:*

Ruta	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor
	CARTAGO-SAN PABLO DE OREAMUNO	₡725	₡0
	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	₡525	₡0
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	₡515	₡0
	SAN GERARDO-SAN PABLO	₡225	₡0
	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	₡225	₡0
	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	₡225	₡0

3. *Dado que las tarifas para la ruta 343 fueron ajustadas con un aumento del 23,70%, también procede el ajuste por concepto de corredor común deben a las tarifas de la ruta 307, operada por la empresa Buses Metropoli S.A., específicamente para los fraccionamientos Cartago-Cot y Cartago-Puente Beiley, resultando de la siguiente manera:*

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
307	SAN JOSE-CARTAGO-COT-VOLCÁN IRAZÚ		
	CARTAGO-COT	₡310	₡0
	CARTAGO-PUENTE BEILEY	₡185	₡0

4. *Se determina que el reclamo referente a la solicitud de establecer tarifa mínima para el tramo entre San Pablo y la terminal ubicada en Birrís así como los recorridos que se realizan entre tramos, no son de recibo y se recomienda el rechazo de los mismos.*

(...)"

- III. Conforme con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es acoger parcialmente el recurso de revocatoria en lo concerniente a la distancia ponderada de la ruta 343, y rechazar el recurso en lo relativo establecer una tarifa mínima para el tramo entre San Pablo y

la terminal ubicada en Birrís así como los recorridos que se realizan entre tramos.

- IV. Notificar esta resolución a la empresa Servicios Urbanos de Oreamuno S.A., actual operadora de la ruta 343 descrita como: Cartago-Santa Rosa de Oreamuno–San Pablo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7.7 de la Sesión Ordinaria 31-2016 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, de fecha 8 de junio de 2016.
- V. Elevar el recurso de apelación en subsidio ante el superior jerárquico, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**

Fundamentado 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 898-IT-2017-15778 de 2 de junio de 2017 y proceder a:
  - a) Acoger parcialmente el recurso presentado por la empresa Transportes Arias y Brenes S.A. en lo concerniente a que se deben incluir los 900 metros de distancia de más, autorizados por el CTP con motivo del cambio de la terminal de la ruta 343 según se establece en el artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 19-2011, y proceder a fijar las siguientes tarifas:

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
343	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO-SAN PABLO Y VICEVERSA		
	CARTAGO-SAN PABLO DE OREAMUNO	₡725	₡0
	CARTAGO-SAN GERARDO DE OREAMUNO	₡525	₡0
	CARTAGO-SANTA ROSA DE OREAMUNO	₡515	₡0
	SAN GERARDO-SAN PABLO	₡225	₡0
	CARTAGO-SAGRADA FAMILIA	₡225	₡0
	SANTA ROSA-SAN GERARDO DE OREAMUNO	₡225	₡0

- b) Fijar por concepto de corredor común las tarifas para los fraccionamientos Cartago-Cot y Cartago-Puente Beiley de la ruta 307, operados por la empresa Buses Metropoli S.A. de la siguiente manera:

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
307	SAN JOSE-CARTAGO-COT-VOLCÁN IRAZÚ		
	CARTAGO-COT	₡310	₡0
	CARTAGO-PUENTE BEILEY	₡185	₡0

c) Rechazar el recurso de revocatoria en cuanto al reclamo referente a la solicitud de establecer una tarifa mínima para el tramo entre San Pablo y la terminal ubicada en Birrís así como los recorridos que se realizan entre tramos, ya que no fue solicitado por la empresa en su pretensión inicial, ni convocado a audiencia pública. Además, la empresa no aportó justificación técnica ni pruebas pertinentes para apoyar su reclamo.

- II. Notificar esta resolución a la empresa Servicios Urbanos de Oreamuno S.A., actual operadora de la ruta 343 descrita como: Cartago-Santa Rosa de Oreamuno–San Pablo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7.7 de la Sesión Ordinaria 31-2016 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, de fecha 8 de junio de 2016.
- III. Elevar a la Junta Directiva el recurso de apelación en subsidio y prevenir a las partes que cuentan con tres días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la resolución, para hacer valer sus derechos ante dicho órgano de alzada, por lo que una vez notificada la presente resolución, el recurrente en el término antes indicado, deberá presentar los alegatos que considere pertinente ante la Junta Directiva. Una vez cumplido este plazo, comenzará a correr el término para el superior jerárquico a efecto de resolver el recurso.

**NOTIFIQUESE Y PUBLIQUESE.**

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR  
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

1 vez.—Solicitud N° 16672.—O. C. N° 8926-2017.—( IN2017143477 ).

## RIT-038-2017

San José, a las 9:00 horas del 12 de junio de 2017

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA RJD-031-2017 DE 24 DE ENERO DE 2017 SOBRE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO POR LA EMPRESA TRANSPORTES MEYBA S.A. CONTRA LA RESOLUCIÓN 147-RIT-2014 DE LAS 9:00 HORAS DEL 14 DE NOVIEMBRE DE 2014.**

---

### EXPEDIENTE ET-117-2014

#### RESULTANDO QUE:

- I. El 11 de agosto de 2014, el señor William Méndez Sánchez, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Transportes Meyba S.A. (folio 20), presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento del 101,03% sobre las tarifas vigentes de la ruta 528 (folios 01 al 107).
- II. El 4 de setiembre de 2014, mediante oficio 836-IT-2014/78540, la Intendencia de Transporte (IT) otorga la admisibilidad a la solicitud de revisión tarifaria y recomienda la convocatoria a audiencia pública (folio 174).
- III. El 22 y 23 de setiembre de 2014, se publica la convocatoria a audiencia pública para discutir la propuesta de incremento de la empresa, en La Gaceta número 181, y en los diarios de circulación nacional: Diario Extra y La Teja (folios 189 al 191).
- IV. El 16 de octubre de 2014, se realiza la audiencia pública, según consta en el acta No. 132-2014 (folios 200 al 206).
- V. El 14 de noviembre de 2014, mediante resolución 147-RIT-2014, la IT resuelve ajustar las tarifas de la ruta 528 descrita como: Filadelfia-San Blas-Sardinal-Playa del Coco y viceversa, operada por la empresa Transportes Meyba S.A. La citada resolución fue publicada en la Gaceta número 228 del 26 de noviembre de 2014 (folios 218 al 223).
- VI. El 1 de diciembre de 2014, la empresa Transportes Meyba S.A., inconforme con lo resuelto, interpone solicitud de corrección material o en su defecto recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución 147-RIT-2014 (folios 212 al 217).

**VII.** El 4 de octubre de 2016, mediante resolución RIT-109-2016, la IT resuelve rechazar por improcedente la gestión de corrección de error material y rechazar por el fondo el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa Transportes Meyba S.A., contra la resolución 147-RIT-2014 (folios 295 al 313).

**VIII.** El 5 de octubre de 2016, mediante oficio 1525-IT-2016, la IT rinde el informe que ordena el artículo 349 de la LGAP y eleva a la Junta Directiva de la Aresep el recurso de apelación (folios 273 a 275).

**IX.** Por medio del oficio 97-SJD-2017/3876 del 7 de febrero de 2017 (folios 333 al 334), la Secretaría de la Junta Directiva de la Aresep comunica a la IT lo resuelto mediante acuerdo 10-04-2017 del acta de la Sesión Ordinaria 04-2017, celebrada el 24 de enero de 2017 y ratificada el 31 de enero del mismo año, en la cual se dispuso por unanimidad:

“(…)

1. *Declarar parcialmente con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Meyba S.A., contra la resolución 147-RIT-2014.*
2. *Declarar la nulidad parcial de la resolución 147-RIT-2014, únicamente en cuanto a la sección B. “ANALISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN” en el punto 2.1 “Recomendación técnica sobre el análisis tarifario”, distancia utilizada para el cálculo de la tarifa mínima, el cual deberá ser debidamente justificada por la Intendencia de Transporte. En todo lo demás, se mantiene incólume la resolución 147-RIT-2014.*
3. *Declarar por su conexidad, la nulidad parcial de la resolución RIT-109-2016, únicamente en cuanto a la inconsistencia en el kilometraje utilizado en el cálculo de la tarifa mínima. En todo lo demás, se mantiene incólume la resolución RIT-109-2016.*
4. *Rechazar por improcedente, la solicitud de corrección material interpuesta por Transportes Meyba S.A., contra la resolución 147-RIT-2014.*
5. *Rechazar por inadmisibles, la “expresión de agravios” presentada por Transportes Meyba S.A., el 10 de octubre de 2016, contra la resolución 147-RIT-2014.*

6. *Retrotraer el procedimiento a la etapa procesal oportuna.*
7. *Agotar la vía administrativa.*
8. *Publicar la presente resolución.*
9. *Notificar a las partes, la presente resolución.*
10. *Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.*

(...)"

- X. En acatamiento a lo dispuesto por la Junta Directiva de la Aresep por medio del acuerdo 10-04-2017, la Intendencia de Transporte procede a elaborar el informe 968-IT-2017/16425 del 8 de mayo de 2017, que corre agregado al expediente.
- XI. Se han cumplido los procedimientos de ley, y se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

#### **CONSIDERANDO QUE:**

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe 968-IT-2017/16425 del 8 de mayo de 2017, que sirve de base para la presente resolución:

"(...)

*El argumento acogido por la Junta Directiva de la Aresep en el acuerdo 10-04-2017 del acta de la Sesión Ordinaria 04-2017, el cual anula parcialmente las resoluciones de la Intendencia de Transportes: 147-RIT-2014 y RIT-109-2016, se resume en que no existió una debida motivación de las razones por las cuales se asignó un kilometraje de 4,5 km a la tarifa mínima de la ruta 528.*

*En cumplimiento de lo dispuesto por la Junta Directiva de la Aresep y con el fin de subsanar la falta de motivación señalada por el cuerpo colegiado se procede a sustituir el punto 2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario de la Sección B "**ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN:**" de la resolución 147-RIT-2014 para que se lea como sigue:*

"(...)

## 2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos, indica un costo por pasajero de ₡712,24 por viaje, esto es para recorrer una distancia de 29,795 km. (distancia de carrera 59,59 km.), esto implicaba un costo por kilómetro de ₡23,92, es decir dividir ₡712,24 entre 29,795.

Para indexar este costo por kilómetro a una tarifa para cada fraccionamiento de acuerdo con la distancia recorrida, se consideró aplicable una función lineal, de forma tal que:

$$T = CK \times D$$

Donde:

$T$  = Tarifa por pasajero.

$CK$  = Costo por Kilómetro.

$D$  = Distancia de la ruta o del fraccionamiento.

Con ese procedimiento se obtienen las tarifas resultantes para la ruta 528, según se detalla a continuación:

Descripción-Ramal	Distancia (Km)	Tarifa resultante (colones)	Tarifa redondeada a los 5 colones más cercanos (colones)
Filadelfia-Sardinal	19,0	454,54	455
Filadelfia-Tamarindo	17,0	406,70	405
Filadelfia-Palmira	8,8	210,53	210
Filadelfia-Paso Tempisque	7,1	169,86	170
Filadelfia-Los Jocotes	4,5	107,65	110
Ext. Filadelfia-Playas Del Coco	25,2	602,87	605
Ext. Filadelfia-San Blas	26,5	633,97	635
Filadelfia-Playa Panamá	38,4	918,66	920
Tarifa Mínima	4,5	107,65	110

Ahora bien, se cuenta con información de las distancias de cada uno de los ramales y fraccionamientos de la ruta 528, tal y como se puede observar en el cuadro anterior. Para el caso de la tarifa mínima al no existir una medición de distancia en virtud de que la misma no se refiere a un punto geográfico en particular, sino a un concepto de aplicación, no es posible asignarle un kilometraje definido. Para solventar este punto se le asignó para efectos de poder calcular una tarifa, una distancia de 4,5 km., este dato se sustenta en lo siguiente:

- La distancia de 4,5 kilómetros es la distancia del fraccionamiento con tarifa autorizada más próximo al punto de origen, en este caso el trayecto Filadelfia-Los Jocotes.

b) *Si se usa un kilometraje superior a 4,5 kilómetros para el cálculo de la tarifa mínima, se obtendría una tarifa mínima superior a la tarifa del fraccionamiento Filadelfia-Los Jocotes, lo cual provocaría una distorsión en la estructura tarifaria de la ruta.*

c) *En aras de una racionalización de las estructuras tarifarias se busca, que cuando la distancia entre poblaciones con tarifa autorizada sea inferior a 5 km., unificar las tarifas de estos puntos. Para el caso en cuestión se decide unificar la tarifa mínima con la tarifa del primer fraccionamiento con tarifa autorizada, en este caso el trayecto Filadelfia-Los Jocotes. Este concepto de racionalización se esbozó por primera vez en la fijación tarifaria a nivel nacional la cual se resolvió mediante resolución RRG-1510-2000 del 6 de julio de 2000 y publicada en La Gaceta 141 del 21 de julio de 2000.*

*(...)*”

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

- 1. La justificación del ajuste de la tarifa mínima que se expone en este informe responde al cumplimiento a lo dispuesto por la Junta Directiva de la Aresep mediante acuerdo 10-04-2017 del acta de la Sesión Ordinaria 04-2017 del 24 de enero de 2017.*
- 2. El ajuste de la tarifa mínima calculada en las resoluciones de la Intendencia de Transportes: 147-RIT-2014 y RIT-109-2016 se ajusta a los cálculos y justificaciones vertidos en este informe.*
- 3. La tarifa mínima de la ruta 528 no debe ser objeto de ningún ajuste puesto que esta fue desde un principio determinada correctamente.*

*(...).*”

- II.** *Conforme con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es adicionar lo correspondiente a las resoluciones de la Intendencia de Transportes: 147-RIT-2014 y RIT-109-2016, tal y como se dispone.*

### **POR TANTO:**

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

## EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

### RESUELVE:

- I. Acoger el informe 968-IT-2017/16425 del 8 de mayo de 2017 y proceder a sustituir el punto 2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario de la Sección B “**ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN:**” de la resolución 147-RIT-2014 para que se lea como sigue:

“(…)

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

*El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos, indica un costo por pasajero de ₡712,24 por viaje, esto es para recorrer una distancia de 29,795 km. (distancia de carrera 59,59 km.), esto implicaba un costo por kilómetro de ₡23,92, es decir dividir ₡712,24 entre 29,795.*

*Para indexar este costo por kilómetro a una tarifa para cada fraccionamiento de acuerdo con la distancia recorrida, se consideró aplicable una función lineal, de forma tal que:*

$$T = CK \times D$$

*Donde:*

*T = Tarifa por pasajero.*

*CK = Costo por Kilómetro.*

*D = Distancia de la ruta o del fraccionamiento.*

*Con ese procedimiento se obtienen las tarifas resultantes para la ruta 528, según se detalla a continuación:*

<b>Descripción-Ramal</b>	<b>Distancia (Km)</b>	<b>Tarifa resultante (colones)</b>	<b>Tarifa redondeada a los 5 colones más cercanos (colones)</b>
<i>Filadelfia-Sardinal</i>	<i>19,0</i>	<i>454,54</i>	<i>455</i>
<i>Filadelfia-Tamarindo</i>	<i>17,0</i>	<i>406,70</i>	<i>405</i>
<i>Filadelfia-Palmira</i>	<i>8,8</i>	<i>210,53</i>	<i>210</i>
<i>Filadelfia-Paso Tempisque</i>	<i>7,1</i>	<i>169,86</i>	<i>170</i>
<i>Filadelfia-Los Jocotes</i>	<i>4,5</i>	<i>107,65</i>	<i>110</i>
<i>Ext. Filadelfia-Playas Del Coco</i>	<i>25,2</i>	<i>602,87</i>	<i>605</i>
<i>Ext. Filadelfia-San Blas</i>	<i>26,5</i>	<i>633,97</i>	<i>635</i>
<i>Filadelfia-Playa Panamá</i>	<i>38,4</i>	<i>918,66</i>	<i>920</i>
<i>Tarifa Mínima</i>	<i>4,5</i>	<i>107,65</i>	<i>110</i>

*Ahora bien, se cuenta con información de las distancias de cada uno de los ramales y fraccionamientos de la ruta 528, tal y como se puede observar en el cuadro anterior. Para el caso de la tarifa mínima al no existir una medición de distancia en virtud de que la misma no se refiere a un punto geográfico en particular, sino a un concepto de aplicación, no es posible asignarle un kilometraje definido. Para solventar este punto se le asigno para efectos de poder calcular una tarifa, una distancia de 4,5 km., este dato se sustenta en lo siguiente:*

- a) La distancia de 4,5 kilómetros es la distancia del fraccionamiento con tarifa autorizada más próximo al punto de origen, en este caso el trayecto Filadelfia-Los Jocotes.*
- b) Si se usa un kilometraje superior a 4,5 kilómetros para el cálculo de la tarifa mínima, se obtendría una tarifa mínima superior a la tarifa del fraccionamiento Filadelfia-Los Jocotes, lo cual provocaría una distorsión en la estructura tarifaria de la ruta.*
- c) En aras de una racionalización de las estructuras tarifarias se busca, que cuando la distancia entre poblaciones con tarifa autorizada sea inferior a 5 km., unificar las tarifas de estos puntos. Para el caso en cuestión se decide unificar la tarifa mínima con la tarifa del primer fraccionamiento con tarifa autorizada, en este caso el trayecto Filadelfia-Los Jocotes. Este concepto de racionalización se esbozó por primera vez en la fijación tarifaria a nivel nacional la cual se resolvió mediante resolución RRG-1510-2000 del 6 de julio de 2000 y publicada en La Gaceta 141 del 21 de julio de 2000.*

*(...)"*

**NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR  
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

1 vez.—Solicitud N° 16710.—O. C. N° 8926-2017.—( IN2017143479 ).

CONVOCA A

## Consulta Pública

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos invita a los interesados a presentar sus oposiciones o coadyuvancias sobre la propuesta de la **Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE)** para el **AJUSTE EXTRAORDINARIO DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS, JUNIO DE 2017**, según el siguiente detalle:

DETALLE DE PRECIOS PROPUESTOS (colones por litro)						
PRODUCTOS **	Precios plantel Recope (con impuesto)		Precios distribuidor sin punto fijo al consumidor final <sup>(3) (6)</sup>		Precios consumidor final en estaciones de servicio	
	RIE-052-2017*	Propuesto	RIE-052-2017	Propuesto	RIE-052-2017	Propuesto
Gasolina súper <sup>(1) (4)</sup>	540,96	528,33	544,75	532,08	597	585
Gasolina plus 91 <sup>(1) (4)</sup>	512,37	503,07	516,13	506,82	569	559
Diésel 50 ppm de azufre <sup>(1) (4)</sup>	393,41	386,57	397,20	390,32	450	443
Diésel de 15 ppm <sup>(1)</sup>	391,51	395,31				
Diésel térmico <sup>(1)</sup>	371,19	371,79				
Diésel marino	417,67	418,31				
Keroseno <sup>(1) (4)</sup>	332,68	329,66	336,45	333,40	389	386
Búnker <sup>(2)</sup>	199,46	203,97	203,21	207,72		
Búnker de bajo azufre <sup>(2)</sup>	232,07	236,58				
IFO 380	193,32	183,71				
Asfalto <sup>(2)</sup>	239,90	238,66	243,89	242,41		
Diésel pesado <sup>(2)</sup>	279,46	278,07	283,25	281,81		
Emulsión asfáltica RR <sup>(2)</sup>	159,49	159,46	163,34	163,21		
Emulsión asfáltica RL <sup>(2)</sup>	160,63	159,82	164,53	163,57		
LPG (mezcla 70-30)	164,15	163,28				
LPG (rico en propano)	152,26	153,71				
Av-Gas <sup>(5)</sup>	884,69	878,01			900	893
Jet fuel A-1 <sup>(5)</sup>	454,76	441,62			470	457
Nafta pesada <sup>(1)</sup>	255,27	253,89	259,06	257,63		

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, considere la fórmula establecida mediante resolución RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014 publicada en La Gaceta N.º 112 el 12 de junio de 2014. (2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en resolución RIE-079-2014 del 24 de octubre de 2014 publicada en el Alcance digital N.º 61 de La Gaceta N.º 208 del 29 de octubre de 2014. \*Precios preliminares sujetos a revisión definitiva, ya que su referencia tiene ajustes posteriores. (3) Incluye un margen total de ₡3,746 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 del 4 de setiembre de 1996. (4) El precio final contempla un margen de comercialización de ₡48,3128/litro y flete promedio de ₡7,8642/litro, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013 y RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014, respectivamente. (5) El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio (con transporte incluido) de ₡15,2393 /litro, establecidos mediante resolución RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014. (6) Se aclara que Recope no presentó los precios al consumidor final para distribuidores sin punto fijo, sin embargo, de aprobarse su solicitud estos podrían modificarse según se indica. (\*): Se advierte que los precios indicados en esta columna, son los presentados por Recope, sin embargo, por decimales algunos no corresponden a los precios vigentes en Plantel de Distribución, fijados mediante la resolución RIE-030-2017. \*\* La descripción de los productos presentados por Recope no corresponden a los establecidos en la RIE-012-2017.

Tipos de Envase	Precios máximos a facturar del gas licuado de petróleo (incluye impuesto único) (en colones por litro y cilindros) <sup>(7) (12)</sup>					
	Mezcla propano-butano			Rico en propano		
	Envasador <sup>(8)</sup>	Distribuidor y Agencias <sup>(9)</sup>	Detallistas <sup>(10)</sup>	Envasador <sup>(8)</sup>	Distribuidor y Agencias <sup>(9)</sup>	Detallistas <sup>(10)</sup>
Tanques Fijos (por litro)	217,32	(*)	(*)	207,75	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 847,00	2 290,00	2 799,00	1 766,00	2 209,00	2 718,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 716,00	4 607,00	5 631,00	3 552,00	4 443,00	5 468,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 651,00	5 765,00	7 047,00	4 446,00	5 561,00	6 843,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	7 432,00	9 214,00	11 263,00	7 105,00	8 887,00	10 935,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	18 581,00	23 035,00	28 157,00	17 762,00	22 217,00	27 338,00
Estación de servicio mixta (por litro) <sup>(11)</sup>	(*)	(*)	266,00	(*)	(*)	256,00

\* No se comercializa en esos puntos de venta. (7) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N.º 65 del 2 de abril de 2001. (8) Incluye el margen de envasador de ₡54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 de 23 de abril de 2015. (9) Incluye el margen de distribuidor y agencia de 51,704/litro establecido mediante resolución RIE-020-2016 del 26 de febrero de 2016. (10) Incluye el margen de detallista de 59,455/litro establecido mediante resolución RIE-020-2016 del 26 de febrero de 2016. (11) Incluye los márgenes de envasador de ₡54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 de 23 de abril de 2015 y ₡48,3128/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013. (12) Se aclara que Recope no presentó los precios máximos a facturar del gas licuado de petróleo, sin embargo, de aprobarse su solicitud estos podrían modificarse según se indica.

Precios a la flota pesquera nacional No Deportiva <sup>(13)</sup> (¢/L)		Precio del diésel 15 ppm de azufre (¢/L)			Rangos de variación de los precios de venta para lfo-380, Av-Gas y Jet Fuel		
Productos	Precio plantel sin impuesto	Diésel 15 ppm	Precio plantel sin impuesto	Precio consumidor final	Producto	Precio al consumidor (¢ / lit.)	
						Límite inferior	Límite superior
Gasolina plus 91	217,60	En plantel	255,56	395,31	lfo-380	156,35	211,07
Diésel 50 ppm de azufre	224,74	En estación de servicio <sup>(14)</sup>		451,00	Av-gas	622,60	659,92
		Consumidor sin punto fijo <sup>(15)</sup>		399,06	Jet fuel	280,65	319,10

**(13)** Según lo dispuesto en la Ley 9134 de interpretación auténtica del artículo 45 de la Ley 7384 y la Ley 8114. **(14)** Incluye un margen de comercialización total de ¢48,3128/litro y flete promedio de ¢7,8642/litro. **(15)** Incluye un margen total de ¢3,746 por litro establecido mediante resolución RJD-075-96 del 4 de setiembre de 1996.

Nota: todos los precios son preliminares y podrían modificarse.

Productos	Diferencial de precios ¢/L <sup>(16)</sup>
Gasolina súper	-9,92
Gasolina Plus 91	-14,03
Diésel 50 ppm de azufre	-13,32
Asfalto	-12,23
LPG (mezcla 70-30)	-13,81
Jet fuel A-1	5,83
Búnker	-11,08
Búnker bajo azufre	0,00
Av-gas	-25,12

**(16)** Los montos negativos corresponden a rebajas en las tarifas.

El plazo máximo para presentar sus oposiciones o coadyuvancias vence el día **miércoles 21 de junio de 2017** a las dieciséis horas (4:00 p.m.).

Las oposiciones o coadyuvancias se pueden presentar: ► en las oficinas de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicadas en el Edificio Turrubares del Oficentro Multipark, Guachipelín de Escazú, San José, ► o al fax 2215-6002, ► o por medio del correo electrónico<sup>(\*\*\*)</sup>: [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr)

Las oposiciones o coadyuvancias deben estar sustentadas con las razones de hecho y derecho que se consideren pertinentes, debidamente firmadas y consignar el lugar exacto, correo electrónico o el número de fax, para efectos de notificación por parte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea interpuesta por persona física, esta deberá aportar fotocopia de su cédula; y si es interpuesta por personas jurídicas, deberán aportar además certificación de personería vigente.

Se hace saber a los interesados que esta consulta pública se realiza conforme al voto número **2007-11266** y **2010-004042**

de la Sala Constitucional y las resoluciones **RRG-7205-2007**, **RJD-230-2015** y **RJD-070-2016** de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Se informa que la propuesta se tramita en el expediente **ET-030-2017**, y se puede consultar en las instalaciones de la ARESEP y en la siguiente dirección electrónica: [www.aresep.go.cr](http://www.aresep.go.cr) (Consulta de expedientes).

Asesorías e información adicional: comunicarse con el Consejero del Usuario al correo electrónico [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr) o a la línea gratuita 8000-273737.

<sup>(\*\*\*)</sup> En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea enviada por medio de correo electrónico, ésta debe de estar suscrita mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe de ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados, además el tamaño de dicho correo electrónico no puede exceder a 10,5 megabytes.

Marta Monge Marín  
Dirección General de Atención al Usuario

1 vez.—Solicitud N° 16730.—O. C. N° 8926-2017.—( IN2017143476 ).

# SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES

## 4733-SUTEL-SCS-2017

El suscrito, Secretario del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, en ejercicio de las competencias que le atribuye el inciso b) del artículo 50 de la Ley General de la Administración Pública, ley 6227, y el artículo 35 del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado, me permito comunicarle(s) que en sesión ordinaria 043-2017, celebrada el 31 de mayo del 2017, mediante acuerdo 024-043-2017, de las 15:40 horas, el Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones aprobó por unanimidad, la siguiente resolución:

### RCS-152-2017

#### UMBRALES DE CUMPLIMIENTO PARA LOS INDICADORES ESTABLECIDOS EN EL REGLAMENTO DE PRESTACIÓN Y CALIDAD DE SERVICIOS (RPCS)

#### EXPEDIENTE: GCO-NRE-REG-01209-2016

---

#### RESULTANDO

1. Que el reglamento de prestación y calidad de los servicios (en adelante RPCS) publicado en el Alcance Digital N° 36 a La Gaceta N° 35 del viernes 17 de febrero de 2017, dispuso que la Superintendencia de Telecomunicaciones debe establecer los umbrales aplicables a los indicadores de calidad establecidos en dicha normativa.
2. Que la Superintendencia de Telecomunicaciones reconoce la necesidad de establecer umbrales de cumplimiento, como una forma de fomentar mejoras en la calidad de los servicios de telecomunicaciones en Costa Rica, mediante la fijación de niveles mínimos de calidad que permitan a los operadores y proveedores contar con una base a partir de la cual efectuar mejoras en sus redes y servicios.
3. Que la Superintendencia de Telecomunicaciones reconoce que, para el establecimiento de dichos umbrales de cumplimiento, se debe tener en cuenta el desempeño real de las redes de telecomunicaciones en Costa Rica, con el fin de implementar umbrales que promuevan incrementos graduales en la calidad de los servicios proporcionada a los usuarios finales.
4. Que para establecer los umbrales de cumplimiento la Superintendencia de Telecomunicaciones ha tomado como base las normativas técnicas internacionales indicadas en el RPCS, los estudios de calidad de servicio realizados por este órgano regulador, así como, las mejores prácticas internacionales y regulaciones técnicas en materia de calidad de servicio.
5. Que en fecha 24 de mayo de 2015, a las 17:15 horas, se efectuó la Audiencia Pública a fin de hacer de conocimiento público y recibir posiciones sobre la propuesta de resolución de *umbrales aplicables al Reglamento de prestación y calidad de servicios*, de conformidad con lo establecido en el artículo 73 inciso h) y siguiendo el procedimiento dispuesto en el artículo 36, ambos de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
6. Que, según consta en el Informe de Oposiciones y Coadyuvancias, oficio 1651-DGAU-2017/14874 del 25 de mayo de 2017, y en el Acta de Audiencia, oficio 1648-DGAU-2017/14848 del 25 de mayo de 2017, no se presentaron posiciones ni hubo presencia de interesados, al ser las 17:30 horas del 24 de mayo de 2015, se dio por terminada la audiencia pública.

#### CONSIDERANDO

- I. Que el artículo 60 de la Ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, establece que son obligaciones fundamentales de la Superintendencia de Telecomunicaciones, entre otras las siguientes: "a) *Aplicar el ordenamiento jurídico de las telecomunicaciones, para lo cual actuará en concordancia con las políticas del Sector, lo establecido en el Plan nacional de desarrollo de las*

*telecomunicaciones, las disposiciones establecidas en esta Ley y las demás disposiciones legales y reglamentarias que resulten aplicables, (...) d) Garantizar y proteger los derechos de los usuarios de las telecomunicaciones; e) Velar por el cumplimiento de los deberes y derechos de los operadores de redes y proveedores de servicios de telecomunicaciones (...); i) Establecer y garantizar estándares de calidad de las redes y de los servicios de telecomunicaciones para hacerlos más eficientes y productivos (...)*”.

- II. Que el artículo 73 de la Ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, establece que son funciones del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, entre otras las siguientes: “a) *Proteger los derechos de los usuarios de los servicios de telecomunicaciones, asegurando eficiencia, igualdad, continuidad, calidad, mayor y mejor cobertura, mayor y mejor información, más y mejores alternativas en la prestación de los servicios (...); k) Establecer los estándares mínimos de calidad de las redes públicas y los servicios de telecomunicaciones disponibles al público y fiscalizar su cumplimiento (...)*”.
- III. Que el artículo 45 de la Ley 8642, Ley General de las Telecomunicaciones, establece como derechos de los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones, entre otros los siguientes: “(...) 5) *Recibir el servicio de forma continua, equitativa, así como tener acceso a las mejoras que el proveedor implemente (...) 13) Recibir servicios de calidad en los términos estipulados previamente y pactados con el proveedor (...); 14) Conocer los indicadores de calidad y rendimiento de los proveedores de servicios de telecomunicaciones disponibles al público (...)*”.
- IV. Que el artículo 49 de la Ley 8642, Ley General de las Telecomunicaciones, establece como obligaciones de los operadores y proveedores, entre otras las siguientes: “1) *Operar las redes y prestar los servicios en las condiciones que establezcan el título habilitante respectivo, así como la ley, los reglamentos y las demás disposiciones que al efecto se dicten (...); 3) Respetar los derechos de los usuarios de telecomunicaciones (...)*”.
- V. Que el artículo 4 inciso 6) del Reglamento sobre el Régimen de Protección al Usuario Final de los Servicios de Telecomunicaciones señala: “*Los operadores y proveedores deberán implementar las mejores en sus redes y plataformas de servicios, para alcanzar los niveles mínimos de calidad, según lo establecido en el “Reglamento de Prestación y Calidad de Servicio”, sin que esto implique necesariamente incrementos en los precios y tarifas de los servicios (...)*”.
- VI. Que el artículo 8 del Reglamento de Prestación y Calidad de Servicios, dispone que la SUTEL: “(...), *convocará el proyecto de umbrales al proceso de audiencia pública, de conformidad con lo establecido en el artículo 73 inciso h), siguiendo para ello el procedimiento dispuesto en el artículo 36, ambos de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”.
- VII. Que los umbrales establecidos en la presente resolución son los idóneos para evaluar la calidad de los servicios teniendo en cuenta el estado actual de las tecnologías y redes de telecomunicaciones en Costa Rica.

#### **POR TANTO**

Con fundamento en la Ley General de Telecomunicaciones, ley 8642 y su reglamento; Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ley 7593; Ley General de la Administración Pública, ley 6227, Reglamento sobre el régimen de protección al usuario final de los servicios de telecomunicaciones, Reglamento de prestación y calidad de servicios y demás normativa de general y pertinente aplicación

#### **EL CONSEJO DE LA SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES RESUELVE:**

- 1) Aprobar los siguientes umbrales aplicables al *Reglamento de prestación y calidad de servicios*:**

#### **UMBRALES DE CUMPLIMIENTO PARA LOS INDICADORES ESTABLECIDOS**

## EN EL REGLAMENTO DE PRESTACIÓN Y CALIDAD DE SERVICIOS (RPCS)

El **Reglamento de prestación y calidad de los servicios** (en adelante RPCS) publicado en el Alcance Digital N° 36 a La Gaceta N° 35 del viernes 17 de febrero de 2017, establece los siguientes indicadores de calidad:

1. Tiempo de entrega del servicio (IC-1)
2. Tiempo de reparación de fallas (IC-2)
3. Emisión de la factura del servicio (IC-3)
4. Reclamaciones por el contenido de la facturación (IC-4)
5. Reclamaciones sobre saldos de cuentas prepago (IC-5)
6. Tiempo de respuesta para centros de atención de llamadas (IC-6)
7. Disponibilidad del servicio asociada a la red de núcleo o "core" (IC-7)
8. Calidad de servicio percibida por el usuario (IC-8)
9. Porcentaje de llamadas no exitosas (IV-9)
10. Calidad de voz en servicios telefónicos (IV-10)
11. Tiempo de establecimiento de llamada (IV-11)
12. Retardo de voz (IV-12)
13. Porcentaje de llamadas interrumpidas (IM-13)
14. Área de cobertura del servicio móvil (IM-14)
15. Tiempo de entrega de mensajes de texto (IM-15)
16. Retardo local (ID-16)
17. Retardo internacional (ID-17)
18. Relación entre velocidad de transferencia de datos local o internacional respecto a la velocidad provisionada (ID-18)

A continuación, se detallan los umbrales para cada uno de los 18 indicadores de calidad listados anteriormente:

### 1. **Indicador: Tiempo de entrega del servicio (IC-1).**

- 1.1. Descripción del indicador:** El tiempo de entrega del servicio (IC-1) es el tiempo transcurrido entre el instante en que el operador/proveedor acepta una orden de servicio válida de un usuario y el instante en que dicho servicio es entregado al usuario con condiciones completas de operación. Este indicador toma como referencia la norma ETSI EG 201 769.

Este indicador aplica para la instalación de nuevos servicios, la reconexión de servicios y la activación y desactivación de facilidades sobre servicios ya instalados. Están excluidos del cálculo de este indicador las solicitudes de instalación canceladas por el usuario.

- 1.2. Umbral aplicable:** Para la reconexión de servicios que hayan sido suspendidos de forma definitiva, así como la activación y desactivación de facilidades, los operadores/proveedores deberán cumplir con los siguientes tiempos máximos:

Servicio o Facilidad	Año 1	Año 2	Año 3 en adelante
Telefonía fija	IC-1 ≤ 1 día hábil para 96% de los casos	IC-1 ≤ 1 día hábil para 97% de los casos	IC-1 ≤ 1 día hábil para 98% de los casos
Acceso a Internet fijo	IC-1 ≤ 1 día hábil para 96% de los casos	IC-1 ≤ 1 día hábil para 97% de los casos	IC-1 ≤ 1 día hábil para 98% de los casos

Los porcentajes indicados en la tabla anterior corresponden al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 26 del RPCS.

No se consideran como reconexión de servicios los casos en los cuales sea necesaria la entrega y configuración de equipo terminal al usuario o se requiera la instalación infraestructura física de acceso al usuario.

Para la instalación de nuevos servicios fijos, independientemente de la tecnología utilizada para

brindarlos, los operadores/proveedores deberán cumplir con los siguientes tiempos máximos:

Condición	Umbral
Infraestructura disponible inmediatamente	IC-1 $\leq$ <b>IDI</b> días hábiles para 95% de los casos
Infraestructura no disponible inmediatamente	IC-1 $\leq$ <b>IND</b> días hábiles para 95% de los casos
Infraestructura no existente	IC-1 $\leq$ <b>INE</b> días hábiles para 95% de los casos

- 1. Infraestructura disponible inmediatamente (abreviado como IDI):** se refiere a casos en los cuales, al momento de recibir el operador/proveedor una orden válida de servicio, existe infraestructura física ya instalada que conecta el sitio donde se solicita la provisión del servicio con la red de acceso del operador/proveedor y esta infraestructura física permite que el servicio pueda ser activado inmediatamente.
- 2. Infraestructura no disponible inmediatamente (abreviado como IND):** se refiere a casos en los cuales, al momento de recibir el operador/proveedor una orden válida de servicio, existe infraestructura física ya instalada que conecta el sitio donde se solicita la provisión del servicio con la red de acceso del operador/proveedor, pero este debe realizar trabajos de campo para activar el servicio fijo en cuestión.
- 3. Infraestructura externa no existente (abreviado como INE):** se refiere a casos en los cuales, al momento de recibir una orden válida de servicio, el operador/proveedor ofrece servicios en la zona en la que está ubicado el sitio donde se solicita la provisión del servicio, pero no existe infraestructura física que conecte el sitio donde se solicita la provisión del servicio con la red de acceso del operador/proveedor.

Los porcentajes indicados en la tabla anterior corresponden al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 26 del RPCS.

Para alcanzar los umbrales para los servicios fijos establecidos en la tabla anterior, se seguirá el siguiente cronograma de mejoras:

Condición	Año 1	Año 2	Año 3 en adelante
IDI	6 días hábiles	5 días hábiles	4 días hábiles
IND	24 días hábiles	17 días hábiles	10 días hábiles
INE	40 días hábiles	30 días hábiles	20 días hábiles

## 2. **Indicador: Tiempo de reparación de fallas (IC-2).**

- 2.1. Descripción del indicador:** El tiempo de reparación de fallas (IC-2) se define como el tiempo desde el instante en que el usuario reporta una falla a cualquier punto de contacto designado para dicho propósito por el operador/proveedor, hasta el instante en que el servicio ha sido restablecido a su funcionamiento normal. Este indicador toma como referencia la norma ETSI EG 201 769.

El tiempo de reparación de fallas será evaluado mediante la razón porcentual de la cantidad de fallas reparadas dentro del límite de tiempo (umbral) que establezca la SUTEL, respecto de la cantidad total de fallas reportadas.

- 2.2. Umbral aplicable:** Los operadores/proveedores deberán cumplir con los siguientes tiempos máximos de reparación de fallas:

Servicio	Umbral para el tiempo de reparación de fallas
Telefonía fija	IC-2 $\leq$ 1 día hábil para 95% de los casos
Telefonía móvil	IC-2 $\leq$ 1 día hábil para 90% de los casos
Acceso a Internet fijo	IC-2 $\leq$ 1 día hábil para 95% de los casos

Los porcentajes indicados en la tabla anterior corresponden al margen de tolerancia al que se hace

referencia en el artículo 27 del RPCS.

**3. Indicador: Emisión de la factura del servicio (IC-3).**

**3.1. Descripción del indicador:** Se define como el tiempo en días que tarda en ponerse al cobro y a disposición de los usuarios la facturación mensual o del periodo de cobro, una vez concluido el mes o periodo por facturar.

Este indicador se mide como la razón porcentual entre la cantidad de facturaciones puestas a disposición de los usuarios en el plazo máximo (umbral) que establezca la SUTEL, y el total de facturaciones puestas a disposición de los usuarios.

**3.2. Umbral aplicable:** El plazo máximo para poner a cobro y disposición de los usuarios la factura del servicio es de **10 días calendario** posterior al cierre del periodo de facturación.

**4. Indicador: Reclamaciones por el contenido de la facturación (IC-4).**

**4.1. Descripción del indicador:** Las reclamaciones por el contenido de la facturación (IC-4) se definen como la proporción de facturas que resultan en una reclamación del usuario referida a la facturación, con respecto de la cantidad total de facturas emitidas. Este indicador toma como referencia la norma ETSI ES 202 057-1.

Este indicador se mide mediante la razón porcentual de la cantidad mensual de facturas reclamadas, con respecto de la cantidad total de facturas puestas a disposición de los usuarios en un periodo de un mes.

**4.2. Umbral aplicable:** Los operadores/proveedores deben cumplir con una razón porcentual de facturas reclamadas menor o igual a **1%**.

**5. Indicador: Reclamaciones sobre saldos de cuentas prepago (IC-5).**

**5.1. Descripción del indicador:** Las reclamaciones sobre saldos de cuentas prepago (IC-5) se define como la proporción de cuentas de prepago que resultan en una reclamación del usuario acerca de la exactitud de su crédito o los débitos realizados. Este indicador toma como referencia la norma ETSI ES 202 057-1.

Este indicador se mide mediante la razón porcentual de la cantidad mensual de reclamaciones por saldos de cuentas prepago, con respecto de la cantidad total de usuarios activos en modalidad prepago durante ese mismo periodo mensual.

**5.2. Umbral aplicable:** Los operadores/proveedores deben cumplir con una razón porcentual de reclamos por cuentas prepago menor o igual a **1%**.

**6. Indicador: Tiempo de respuesta para centros de atención de llamadas (IC-6).**

**6.1. Descripción del indicador:** El tiempo de respuesta en los centros de atención de llamadas (IC-6) se define como el tiempo transcurrido entre el final de la marcación del usuario llamante y la respuesta efectiva por parte del agente de atención humano. Este tiempo incluye el tiempo de espera por estar el agente de atención ocupado, así como mensajes informativos que sean reproducidos mientras el usuario espera ser atendido por el agente de atención humana, y excluye el tiempo transcurrido en el sistema de respuesta automático de voz (IVR) requerido para direccionar al usuario al agente humano respectivo. Este indicador toma como referencia la norma ETSI ES 202 057-1.

Este indicador se mide mediante la razón porcentual entre la cantidad de llamadas que obtienen

respuesta efectiva del agente de atención humano dentro del tiempo máximo (umbral) establecido por la SUTEL, con respecto del total de llamadas recibidas en el centro de atención de llamadas del operador/proveedor.

- 6.2. Umbral aplicable:** El usuario debe obtener respuesta efectiva del agente de atención humano, dentro de un tiempo límite, medido en segundos y contado a partir del final de la marcación del usuario llamante.

Para el umbral correspondiente al tiempo de respuesta en los centros de atención de llamadas, se establece el siguiente cronograma de mejoras:

Período de evaluación	Año 1	Año 2	Año 3 en adelante
Umbral	20 segundos para el 25% de los casos	20 segundos para el 30% de los casos	20 segundos para el 35% de los casos

Los porcentajes indicados en la tabla anterior corresponden al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 31 del RPCS.

En cualquier caso, la SUTEL recomienda que el tiempo de respuesta indicado en la tabla anterior sea menor a 2 minutos para el 100% de los casos.

**7. Indicador: Disponibilidad del servicio asociada a la red de núcleo o “core” (IC-7).**

**7.1. Descripción del indicador:** La disponibilidad del servicio asociada a la red núcleo o “core” (IC-7) se define como la cantidad de horas dentro de un mes en las que se encuentra disponible un servicio de telecomunicaciones y asociado al correcto funcionamiento de la red de núcleo o “core” que lo soporta. El total de horas de disponibilidad se obtiene de restar el tiempo de no disponibilidad, al tiempo total de horas del mes correspondiente.

**7.2. Umbral aplicable:** Los operadores/proveedores deben cumplir con una disponibilidad del servicio asociada a la red núcleo o “core” superior o igual a **99,97%**.

**8. Indicador: Calidad de servicio percibida por el usuario (IC-8).**

**8.1. Descripción del indicador:** La calidad de servicio percibida por el usuario (IC-8) será medida a partir de la calificación obtenida como resultado de la aplicación de al menos una encuesta anual efectuada por el operador/proveedor de servicios, para conocer la calidad de servicio percibida por el usuario respecto de cada uno de los servicios de telecomunicaciones comercializados por el operador/proveedor, y toma como referencia las normas ETSI EG 202 057-1 y ETSI EG 202 009-2.

**8.2. Umbral aplicable:** Para el indicador calidad de servicio percibida por el usuario (IC-8) no se establece umbral de cumplimiento, dado que el cumplimiento de este indicador corresponde a la calificación promedio por servicio que le brinden los usuarios al operador/proveedor respectivo.

**9. Indicador: Porcentaje de llamadas no exitosas (IV-9).**

**9.1. Descripción del indicador:** El porcentaje de llamadas no exitosas (IV-9) consiste en la relación entre el número total de llamadas no exitosas y el número total de intentos válidos de llamada, durante el periodo de un mes. Este indicador toma como referencia la norma ETSI EG 201 769 para telefonía fija, la norma RFC 6076 para telefonía IP y la norma ETSI EG 202 057-3 para telefonía móvil.

**9.2. Umbral aplicable:** Para el indicador de porcentaje de llamadas no exitosas (IV-9) se establece el

umbral siguiendo el siguiente cronograma de mejoras:

Período de evaluación	Año 1	Año 2	Año 3 en adelante
Umbral Servicio Fijo	IV-9 < 5%	IV-9 < 4.5%	IV-9 < 4%
Umbral Servicio Móvil	IV-9 < 4%	IV-9 < 3.5%	IV-9 < 3%

#### **10. Indicador: Calidad de voz en servicios telefónicos (IV-10).**

**10.1. Descripción del indicador:** La calidad de voz de servicios telefónicos (IV-10) corresponde a la comparación de las características de las señales emitidas respecto de las recibidas en una comunicación telefónica. Este indicador es aplicable a todas las tecnologías de acceso utilizadas para brindar servicios de telefonía y se medirá de forma mensual. La prueba POLQA descrita en la recomendación UIT-T P.863 será utilizada para medir el indicador de calidad de voz en servicios telefónicos en general. De forma supletoria para el caso particular de los servicios telefónicos fijos podrá utilizarse la prueba PESQ descrita en las recomendaciones UIT-T P.862.1 y P.862.2, así como el E-Model de la recomendación UIT-T G.107.

**10.2. Umbral aplicable:** Los umbrales de cumplimiento para este indicador están referenciados con respecto a la escala MOS y se detallan en la siguiente tabla:

Servicio	Umbral
Telefonía fija	MOS $\geq$ 3.50 para el 95% o más de las mediciones realizadas
Telefonía móvil	MOS $\geq$ 3.50 para el 95% o más de las mediciones realizadas

Para alcanzar el umbral en servicios móviles indicado en la tabla anterior, se establece el siguiente cronograma de mejoras:

Período de evaluación	Año 1	Año 2	Año 3 en adelante
Umbral para telefonía móvil	MOS $\geq$ 3.0 para el 95% o más de las mediciones realizadas	MOS $\geq$ 3.25 para el 95% o más de las mediciones realizadas	MOS $\geq$ 3.50 para el 95% o más de las mediciones realizadas

Este cronograma de mejoras es aplicable a servicios de voz móviles brindados a través de las tecnologías utilizadas en las redes 2G y 3G, por tanto quedan excluidos los servicios de voz sobre tecnologías LTE (VoLTE).

Los porcentajes indicados en las dos tablas anteriores corresponden al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 36 del RPCS.

#### **11. Indicador: Tiempo de establecimiento de llamada (IV-11).**

**11.1. Descripción del indicador:** El tiempo de establecimiento de llamada (IV-11) se define como el tiempo transcurrido desde el instante en que la información de direccionamiento requerida para establecer la llamada es recibida por la red (es decir, es reconocida por la red de acceso del usuario que realiza la llamada), hasta que la parte llamante recibe tono de ocupado, tono de llamada o señal de respuesta. Este indicador toma como referencia la norma ETSI EG 201 769.

**11.2. Umbral aplicable:** Los umbrales de cumplimiento para este indicador se detallan en la siguiente tabla:

Servicio	Umbral
Telefonía fija	Tiempo < 5 segundos para el 95% o más de las llamadas
Telefonía móvil	Tiempo < 8 segundos para el 95% o más de las llamadas

Los porcentajes indicados en la tabla anterior corresponden al margen de tolerancia al que se hace

referencia en el artículo 37 del RPCS.

## **12. Indicador: Retardo de voz (IV-12).**

**12.1. Descripción del indicador:** El retardo de voz (IV-12) es el tiempo comprendido entre el instante de emisión de una señal del lado llamante y el instante en que ésta es recibida por el lado llamado en una ubicación local (retardo de voz local) o en una ubicación internacional (retardo de voz internacional). Para este indicador se utiliza como referencia la Recomendación UIT-T G.114.

El valor del retardo de voz se medirá como un retardo en una vía, sumando los tiempos correspondientes al retardo de transmisión de la señal de audio y los retardos correspondientes a los extremos llamante y llamado de la comunicación, utilizando la siguiente ecuación:

$$\text{Retardo de voz en una vía} = \frac{RTD + ESD(A) + ESD(B)}{2}$$

Donde:

*RTD (Round Trip Delay)*: es el retardo de ida y vuelta de la señal de audio.

*ESD(A) (End System Delay, A)*: retardo de la señal de audio correspondiente al extremo llamante, etiquetado como A.

*ESD(B) (End System Delay, B)*: retardo de la señal de audio correspondiente al extremo llamado, etiquetado como B.

**12.2. Umbral aplicable:** Los umbrales de cumplimiento para este indicador se detallan en la siguiente tabla:

Retardo de voz en una vía	Umbral
Retardo local	≤ 300 milisegundos para el 95% o más de las llamadas
Retardo internacional	No aplica

El porcentaje indicado en la tabla anterior corresponde al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 38 del RPCS.

## **13. Indicador: Porcentaje de llamadas interrumpidas (IM-13).**

**13.1. Descripción del indicador:** El porcentaje de llamadas interrumpidas (IM-13) consiste en la razón porcentual de llamadas entrantes y salientes, las cuales, una vez que han sido correctamente establecidas y por consiguiente tienen asignado un canal de comunicación, se caen o interrumpen antes de su terminación normal por parte del usuario, siendo dicha terminación temprana causada por la red del operador. El porcentaje de llamadas interrumpidas toma como referencia la norma ETSI EG 202 057-3.

**13.2. Umbral aplicable:** El porcentaje de llamadas interrumpidas debe ser menor o igual a **2%**.

## **14. Indicador: Área de cobertura del servicio móvil (IM-14).**

**14.1. Descripción del indicador:** El área de cobertura del servicio móvil (IM-14) corresponde al área geográfica dentro de la cual el usuario puede originar y recibir comunicaciones con las condiciones técnicas necesarias para su establecimiento y continuidad.

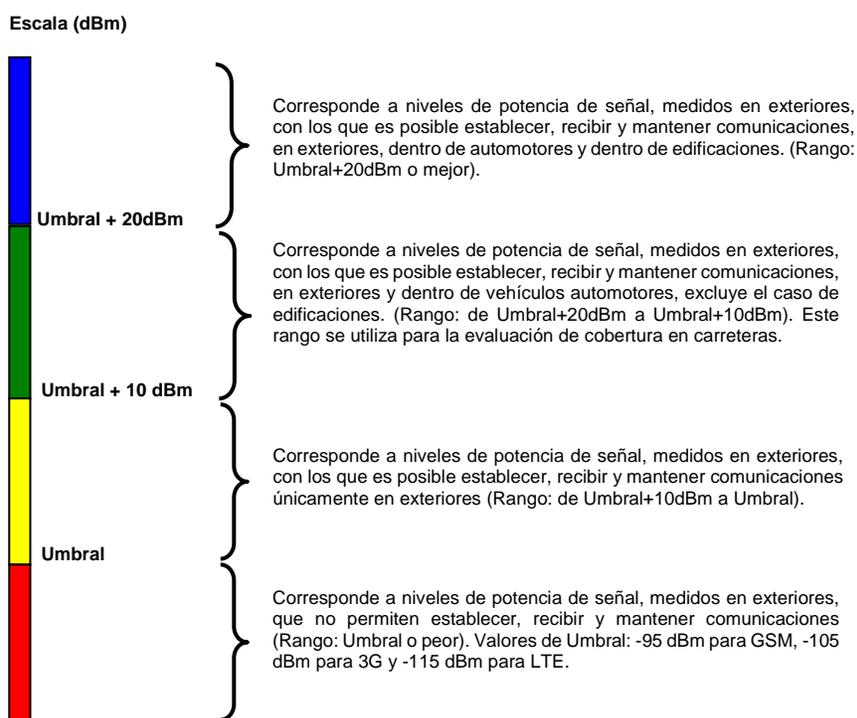
Las áreas de cobertura se clasifican en cuatro tipos distintos dependiendo de la intensidad de señal (con unidades en dBm) medida en exteriores, las cuales se representan mediante una escala de colores como se indica a continuación:

Color de escala	Cobertura esperada
Azul	Dentro de edificaciones, dentro de vehículos automotores y en exteriores
Verde	Dentro de vehículos automotores y en exteriores
Amarillo	Solo en exteriores
Rojo	Sin cobertura

**14.2. Umbral aplicable:** Los umbrales de cumplimiento para este indicador se detallan en la siguiente tabla para distintas tecnologías:

Color de escala	2G: Valor de Rxlev (dBm) medido en exteriores	3G: Valor de RSCP (dBm) medido en exteriores	4G: Valor de RSRP (dBm) medido en exteriores
<b>Azul</b>	$\geq -75$	$\geq -85$	$\geq -95$
<b>Verde</b>	$-75 > \text{nivel de señal} \geq -85$	$-85 > \text{nivel de señal} \geq -95$	$-95 > \text{nivel de señal} \geq -105$
<b>Amarillo</b>	$-85 > \text{nivel de señal} > -95$	$-95 > \text{nivel de señal} > -105$	$-105 > \text{nivel de señal} > -115$
<b>Rojo</b>	$\leq -95$	$\leq -105$	$\leq -115$

En el siguiente diagrama se muestran estos umbrales de forma gráfica. El valor del **umbral** es distinto para cada tecnología y su valor en dBm corresponde al indicado en la última fila de la tabla anterior (fila correspondiente a la escala de color rojo).



Para el presente indicador se aplicará un margen de tolerancia, de forma tal que los umbrales indicados en la tabla anterior deben cumplirse para el 90% o más de las muestras tomadas al momento de realizar las mediciones de cobertura.

Para efectos de distinción de tecnologías se considerará la siguiente nomenclatura:

- 2G engloba las tecnologías GSM, GPRS y EDGE.
- 3G engloba las tecnologías WCDMA, HSPA, HSPA+, y actualizaciones.
- 4G engloba las tecnologías LTE, LTE Advanced, y actualizaciones.

**15. Indicador: Tiempo de entrega de mensajes de texto (IM-15).**

- 15.1. Descripción del indicador:** El tiempo de entrega de mensajes de texto (IM-15) toma como referencia la norma ETSI EG 202 057-2 y se define como el tiempo entre el instante en que se envía un mensaje de texto (SMS), desde un equipo terminal activo y dentro de una zona de cobertura, a un centro de mensajería corta y, el instante en que el mismo mensaje de texto es recibido en el equipo terminal de destino, el cual debe estar activo y dentro de una zona de cobertura en la red del mismo operador. Este indicador es aplicable para comunicaciones dentro de la red de un mismo operador o entre operadores distintos.
- 15.2. Umbral aplicable:** El tiempo para la entrega efectiva de cada mensaje de texto debe ser **menor o igual a 20 segundos** para el 95% de los mensajes de texto entregados. Este porcentaje corresponde al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 42 del RPCS.

**16. Indicador: Retardo local (ID-16).**

- 16.1. Descripción del indicador:** El indicador de retardo local (ID-16) está dado por el tiempo de ida y vuelta (RTT), medido en milisegundos, de un paquete de datos enviado a un nodo de Internet en Costa Rica. Este indicador toma como referencia la norma ETSI TS 102 250-2 y la recomendación ITU-R M.1636.
- 16.2. Umbral aplicable:** El indicador de retardo local (ID-16) cuenta con umbrales distintos para los servicios de acceso a Internet proporcionados a través de redes fijas, móviles y satelitales. Estos umbrales se detallan en la siguiente tabla:

Servicio	Umbral
RTT Fijo	ID-16 < 50 ms el 95% o más de las mediciones de retardo local
RTT Móvil	ID-16 < 200 ms para el 95% o más de las mediciones de retardo local
RTT Satelital	ID-16 < 1 s para el 95% o más de las mediciones de retardo local

Los porcentajes indicados en la tabla anterior corresponden al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 44 del RPCS.

**17. Indicador: Retardo internacional (ID-17).**

- 17.1. Descripción del indicador:** El indicador de retardo internacional (ID-17) está dado por el tiempo de ida y vuelta (RTT) de un paquete de datos enviado a un nodo principal de Internet en una ubicación internacional.
- 17.2. Umbral aplicable:** El indicador de retardo internacional (ID-17) no cuenta con umbrales establecidos por la SUTEL. La SUTEL publicará los resultados de medición de este indicador, considerando un valor de referencia de 100 ms adicionales al retardo local. Este valor no constituye un umbral para evaluación; es de carácter estrictamente informativo.

**18. Indicador: Relación entre velocidad de transferencia de datos local o internacional respecto a la velocidad aprovisionada (ID-18).**

- 18.1. Descripción del indicador:** Este indicador se define como la relación porcentual entre la velocidad de referencia (transferencia de datos en bits por segundo) local o internacional, respecto a la velocidad aprovisionada. Este indicador es aplicable tanto para comunicaciones locales como internacionales y utiliza como referencia la norma ETSI EG 202 057-4.
- 18.2. Umbral aplicable:** Los umbrales establecidos para este indicador son los siguientes:

Servicio	Umbral
Fijo	La velocidad de referencia debe ser igual o mayor al 80% de la velocidad aprovisionada.
Móvil	La velocidad de referencia debe ser igual o mayor al 60% de la velocidad aprovisionada. Este umbral es de carácter informativo y será utilizado por la SUTEL como referencia en las publicaciones que se emitan sobre este particular. El umbral de cumplimiento obligatorio se detalla en el cronograma de mejoras más adelante.
Satelital	La velocidad de referencia debe ser igual o mayor al 60% de la velocidad aprovisionada. Este umbral es de carácter informativo y será utilizado por la SUTEL como referencia en las publicaciones que se emitan sobre este particular. El umbral de cumplimiento obligatorio se detalla en el cronograma de mejoras más adelante.

Para alcanzar el umbral establecido para los servicios móviles, se establece el siguiente cronograma de mejoras, en el cual se indica la relación porcentual entre la velocidad de referencia y la velocidad aprovisionada:

Servicio	Año 1	Año 2	Año 3 en adelante
Móvil 3G	Relación velocidades $\geq 40\%$	Relación velocidades $\geq 50\%$	Relación velocidades $\geq 60\%$
Móvil 4G	Relación velocidades $\geq 50\%$	Relación velocidades $\geq 60\%$	Relación velocidades $\geq 70\%$

Los porcentajes indicados en la tabla anterior corresponden al margen de tolerancia al que se hace referencia en el artículo 46 del RPCS.

Para efectos de distinción de tecnologías se considerará la siguiente nomenclatura:

- 3G engloba las tecnologías WCDMA, HSPA, HSPA+, y actualizaciones.
- 4G engloba las tecnologías LTE, LTE Advanced, y actualizaciones.

Para el caso de redes legadas que brindan servicios de Internet vía satelital, se considerará un umbral del 20% para el primer año, con incrementos anuales del 10% hasta alcanzar el umbral meta de 60%.

## 2) Proceder a la publicación en el diario oficial La Gaceta.

### PUBLÍQUESE

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

**Luis Alberto Cascante Alvarado**  
**Secretario del Consejo**