



LA GACETA

Diario Oficial



Año CXLI

San José, Costa Rica, martes 26 de marzo del 2019

109 páginas

ALCANCE N° 68

DOCUMENTOS VARIOS

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

REGLAMENTOS

**MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA
Y TELECOMUNICACIONES**

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

DOCUMENTOS VARIOS

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

POLÍTICA DE NO DISCRIMINACIÓN POR EXPRESIÓN E IDENTIDAD DE GÉNERO Y ORIENTACIÓN SEXUAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES (INAMU)

Considerando que:

- I. La Declaración Universal de los Derechos Humanos desarrolla en sus artículos 1°, 2° y 7° el derecho a la igualdad y a la no discriminación.
- II. Que la Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José de Costa Rica reconoce en su artículo 11° el Derecho a la honra y la dignidad inherente a la persona humana, y en el numeral 24° el Derecho a la igualdad.
- III. La Constitución Política de Costa Rica, establece en su artículo N°50 que es deber del Estado procurar el mayor bienestar de todas las personas habitantes de la República. Así mismo, el numeral 33° establece el principio de Igualdad y señala que *“no podrá practicarse discriminación alguna contraria a la dignidad humana”*.
- IV. Que la Comunidad Internacional celebra el día 17 de mayo de cada año el Día Internacional en Contra de la Homofobia, Lesbofobia y la Transfobia
- V. Mediante Decreto Ejecutivo N°34399-S del 12 de febrero del 2008, se declara el 17 de mayo Día Nacional contra la Homofobia, Lesbofobia y Transfobia, estableciendo en su artículo 2° que *“las instituciones públicas deberán difundir ampliamente los objetivos de esta conmemoración, así como facilitar, promover y apoyar las acciones orientadas a la erradicación de la homofobia, la lesbofobia y la transfobia”*.
- VI. La ley constitutiva del Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU) Ley N° 7801 del 18 de mayo de 1998, expresamente le atribuye como uno de sus fines en el artículo 3°, el de *“proteger los derechos de la mujer consagrados tanto en declaraciones, convenciones y tratados internacionales como en el ordenamiento jurídico costarricense...”*, lo que incluye los derechos de las mujeres lesbianas, bisexuales, trans e intersex. Además, la misión institucional es liderar *“la promoción y protección de los derechos humanos de las mujeres en conjunto con el estado costarricense y la sociedad civil, contribuyendo con ello a la construcción de una sociedad justa e igualitaria”*
- VII. En el año 2014, en la 44°sesión de la Organización de Estados Americanos (OEA), se condenan los actos de violencia contra la población LGBTI, además se incorpora el concepto de expresión de género y se insta a los Estados a eliminar barreras para el acceso a los derechos en el ámbito público, que generen condiciones de protección jurídica y promuevan políticas públicas para eliminar la discriminación contra estas personas.
- VIII. Que la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el caso Atala Riffo y Niñas contra Chile, ha dicho que se: *“...deja establecido que la orientación sexual y la identidad de género de las personas son categorías protegidas por la Convención. Por ello está proscrita por la Convención cualquier norma, acto o práctica discriminatoria basada en la orientación sexual de la persona. En consecuencia, ninguna norma, decisión o práctica de derecho interno, sea por parte de autoridades estatales o por particulares, pueden disminuir o restringir, de modo alguno, los derechos de una persona a partir de su orientación sexual...”*.

- IX. Que, en el desarrollo constitucional de los Derechos Humanos, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia ha establecido en su sentencia 2010-1331 de las 16:31 horas del 10 de agosto de 2010 que: "...Frente a los grupos que son objeto de marginación y prejuicios sociales no basta la aplicación del principio de la igualdad real y prohibición de toda discriminación que, normalmente, operan ex post a la perpetración del acto discriminatorio. Por lo anterior, es preciso que los poderes públicos actúen el principio de apoyo a tales grupos con políticas públicas y medidas normativas efectivas. El principio de apoyo a los grupos discriminados previene y se anticipa a las discriminaciones, de modo que tiene un efecto ex ante, respecto de éstas. El principio de apoyo se logra cumplir cuando se dicta legislación y reglamentación que reconoce derechos de los grupos discriminados, aunque estos sean de configuración infra constitucional (...) Los poderes públicos tienen, por aplicación del principio y el derecho a la igualdad real y efectiva de las personas, independientemente del grupo al que pertenezcan, la obligación de abstenerse de implementar políticas o prácticas que producen una discriminación estructural o, incluso, de utilizar las instituciones que ofrece el ordenamiento jurídico con fines diferentes a los que se han propuesto..."
- X. La Opinión Consultiva OC 24/17 del 24 de noviembre del 2017 de la Corte IDH señaló que "el cambio de nombre y en general la adecuación de los registros públicos y de los documentos de identidad para que estos sean conformes a la identidad de género autopercebida" así como la protección del "vínculo familiar que puede derivar de una relación de una pareja del mismo sexo" constituyen derechos protegidos por la Convención Americana. Y que la Sala Constitucional ha señalado que las decisiones de la Corte IDH son vinculantes para el país, tanto en el ejercicio de su competencia contenciosa, cuanto en la consultiva. (Sentencia No. 2313-95, de 9 de mayo)
- XI. El Decreto Ejecutivo No.38999-MP del 15 de mayo del 2015 establece la Política del Poder Ejecutivo Para Erradicar de sus Instituciones la Discriminación hacia la Población Sexualmente Diversa, lo cual es de acatamiento obligatorio, y que en su artículo 4° señala que "...cada órgano del Poder Ejecutivo deberá desarrollar un "Plan Institucional en contra de la Discriminación hacia la Población sexualmente Diversa". Esta normativa fue reformada mediante Decreto Ejecutivo N°40422 del 25 de mayo del 2017, ampliando y especificando funciones y acciones para su cumplimiento.
- XII. En el Acuerdo N° 5, del Acta N° 08-2016 del 05 de abril del 2016, la Junta Directiva de la Institución, aprobó hacer las reformas al reglamento interno por la no discriminación a la población LGBTI. Se reformaron los artículos 2° inciso c); 44° inciso c); 45° incisos d) y e); 46° inciso i); 62° incisos i) y j); 87°; 92° y 94° del Reglamento Autónomo de Servicios del Instituto Nacional de las Mujeres, en cumplimiento al Decreto Ejecutivo N°38999 denominado "política del Poder Ejecutivo para Erradicar de sus Instituciones la Discriminación hacia la Población Sexualmente Diversa".
- XIII. Que el Gobierno de la República reconoce que dentro de Costa Rica y sus instituciones públicas aún existe discriminación hacia las personas sexualmente diversas, donde se mantienen prácticas contrarias a la dignidad humana tanto de quienes laboran en el Estado, como de las personas usuarias de los servicios de las instituciones públicas.

XIV. Que consientes de la realidad expuesta, El Instituto Nacional de las Mujeres, declara y aprueba la siguiente “Política de no discriminación por expresión e identidad de género y orientación sexual.”

Por Tanto

Con fundamento en las competencias prescritas en los artículos 8, inciso d); 3, inciso a) y 4, inciso c) de la Ley de Creación del Instituto Nacional de las Mujeres-INAMU número 7801, la Junta Directiva en Acuerdo N° 3 de la sesión ordinaria número 28-2018 celebrada el 12 de diciembre del 2018, acordó aprobar la siguiente “Política de no discriminación por expresión e identidad de género y orientación sexual” de la siguiente manera:

POLÍTICA DE NO DISCRIMINACIÓN POR EXPRESIÓN E IDENTIDAD DE GÉNERO Y ORIENTACIÓN SEXUAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES (INAMU)

Artículo 1° - Declaración. Declárese al Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU) como una institución libre de discriminación por expresión de género, identidad de género y orientación sexual; que respeta y promueve los derechos humanos, con especial énfasis en el respeto y promoción de los derechos de las mujeres en todas sus diversidades.

Artículo 2° -Obligatoriedad. Esta política es de acatamiento obligatorio para todas las dependencias de la institución. El desarrollo de esta tendrá alcance para las personas:

- a. Usuaris de los servicios institucionales.
- b. Funcionarias de la institución.
- c. Proveedoras de bienes y servicios, así como personas físicas y jurídicas contratadas por cualquier modalidad.
- d. Personas pasantes y practicantes profesionales

Artículo 3° - Objetivo General. El objetivo general de esta política es promover el desarrollo de una cultura institucional de igualdad, respeto y no discriminación por expresión de género, identidad de género y orientación sexual, mediante el establecimiento de estrategias de acción afirmativa, formación y normativa, que garanticen el reconocimiento y ejercicio pleno de derechos de la población LGBTI; es decir, la superación de la desigualdad y exclusión social que ha sufrido históricamente.

Artículo 4° – Definiciones. Para la correcta ejecución de esta política, se consideran las siguientes definiciones:

- a. **Derechos Humanos:** Planteamientos ético-jurídicos construidos a partir de las contradicciones sociales que atentan contra los pilares de la dignidad, libertad e igualdad de las personas. Los derechos humanos pertenecen a todas las personas desde su nacimiento, por lo tanto,

son Universales, Inviolables, Intransferibles, No prescriben, Irrenunciables, Interdependientes, Integrales y Complementarios. A lo largo de la historia, los Derechos Humanos se han ampliado y resignificado de acuerdo con el contexto y momento histórico, siempre en procura del bienestar personal y de la humanidad, sobre todo de aquellos grupos humanos más vulnerados e invisibilizados a través de la historia.

- b. *Sexualidad:*** Se acoge la definición de La Política Nacional de Sexualidad, con base en el criterio de aportada por OPS/OMS/WAS (2000) “*El término “sexualidad” se refiere a una dimensión fundamental del hecho de ser un ser humano: basada en el sexo, incluye al género, las identidades de sexo y género, la orientación sexual, el erotismo, la vinculación afectiva y el amor, y la reproducción. Se experimenta o se expresa en forma de pensamientos, fantasías, deseos, creencias, actitudes, valores, actividades, prácticas, roles y relaciones. La sexualidad es el resultado de la interacción de factores biológicos, psicológicos, socioeconómicos, culturales, éticos y religiosos o espirituales. Si bien la sexualidad puede abarcar todos estos aspectos, no es necesario que se experimenten ni se expresen todos. Sin embargo, en resumen, la sexualidad se experimenta y se expresa en todo lo que somos, sentimos, pensamos y hacemos*”.
- c. *Sexo asignado al momento de nacer:*** se refiere al sexo “Mujer” u “Hombre” registrado oficialmente al momento en que nace una persona, según criterio médico basado en las características genéticas, hormonales, anatómicas y fisiológicas que diferencian a mujeres de hombres. Sin embargo, es necesario señalar que algunas personas nacen con características biológicas mixtas o ambiguas, a éstas se les define como personas intersexuales, pues no se ajustan al binario hombre/mujer.
- d. *Género:*** conjunto de características, determinaciones y mandatos asignados sociocultural, política e históricamente para diferenciar a mujeres y hombres en cuanto a su comportamiento, roles sociales, preferencias, cualidades, formas de expresión y relación, proyección personal, entre otras.
- e. *Identidad de género:*** Serie de pensamientos, afectos y representaciones que una persona tiene con relación a sí misma, de acuerdo a lo que culturalmente se define como femenino o masculino, por lo tanto, es un proceso personal que puede cambiar con el tiempo y que define la identidad propia.
- f. *Expresión de género:*** la manifestación externa de los rasgos personales que definen la identidad de las personas, según lo que culturalmente se define como femenino o masculino, a través del comportamiento, vestimenta, forma de hablar, expresarse, entre otras.
- g. *Orientación sexual:*** Atracción emocional y sexual que siente una persona hacia otra, ya sea de su mismo sexo (lesbianas o homosexuales), de otro sexo distinto al propio (heterosexuales), o que siente atracción hacia personas tanto distinto como del mismo sexo al suyo (bisexuales). La orientación sexual es independiente de la identidad o expresión de género de las personas.
- h. *Heteronormatividad:*** conjunto de ideas, actitudes y prácticas sociales, políticas, culturales, institucionales y normativas que establecen la heterosexualidad como la forma natural, generalizada e ideal de vivir la sexualidad y las relaciones de pareja, generando al mismo tiempo, estigmatización, invisibilización y discriminación a cualquier otra expresión de la sexualidad y la orientación sexual.

- i. Población LGBTI:* Siglas con las que se denomina a la población de personas lesbianas, gays, bisexuales, trans e intersex.
- j. Persona no conforme con el género:* Persona que no está de acuerdo y no sigue las ideas o estereotipos sociales acerca de cómo debe actuar o expresarse con base en el sexo que le asignaron al nacer.
- k. Bisexual:* Persona que se siente emocional, sexual y románticamente atraída a hombres y mujeres.
- l. Persona Trans:* Cuando la identidad de género de la persona no corresponde con el sexo asignado al nacer. Las personas trans construyen su identidad independientemente de tratamiento médico o intervenciones quirúrgicas.
- m. Intersex:* todas aquellas situaciones en las que la anatomía sexual del individuo no se ajusta físicamente a los estándares culturalmente definidos para el cuerpo femenino o masculino.
- n. Intersexfobia:* Es un tipo de discriminación, aversión, odio o prejuicio hacia personas intersex.
- o. Homofobia:* Se refiere a la aversión, odio, prejuicio o discriminación contra hombres o mujeres homosexuales.
- p. Lesbofobia:* Es un tipo de discriminación homofóbica y sexista hacia las lesbianas.
- q. Transfobia:* Se entiende como la discriminación hacia la y las personas transexuales o transgénero, basada en su identidad de género.
- r. Bifobia:* Es un tipo de discriminación, aversión, odio o prejuicio hacia personas bisexuales.

Artículo 5°. – Comisión Institucional para la igualdad y no discriminación hacia la población sexualmente diversa.

La Comisión Institucional para la igualdad y no discriminación hacia la población sexualmente diversa, en adelante “Comisión” es la instancia institucional nombrada por la Presidencia Ejecutiva, en cumplimiento y para ejecutar lo que establece el Decreto Ejecutivo No.38999-MP del 2015 “Política del Poder Ejecutivo Para Erradicar de sus Instituciones la Discriminación hacia la Población Sexualmente Diversa”.

Artículo 6°. – De la conformación de la Comisión.

La Comisión estará conformada, al menos, por las siguientes personas, quienes durarán en sus cargos dos años, pudiendo permanecer hasta por dos períodos más. La designación de esta Comisión será realizada por la máxima jerarquía institucional de cada órgano y deberá estar conformada, al menos por:

- a.** Una persona representante permanente del Presidencia Ejecutiva quien la coordinará.
- b.** La persona encargada del Área de Recursos Humanos o a quien ésta designe.
- c.** La persona encargada de la Unidad de Planificación o a quien ésta designe.
- d.** La persona encargada de la Unidad de Asesoría Legal o a quien ésta designe.
- e.** Una persona representante de la Dirección General de Áreas Estratégicas.
- f.** Una persona funcionaria representante de la comunidad LGBTI.
- g.** Una persona representante de las Unidades Regionales.

Se deberá promover, además, la inclusión de personas sexualmente diversas, funcionarias de la institución.

Artículo 7°. De las funciones de la Comisión.

La Comisión tendrá, como mínimo, las siguientes funciones sin detrimento de todas aquellas que señale la Presidencia Ejecutiva:

- a. El impulso y seguimiento a la presente Política y su plan de acción.
- b. Brindar asesoría técnica y apoyo a la Presidencia y a las diferentes dependencias de la institución en esta materia.
- c. Coordinar con las instancias encargadas de los procesos de capacitación, para que se incluyan las temáticas de orientación sexual e identidad de género, bajo el marco de derechos humanos.
- d. Asegurar la accesibilidad a información sobre el mecanismo de la institución para atender una denuncia por discriminación a la orientación sexual e identidad de género.
- e. Asesorar a las instancias competentes de la institución, en la atención de denuncias por cualquier tipo de discriminación a la población LGBTI, tanto en la gestión interna como en los servicios que brinde la institución respectiva.
- f. Velar por que el lenguaje utilizado en todos instrumentos normativos y en toda comunicación interna y externa de la institución sea inclusiva bajo el marco de derechos humanos.
- g. Participar y apoyar en la elaboración, revisión y modificación de las políticas, acciones afirmativas y normativa institucionales para que sea incorporada en efecto el respeto, la igualdad y no discriminación hacia la expresión de género, identidad de género y orientación sexual de las personas usuarias.
- h. Recopilar la información estadística sobre la cantidad de denuncias y procedimientos administrativos disciplinarios, tanto abiertos como finalizados, por discriminación hacia la población LGBTI. Dicha información deberá ser remitida vía electrónica a la Comisión Institucional de Casa Presidencial durante la primera semana de mayo de cada año. La Comisión Institucional de Casa Presidencial centralizará los datos globales de todas las instituciones, a fin de que dichos datos sean de acceso público, así como para mejorar políticas públicas relativas al tema.
- i. Apoyar la ejecución y el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el decreto N° 38999 y la directriz N° 025-P.
- j. Cualquier otra que la Comisión considere pertinente o que le sea delegada por las autoridades jerárquicas de la institución o por el Comisionado de la Presidencia de la República para Asuntos Relacionados con las personas LGBTI.

Artículo 8°. – Principios y derechos. Esta Política se orientará por los siguientes principios fundamentales:

- a. **Principio de Igualdad:** es un principio transversal en el derecho internacional de derechos humanos. Refiere a la situación real en la que todas las personas tienen las mismas posibilidades de acceder al bienestar, de manera potencial, teniendo para ello los mismos derechos y obligaciones. El principio se aplica a toda persona en relación con los derechos humanos y las libertades fundamentales, y prohíbe la discriminación sobre la base de una lista no exhaustiva de categorías tales como etnia, pertenencia a un pueblo o nacionalidad, color, sexo, idioma, religión, opinión política, orientación sexual, identidad de género, o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición. En el

marco de esta Política, se declara que la igualdad de oportunidades y trato también incluye a las personas en sus diversas identidades y expresiones de género.

- b. **Principio de No Discriminación:** La legislación internacional de derechos humanos prohíbe la discriminación cuando se basa en motivos específicos tales como la discapacidad, la raza, el sexo, origen nacional u otros motivos especificados en los instrumentos de derechos humanos. El principio de la no discriminación obliga a los Estados a no involucrarse en la discriminación y adoptar las medidas necesarias para ir en contra de las formas más sutiles e indirectas de la discriminación. Los Estados también deben combatir la discriminación si ocurre entre individuos o de una forma más sistémica, mediante la legislación, políticas, regulaciones y actos.
- c. **Principio de Legalidad:** Es el principio fundamental, conforme al cual todo ejercicio de un poder público debe realizarse acorde a la ley vigente y su jurisdicción y no a la voluntad de las personas.
- d. **Principio de confidencialidad:** obligación de los responsables de guardar la confidencialidad de la información sensible relacionada con la expresión de género, identidad de género y orientación sexual de las personas con ocasión del ejercicio de las facultades dadas por esta política o cualquier otra norma relacionada. La recolección, el registro, la organización, la conservación, la modificación, la extracción, la consulta, la utilización, la comunicación por transmisión, difusión o cualquier otra forma de registro de esta información deberá ser autorizada de forma expresa por su titular por ser considerados como datos sensibles.

Artículo 9º. - Lineamientos. La política se regirá por los siguientes lineamientos, que orientarán el Plan de Acción:

Primero. Mejorar condiciones institucionales en favor de los Derechos Humanos de la población LGTBI.

- a. Declarar abierta y públicamente la posición de rechazo a la discriminación por expresión e identidad de género y orientación sexual de la institución, así como su compromiso con la vivencia plena de derechos para la población LGTBI.
- b. Apoyar en la promoción de acciones que contribuyan al aprendizaje, la información y la sensibilización del personal institucional sobre las diversas orientaciones sexuales e identidades de género.
- c. Dar a conocer entre las personas funcionarias las obligaciones establecidas en el Reglamento Autónomo de Servicios acerca de la No Discriminación por Orientación Sexual o Identidad de género.
- d. Asesorar en la elaboración de normativa institucional que prohíba y sancione específicamente la discriminación por expresión de género, identidad de género y orientación sexual, para proteger la dignidad de las personas en su acceso a servicios, relaciones laborales y garantizar un clima institucional fundamentado en los principios constitucionales de respeto a la libertad, el trabajo y la igualdad que conduzca al desarrollo intelectual, profesional y social, libre de cualquier forma de discriminación y violencia.
- e. Fomentar un ambiente laboral respetuoso e inclusivo para todas las personas en sus diversidades.

- f. Propiciar que en las comunicaciones internas y externas del Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU) en sus procesos de contratación, se indique explícitamente que la institución es libre de cualquier forma de discriminación, incluida aquella por expresión de género, identidad de género y orientación sexual.
- g. Corresponderá a todas las personas funcionarias del Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU), la revisión de medidas de carácter administrativo, normativo, procedimental y operativo que resulten discriminatorias por orientación sexual e identidad género, de manera que el accionar de la Institución sea acorde con los principios de Igualdad y no discriminación.
- h. Las personas funcionarias deberán dirigirse y referirse a las personas trans por su nombre de escogencia en todo momento.
- i. Las y los funcionarios del INAMU respetarán la identidad y expresión de género de todas las personas, independientemente de la apariencia de éstas.

Segundo. Atención al público.

- a. El personal institucional atenderá a las personas de manera respetuosa y propiciando un trato no discriminatorio.
- b. Las personas funcionarias prestatarias de servicios institucionales y/o que atiendan público, deberán llamar o convocar a las personas por sus apellidos la primera vez; y en adelante referirse a la persona por su nombre de escogencia.
- c. Todos los departamentos realizarán los cambios necesarios a fin de garantizar a las mujeres lesbianas, bisexuales, trans e intersex, acceder en igualdad de condiciones a los servicios y programas que brinda la institución, respetando los criterios de ingreso.
- d. Se diseñarán para su aplicación protocolos y mecanismos de atención, que garanticen el acceso respetuoso y seguro de las personas LGTBI a los servicios y programas que brinda la Institución; considerando necesidades particulares y el principio de confidencialidad.
- e. Evitar el uso del lenguaje y trato que remita a la presunción de heterosexualidad y heteronormatividad en la atención de las personas usuarias de los servicios.
- f. No se utilizarán en forma escrita u oral, palabras de naturaleza o connotación homo/lesbo/bi/transfóbica, que resulten hostiles, humillantes u ofensivas para quien las reciba.
- g. Divulgación de la política de No Discriminación del Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU) a las personas usuarias de sus servicios mediante espacios informativos permanentes, en todas sus sedes y edificios.

Tercero. Centros y servicios de atención especializada del Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU)

- a. Los centros y servicios de atención especializada tomarán todas las acciones que sean necesarias para garantizar un adecuado acceso a los servicios y tratamiento de las problemáticas vividas por mujeres lesbianas, bisexuales, trans e intersex.
- b. Los centros y servicios de atención especializada, particularmente aquellos que específicamente se encargan de atender la violencia contra las mujeres tomarán las medidas que sean necesarias para garantizar que, en caso de que peligre la vida de las mujeres lesbianas, bisexuales, transgénero e intersexuales por situaciones de violencia intrafamiliar, por orientación

sexual o identidad de género, contarán con el acceso a los servicios en los centros de atención especializada sin discriminación alguna.

Cuarto. Sensibilización, capacitación y formación del personal institucional.

- a. Brindar sensibilización, capacitación y formación al personal institucional en derechos humanos de la población LGBTI, en coordinación con la comisión de la CAAD y la de Diversidad Sexual.
- b. Desarrollar procesos de formación permanente que permita al personal institucional tener un manejo adecuado de la legislación nacional e internacional vigente en materia de derechos humanos y el respeto de la diversidad sexual.
- c. Promover la inclusión de las necesidades de la población LGTBI en los procesos de construcción y revisión de la PIEG.
- d. Incluir dentro de las celebraciones oficiales del INAMU el Día Nacional contra la Homofobia, 17 de mayo (Decreto Presidencial #34399-s) con el fin de promover actividades contra la discriminación por expresión de género, identidad de género y orientación sexual; así como cualquier otra fecha conmemorativa relacionada al tema.

Quinto. Fichas y recolección de información.

- a. Actualizar las bases de datos del INAMU, de acuerdo a los lineamientos establecidos en la resolución del Tribunal Supremo de Elecciones “Reforma Reglamento del Registro del Estado Civil y Reglamento de la cédula de identidad con nuevas características. N.º 7-2018” en lo que respecta al reconocimiento del derecho a la identidad de género, dicha actualización se hará a solicitud de la persona interesada usuaria o funcionaria con presentar su respectiva cédula emitida por el TSE.
- b. Modificar los formularios internos que utilizan las unidades y áreas para que en lugar de capturar la información sobre el “estado conyugal o civil” se anote el “tipo de unión”, y se reconozca dentro de la ficha y de las bases de datos, las parejas del mismo sexo como núcleo familiar.
- c. Modificar los formularios internos que utilizan las unidades y áreas para cambiar el nombre a la variable del “sexo”, a “sexo registral”, y dejar la variable con tres opciones: (1) hombre, (2) mujer, (3) intersex.
- d. Modificar los formularios internos que utilizan las unidades y áreas para agregar la variable de Identidad de Género con las siguientes 5 categorías: (1) mujer trans, (2) hombre trans, (3) mujer cisgénero, (4) hombre cisgénero, (5) otro.
- e. Modificar los formularios internos que utilizan las unidades y áreas para incluir dos variables en el registro de violencia: (1) violencia por orientación sexual y (2) violencia por expresión e identidad de género.

Sexto. Acciones afirmativas y recursos.

- a. Cuando la Comisión detecte o sea informada sobre situaciones internas de discriminación o violencia por orientación sexual e identidad de género, informará y recomendará a la Presidenta Ejecutiva la adopción de acciones afirmativas y cambios institucionales que busquen

garantizar los derechos humanos de las personas involucradas, así como los principios de igualdad y no discriminación.

- b. Todas las instancias institucionales (técnicas y administrativas) deberán garantizar la asignación de los recursos humanos, materiales y técnicos necesarios para cumplir con lo dispuesto en esta Política, sus lineamientos y su Plan de Acción, en el Plan Operativo Institucional (POI).
- c. Se deberán cambiar los documentos internos, carné, correos, comunicados, oficios, listas de asistencia; entre otros, para que se respete la identidad de género y el nombre deseado por la persona usuaria del servicio.
- d. Fomentar, divulgar y compartir entre instancias institucionales, las buenas prácticas para la no discriminación que se establezcan para lograr el respeto de los derechos de la población LGTBI y como un mecanismo de cambio cultural y estratégico institucional.

Artículo 10°. – **Seguimiento de la Política y de sus lineamientos.** La Comisión, se encargará de dar seguimiento al cumplimiento de esta Política y sus lineamientos con el apoyo de las titulares subordinadas, Presidencia Ejecutiva, Junta Directiva y la administración activa. Se presentarán informes periódicos de cumplimiento de la Política a la Junta Directiva una vez por año y se atenderán las recomendaciones que surjan durante los procesos de ejecución, seguimiento y evaluación de la presente política, que deberá estar incorporada en los Planes Operativos de cada año.

Los informes deberán presentarse en la primera semana de julio de cada año.

Artículo 11°. – **Plan de Acción.** La Comisión deberá formular y presentar un Plan de Acción para la ejecución de esta Política. Dispondrá para ello de un plazo máximo de 8 meses (que incluya, planeación, validación, divulgación e inicio de ejecución). El proceso participativo deberá incluir consultas con personas LGBTI, así como funcionarias y funcionarios (de las áreas técnicas y administrativas). Una vez aprobado el Plan de Acción por la Junta Directiva entrará en rigor y será la Comisión de Diversidad Sexual quien liderará el proceso de ejecución de este plan, apoyada en las autoridades y como un compromiso compartido de toda la administración activa de la institución, titulares subordinadas, Presidencia Ejecutiva y Junta Directiva.

Responsable de la publicación:

Carlos Barquero Trigueros , Coordinadora Área Proveeduría.

REGLAMENTOS

MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA Y TELECOMUNICACIONES

**Programa de Innovación y Capital Humano para la
Competitividad (2852/OC-CR)**

“Manual de Operaciones del Programa”

Versión: 3

MANUAL OPERATIVO DEL PROGRAMA DE INNOVACIÓN Y CAPITAL HUMANO PARA LA COMPETITIVIDAD 2852/OC-CR

CONTENIDO

SIGLAS.....	5
DEFINICIONES.....	5
CAPÍTULO I. MARCO REFERENCIAL	8
1) Objetivo General.....	8
2) Objetivos Específicos.....	8
3) Componentes y subcomponentes del Programa.....	8
1. Componente I. Inversión para la Innovación Empresarial (USD\$10,4 millones).....	8
2. Componente II. Capital Humano avanzado para la competitividad (USD\$23,5 millones).....	9
4) Detalle de la inversión.....	9
5) Documentos del Programa	10
CAPÍTULO II. MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA (MOP).....	11
1) Propósito	11
2) Vigencia y procedimiento para realizar modificaciones al MOP	11
CAPÍTULO III. LINEAMIENTOS GENERALES DE.....	12
EJECUCIÓN DE LOS COMPONENTES.....	12
1) Partes intervinientes	12
A. El Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT)	12
B. Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	12
C. Comisión de Incentivos	13
D. Secretaria Técnica de Incentivos para la Ciencia y la Tecnología	13
E. Dirección de Innovación del MICITT	13
F. Dirección de Apropiación Social del Conocimiento del MICITT	13
G. Dirección de Investigación y Desarrollo Tecnológico del MICITT	14
H. Unidad Ejecutora (UE)	14
I. Dirección Administrativa Financiera del MICITT	15
J. Unidad de Planificación del MICITT	16
K. Evaluadores técnicos	16
2) Información privilegiada.....	17
3) Concursos	17
4) Requisitos de admisibilidad	17
5) Participación de grupos de empresas	18
6) Incompatibilidades	19
7) Procedimiento de adjudicación de ayudas financieras complementarias y no reembolsables.....	20
8) Caducidad	21
9) Recurso de revocatoria	22
10) Supervisión de la ejecución de los proyectos adjudicados	22

11) Supervisión financiera de la ejecución del contrato	23
12) Prórroga del plazo de ejecución del proyecto	23
13) Contrato adicional.....	24
14) Cierre del proyecto	24
15) Extinción del contrato.....	24
CAPÍTULO IV MONITOREO Y EVALUACIÓN	25
16) Plan de Monitoreo y Evaluación	25
17) Monitoreo interno.....	26
18) Evaluación externa independiente.....	26
19) Auditorías Externas.....	27
CAPÍTULO SÉPTIMO: COMPONENTES DEL PROGRAMA	27
SECCIÓN I: COMPONENTE I. INVERSIÓN PARA LA INNOVACIÓN EMPRESARIAL.....	27
Subcomponente I.1: Desarrollo de Capacidades Empresariales.....	27
1) Objetivo	27
2) Beneficiarios	27
3) Proyectos a financiar.....	27
4) Condiciones de financiamiento.....	27
5) Rubros financiables	28
6) Evaluación de las solicitudes de financiamiento.....	28
7) Ejecución del proyecto	28
Subcomponente I.2: Proyectos de Innovación y de Transferencia de Tecnología	29
1) Objetivo	29
2) Beneficiarios	29
3) Tipo de proyectos a financiar	29
4) Condiciones de financiamiento.....	29
5) Rubros financiables	29
6) Evaluación de solicitudes de financiamiento.....	30
7) Ejecución del proyecto	30
Subcomponente I.3: Nuevas Empresas de Base Tecnológica	30
1) Objetivo	30
2) Beneficiarios	31
3) Proyectos a financiar.....	31
4) Condiciones de financiamiento.....	31
5) Evaluación de solicitudes de financiamiento.....	31
6) Ejecución del proyecto	31
Sección II: COMPONENTE CAPITAL HUMANO AVANZADO PARA LA COMPETITIVIDAD	32
Subcomponente II.1. Programa de Formación de Recursos Humanos Avanzados.....	32
1) Objetivo	32
2) Beneficiarios	32
3) Estudios de posgrado a financiar	32
4) Condiciones de Financiamiento	33
5) Rubros financiables	34

- 6) Evaluación de solicitudes de financiamiento 36
 - Subcomponente II.2 Programa de Atracción de Talentos37
 - 1) Objetivo37
 - 2) Beneficiarios37
 - 3) Proyectos a financiar.....37
 - 4) Condiciones de financiamiento.....37
 - 5) Rubros financiables 38
 - 6) Evaluación de solicitudes 38
 - 7) Ejecución del proyecto 39
 - Subcomponente II.3 Programa de Calificación Profesional 39
 - 1) Objetivo 39
 - 2) Beneficiarios 39
 - 3) Calificación profesional a financiar 39
 - 4) Condiciones de financiamiento..... 39
 - 5) Evaluación de solicitudes 40
 - 6) Ejecución del proyecto 40

SIGLAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCSS	Caja Costarricense del Seguro Social
CONARE	Consejo Nacional de Rectores
CONICIT	Consejo Nacional para Investigaciones Científicas y Tecnológicas
CTI	Ciencia, Tecnología e Innovación
FODESAF	Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares
I+D	Investigación y Desarrollo
I+D+i	Investigación, Desarrollo e Innovación
IDS	Índice de Desarrollo Social
MEIC	Ministerio de Economía, Industria y Comercio
MOP	Manual Operativo del Programa
MICITT	Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
OE	Organismo Ejecutor
PNCTI	Plan Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación
POA	Plan Operativo Anual
PROCOMER	Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica
Programa	Programa de Innovación y Capital Humano para la Competitividad
PyMES	Pequeñas y Medianas Empresas
SINCYT	Sistema de Información Nacional de Ciencia y la Tecnología
UE	Unidad Ejecutora del Programa
USD	Dólares de los Estados Unidos de América (United States Dollars)

DEFINICIONES:

Bases del concurso	Son los documentos donde se establecen las reglas específicas que rigen cada concurso por ayudas financieras complementarias y no reembolsables del Programa.
Beneficiario(a)	Es toda aquella persona física o jurídica que resulta adjudicataria de una ayuda financiera complementaria y no reembolsable de alguno de los subcomponentes del PINN.
Consortio pyme	Asociación voluntaria que se constituye mediante contrato entre dos o más personas jurídicas, acreditadas como pyme, para la cual se vincularán por el tiempo contractual para la realización de actividades de promoción, cooperación, comercialización de bienes o servicios, en el territorio nacional o hacia el exterior. No tienen una personería jurídica propia, ni se consideran como sociedades, ya que su naturaleza es contractual.
Contraparte	Es la persona física o jurídica (ej. universidad, centro de investigación y desarrollo, institución de cooperación internacional, instituto tecnológico, empresa pública o privada, asociación civil de carácter productivo), que ofrecerá a la beneficiaria los servicios de asistencia técnica para el desarrollo de capacidades empresariales. Es

	deseable que esté registrada en el Registro Científico Tecnológico (RCT) del CONICIT. Para mayor información ingresar en el siguiente enlace: http://www.conicit.go.cr/tramites_y_servicios/rct/index.aspx
Contrapartida	Es la proporción de recursos financieros o en especie aportados por el solicitante, que junto con los recursos financieros solicitados, son necesarios para completar el costo total del proyecto o del beneficio. Para ser considerados dentro del costo total del proyecto, los recursos de contrapartida deben estar directamente relacionados con la ejecución del proyecto, y deben ser indispensables para el logro de éste.
Contrato consorcial	Instrumento legal por medio del cual se constituye el asocio empresarial y se establecen las condiciones, las características y el funcionamiento de los consorcios.
Convocatoria	Es el anuncio público de la apertura de un concurso para optar por una ayuda financiera complementaria y no reembolsable del PINN.
Costos de relocalización de expertos	Se refiere a un conjunto de incentivos que se ofrecen a expertos con el fin de motivarlos a desplazarse del país donde tienen su domicilio fijo a Costa Rica. Incluyen pero no se limitan a pasajes de avión, alquiler de vivienda, amueblamiento, alquiler de automóvil, colegiatura de los hijos menores de edad, y otros gastos que de permanecer el trabajador en su domicilio, probablemente tendría que cubrir con recursos propios.
Evaluador	La institución o dependencia encargada de emitir el criterio técnico para el asesoramiento de la Comisión de Incentivos en la toma de decisiones, y de realizar el seguimiento técnico a la ejecución de proyectos financiados por el Programa.
Incubadora de empresas	Organización que ayuda al desarrollo y crecimiento de nuevas empresas mediante servicios de guía, asesoramiento y mentoría, así como también asistencia para el acceso al financiamiento temprano.
Programa	Programa de Innovación y Capital Humano para la Competitividad
PyME	Toda unidad productiva de carácter permanente que disponga de los recursos humanos, los maneje y opere, bajo las figuras de persona física o de persona jurídica, en actividades industriales, comerciales, de servicios o agropecuarias que desarrollen actividades de agricultura orgánica.
Solicitante/ Postulante	Es toda persona física o jurídica que participa en un concurso público del PINN anunciado mediante convocatoria, solicitando una ayuda financiera complementaria y no reembolsable de dicho programa.
Solicitudes en conjunto	Cuando dos postulantes se unen para solicitar ayuda financiera complementaria y no reembolsable de alguno de los subcomponentes del PINN, siempre que el proyecto a financiar lo permita y ello no coloque en riesgo el logro de los objetivos del Programa. En ese caso, cada quien debe cumplir los requisitos del concurso y responder por la ejecución de su parte, salvo que las obligaciones no puedan diferenciarse, en cuyo caso cada uno responderá solidariamente por la totalidad de la ejecución del proyecto a financiar.
Readjudicación	En caso de que se declare un contrato de beca insubsistente, pasada la etapa recursiva y estando firme el acto, se conocerá en la Comisión de Incentivos la solicitud, que de acuerdo con el orden descendente del ranking, procedería en el orden para otorgamiento de beneficio, de la lista de los elegibles, que por cupo no se
	les pudo asignar el beneficio.
Cantones con menor IDS	Son los cantones que se ubican en las áreas de menor desarrollo relativo, según los valores de corte para la clasificación de Áreas de Mayor y Menor Desarrollo Relativo, establecidos en el IDS elaborado por MIDEPLAN vigente al momento de la publicación de la convocatoria.

CAPÍTULO I. MARCO REFERENCIAL

En este capítulo se exponen los elementos esenciales del Contrato de Préstamo No. 2852/OC-CR que deben estar presentes en la estrategia de consecución de los resultados.

1) Objetivo General

El objetivo general del Programa es contribuir al crecimiento de la productividad mediante el apoyo a las actividades de innovación del sector productivo y la formación de capital humano avanzado en áreas estratégicas definidas en el Plan Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (PNCTI).

2) Objetivos Específicos

Los objetivos específicos del Programa son los siguientes:

- A. Incrementar la inversión empresarial en actividades de innovación y desarrollo tecnológico a través de mejor acceso a financiamiento temprano e información para el desarrollo empresarial tanto de empresas establecidas como de nuevas empresas de base tecnológica
- B. Aumentar la oferta de capital humano avanzado requerido para la competitividad y la innovación empresarial.

3) Componentes y subcomponentes del Programa

A continuación, se detallan los componentes del Programa de Innovación y Capital Humano para la Competitividad que enmarcan la ejecución del Contrato de Préstamo No. 2852/OC-CR.

Para alcanzar los objetivos establecidos, el Programa comprende los siguientes dos componentes, cada uno integrado por tres subcomponentes, los cuales se ejecutarán de la siguiente manera:

1. Componente I. Inversión para la Innovación Empresarial (USD\$10,4 millones).

Cuadro 1: Beneficiarios del Componente I.

Objetivo	Beneficiarios
Subcomponente I.1: Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de acciones de asistencia técnica para el estímulo de la innovación y el desarrollo de capacidades empresariales que permitan la incursión de las beneficiarias en cadenas globales de valor.	PyMEs

Subcomponente I.2: Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de la implementación de proyectos de inversión en innovación y transferencia de tecnología orientados a la generación de valor agregado.	PyMEs
Subcomponente I.3: Contribuir al crecimiento de la productividad, mediante el financiamiento de acciones de apoyo para el fortalecimiento de las capacidades de los emprendedores titulares de nuevas empresas de base tecnológica, y de las incubadoras nacionales.	Personas físicas inscritas en el registro de emprendedores del Ministerio de Economía Industria y Comercio (MEIC) y que sean fundadoras de una iniciativa o empresa de base tecnológica constituida en Costa Rica y que tenga hasta 4 años de antigüedad.

2. Componente II. Capital Humano avanzado para la competitividad (USD\$23,5 millones).

Cuadro 2: Beneficiarios del Componente II

Objetivo	Beneficiarios
Subcomponente II.1: Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de becas de posgrado orientadas a la formación del capital humano avanzado requerido para implementar actividades de innovación, y para ofrecer mejores condiciones de entorno que permitan atraer nuevas inversiones de alto valor agregado en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI.	Profesionales
Subcomponente II.2: Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de un programa de atracción y relocalización de talentos, para la inserción en las empresas de recursos humanos altamente capacitados y con experiencia en la implementación de proyectos en I+D+i en el sector productivo.	Empresas
Subcomponente II.3: Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de un programa de calificación profesional para la actualización de destrezas profesionales y competencias necesarias para la innovación.	Profesionales

Con el fin de contribuir al desarrollo de los cantones con menor IDS, se procurará que un 40% de los postulantes que sean elegibles para recibir ayudas financieras tengan su domicilio permanente en dichos cantones.

Para la determinación de los cantones con menor desarrollo social, se utilizarán los valores de corte para la clasificación de Áreas de Mayor y Menor Desarrollo Relativo establecidos en el Índice de Desarrollo Social elaborado por MIDEPLAN vigente al momento de la publicación de la convocatoria.

4) Detalle de la inversión

El monto del financiamiento producto del Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR asciende a la suma de USD\$35.000.000,00 moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, y será distribuido por componente y subcomponente de la siguiente manera:

Cuadro 3: Financiamiento del Programa por componente y subcomponente (en USD).

Componente	Monto asignado	Porcentaje
------------	----------------	------------

I. Inversión para la Innovación Empresarial	10.400.00	29,7
I.1 Desarrollo de capacidades empresariales para la competitividad	4.000.000	11,4
I.2 Proyectos de innovación y de transferencia de tecnología	5.400.000	15,4
I.3 Nuevas empresas de base tecnológica	1.000.000	2,9
II. Capital Humano avanzado para la competitividad	23.500.000	67,1
II.1 Programa de Formación de Recursos Humanos Avanzados	19.600.000	56
II.2 Programa de Atracción de Talentos	1.200.000	3,4
II.3 Programa de Calificación Profesional	2.700.000	7,7
III. Administración	1.100.000	3,2
III.1 Unidad Ejecutora	755.000	2,2
III.2 Auditorías	80.000	0,2
III.3 Seguimiento y Evaluación	265.000	0,8
TOTAL	35.000.000	100

En caso de que aún se cuente con recursos una vez adjudicada la cantidad de beneficios establecida al Programa, el MICITT, previa recomendación de la Comisión de Incentivos, podrá trasladar recursos entre subcomponentes, así como incrementar la cantidad de beneficios. Ambos deberán contar con la anuencia del Ministerio de Hacienda y la no objeción del Banco Interamericano de Desarrollo.

5) Documentos del Programa

Disposiciones especiales aplicables al Programa en orden de prelación:

- A. Ley No.9218 “Aprobación del Contrato de Préstamo No. 2852/OC-CR suscrito entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo para financiar el Programa de Innovación y Capital Humano para la Competitividad”.
- B. Ley No.9241 “Modificación de la Ley No. 9193, Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el ejercicio económico 2014, y primer presupuesto extraordinario de la República para el ejercicio económico 2014”.
- C. Contrato de préstamo No.2852/OC-CR suscrito entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo y su Anexo Único.
- D. El presente Manual de Operaciones del Programa.
- E. Convenios y acuerdos interinstitucionales de cooperación suscritos entre el MICITT y otras entidades.
- F. Las bases de los concursos.
- G. Los lineamientos de ejecución.
- H. El plan de monitoreo y evaluación
- I. Los procedimientos para el manejo administrativo y financiero del Programa.

CAPÍTULO II. MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA (MOP)

1) Propósito

El propósito del Manual de Operaciones del Programa (MOP) es establecer los lineamientos básicos de gestión estratégica, planificación, ejecución, seguimiento y evaluación eficiente del Programa, con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de aprobación del Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR, suscrito entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para financiar el Programa, Ley No. 9218.

2) Vigencia y procedimiento para realizar modificaciones al MOP

El MOP es un documento flexible que será revisado y validado permanentemente para garantizar su vigencia y aplicabilidad durante la ejecución del Programa.

La UE presentará ante el jerarca del MICITT, las propuestas de modificación al MOP para adaptarlo a nuevas condiciones o circunstancias que pudieran presentarse durante la ejecución del Programa, previa asesoría de las Direcciones Técnicas de Innovación, Apropiación Social del Conocimiento, e Investigación y Desarrollo Tecnológico del MICITT, cuando así corresponda.

El máximo jerarca del MICITT en última instancia, valorará si proceden o no las modificaciones; de proceder, el MICITT remitirá al BID la nueva versión del MOP para recibir la no objeción.

El MOP se mantendrá publicado en el sitio web del MICITT (<http://www.micitt.go.cr/>) desde su entrada en vigencia.

El máximo jerarca del MICITT notificará a la Comisión de Incentivos, a la Secretaría Técnica de la Comisión de Incentivos, a las direcciones y demás unidades administrativas del MICITT vinculadas con la ejecución del Programa, al CONICIT y a PROCOMER, sobre las modificaciones aprobadas al MOP y sobre la entrada en vigencia del mismo, las cuales deberán incluir el número de la versión y la fecha de vigencia.

Todos los aspectos relacionados con las particularidades de la implementación de las actividades de cada componente del Programa, serán especificados en las bases de los concursos, de forma clara, detallada y transparente. Los concursos deberán incluir como mínimo: objetivo, áreas temáticas y/o categorías de evaluación, fechas importantes y plazos para la recepción de la solicitud de financiamiento, plazos para la ejecución de los beneficios, definición a quién va dirigido, el monto máximo del beneficio, requisitos para participar, criterios de evaluación que serán utilizados, mecanismo para la entrega de propuestas y cualquier otra información o condición que el MICITT considere para el éxito del concurso.

CAPÍTULO III. LINEAMIENTOS GENERALES DE EJECUCIÓN DE LOS COMPONENTES

Este capítulo describe los lineamientos generales que deberán considerarse en los concursos para los componentes del Programa.

1) Partes intervinientes

Se tienen como partes intervinientes en la ejecución del Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR, los siguientes:

A. El Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT)

El MICITT es el Organismo Ejecutor (OE) del Programa. Le corresponde establecer los convenios interinstitucionales que se requieran para la buena ejecución del Programa, así como generar las directrices a lo interno del MICITT que se requieran para su implementación. Para la ejecución del Programa, el MICITT actuará por intermedio de una Unidad Ejecutora (UE).

Previo a realizar las convocatorias públicas mediante las cuales se invitará a concursar por ayudas financieras complementarias y no reembolsables del Programa, el MICITT definirá los criterios de utilización y distribución de los recursos que dispone el Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR, siguiendo el planteamiento estratégico institucional, previa recomendación de la Comisión de Incentivos.

El MICITT será el encargado de adjudicar las ayudas financieras complementarias y no reembolsables mediante resolución emitida por su máximo jerarca, previa recomendación de la Comisión de Incentivos.

B. Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Previo a cada convocatoria, el BID dará la no objeción en cuanto a que las bases de los concursos son conformes con los términos del Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR y este MOP. Además, el BID dará su no objeción al proceso de recomendación de adjudicación de los beneficios. Esta no objeción significará que el proceso de evaluación se realizó conforme al Contrato de Préstamo, este MOP y las bases de cada concurso. El BID también dará su no objeción a los contratos tipo que se emplearán para formalizar la relación contractual que se establezca entre el MICITT y los beneficiarios.

C. Comisión de Incentivos¹

En concordancia con lo dispuesto en la Ley No.7169 y su reglamento, la Ley No.8262 y su reglamento, y el Decreto Ejecutivo No. 37168-MICIT-MEIC, a la Comisión de Incentivos le corresponderá, al menos, las funciones que aquí se detallan:

1. Fijar el calendario de las sesiones para atender lo que le compete a la ejecución del Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR.
2. Previo a la realización de las convocatorias, recomendar al MICITT los criterios de utilización y distribución de los recursos entre componentes y subcomponentes.
3. Con base en los insumos técnicos suministrados por los evaluadores, emitir la recomendación favorable o desfavorable en relación con la adjudicación de beneficios por parte del MICITT.

D. Secretaria Técnica de Incentivos para la Ciencia y la Tecnología

La Secretaria Técnica de la Comisión de Incentivos tendrá al menos las siguientes funciones:

1. Coordinar el calendario de las sesiones de la Comisión de Incentivos.
2. Conformar las actas de las sesiones de la Comisión de Incentivos con las decisiones finales tomadas.
3. Suministrar a la Comisión de Incentivos la información y el apoyo logístico necesario para la buena marcha de la Comisión.
4. Otras que la Comisión de Incentivos le asigne.

E. Dirección de Innovación del MICITT

La Dirección de Innovación del MICITT debe definir la estrategia de implementación y asesorar a la UE en la elaboración de los lineamientos técnicos de las bases de los concursos, referido principalmente al Componente I “Inversión para la Innovación Empresarial” y complementariamente, en coordinación con la Dirección de Apropiación Social del Conocimiento del MICITT, lo que se refiere al Componente II “Capital Humano Avanzado para la Competitividad”.

F. Dirección de Apropiación Social del Conocimiento del MICITT

La Dirección de Apropiación Social del Conocimiento del MICITT debe definir la estrategia de implementación y asesorar a la UE en la elaboración de los lineamientos técnicos de las bases de los concursos, referido principalmente al Componente II “Capital Humano avanzado para la Competitividad” y complementariamente, en coordinación con la Dirección de Innovación del MICITT, lo que se refiere al Componente I “Inversión para la Innovación Empresarial”. Asimismo, debe emitir

¹ La Comisión de Incentivos es creada mediante la Ley No.7169, dentro del Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología y está adscrita al Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones como parte del marco institucional de política económica del Poder Ejecutivo, complemento de las políticas sectoriales en industria, exportaciones, agricultura, actividades pecuarias y pesca.

a solicitud de la UE, criterio razonado en torno al contenido innovador y a la atinencia con las áreas estratégicas del PNCTI, de las solicitudes de financiamiento recibidas.

G. Dirección de Investigación y Desarrollo Tecnológico del MICITT

La Dirección de Investigación y Desarrollo Tecnológico del MICITT debe definir la estrategia de implementación y asesorar a la UE en la elaboración de los lineamientos técnicos de las bases de los concursos, de los Componentes I “Inversión para la Innovación Empresarial” y II “Capital Humano avanzado para la Competitividad”, en coordinación con las Direcciones de Innovación y de Apropiación Social del Conocimiento del MICITT. Asimismo, debe emitir a solicitud de la UE, criterio razonado en torno al contenido innovador y a la atinencia con las áreas estratégicas del PNCTI, de las solicitudes de financiamiento recibidas.

H. Unidad Ejecutora (UE)

La UE tendrá al menos las siguientes funciones y atribuciones:

1. Velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR y en el presente MOP.
2. Coordinación técnica y administrativo-financiera del Programa, incluyendo todos los aspectos de programación, ejecución y liquidación del Programa.
3. Mantener la coordinación y comunicación con el BID.
4. Apoyar la preparación, planificación y ejecución del Plan de Ejecución del Programa (PEP), los informes semestrales, el Informe del Seguimiento del Progreso (PMR), los POA y el Plan de Adquisiciones de cada Componente, siguiendo los principios metodológicos acordados con el BID.
5. Procurar la integración del POA del Programa, al POA Institucional.
6. Velar por el cumplimiento de los objetivos y metas del Programa, y asegurar la articulación de sus objetivos e intervenciones con el PNCTI.
7. Supervisar el avance del Programa y la preparación de los informes de la gestión técnica y financiera de éste.
8. Monitorear las intervenciones del Programa y realimentar a los organismos competentes.
9. Proponer modificaciones al MOP cuando las considere necesarias.
10. Informar cada semestre a la Comisión de Incentivos sobre el resultado del seguimiento contractual y financiero de los beneficiarios.
11. Diseñar las bases de los concursos, siguiendo los lineamientos definidos por las Direcciones de Apropiación Social del Conocimiento, Innovación, y de Investigación y Desarrollo Tecnológico del MICITT, y de los evaluadores.
12. Velar por el cumplimiento de las bases de los concursos.
13. Determinar el cumplimiento de los requisitos de admisibilidad de las solicitudes de ayudas financieras complementarias y no reembolsables.

14. Remitir las solicitudes de financiamiento al evaluador correspondiente para la emisión del criterio técnico.
15. Elaborar el orden del día para la deliberación de la Comisión de Incentivos.
16. Asistir con voz, pero sin voto, a las sesiones de la Comisión de Incentivos.
17. Solicitar la no objeción del BID cuando corresponda.
18. Realizar los pagos a los beneficiarios del Programa, de conformidad con el plan de pagos establecido al efecto y mantener un adecuado archivo de la documentación.
19. Efectuar el análisis y aprobación de las liquidaciones financieras y realizar los cierres financieros de cada beneficio otorgado por el MICITT.
20. Preparar los contratos tipo de cada subcomponente. Previo a la solicitud de no objeción del BID, estos contratos tipo deberán contar con el visto bueno de la Asesoría Jurídica del MICITT, el cual se deberá emitir en el plazo máximo de 10 días hábiles.
21. Crear y custodiar los expedientes de los beneficios otorgados.
22. Preparar las solicitudes de desembolso al BID.
23. Elaborar en tiempo y forma los distintos informes requeridos por el BID, la Dirección de Crédito Público y la Dirección General de Presupuesto Nacional, ambas del Ministerio de Hacienda, y las dependencias internas del MICITT.
24. En casos especiales, solicitar al CONICIT o a PROCOMER su criterio para continuar con el giro de los desembolsos aprobados en el contrato.
25. Elaborar las liquidaciones correspondientes para la Tesorería Nacional (Caja única).
26. Cualquier otra que el MICITT le asigne en el marco de las competencias que le corresponden a la UE.

Las plazas de la UE serán autorizadas por la Autoridad Presupuestaria, y los costos de su personal serán con cargo al Programa.

I. Dirección Administrativa Financiera del MICITT

En lo que se refiere a la ejecución del Programa, la Dirección Administrativa Financiera tendrá al menos las siguientes funciones:

1. Apoyar la gestión administrativa y financiera del Programa.
2. Ejecutar de manera oportuna las transferencias según han sido programadas de común acuerdo con la UE.
3. Realizar de manera oportuna los trámites correspondientes para pago.
4. Colaborar con la UE en la orientación y realización de los trámites de orden presupuestarios que son requeridos para asegurar cabalmente, la disponibilidad de los recursos del Programa.
5. Llevar el registro de la ejecución presupuestaria del Programa asegurando su consistencia con el sistema de Caja Única de la Tesorería Nacional.
6. Elaboración, revisión y control de la nómina generada para el pago de salarios de los funcionarios del Programa.
7. Entrega de documentación, certificaciones y constancias relacionadas con los procesos a cargo del Departamento de Gestión Institucional de Recursos Humanos.
8. Suministrar la información pertinente y oportuna que la UE requiere para preparar informes correspondientes.
9. Cualquier otra que se requiera para apoyar el logro de los objetivos del Programa.

J. Unidad de Planificación del MICITT

La Unidad de Planificación deberá realizar al menos las siguientes actividades en concordancia con el Plan de Monitoreo y Evaluación del Programa:

1. Apoyar a la UE en el monitoreo y evaluación del Programa
2. Administrar las consultorías encargadas de:
 - a) Recopilar los datos en la línea base, línea intermedia y línea final.
 - b) Sistematizar y analizar los datos.
 - c) Preparar informe de evaluación intermedia del Programa.
 - d) Preparar las bases de la contratación de la evaluación de impacto del Programa.
 - e) Otros que se consideren en el Plan de Monitoreo y Evaluación.

K. Evaluadores técnicos

En lo que se refiere a la ejecución del Programa, éste contará con el apoyo de evaluadores técnicos, entre los que se incluyen PROCOMER, CONICIT y cualquiera otro con el cual el MICITT firme convenio para tal efecto. Los evaluadores tendrán al menos las siguientes funciones:

1. Asesorar a la UE en el diseño de los lineamientos técnicos de las bases de los concursos, según lo establecido en los respectivos convenios interinstitucionales suscritos.
2. Evaluar técnicamente las solicitudes de financiamiento de acuerdo con los criterios de evaluación definidos en cada concurso y emitir los dictámenes técnicos respectivos acompañados de la memoria de cálculo por cada solicitud de financiamiento, en un plazo máximo de 20 días hábiles que empieza a transcurrir desde el día hábil siguiente a la recepción de los expedientes remitidos por la UE.
3. Confeccionar una lista priorizada con las solicitudes de beca que cumplan la nota mínima definida en las bases de los concursos, en caso de haberse dispuesto así en la misma. Esta clasificación se presentará en orden descendente, iniciando con aquel que recomienda aprobar en primer lugar y terminando con aquel que recomienda aprobar en último lugar. Si no se implementa una lista priorizada, las solicitudes se evaluarán según el orden de ingreso. Los detalles de la calificación serán expresados en las bases de los concursos.
4. Emitir a solicitud de la UE, criterio razonado en torno al contenido innovador y a la atinencia con las áreas estratégicas del PNCTI, de las solicitudes de financiamiento recibidas.
5. Realizar evaluaciones técnicas intermedias de seguimiento y evaluaciones finales de cada de cada beneficiario del Programa.
6. Asesorar a la Comisión de Incentivos según su competencia.
7. En caso de ser requerido por la Comisión de Incentivos o la UE, deberán realizar en el plazo máximo de 10 días hábiles, los ajustes a las evaluaciones técnicas y de seguimiento que sean necesarios, a fin de cumplir con lo dispuesto en el MOP y en los convenios interinstitucionales.
8. Durante la ejecución de los proyectos financiados, emitir criterio técnico a solicitud de la UE, en el plazo máximo de 10 días hábiles, en relación con las solicitudes de modificaciones de los términos contractuales que formulen los beneficiarios.

9. En el caso de CONICIT, informar a la UE si alguno de los solicitantes de los fondos del Programa ha sido beneficiario de alguno de los fondos que administra esta entidad.
10. Proporcionar asesoría experta al MICITT, según su competencia, para la implementación de los componentes del Programa.
11. Apoyar al MICITT en la promoción de las convocatorias.
12. Otras que se consideren en los convenios de cooperación interinstitucionales.

2) Información privilegiada

Es deber de todas las partes intervinientes, mantener la confidencialidad de la información a la que tengan acceso con ocasión del ejercicio de sus funciones, relacionada con el diseño y la elaboración de las bases de los concursos, así como a cualquier otra información cuya divulgación pueda darle una ventaja indebida a algún potencial beneficiario de los fondos del Programa.

3) Concursos

Se podrán realizar concursos a partir del primer año de ejecución del Programa y hasta el último mediante el mecanismo de convocatorias públicas. Los concursos podrán ser de ámbito nacional, regional o sectorial. El plazo de recepción de solicitudes de financiamiento se definirá en las bases de cada concurso, las cuales serán publicadas en el sitio web del MICITT (www.micitt.go.cr), en el SINCYT (www.sincyt.go.cr) y en otros medios que se consideren apropiados. Con el fin de lograr los objetivos establecidos al Programa, el MICITT podrá habilitar concursos en áreas específicas dentro de las áreas estratégicas del PNCTI, y en zonas específicas del territorio nacional. Los criterios de evaluación y su ponderación, así como la incorporación de otros adicionales, serán definidos por el MICITT con la asesoría de los evaluadores en cada concurso.

En aras de agilizar la tramitación de los concursos, se podrán habilitar llamados a conformar registros de proveedores de diversos servicios requeridos para la ejecución de los componentes del Programa. Estos llamados respetarán los principios constitucionales y el régimen de prohibiciones de contratación administrativa, establecidos en la legislación ordinaria.

La UE podrá prorrogar los concursos abiertos de acuerdo con las necesidades del Programa.

4) Requisitos de admisibilidad

Quienes deseen solicitar una ayuda financiera complementaria y no reembolsable del Programa, deberán cumplir los requisitos de admisibilidad que se definan en las bases de cada concurso, los cuales deberán incluir al menos, los siguientes:

1. Tratándose de personas físicas solicitantes:
 - A. Ser costarricense por nacimiento o por naturalización, o ser extranjero con residencia permanente en Costa Rica.
 - B. Tener domicilio permanente en Costa Rica.
 - C. En el caso de que el solicitante se encuentre inscrito y activo, o inscrito e inactivo, en la CCSS, debe estar al día con sus obligaciones con la CCSS y con FODESAF. El Programa verificará dicha condición en línea.
 - D. En el caso de que el solicitante se encuentre inscrito como contribuyente ante la Dirección General de Tributación, debe estar al día en el pago de los impuestos nacionales.
 - E. Estar inscrita en el registro de emprendedores del MEIC, tratándose del subcomponente 1.3.

2. Tratándose de personas jurídicas solicitantes:
 - A. El domicilio social debe estar ubicado en Costa Rica.
 - B. Estar inscrita, activa y al día en sus obligaciones con la seguridad social (CCSS y FODESAF). El Programa verificará dicha condición en línea.
 - C. Tener la condición de PyME debidamente registrada en el MEIC.
 - D. Estar habilitada legalmente para implementar el proyecto propuesto.
 - E. Estar al día en el pago de los impuestos nacionales.
 - F. Presentar certificación de personería jurídica con no más de un mes de expedida.
 - G. Presentar certificación de propiedad y naturaleza de las acciones, con no más de un mes de expedida.

En ambos casos, para mantener la condición de beneficiario, los solicitantes deberán cumplir con los requisitos A, B, C, D y E durante todo el plazo de vigencia del contrato de incentivos.

5) Participación de grupos de empresas

En los casos de los concursos en los que se habilite la participación de grupos de empresas, cada grupo deberá estar constituido como un consorcio pyme de conformidad con lo establecido en la “Ley para el fomento de la competitividad de la PYME mediante el desarrollo de consorcios” No.9576, y deberá aportar un contrato consorcial que contendrá como mínimo, lo siguiente:

- A. Lugar y fecha de constitución del consorcio.
- B. Definición del tipo de consorcio empresarial.
- C. Objeto.
- D. Domicilio.
- E. Duración de la relación contractual.
- F. Representante oficial del consorcio.
- G. Empresas que integran el consorcio y representantes.
- H. Participación de cada uno de los integrantes, obligaciones y derechos.
- I. Condiciones de admisión de nuevos miembros.
- J. Condiciones de salida de una pyme consorciada.

- K.** Fondo operativo. Indicación del monto que constituye el fondo operativo, mecanismo y proporcionalidad de aporte por parte de las empresas consorciadas.
- L.** Cuota de ingreso para nuevos miembros.
- M.** Plan de viabilidad financiera del consorcio. Gastos previos a la constitución del consorcio, gastos de estructura y gestión, gastos de promoción durante los siguientes dos años.

Desde el momento de presentación de la solicitud de financiamiento y hasta la finalización del proyecto financiado, el consorcio pyme debe mantenerse conformado por los mismos integrantes, por lo que no se podrá incluir un nuevo miembro ni excluir a ninguna empresa de las que participó en el concurso.

6) Incompatibilidades

No podrán ser beneficiarios de los fondos provenientes del Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR:

- A.** Aquellas personas físicas o jurídicas que a la fecha de postulación o previo a la adjudicación del financiamiento con fondos del Programa, fueron beneficiarias de otras fuentes de financiamiento no reembolsables del sector público para financiar el mismo tipo de proyecto o grado académico y ya lo concluyeron.
- B.** Aquellas personas físicas o jurídicas que a la fecha de postulación o previo a la adjudicación del financiamiento con fondos del Programa, son simultáneamente beneficiarias de otras fuentes de financiamiento no reembolsables del sector público y pretendan sufragar complementariamente el mismo el tipo de proyecto o grado académico por más del 100% del beneficio que el Programa puede otorgar.
- C.** Aquellas personas físicas o jurídicas que han sido beneficiarios de cualquier subcomponente del Programa cuyo proyecto no cuenta con el cierre técnico y financiero.
- D.** Aquellas personas jurídicas cuyos accionistas son a la vez, accionistas de otra persona jurídica que ha sido beneficiaria del Programa y no cuenta con cierre técnico.
- E.** Aquellas personas jurídicas en quiebra, insolvencia económica, administradas o intervenidas judicialmente, con medidas cautelares sobre sus bienes, que hayan cesado sus actividades comerciales y/o estén en trámite de disolución como persona jurídica.
- F.** Aquellas personas físicas o aquellas personas jurídicas cuyos representantes han sido investigados o condenados por los delitos contra los derechos de la propiedad intelectual, contra los derechos de autor y derechos conexos, contra los derechos sobre esquemas de trazado (topografías) de circuitos integrados, contra la fe pública, delitos de divulgación de secretos empresariales, delitos informáticos, o legitimación de capitales.
- G.** Los funcionarios del MICITT, CONICIT, PROCOMER, BID y cualquier otra entidad involucrada en el proceso de adjudicación de beneficios, funcionarios y proveedores de la UE, miembros de la Comisión de Incentivos (en propiedad y suplentes), así como su conyugue, conviviente o alguno de sus parientes hasta el tercer grado en consanguinidad o afinidad. Esto de conformidad con el artículo 3 y 38 de la Ley No.8422, Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública.
- H.** Aquellas personas jurídicas donde al menos sobre un accionista recae una de las incompatibilidades enumeradas en el inciso h) precedente.

- I. Aquellas personas físicas o jurídicas que han incurrido en incumplimiento contractual, debido a la asignación de un beneficio por parte de MICITT o CONICIT, en los últimos 5 años.
- J. Aquellas personas jurídicas cuyos accionistas son otras personas jurídicas.
- K. Personas jurídicas que reciban de forma permanente transferencias de presupuesto nacional o transferencias de fondos públicos, y/o impuestos directos.
- L. Aquellas personas físicas que son estudiantes activas en algún otro programa de nivel universitario.

7) Procedimiento de adjudicación de ayudas financieras complementarias y no reembolsables

El procedimiento de adjudicación de ayudas financieras complementarias y no reembolsables es el siguiente:

La UE deberá contar con la no objeción del BID en cuanto a que las bases de los concursos son conformes con los términos del Contrato de Préstamo No.2852/OC-CR y este MOP.

Las solicitudes de ayudas complementarias y no reembolsables para los dos componentes y sus subcomponentes, serán presentadas ante la UE, quien deberá revisar el cumplimiento de los requisitos de admisibilidad. La recepción de las solicitudes no implica la aprobación del beneficio solicitado.

Las solicitudes que superen satisfactoriamente la fase de admisibilidad, serán enviadas por la UE al evaluador correspondiente para ser evaluadas técnica y presupuestariamente. Cuando se indique en las bases del concurso, la evaluación técnica y presupuestaria incluirá un análisis en torno al contenido innovador y/o el interés nacional de los proyectos que se postulen por financiamiento.

La UE incluirá el informe con el resultado de la evaluación en la agenda de la Comisión de Incentivos para su deliberación y recomendación.

La UE deberá contar con la no objeción del BID en cuanto a que el proceso de recomendación de adjudicación de los beneficios se realizó conforme al Contrato de Préstamo, este MOP y las bases del concurso.

Mediante resolución, el máximo jerarca del MICITT emitirá el acto final de adjudicación o de denegación del beneficio, según corresponda. En ningún caso se podrán adjudicar fondos de forma retroactiva.

En el caso de las resoluciones que deniegan el beneficio, si una vez transcurrido el plazo para entablar el recurso de revocatoria, éste no se interpone, la denegatoria adquirirá firmeza, por lo que el máximo jerarca del MICITT ordenará el archivo de las diligencias.

En el caso de las resoluciones que adjudican el beneficio, el beneficiario tendrá un mes calendario contado desde el día siguiente de la recepción de la notificación de la resolución para indicar si lo acepta o si desiste de él. En caso de aceptación del beneficio, la UE procederá a la confección del contrato respectivo en los diez días hábiles siguientes a la recepción de la manifestación del beneficiario.

Tanto la aceptación del beneficio como la firma del contrato, son actos que deben realizarse de forma libre, voluntaria e incondicional; si se efectúan bajo protesta o en disconformidad, habrá un vicio en la voluntad del beneficiario que implicará que sus manifestaciones se tengan como desistimiento del beneficio.

Cuando el beneficiario manifiesta que desiste del beneficio, el máximo jerarca del MICITT ordenará el archivo de las diligencias. Se procederá de la misma manera, si una vez transcurrido el mes calendario, el beneficiario no hace manifestación alguna respecto del beneficio adjudicado, teniéndose por renunciado el beneficio.

Una vez confeccionado el contrato, el beneficiario deberá firmarlo mediante firma digital en el plazo máximo de tres días hábiles contados a partir del día siguiente de recibir la notificación respectiva. En el contrato se estipulará, al menos, el objeto contractual, el plazo de vigencia, los deberes y derechos de las partes, así como los montos y las condiciones de los pagos. La fecha de la última firma en el contrato será la fecha de entrada en vigor de este.

Una vez firmado el contrato por todas las partes, la UE podrá proceder con los desembolsos correspondientes, según se haya definido en la resolución de adjudicación.

El plazo de vigencia del financiamiento entrará a regir a partir del día hábil siguiente al primer pago realizado por la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda, a excepción de que el proyecto a financiar requiera una fecha distinta.

De no proceder el beneficiario con la suscripción del contrato dentro del plazo, el máximo jerarca del MICITT declarará el contrato insubsistente y ordenará el archivo de las diligencias.

Durante la fase de ejecución contractual, las modificaciones al contrato que se lleguen a tramitar y que impliquen la modificación del monto adjudicado, requerirán previamente la recomendación de la Comisión de Incentivos; las demás modificaciones no deberán someterse a conocimiento de la Comisión.

8) Caducidad

Cuando el procedimiento de adjudicación se paralice por más de seis meses en virtud de causa imputable, exclusivamente, al beneficiario, de oficio o por denuncia, se producirá la caducidad.

9) Recurso de revocatoria

Contra lo resuelto por el máximo Jерarca del MICITT, el interesado podrá interponer el recurso ordinario de revocatoria dentro del plazo improrrogable de tres (3) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la recepción de la notificación de la resolución del MICITT. Dicho recurso deberá contener los argumentos de hecho y derecho que fundamentan la discrepancia, así como el ofrecimiento y aporte de la prueba pertinente; deberá interponerse utilizando el formulario electrónico disponible en el sitio web del MICITT (www.micitt.go.cr), y deberá estar suscrito por el interesado con su firma digital certificada.

El recurso será conocido y resuelto por el máximo jerarca del MICITT, de conformidad con lo regulado al efecto en la Ley General de la Administración Pública.

Una vez presentada la solicitud de financiamiento, no se admitirá ninguna gestión orientada a solicitar nuevos rubros financiables, ni a incrementar el monto solicitado.

10) Supervisión de la ejecución de los proyectos adjudicados

Para el cumplimiento de las normas de control interno y rendición de cuentas, corresponderá a los evaluadores, en los subcomponentes que les corresponda, llevar a cabo el seguimiento técnico del cumplimiento contractual del beneficiario. La UE o quien el MICITT designe, será la encargada del proceso de liquidación financiera parcial y final e informar al máximo jerarca la recomendación de cierre del contrato.

La UE comunicará mensualmente a los evaluadores, según corresponda, los contratos y adendas que se hayan firmado para que cada evaluador establezca la programación de visitas de seguimiento que debe realizar, así como la fecha máxima en que cada beneficiario debe presentar el informe respectivo.

El beneficiario deberá remitir al evaluador competente un informe parcial de resultados, con la periodicidad estipulada en el contrato, sobre el avance en la ejecución del proyecto, que contenga al menos, los siguientes elementos:

- A.** Avance en el logro de los objetivos (resultados previstos, resultados obtenidos y acumulado).
- B.** Avance en la ejecución financiera (recursos programados, recursos ejecutados y acumulado).
- C.** Cualquier otra información estipulada en el contrato, o solicitada, tanto por el evaluador, como por la UE.

El beneficiario incurrirá en incumplimiento contractual si no presenta el informe respectivo ante el evaluador en el plazo establecido en el contrato.

El evaluador emitirá un informe técnico de seguimiento que reportará a la UE sobre el avance en el cumplimiento contractual por parte del beneficiario y alertará sobre cualquier variación o desvío de los objetivos y compromisos establecidos en el contrato. Este informe debe ser remitido a la UE, al

menos con dos meses de antelación a la fecha en que la UE debe realizar el siguiente depósito al beneficiario.

En los subcomponentes I.1, I.2, I.3 y II.2, el evaluador deberá realizar visitas a los lugares de ejecución de los proyectos como parte del proceso de evaluación técnica inicial (al evaluar la solicitud de financiamiento), intermedia y final.

En los subcomponentes II.1 y II.3, el informe sobre el punto a) se debe presentar ante el evaluador y lo referente al punto B) se debe informar a la UE.

Para efectos de las evaluaciones de impacto, los beneficiarios deberán entregar a solicitud del MICITT, cualquier información requerida para completar los instrumentos de evaluación.

11) Supervisión financiera de la ejecución del contrato

Una vez recibido el informe técnico de seguimiento del evaluador, la UE o quien el MICITT designe efectuará el seguimiento financiero de cada pago depositado, para lo cual se contactará al beneficiario y se le remitirán las instrucciones para efectuar la liquidación financiera correspondiente.

En caso de que el evaluador y/o la UE requieran información adicional por parte del beneficiario, se le otorgará un plazo máximo de 3 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente de recibir la notificación para que cumpla con lo requerido. Si posterior a ese plazo el beneficiario no aporta la información requerida o si ésta no resulta conforme, se considerará incumplimiento contractual de su parte, por lo que se aplicaría lo dispuesto para el incumplimiento contractual en el presente Manual.

12) Prórroga del plazo de ejecución del proyecto

A solicitud del beneficiario, el MICITT podrá autorizar prórrogas al plazo de ejecución del proyecto cuando existan demoras ocasionadas por el mismo MICITT o por causas ajenas al beneficiario.

El beneficiario solicitará la prórroga a más tardar tres meses antes del vencimiento del contrato y el MICITT valorará las justificaciones presentadas por el beneficiario para resolver si procede o no. Si la solicitud se hace fuera de plazo, pero estando aún el contrato en ejecución, el MICITT podrá autorizar la prórroga, en caso de estar debidamente sustentada, siempre que esté vigente el plazo contractual.

Dado que el plazo establecido en el contrato se refiere al plazo con que cuenta el beneficiario para ejecutar satisfactoriamente el proyecto, lo relacionado con el seguimiento técnico y financiero final, así como los pagos pendientes en la modalidad de reembolso, entre otros, se podrá efectuar posterior al vencimiento del plazo de vigencia del financiamiento. Para estos efectos, no será necesario acordar una prórroga del plazo de ejecución del proyecto.

13) Contrato adicional

Cuando se venza el plazo del contrato sin que el beneficiario haya cumplido a cabalidad con el objeto contractual, y habiendo solicitado extemporáneamente la prórroga del plazo de ejecución del proyecto; el MICITT valorará las justificaciones presentadas por el beneficiario, así como los objetivos del Programa, a fin de determinar la procedencia de la suscripción de un contrato adicional para que el beneficiario regularice su situación, y darle continuidad a la relación contractual para lograr el cumplimiento de lo comprometido.

14) Cierre del proyecto

El beneficiario deberá presentar un informe final de resultados obtenidos al evaluador que corresponda.

En caso de que el evaluador y/o la UE requieran información adicional por parte del beneficiario, se le otorgará un plazo máximo de 3 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente de recibir la notificación para que cumpla lo requerido. Si posterior a ese plazo el beneficiario no aporta la información pedida, o si ésta no resulta conforme, se considerará incumplimiento contractual de su parte.

El evaluador elaborará un informe técnico de cierre donde analizará el o los informes parciales de resultados y el informe final, reportará a la UE sobre el avance en el cumplimiento contractual por parte del beneficiario y en caso de conformidad, recomendará el cierre del proyecto. Este informe debe ser remitido a la UE en el plazo de un mes calendario contado a partir de la recepción del informe final de resultados aportado por el beneficiario.

Una vez recibido el informe técnico de cierre del evaluador, la UE o a quien designe el MICITT, efectuará el cierre financiero, para lo cual, el beneficiario deberá rendir un informe de liquidación final, en el plazo de 5 días hábiles contados a partir del día siguiente de recibir la notificación respectiva. El beneficiario incurrirá en incumplimiento contractual si no presenta el informe respectivo ante el evaluador o ante la UE, en el plazo establecido.

La UE analizará la liquidación final y en caso de conformidad, recomendará al MICITT el cierre del proyecto. El máximo jerarca del MICITT ordenará el cierre del proyecto mediante resolución razonada.

15) Extinción del contrato

La extinción del compromiso contractual puede finalizar por las siguientes razones:

A. Por la vía normal:

- 1. Cumplimiento del objeto del contrato y del plazo contractual.**

B. Por la vía anormal:

1. Rescisión del contrato: cuando por razones de interés público, caso fortuito o fuerza mayor, debidamente acreditadas, el jerarca podrá rescindir unilateralmente el contrato, no iniciado o en curso de ejecución. Para el caso en que el contrato se encuentre en ejecución, el máximo jerarca deberá realizar las acciones correspondientes a la recuperación de sumas canceladas.
2. Rescisión por mutuo acuerdo: únicamente podrá ser convenida por las partes, cuando existan razones de interés público y no concorra causa de resolución imputable al beneficiario. Las partes firmarán un documento en el cual se deje constancia de las razones de interés público que motivaron la firma y se indicará, si procede, la información correspondiente a la devolución de sumas de dinero por parte del beneficiario.
3. Resolución contractual: El jerarca podrá resolver el contrato por motivo de incumplimiento imputable al beneficiario y estará facultado para ejercer las acciones de cobro necesarias y pertinentes en sede administrativa y/o judicial, según sea el caso, para recuperar dineros depositados a los beneficiarios y a los cuales se les haya determinado el incumplimiento, previo debido proceso.

C. Fallecimiento del beneficiario.

Para el cumplimiento del debido proceso, en el caso de la rescisión contractual unilateral, el máximo jerarca del MICITT comunicará al beneficiario las razones de interés público, caso fortuito o fuerza mayor que lo motivan a la firma del documento de rescisión, por lo que dará audiencia al beneficiario por el plazo de 10 días hábiles para que presente sus manifestaciones.

En caso de la resolución contractual, la Unidad Ejecutora deberá rendir un informe al Jерarca del Ministerio, donde se detalle el o los incumplimientos achacables al beneficiario y recomendado la apertura de un procedimiento de resolución contractual, para lo cual, se aplicará supletoriamente lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública en el Título Sexto, Capítulo Primero del Procedimiento Ordinario.

CAPÍTULO IV MONITOREO Y EVALUACIÓN

16) Plan de Monitoreo y Evaluación

Las actividades de monitoreo y evaluación del Programa serán ejecutadas por el Organismo Ejecutor con base en la metodología y las pautas acordadas con el BID en el Plan de Monitoreo y Evaluación del Proyecto.

El Programa se someterá a tres instrumentos de monitoreo y evaluación:

- A. El monitoreo interno, con el que el Programa comprueba que sus actividades siguen el ritmo previsto, que se ejecutan los recursos y que se obtienen los resultados en la manera en la que está previsto en la programación anual.
- B. La evaluación independiente de medio término en cuanto a los resultados del Programa.
- C. Las respectivas auditorías financieras anuales independientes.

17) Monitoreo interno

Al inicio de la ejecución del proyecto, la UE debe elaborar una matriz de monitoreo, que relacione los resultados previstos con el tiempo según el modelo de indicador sintético (IS) que arroja el Project Monitoring Report (PMR) que se incluye a continuación para obtener en cada momento, como mínimo, cinco indicadores:

- A. Desembolsos acumulados vrs curva histórica del país
- B. Índice de cumplimiento del cronograma (SPI)
- C. Índice de cumplimiento del costo (CPI)
- D. Índice de cumplimiento del costo anual (CPI_(a))
- E. Índice de cumplimiento del cronograma anual SPI_(a)

Indicador sintético (IS): Este indicador es un promedio por pesos de los cinco indicadores antes explicados. Se calcula como se muestra a continuación:

$$SI = 0,2 I_{Disb} + 0,15 I_{CPI} + 0,15 I_{SPI} + 0,25 I_{CPI(a)} + 0,25 I_{SPI(a)}$$

Clasificación según indicadores de seguimiento			
	Satisfactorio	Alerta	Problema
IS	IS ≥ 2,5	2 ≤ IS < 2.5	IS < 2

En los informes semestrales y anuales preparados por la UE se reflejarán estos indicadores, de manera que se pueda proceder a un análisis sistemático de los resultados, como base a la toma de decisiones de gestión.

18) Evaluación externa independiente

Siguiendo la metodología y de conformidad con las pautas acordadas con el BID en el Plan de Monitoreo y Evaluación del Proyecto, el MICITT deberá contratar una evaluación externa, con una institución competente que tenga a su cargo las actividades de recolección de datos y encuestas primarias del sistema de indicadores de ciencia y tecnología, para efectuar una evaluación final, a realizarse durante el último semestre del quinto año. Esta contratación será financiada con recursos del préstamo.

19) Auditorías Externas

El MICITT debe contratar una firma de auditoría independiente aceptable al BID, con el fin de que dictaminen los estados financieros del Programa, los cuales se deben presentar ante el BID dentro del plazo de ciento veinte (120) días siguientes al cierre de cada año calendario y durante el Plazo Original de Desembolso o sus extensiones.

Los costos asociados a las auditorías externas del Proyecto serán financiados con recursos del préstamo.

CAPÍTULO SÉPTIMO: COMPONENTES DEL PROGRAMA

SECCIÓN I: COMPONENTE I. INVERSIÓN PARA LA INNOVACIÓN EMPRESARIAL

Subcomponente I.1: Desarrollo de Capacidades Empresariales

1) Objetivo

Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de acciones de asistencia técnica para el estímulo de la innovación y el desarrollo de capacidades empresariales.

2) Beneficiarios

Serán beneficiarios de las ayudas financieras complementarias y no reembolsables de este subcomponente, tanto las empresas individuales como los grupos de empresas, cuya actividad comercial esté contemplada en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, que se encuentren legalmente establecidos en el país, y que cumplan lo dispuesto en el Capítulo III, sección 4 de este manual. (La ley indica que los beneficiarios deben ser pymes)

3) Proyectos a financiar

Se financiarán propuestas de desarrollo empresarial orientadas a mejorar sus prácticas productivas, de gestión empresarial y cumplimiento de normas internacionales en materia de calidad, producción limpia y seguridad industrial.

4) Condiciones de financiamiento

El otorgamiento de la ayuda financiera complementaria y no reembolsable se regirá por las siguientes condiciones:

- A.** El monto máximo del financiamiento será definido en las bases de cada concurso.

- B. El porcentaje máximo de financiamiento será el 80% del costo total del proyecto. El 20% restante se financiará mediante recursos de contrapartida.
- C. El plazo máximo de ejecución del proyecto será de 24 meses.
- D. Otras que se establezcan en las bases del concurso correspondiente.

5) Rubros financiables

Se podrán financiar los siguientes rubros:

- A. Un diagnóstico inicial que recolectará y analizará datos acerca de la gestión empresarial, los procesos productivos, los sistemas de calidad y la gestión ambiental.
- B. Asistencia técnica externa a la beneficiaria, para la implementación de las recomendaciones provenientes del diagnóstico.
- C. Asistencia técnica externa a la beneficiaria, para el entrenamiento específico de la fuerza de trabajo, siempre que haya sido recomendado en el diagnóstico.
- D. Instrumentos en materia de calidad, destinados a realizar mediciones, ensayos y control. Estos instrumentos deben estar directamente relacionados con la ejecución del proyecto, y ser indispensables para el logro de éste.
- E. Gastos de normalización, acreditación y certificación, incluyendo las auditorías respectivas durante el plazo de ejecución del proyecto.

6) Evaluación de las solicitudes de financiamiento

Las solicitudes de financiamiento que cumplan los requisitos de admisibilidad, serán evaluadas por el evaluador respectivo considerando al menos los siguientes aspectos:

Criterio de evaluación
a) Los objetivos del proyecto.
b) La coherencia del plan de trabajo propuesto, incluyendo los antecedentes financieros del beneficiario y el capital humano del equipo del Proyecto.
c) Los resultados e impactos esperados, en particular, su capacidad para generar externalidades.
d) El aporte de contrapartida empresarial.

Los componentes de estos criterios de evaluación, su ponderación, así como la incorporación de otros adicionales, serán detallados en las bases de cada concurso, con el fin de precisar las escalas de evaluación que sustentarán la calificación final.

7) Ejecución del proyecto

Para ejecutar el proyecto, la beneficiaria contará con los servicios de una contraparte denominada Unidad de Implementación que le proveerá asistencia técnica en la implementación de

buenas prácticas en gestión empresarial, y en la puesta en marcha de las recomendaciones provenientes del diagnóstico.

La beneficiaria propondrá la Unidad de Implementación al solicitar el beneficio y el evaluador la valorará a fin de determinar su idoneidad.

Subcomponente I.2: Proyectos de Innovación y de Transferencia de Tecnología

1) Objetivo

Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de la implementación de proyectos de inversión en innovación y transferencia de tecnología.

2) Beneficiarios

Serán beneficiarios de las ayudas financieras complementarias y no reembolsables de este subcomponente, las empresas individuales y los grupos de empresas que postulan proyectos de innovación a ser ejecutados por centros de desarrollo tecnológico tanto públicos como privados, que se encuentren legalmente establecidos en el país, y que cumplan lo dispuesto en el Capítulo III, sección 4 de este manual.

3) Tipo de proyectos a financiar

Se financiará la implementación de proyectos de inversión en innovación, transferencia tecnológica, o transferencia de conocimiento, focalizados en las áreas estratégicas del PNCTI.

4) Condiciones de financiamiento

El otorgamiento de la ayuda financiera complementaria y no reembolsable se regirá por las siguientes condiciones:

- a) El monto máximo de la ayuda no reembolsable será definida en las bases de cada concurso.
- b) El porcentaje máximo de financiamiento será el 80% del costo total del proyecto. El 20% restante se financiará mediante recursos de contrapartida.
- c) El plazo máximo de ejecución será de 24 meses.
- d) Otras que se establezcan en las bases del concurso correspondiente.

5) Rubros financiables

Se podrá financiar los siguientes rubros:

- a) Personal de investigación y apoyo técnico.

- b) Capacitación y entrenamiento de recursos humanos para la ejecución del Proyecto de innovación.
- c) Gastos de gestión de los proyectos, incluida la gestión de la propiedad intelectual.
- d) Insumos y materiales necesarios para la construcción de prototipos o plantas piloto.
- e) Adquisición de licencias tecnológicas.
- f) Maquinaria específica para el Proyecto.

6) Evaluación de solicitudes de financiamiento

Las solicitudes de financiamiento que cumplan los requisitos de admisibilidad, serán evaluadas por el evaluador respectivo considerando al menos los siguientes aspectos:

Criterio de evaluación
a) Los objetivos del proyecto.
b) La coherencia del plan de trabajo propuesto, incluyendo los antecedentes financieros del beneficiario y el capital humano del equipo del Proyecto.
c) Los resultados e impactos esperados, en particular, su capacidad para generar externalidades.
d) El aporte de contrapartida empresarial.

Los componentes de estos criterios de evaluación, su ponderación, así como la incorporación de otros adicionales, serán detallados en las bases del concurso, con el fin de precisar las escalas de evaluación que sustentarán la calificación final.

7) Ejecución del proyecto

Para ejecutar el proyecto, la beneficiaria contará con los servicios de una unidad de implementación o de un centro de desarrollo tecnológico que le proveerá asistencia técnica en la implementación del proyecto.

Al solicitar la ayuda financiera complementaria y no reembolsable, la beneficiaria propondrá la unidad de implementación o el centro de desarrollo tecnológico, y el evaluador lo valorará a fin de determinar su idoneidad. El centro de desarrollo tecnológico debe ser externo a la beneficiaria.

Subcomponente I.3: Nuevas Empresas de Base Tecnológica

1) Objetivo

Contribuir al crecimiento de la productividad, mediante el financiamiento de acciones de apoyo orientadas a impulsar el desarrollo de nuevas empresas de base tecnológica a partir del fortalecimiento de las capacidades de sus emprendedores y el reforzamiento de las capacidades de las incubadoras nacionales.

2) Beneficiarios

Serán beneficiarias de las ayudas financieras complementarias y no reembolsables de este subcomponente:

- a) Las personas físicas domiciliadas en Costa Rica con calidad de empresarios individuales, inscritas en el registro de emprendedores del MEIC, titulares de empresas de base tecnológica constituidas en Costa Rica, cuya actividad se desarrolla en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, y que tengan hasta cuatro (4) años de antigüedad.
- b) Las incubadoras costarricenses registradas en la Red Nacional de Incubación y Aceleración (RNIA) del MEIC.

3) Proyectos a financiar

Para emprendedores en fase temprana, se financiarán proyectos de innovación apoyados por incubadoras nacionales que se circunscriban a las áreas estratégicas del PNCTI y que permitan desarrollar nuevas empresas de base tecnológica. El beneficio consiste en un año de acompañamiento al emprendedor, el cual incluye una estadía en un centro global de innovación en el extranjero, continuada por sesiones de entrenamiento de los mentores internacionales en Costa Rica.

Adicionalmente, para emprendedores que sean invitados a participar en una "aceleración" por parte de reconocidas aceleradoras internacionales, se financiarán gastos asociados a la asistencia al evento de aceleración.

Tratándose de las incubadoras nacionales, el proyecto consiste en sesiones de entrenamiento en Costa Rica por parte de los mentores internacionales.

4) Condiciones de financiamiento

El financiamiento se regirá por las siguientes condiciones:

- A. El plazo máximo de ejecución será de 1 año.
- B. Otras que se establezcan en las bases de cada concurso.

5) Evaluación de solicitudes de financiamiento

Las solicitudes de financiamiento que cumplan los requisitos de admisibilidad, serán remitidas por la Unidad Ejecutora a la Dirección de Innovación del MICITT para la evaluación de los proyectos a financiar según los parámetros que se establecerán en las bases de cada concurso.

6) Ejecución del proyecto

El proyecto se ejecutará en un esquema de tres etapas. En la primera, se abrirá un concurso de reconocidas aceleradoras internacionales de empresas de base tecnológica, las que deberán

competir para proveer la asistencia técnica solicitada. En la segunda, una vez seleccionada la aceleradora internacional, con asistencia de sus expertos, se abrirá un concurso para incubadoras nacionales que requieran entrenamiento. En la tercera, se realizarán concursos con asistencia de los expertos de la aceleradora, para proyectos de innovación propuestos por emprendedores en fase temprana.

En el caso de los emprendedores en fase de aceleración, se realizarán concursos para emprendedores que hayan sido aceptados para presentar su proyecto de innovación en un evento organizado por una reconocida aceleradora internacional.

Sección II: COMPONENTE CAPITAL HUMANO AVANZADO PARA LA COMPETITIVIDAD

Subcomponente II.1. Programa de Formación de Recursos Humanos Avanzados

1) Objetivo

Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de becas de posgrado orientadas a la formación del capital humano avanzado requerido para implementar actividades de innovación, y para ofrecer mejores condiciones de entorno que permitan atraer nuevas inversiones de alto valor agregado en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI.

2) Beneficiarios

Serán beneficiarios de las ayudas financieras complementarias y no reembolsables de este subcomponente, aquellos costarricenses por nacimiento o por naturalización, o extranjeros con residencia permanente en Costa Rica y cuyo domicilio se ubique en el territorio nacional, que cumplan lo dispuesto en el Capítulo III, sección 4 de este manual, y que se encuentren admitidos en un programa de posgrado nacional o en el extranjero.

Los beneficiarios deben ser profesionales en alguna de las áreas estratégicas definidas en el PNCTI.

La única excepción admisible al requisito de encontrarse admitido en un programa de posgrado será que la admisión esté condicionada a la demostración de que se cuenta con los recursos económicos suficientes para financiar la colegiatura.

No serán beneficiarios de este subcomponente, quienes al momento de la convocatoria ya se encuentran cursando un programa de posgrado.

3) Estudios de posgrado a financiar

Se financiarán los siguientes estudios de posgrado:

- A.** Posgrados nacionales en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI.

- B. Posgrados en el exterior en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, en alguna de las mejores 500 universidades según las clasificaciones internacionales establecidas en las bases de cada concurso.

Las áreas serán descritas en las bases de cada concurso.

4) Condiciones de Financiamiento

El financiamiento se regirá por las siguientes condiciones:

- A. El monto máximo del financiamiento para cada posgrado será definido en las bases de cada concurso.
- B. El plazo máximo del programa de estudios, así como del financiamiento, será de 2 años en el caso de programas de maestría y de 4 años en el caso de programas de doctorado. Este plazo se calculará tomando como fecha de inicio la fecha de comienzo del programa de estudios.
- C. En el caso de maestrías (en el país y en el exterior), el beneficiario deberá dedicarse a tiempo completo a los estudios.
- D. En el caso de doctorados (en el país y en el exterior), el becario podrá establecer una relación laboral con la universidad donde cursará el doctorado hasta por un máximo de un cuarto de tiempo, en cuyo caso deberá reportarlo a la Unidad Ejecutora del PINN, con el fin de determinar si se deben realizar ajustes a los montos adjudicados. Esta condición no podrá ser argumentada como justificación válida para aumentar la duración de los estudios.
- E. El becario podrá realizar actividades de asistencia que no generen una relación laboral, siempre y cuando se realicen en la universidad donde cursará el posgrado y estén relacionadas con el programa de estudios a financiar.
- F. El beneficiario deberá cumplir estrictamente con el plan de estudios establecido por la universidad donde curse el posgrado.
- G. El beneficiario deberá llevar a cabo ad honorem, actividades como docencia, participación en conferencias, seminarios, dirección o evaluación de proyectos de grado, evaluación o implementación de proyectos en I+D+i, entre otras, en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI. El tiempo total dedicado a este apoyo deberá ser de al menos 120 horas en el caso de maestrías nacionales, 720 horas tratándose de doctorados nacionales, 420 horas en el caso de maestrías en el exterior, y 1200 horas tratándose de doctorados en el exterior. Los beneficiarios tendrán un plazo igual al plazo del financiamiento para cumplir con este requerimiento. La cantidad de horas dedicadas a este apoyo podrá ajustarse proporcionalmente, según el plazo y el monto del beneficio otorgado. Las condiciones en las que se cumplirá con esta obligación serán definidas por el MICITT.
- H. El beneficiario deberá estar inscrito en el Sistema de Información Nacional en Ciencia y Tecnología (SINCYT) (<http://www.sincyt.go.cr>)
- I. El beneficiario que desarrolló sus estudios en el extranjero deberá estar inscrito en la red TICOTAL (<http://ticotal.cr>).
- J. Son opciones financiables aquellos doctorados que tengan modalidad virtual-presencial, y la modalidad tipo "sándwich", en la que los beneficiarios pueden realizar parte del programa de

estudios en Costa Rica. Los períodos de permanencia en Costa Rica deberán ser indicados en la solicitud y reportados a la UE. Para efectos de cálculo del beneficio de manutención, se aplicará la tarifa correspondiente al país en el cual se realiza la estadía.

- K. Una vez concluido el programa de estudios, el becario se comprometerá a regresar a Costa Rica para ejercer profesionalmente en el sector público y/o privado en áreas relacionadas con el posgrado obtenido, al menos un (1) año a tiempo completo por cada año de financiamiento recibido, y a mantener informado al MICITT sobre las actividades que realiza. Quien incumpla esta obligación, deberá devolver el financiamiento recibido.
- L. En el caso de las universidades europeas, los programas de maestría deberán comprender al menos sesenta (60) créditos ECTS anuales (Sistema Europeo de Transferencia de Créditos), lo que representa el volumen de un año de trabajo académico. Sólo se otorgarán becas para estudios en programas acreditados u oficiales en el país de destino (no se aceptarán magister de Título Propios o programas en Centros de extensión de educación continua), tampoco se aceptarán programas no verificados como Títulos Oficiales de Máster Universitario de acuerdo con las iniciativas desarrolladas por el Espacio Europeo de Educación Superior.
- M. Los beneficios de la beca estarán vigentes hasta la fecha del examen de grado o instancia equivalente, siempre y cuando el plazo total no exceda el plazo máximo de ejecución, contado desde el inicio del programa de estudios.
- N. En ningún caso se financiará la repetición de materias, ni se otorgará el rubro de manutención ni ningún otro financiamiento durante el periodo de reposición de materias, a excepción de que paralelamente esté cursando materias del programa de estudios en los periodos establecidos en dicho programa, en cuyo caso se financiarán los rubros correspondientes, excepto la colegiatura para la repetición de materias.
- O. No se financiarán programas de doctorado que contengan como requisito la realización previa de una maestría dentro del mismo programa.
- P. En el caso de doctorados, deberán estar orientados a la investigación aplicada, a la investigación conjunta con empresas o que favorezcan la generación de productos (bienes o servicios) comercializables.
- Q. Otras que se establezcan en las bases de cada concurso.

5) Rubros financiables

Se financiarán los siguientes rubros:

- A. **Costos netos de arancel y matrícula**, una vez consideradas las rebajas aplicables por convenios internacionales y similares. Únicamente se reconocerán por este concepto, los costos directamente relacionados con el programa de estudios y que sean obligatorios para la realización de éstos, excluyéndose todo pago por servicios de otra naturaleza prestados por la universidad, tales como, seguros médicos, sala cuna, actividades deportivas, entre otros.
- B. **Estipendio mensual de manutención** durante el programa de estudios correspondiente al país y ciudad de destino. Se financiará por un periodo máximo de dos (2) años, en el caso de maestrías y hasta cuatro (4) años en el caso de doctorados, contados desde el ingreso del beneficiario al programa de estudios, siempre y cuando el beneficiario se dedique a tiempo

completo a los estudios y no forme parte de una relación de naturaleza laboral, excepto que la relación laboral se establezca con la universidad donde se cursará el doctorado hasta por un máximo de un cuarto de tiempo, en cuyo caso deberá reportarlo a la Unidad Ejecutora del PINN, con el fin de determinar si se deben realizar ajustes a los montos adjudicados. Esta condición no podrá ser argumentada como justificación válida para aumentar la duración de los estudios. La manutención directa se refiere a los costos de vida en el país de estudios, lo cual incluye hospedaje (alquiler de habitación en el caso de posgrados en el extranjero), alimentación, transporte interno, servicios básicos, entre otros. En el caso de posgrados nacionales, el estipendio mensual será de \$900 USD para maestría y \$1.200 USD para doctorado. Tratándose de posgrados en el extranjero, el monto mensual se calculará con base en la tabla de viáticos en el extranjero vigente de la Contraloría General de la República de Costa Rica, según el país de destino, y se calculará como el 20% del US\$monto diario*30días. El becario podrá contar con complementos de beca de fuentes externas al MICITT y al Fondo de Incentivos, de hasta un 25% del monto adjudicado para manutención.

Cuando sea obligatorio dentro del programa de estudios de doctorado nacional el realizar una pasantía en el extranjero, el estipendio mensual de manutención que se reconocerá al becario durante la vigencia de la pasantía, será calculado con base en la tabla de viáticos en el extranjero vigente de la Contraloría General de la República de Costa Rica (III Columna, Otros funcionarios) según el país de destino y mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Estipendio de manutención mensual} = (\text{US\$monto diario} * 30 \text{ días} * 30\%)$$

- C. **Manutención mensual para dependientes** durante el programa de estudios, el cual cubre hasta 3 dependientes, a saber, cónyuge y dos hijos menores de 18 años, siempre que los dependientes no perciban ingresos propios. Este rubro se calcula a razón del 25% por cada dependiente con respecto al estipendio para manutención directa que recibirá el beneficiario. Para que el beneficiario pueda optar por este rubro, los dependientes deberán residir junto al becario durante todo el plazo de financiamiento en el caso de posgrados nacionales, y por un período no inferior al 50% del plazo de financiamiento tratándose de posgrados en el extranjero.
- D. **Gastos asociados al proyecto de investigación**, a saber, la compra o membresía a revistas especializadas, el apoyo financiero para participar en congresos internacionales para presentar avances del proyecto, los materiales y suministros para la ejecución del proyecto, la impresión y encuadernación del documento final, entre otros. Este rubro cubre hasta por un máximo de USD \$6.000,00, en el caso de posgrados en el extranjero y hasta \$3.000 USD tratándose de posgrados nacionales, lo cual no impide que el beneficiario opte por una fuente alternativa de financiamiento para sufragar la totalidad de los gastos en que pueda incurrir por este concepto.
- E. **Derechos de graduación:** Pago de derechos de graduación.
- F. **Pasantías:** En los doctorados nacionales, cuando sea obligatorio dentro del programa de estudios realizar una pasantía en el extranjero, se financiarán los costos netos de arancel y matrícula de la pasantía, según lo regulado en el inciso a).

En el caso de los posgrados en el extranjero, también se financiarán los siguientes rubros, los cuales se reconocerán en el caso de doctorados nacionales, únicamente cuando estén directamente relacionados con la pasantía en el extranjero:

- G. **Pasaje de ida y vuelta** en clase económica, únicamente para el beneficiario, desde Costa Rica hasta el aeropuerto más cercano a la ciudad de residencia en el país donde el beneficiario inicie su programa de estudio, y desde el aeropuerto más cercano a la ciudad de residencia en el país donde el beneficiario termina su programa de estudio hasta Costa Rica. Incluye los impuestos de salida. Durante el plazo de vigencia del financiamiento, el pasaje de ida y vuelta se financiará una sola vez. En el caso de programas que se desarrollan en más de una universidad, también se financiarán los traslados de una sede a otra, siempre que el programa lo requiera.
- H. **Seguro médico** durante el programa de estudios que cubra el seguro básico de enfermedad, accidentes y de repatriación por muerte del beneficiario. El monto máximo a financiar asciende a USD \$1.500,00 anuales. En caso de que el beneficiario viaje con su familia, el seguro médico deberá cubrir a todos sus miembros hasta primer grado de consanguinidad y se financiará hasta un monto máximo de USD\$ 6.000,00 anuales.
- I. **Gastos de instalación** que comprenden los gastos que realiza el beneficiario al inicio de sus estudios en el extranjero, referidos al pago del depósito de alquiler de habitación. No corresponderá el reconocimiento de este beneficio si el beneficiario reside en el país donde va iniciar los estudios, antes de la adjudicación de la beca. Se calcula con base al 50% de una mensualidad de manutención directa. Se financiará una única vez.

6) Evaluación de solicitudes de financiamiento

Las solicitudes de financiamiento que cumplan los requisitos de admisibilidad, serán evaluadas por el evaluador respectivo considerando al menos los siguientes aspectos:

Criterio
a) Áreas estratégicas
b) Calidad de la institución receptora
c) Rendimiento académico
d) Idioma de los estudios
e) Justificación de la importancia de los estudios para el país
f) Currículum vitae del solicitante

Los componentes de estos criterios de evaluación, su ponderación, así como la incorporación de otros adicionales, serán detallados en las bases de cada concurso, con el fin de precisar las escalas de evaluación que sustentarán la calificación final.

Subcomponente II.2 Programa de Atracción de Talentos

1) Objetivo

Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de un programa de atracción y relocalización de talentos, para la inserción en las empresas de recursos humanos altamente capacitados y con experiencia en la implementación de proyectos en I+D+i en el sector productivo.

2) Beneficiarios

Serán beneficiarios de las ayudas financieras complementarias y no reembolsables de este subcomponente, tanto las empresas individuales como los grupos de empresas, que se encuentren legalmente establecidos en el país, y que cumplan lo dispuesto en el Capítulo III, sección 4 de este manual.

3) Proyectos a financiar

Se financiará un programa para atraer y ubicar en Costa Rica, expertos no disponibles en el país que se encuentran altamente capacitados y con amplia experiencia en la implementación de proyectos de innovación y transferencia tecnológica, a fin de satisfacer la necesidad de expertos que lideren proyectos en I+D+i en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, que tienen las empresas.

4) Condiciones de financiamiento

El financiamiento se regirá por las siguientes condiciones:

- A. El monto máximo a financiar será equivalente al 25% del valor del proyecto en I+D+i, con un tope máximo a definir en cada concurso. Si se requieren recursos adicionales para cubrir los costos de relocalización del experto, estos se financiarán mediante recursos de contrapartida.
- B. El plazo máximo de ejecución será de 2 años.
- C. El experto internacional debe tener como mínimo grado de maestría en alguna de las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, y al menos cinco (5 años) de experiencia comprobable en implementación de proyectos en I+D+i.
- D. El experto deberá llevar a cabo actividades académicas como docencia, participación en conferencias, seminarios, dirección o evaluación de proyectos de grado, evaluación de proyectos en I+D+i, entre otras, en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI que serán pagadas por la(s) empresa(s) beneficiaria(s), universidades o centros de investigación. La cantidad de horas dedicadas a este apoyo se definirá proporcionalmente, según el plazo y el monto del beneficio otorgado. Las condiciones en las que se cumplirá con esta obligación, serán definidas por el MICITT.
- E. No se financiarán salarios ni contrataciones por servicios profesionales.
- F. Los expertos relocalizados para liderar la implementación de proyectos que originen una nueva línea de I+D+i, o que den lugar a la creación de una nueva unidad de I+D+i, tendrán

prioridad respecto de los que van a poner en marcha proyectos que continúen líneas establecidas.

- G. En igualdad de condiciones, se dará prioridad a expertos costarricenses dispuestos a relocalizarse en el país.
- H. Otras que se establezcan en las bases del concurso correspondiente.

5) Rubros financiables

Se financiarán los siguientes rubros:

- A. Pasaje de ida y vuelta para el experto, desde el aeropuerto más cercano a su ciudad de residencia en el extranjero hasta el aeropuerto más cercano a la ciudad de residencia en Costa Rica y viceversa. Durante el plazo de vigencia del financiamiento, el pasaje de ida y vuelta se financiará una sola vez. En caso de estadías continuas de más de un año, se podrá financiar pasaje de ida y vuelta para el cónyuge y los hijos dependientes del experto.
- B. Gastos de instalación, que comprenden los gastos que realiza el experto al inicio de su estadía en Costa Rica, referidos al pago del depósito de alquiler de vivienda y a los gastos de mudanza, en caso de que requiera trasladar el menaje.
- C. Según la duración de la estadía del experto en el país, viáticos o estipendio mensual de apoyo a la relocalización.
- D. Seguro médico durante el periodo de financiamiento, que cubra el seguro básico de enfermedad, accidentes y de repatriación por muerte del experto. El monto máximo a financiar asciende a USD \$1.500,00 anuales. En caso de que el beneficiario viaje con su familia, el seguro médico deberá cubrir a todos sus miembros hasta primer grado de consanguinidad y se financiará hasta un monto máximo de USD\$ 6.000,00 anuales.
- E. Otros definidos en las bases de cada concurso.

6) Evaluación de solicitudes

Las solicitudes de financiamiento que cumplan los requisitos de admisibilidad, serán evaluadas por el evaluador respectivo considerando al menos los siguientes aspectos:

Criterio de evaluación
Las externalidades esperadas del proyecto de innovación, en el cual se insertará este experto.
El número de plazas adicionales de personal de I+D+i nacional que se incorporará debido a la llegada del experto.
La colaboración con otras firmas o centros de desarrollo tecnológico.
Las actividades de capacitación llevadas a cabo por el experto durante su estadía en Costa Rica.

Los componentes de estos criterios de evaluación, su ponderación, así como la incorporación de otros adicionales, serán detallados en las bases del concurso, con el fin de precisar las escalas de evaluación que sustentarán la calificación final.

7) Ejecución del proyecto

Para poder optar por la ayuda financiera complementaria no reembolsable, la solicitante debe presentar un proyecto de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, proponer un experto a relocalizar en Costa Rica, indicando las actividades que realizará.

La beneficiaria deberá demostrar la anuencia del experto a ser relocalizado en Costa Rica.

El evaluador valorará tanto el proyecto como al experto con fin de determinar su idoneidad.

Subcomponente II.3 Programa de Calificación Profesional

1) Objetivo

Contribuir al crecimiento de la productividad mediante el financiamiento de un programa de calificación profesional para la adquisición de competencias, calificaciones y/o certificaciones requeridas en las áreas prioritarias del PNCTI.

2) Beneficiarios

Serán beneficiarios de las ayudas financieras complementarias y no reembolsables de este subcomponente, aquellos costarricenses por nacimiento o por naturalización, o extranjeros con residencia permanente en Costa Rica.

Los beneficiarios deben ser profesionales en alguna de las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, y ejercer profesionalmente en esas áreas.

3) Calificación profesional a financiar

Con base en los perfiles profesionales requeridos en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI, se financiarán propuestas de calificación profesional a tiempo parcial o completo, para adquirir competencias, calificaciones y/o certificaciones requeridas para desempeñar actividades de alto valor agregado, que mejoren la productividad de los profesionales y aumenten la competitividad de las empresas en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI.

4) Condiciones de financiamiento

El financiamiento se regirá por las siguientes condiciones:

- A.** El plazo máximo de ejecución será de 1 año, incluida la certificación.
- B.** El beneficiario deberá cumplir estrictamente con el plan de estudios establecido por la organización que impartirá la capacitación.
- C.** En ningún caso se financiará la repetición de cursos, ni la reposición de exámenes.

- D. El beneficiario deberá llevar a cabo ad honorem, actividades como ser: capacitación en su empresa, docencia, participación en conferencias, seminarios, dirección o evaluación de proyectos de grado, evaluación o implementación de proyectos en I+D+i, entre otras, en las áreas estratégicas definidas en el PNCTI. La cantidad de horas dedicadas a este apoyo se determinará proporcionalmente, según el plazo y el monto del beneficio otorgado.
- E. Otras que se establezcan en las bases del concurso.

5) Evaluación de solicitudes

Las solicitudes de financiamiento que cumplan los requisitos de admisibilidad, serán evaluadas por el evaluador respectivo considerando al menos los siguientes aspectos:

Criterio
a) Formación profesional
b) Experiencia laboral
c) Intención de las empresas en su contratación futura

Las solicitudes de inclusión en el registro de proveedores de calificación profesional serán evaluadas por el evaluador respectivo, considerando al menos los siguientes aspectos:

Criterio
a) Calidad del currículum del programa
b) Experiencia de trabajo comprobable con el sector privado
c) Metodologías de enseñanza, entrenamiento y evaluación
d) Costos

Los componentes de estos criterios de evaluación, su ponderación, así como la incorporación de otros adicionales, serán detallados en las bases del concurso, con el fin de precisar las escalas de evaluación que sustentarán la calificación final.

6) Ejecución del proyecto

El proyecto se ejecutará en un esquema de dos etapas. En la primera, se invitará a proveedores públicos, privados u organizaciones sin fines de lucro a formar parte de un registro de proveedores de servicios de calificación y/o certificación profesional. En la segunda, una vez seleccionados los proveedores, estos abrirán la postulación para profesionales interesados en obtener competencias, calificaciones y/o certificaciones.

MSc. Luis Adrián Salazar Solís
Ministro
Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones

		Otorgada mediante el Oficio CID/CCR/1444/2018
Elaborado por: Unidad Ejecutora del PINN	Revisado por: Paola Vega Castillo Viceministra del Ministerio de Ciencia, Tecnología y telecomunicaciones	No objeción del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

1 vez.—Solicitud N° 142084.—(IN2019330623).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0025-IT-2019

San José, a las 15:00 horas del 20 de marzo de 2019

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES SAN ANTONIO S.A. PARA LA RUTA 72 DESCRITA COMO: SAN JOSÉ-TIRRASES POR SAN FRANCISCO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-SAN FRANCISCO-LA COLINA Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-SAN FRANCISCO-BARRIO SAN JOSÉ Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-SAN ANTONIO-PATARRA-GUATUSO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-EL BOSQUE-SAN ANTONIO-SAN LORENZO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-LINDA VISTA POR SAN FRANCISCO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-LINDA VISTA POR DESAMPARADOS Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-SAN ANTONIO-BARRIO FATIMA Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-RÍO AZUL-QUEBRADAS Y VICEVERSA, Y SAN JOSÉ-QUEBRADA HONDA Y VICEVERSA

EXPEDIENTE ET-002-2019

RESULTANDOS

- I. La empresa Autotransportes San Antonio S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria excepcional y transitoria en la ruta 72 descrita como: San José-Tirrasas por San Francisco y viceversa, San José-San Francisco-La Colina y viceversa, San José-San Francisco-Barrio San José y viceversa, San José-San Antonio-Patarrá-Guatuso y viceversa; San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo y viceversa, San José-Linda Vista por San Francisco y viceversa, San José-Linda Vista por Desamparados y viceversa, San José-San Antonio-Barrio Fátima y viceversa, San José-Río Azul-Quebradas y viceversa, y San José-Quebrada Honda y viceversa, según los acuerdos en artículo 7.9.197 de la Sesión Ordinaria 54-2014 y artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015, ambos de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebradas el 24 de setiembre de 2014 y 6 de mayo de 2015 respectivamente, acuerdo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017 del 30 de noviembre de 2017 y 3.3 de la Sesión Ordinaria 04-2019 del 30 de enero de 2019 (folios 272 y 273).
- II. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas".

- III. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- IV. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0125-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a la Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”.
- V. El 2 de enero del 2019, el señor Clifton Tate Gordon, mayor, casado, empresario, cédula de identidad 1-939-421 con poder especial de la empresa Autotransportes San Antonio S.A. presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de ajuste de incremento de un 16,83% sobre las tarifas vigentes de la ruta 72 y un rebalanceo tarifario mismo que considera un incremento tarifario de 1,19% para el recorrido: San José-Tirrases por San Francisco y un incremento de un 20,31% para los demás recorridos (folios 1 a 186).
- VI. La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-007-IT-2018 del 7 de enero de 2019, solicita información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos establecidos en la resolución RRG-6570-2007 (folios 190 al 193).
- VII. El 9 de enero del 2019, el señor Clifton Tate Gordon, cedula de identidad 1-939-421, con poder especial de la empresa Autotransportes San Antonio S.A., remite la información solicitada mediante Auto de Prevención AP-007-IT-2019 (folios 203 al 225).
- VIII. La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-071-IT-2019 del 14 de enero de 2019, otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 226 al 228).
- IX. Mediante memorando ME-0018-IT-2019 del 15 de enero de 2019, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección General de Atención al Usuario que inicie el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Autotransportes San Antonio S.A., para la ruta 72 (folio 229).

- X.** La convocatoria a audiencia pública se publica el día 25 de enero del año 2019 en La Gaceta N°18 y en los diarios: La Teja y La Extra (folios 340 y 341).
- XI.** Mediante nota del 7 de febrero de 2019 el señor Carlos Padilla Corrella Gerente General de Autotransportes San Antonio S.A. remite copia del acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 04-2019 en el cual se unifican los códigos de las rutas 61 A, 64 A, 72, 72 A, 72 B, 72 C, 72 D, 72 E en un único código 72 (folios 271 al 273).
- XII.** Mediante oficio OF-199-IT-2019 del 13 de febrero de 2019 se solicita a la Ingeniera Aura Álvarez Orozco, Directora Técnica del Consejo de Transporte Público aclarar si la ruta 72 F que se consigna en el acuerdo por artículo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017 del 30 de noviembre de 2017 es parte de la unificación de rutas en un solo código 72 (folio 274).
- XIII.** Mediante acuerdo por artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 08-2019 del 14 de febrero de 2019 la Junta Directiva del CTP acuerda rectificar y unificar el código 72 F al código 72 y desactivar el código 72 F (folio 286 y 287).
- XIV.** La audiencia pública se realiza a las 17:00 horas (5:00 p.m.) del 18 de febrero de 2019, en el Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de San Antonio, Desamparados, ubicado detrás de la Iglesia Católica de San Antonio de Desamparados.
- XV.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0044-DGAU-2019 de fecha 25 de febrero del 2019, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 297 al 298) y según el acta de la audiencia pública AP-006-2019 del 25 de febrero de 2019, emitida bajo el oficio AC-0044-DGAU-2019 (folios 299 al 339) se detallan las coadyuvancias y oposiciones presentadas en la audiencia pública.
- XVI.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RJD-042-2019 denominada: "Protocolo para la Determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús".
- XVII.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.

- IX. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0068-IT-2019 del 20 de marzo de 2019, que corre agregado al expediente.
- X. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0068-IT-2019 del 20 de marzo de 2019, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO

B.1. Variables utilizadas:

Variable	Aresep
<i>Demanda neta (pasajeros)</i>	<i>896.879,00</i>
<i>Distancia (km/carrera)</i>	<i>18,00</i>
<i>Carreras</i>	<i>15.531,49</i>
<i>Flota (unidades)</i>	<i>78</i>
<i>Tipo de cambio (\$)</i>	<i>596,35</i>
<i>Precio combustible (¢)</i>	<i>575,91</i>
<i>Tasa de rentabilidad (tipo 1) (%)</i>	<i>16,07</i>
<i>Tasa de rentabilidad (tipo2) (%)</i>	<i>11,5</i>
<i>Valor del bus (¢)</i>	<i>82.125.399</i>
<i>Edad promedio de la flota</i>	<i>5,3</i>
<i>Ocupación media (%)</i>	<i>36,10</i>

B.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

La metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, indica:

“(…)

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.

1. *Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
2. *Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
3. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. *Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. *Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. *Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - ii. *Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
4. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

Para tales efectos se deben cumplir al menos los siguientes criterios generales:

- *Tipos de datos: los datos deben ser reportados de acuerdo con el tipo de variable correspondiente (número, texto, fecha, moneda).*
- *Información completa: los datos deben ser reportados todos los meses, para todos los ramales autorizados, para todos los días con horarios autorizados y con las unidades autorizadas para la ruta.*
- *Información precisa: los datos deben presentarse según lo que corresponda en cada caso (los pasajeros totales son la cantidad real de personas movilizadas, incluyendo los adultos mayores).*
- *Datos consistentes: los datos numéricos pueden admitir valores decimales o no, según corresponda (por ejemplo, los pasajeros totales son un número entero, la cantidad de carreras se presenta en múltiplos de 0,5).*
- *Datos con comportamientos aleatorios: la cantidad de pasajeros por carrera, la cantidad de pasajeros adultos mayores y la cantidad de pasajeros totales, son datos con comportamientos aleatorios, no deberían ser constantes en términos absolutos ni relativos, o tener comportamientos muy similares en el tiempo.*

Los criterios anteriores podrán ser ampliados o detallados por la Administración Superior con la debida justificación técnica y jurídica.

(...)”

Como puede observarse la determinación del volumen mensual de pasajeros del estudio tarifario puede provenir de 4 posibles fuentes de información o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de ningún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe abordar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria vigente.

Ahora bien, el orden de prioridad o criterio de decisión para la selección de la fuente de información está establecida en el inciso b) del mismo apartado 4.7.1, que en lo que interesa señala:

“(...)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la

determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

- i. En caso de que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.*

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del último año (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario), para lo cual se calculará la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad total de carreras reportadas durante esos 12 meses.

En caso de que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP o de las estadísticas mensuales del SIR y la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

En caso contrario, se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicada por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

- ii. En caso de que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado*

por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio

(...)

iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SCP o SIR según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico con fecha del acto administrativo de aceptación o aprobación más reciente entre ambos y que corresponda al esquema de horarios vigente al momento de la apertura del expediente del estudio tarifario ordinario. En caso de que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente

iv. En caso de que solamente exista uno de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) este apartado), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros de ese estudio.

(...)"

Con fundamento en lo anteriormente indicado, se concluye que la selección de la fuente de información para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

- a) Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año (últimos 12 meses).*
- b) Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- c) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.*
- d) Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.*

Validación de datos del SCP

Para el presente estudio no se cuenta con la información proveniente del SCP, esto en virtud de lo dispuesto en el inciso c) del Por Tanto IV de la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018, publicada en el Alcance N°139 a La Gaceta N°139 del 1 de agosto de 2018, modificado por la resolución RE-0008-IT-2019 del 25 de enero del 2019, que en lo conducente establece:

“c) Instruir a los prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús, a que remitan la información proveniente de sus sistemas automatizados de conteo de pasajeros según el plazo máximo de un año a partir de la publicación de la resolución RE-0215-JD-2018 del 11 de diciembre de 2018, publicada en el Alcance N°214 del diario oficial La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018.”

Consecuentemente, y atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b) anterior, esto es validando las estadísticas remitidas por la empresa Autotransportes San Antonio S.A. al SIR, para lo cual se debe realizar lo estipulado en el punto i., inciso b) del apartado 4.7.1

Validación de las estadísticas

El procedimiento de validación establece los siguientes pasos:

- 1- Definir un intervalo de confianza por ramal con la información más reciente entre: un estudio técnico aceptado por la Aresep y un estudio técnico aprobado por el CTP, en ambos casos con no más de 3 años de haberse aceptado.*
- 2- Procesar los datos provenientes de los reportes estadísticos por ramal del último año.*
- 3- Calcular la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad de carreras reportadas durante el último año.*
- 4- Determinar si el dato obtenido en el punto 3 se encuentra en el intervalo de confianza establecido en el punto 1 anterior, si el dato está dentro del intervalo, el volumen mensual de pasajeros se calculará multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera por el dato de cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP. Caso contrario se tomará el dato mayor de cantidad de pasajeros por carrera entre el valor medio del intervalo de confianza y el dato obtenido de las estadísticas reportadas por el operador al SIR y para el cálculo del volumen mensual de pasajeros se procederá igualmente, es decir multiplicando la cantidad de*

pasajeros por carrera por el dato de cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

Conforme a lo indicado, el primer paso para la validación de las estadísticas presentadas por la empresa Autotransportes San Antonio S.A. para la ruta 72, es la determinación del intervalo de confianza siempre y cuando se haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

Ahora bien, no se establece en la metodología vigente la forma en que se debe calcular este intervalo, recordando en este punto que la metodología tarifaria ordinaria vigente pretende en su esencia evitar la discrecionalidad a la hora de su aplicación, siendo la Intendencia de Transporte la encargada de aplicar el modelo en las fijaciones tarifarias. Lo anterior en aras de establecer reglas claras y definidas a los operadores y usuarios de la forma en que se calcularán las tarifas del servicio.

En la metodología tarifaria se establece el procedimiento de validación de las estadísticas remitidas por la operadora al SIR; no obstante, no se define en forma completa el procedimiento para realizarlas, esto por cuanto no se norma dentro de la metodología la forma en que se debe calcular el intervalo de confianza.

En ese contexto, la Aresep, a través del Centro de Desarrollo de la Regulación (en adelante CDR) elaboró un protocolo para normar los aspectos faltantes en la forma en que se deben de llevar a cabo las validaciones de las estadísticas presentadas por los prestadores del servicio en cuestión, el cual fue aprobado por la Junta Directiva y plasmado en la resolución RE-0042-JD-2019 de las 15:30 horas del 4 de marzo del 2019, publicada en el Alcance N°59, a La Gaceta N°54 del 18 de marzo del 2019.

Es menester señalar que en el caso en concreto, como esa admisibilidad se da en el marco de lo dispuesto por la resolución RRG-6570-2007, respecto a que la solicitud debe de fundamentarse en la metodología vigente al momento de la solicitud, esto por un aspecto de seguridad jurídica ya que las partes legitimadas dentro del expediente tarifario bajo estudio, cuentan con la certeza que se corra el modelo tarifario vigente a ese momento para determinar si le corresponde o no un ajuste tarifario a la operadora del servicio, es decir, que el efecto esperado es que se le corra con el modelo tarifario que estaba vigente (con los requisitos, obligaciones y exigencias que implica dicho modelo tarifario) al momento de la solicitud y con el cuál se justificó la petición, tal y como lo exige la citada resolución.

Al darse la admisibilidad, la Administración materializó la procedencia y la verificación del cumplimiento de los requisitos formales, para accionar el trámite administrativo a fin de estudiar y analizar la petición tarifaria. En otras palabras, al otorgarse la admisibilidad en este caso al operador se le concretó una situación jurídica consolidada, ergo, se debe cumplir a cabalidad con la metodología y sus condiciones inherentes que en ese momento regía, sin que ello sea reflejo a la inmutabilidad del ordenamiento jurídico a favor de la empresa Autotransportes San Antonio S.A., sino que esto obedece a lo ordenado en la resolución RRG-6570-2007 del 29 de mayo del 2007 denominada “Simplificación de Trámites de las Solicitudes Tarifarias que se presenten ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, la cual se encuentra vigente.

Así las cosas, no procede realizar la validación de las estadísticas de la empresa, aún con la aprobación de la resolución RE-0042-JD-2019, por lo que se continúa con el orden de prioridad en la selección de las fuentes disponibles para la determinación del volumen de pasajeros.

Estudio Técnico Aprobado por la Aresep o por el CTP

En el orden de prioridad establecido en la metodología en cuanto a la información disponible, se entra a conocer para este caso la existencia de un estudio técnico denominado “Contratación de servicios profesionales a la Universidad de Costa Rica como ente de derecho público, para realizar estudios de demanda de pasajeros, en el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en rutas del sector San Francisco-Desamparados y rutas radiales de Cartago” aprobado por la Aresep mediante oficio 1958-IT-2017/35461 del 6 de diciembre del 2017, recibido el 7 de diciembre de 2017 y la Intendencia de Transporte recibe a satisfacción el estudio el entregado por ProDUS-UCR con oficio 1962-IT-2017/35509 del 7 de diciembre de 2017, con menos de 3 años (expediente 2016CD-000041-ARESEP). Por su parte el estudio técnico presentado por el operador según acuerdo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017 en el cual se conoce el DING 2017-1409 referente a la validación de los estudios de la empresa Autotransportes San Antonio S.A. corresponde al 30 de noviembre de 2017.

Para el caso bajo análisis la ruta 72 cuenta con un estudio técnico aprobado por la Aresep, con menos de 3 años de vigencia y un estudio técnico aprobado por la Junta Directiva del CTP, en consecuencia, se debe aplicar lo estipulado en el inciso iii., punto b) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente que señala en lo que interesa lo siguiente:

“se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico con fecha del acto administrativo de aceptación o aprobación más reciente entre ambos y que corresponda al esquema de horarios vigente al momento de la apertura del expediente del estudio tarifario ordinario”

Para el presente estudio se utilizará el estudio técnico aprobado por el CTP mediante acuerdo por artículo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017 del 30 de noviembre de 2017 de la Junta Directiva del CTP ya que es el estudio técnico más reciente con el esquema de horarios vigente, esto por cuanto el acuerdo citado se establece el esquema de horarios vigente y se normaliza en el mismo acto el volumen de pasajeros, en este sentido se descarta el estudio de PRODUS-UCR ya que el mismo se fundamenta en el esquema de horarios anterior al establecido en el acuerdo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017, en resumen el estudio técnico del CTP cumple con las condiciones establecidas en el inciso iii., punto b) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente.

El detalle del dato de demanda según el CTP es el siguiente:

Descripción de ramal	Demanda mensual
<i>San José-Tirrasas por San Francisco</i>	<i>98.517</i>
<i>San José-San Francisco de Dos Ríos-La Colina</i>	<i>54.724</i>
<i>San José-San Francisco de Dos Ríos -Bº San José</i>	<i>101.752</i>
<i>San José-San Antonio-Patarra-Guatuso</i>	<i>173.673</i>
<i>San José-San Antonio-San Lorenzo</i>	<i>58.217</i>
<i>San José-Linda Vista por San Francisco</i>	<i>75.280</i>
<i>San José-Linda Vista por Desamparados</i>	<i>77.239</i>
<i>San José-San Antonio-Bº Fátima</i>	<i>69.902</i>
<i>San José-San Antonio-Rio Azul-Quebradas</i>	<i>163.889</i>
<i>San José-Quebrada Honda</i>	<i>23.686</i>
Total	896.879

Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 896.879 pasajeros promedio por mes, distribuido en los ramales autorizados para la ruta 72.

B.1.2. Distancia

Según la metodología vigente en el punto 4.12.1.b. Recorridos y distancia por carrera, el cálculo de la distancia se realizará de la siguiente manera:

“(…) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del

permiso (autorizados por el CTP). La distancia podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global).”

Se toma como base para el presente estudio, el recorrido basado en la medición realizada por el CTP que consta en el acuerdo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017 del 30 de noviembre del 2017.

El detalle de distancias es el siguiente:

Descripción de ramal	Distancia (km)
San José-Tirrasas por San Francisco	16,71
San José-San Francisco de Dos Ríos-La Colina	12,20
San José-San Francisco de Dos Ríos -Bº San José	12,00
San José-San Antonio-Patarra-Guatuso	25,60
San José-San Antonio-San Lorenzo	16,80
San José-Linda Vista por San Francisco	19,20
San José-Linda Vista por Desamparados	20,40
San José-San Antonio-Bº Fátima	15,80
San José-San Antonio-Río Azul-Quebradas	15,80
San José-Quebrada Honda	27,60
Distancia Ponderada por carrera	18,00

La distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará un dato de 18,00 km.

B.1.3. Carreras

Acorde al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se establece lo siguiente:

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CM_{rl}), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMA_r) establecido por el CTP”.

Basado en los horarios establecidos por artículo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017 del 30 de noviembre de 2017 (folios 41 al 120), se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 72.

Descripción de ramal	Carreras autorizadas
San José-Tirrases por San Francisco	2.158,84
San José-San Francisco de Dos Ríos-La Colina	1.556,63
San José-San Francisco de Dos Ríos -Bº San José	1.593,59
San José-San Antonio-Patarra-Guatuso	2.576,26
San José-San Antonio-San Lorenzo	1.152,25
San José-Linda Vista por San Francisco	1.252,26
San José-Linda Vista por Desamparados	1.376,18
San José-San Antonio-Bº Fátima	1.274,00
San José-San Antonio-Rio Azul-Quebradas	2.004,48
San José-Quebrada Honda	587,00
Total	15 531,49

Apoiado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 15.531,49 carreras promedio mensuales.

B.1.4. Flota

Flota autorizada

Según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a. Cantidad de unidades autorizadas, para el cálculo tarifario se considera lo siguiente:

“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.”

Además, mediante el Cuadro 1 de la sección 4.2 Aplicación de reglas para el cálculo tarifario, se definen las reglas de aplicación para el cálculo tarifario de la siguiente manera:

Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1	Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2
Unidades que a la fecha de corte se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP	Unidades que a la fecha de corte no se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP *Se asume que estas unidades no han estado en acuerdos de flota anteriores

Según la metodología vigente en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, para el cálculo tarifario se considera lo siguiente:

“En el cálculo tarifario se considerarán aquellas unidades que no están a nombre del operador, siempre y cuando el acuerdo de flota vigente presente la autorización por parte del CTP para su arrendamiento, fideicomiso, leasing, o cualquier otra figura jurídica a la que se amparen los vehículos destinados para brindar el servicio, situación que fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 002-032-2009 de la sesión ordinaria N° 032-2009. Para los casos descritos anteriormente, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento o concepto equivalente, asociado con cualquiera de las figuras jurídicas previstas, el monto del contrato de arrendamiento de cada unidad según su edad, siempre y cuando este monto no exceda el importe de la depreciación más la rentabilidad que conllevaría la misma en el caso de que no estuviera arrendada (es decir, en caso de que fuera propia). En caso contrario, cuando el valor del arriendo supera al de la depreciación y rentabilidad, no se reconocerá dicho gasto de arrendamiento, sino solo el respectivo de depreciación y de rentabilidad.”

Seguidamente, según el punto 4.12.2.g. Tipos de unidad, se indica el procedimiento de clasificación de cada unidad a saber:

“(…) se considerarán únicamente los tipos de unidad que sean homologados o clasificados de acuerdo con la tipología de rutas por distancia de viaje o la caracterización definida según especificaciones técnicas emitidas por el MOPT, quien sería el ente que estaría homologando los tipos de unidades.”

La flota autorizada para la empresa consta en el oficio DACP-2018-1248 del 14 de agosto del 2018 (folios 123 al 132).

Valor de las unidades

La metodología vigente en su punto 4.9 Procedimiento para la determinación del valor de las unidades de transporte, detalla el cálculo para obtener el valor tarifario de los vehículos dependiendo del tipo de regla:

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTAabr).

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

A partir de la entrada en vigencia de esta metodología para cada año posterior al año de corte, se definirá el valor tarifario cada autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2. Este valor tarifario lo mantiene el autobús durante toda su vida útil.

(...)”

Para las reglas tipo 1, se les asignarán el valor acorde a los montos aprobados mediante resolución 008-RIT-2014 para cada unidad y según clasificación realizada.

Para las reglas tipo 2, se les asignarán el valor que resulte menor entre comparar el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH) y el correspondiente valor tope máximo por tipo de unidad para su año de fabricación. En caso de que no se cuente con el valor de MH de autobús nuevo, se aplicará única y exclusivamente para asignarle su valor tarifario, el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús según las reglas tipo 1 (sección 4.13.2.a.1).

Cabe indicar, que según la distancia promedio por viaje de la ruta 18,00 km, la empresa tiene autorizado por parte del CTP buses urbanos, montanos e interurbanos largos, por lo que su valor debe ser reconocido tarifariamente.

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	de pie			
1	SJB011187	45	30	2004	URBANO	1
2	SJB012328	46	30	2004	URBANO	1
3	SJB009583	47	30	2005	URBANO	1
4	SJB009618	46	30	2005	URBANO	1
5	SJB009619	47	30	2005	URBANO	1
6	SJB011919	46	30	2005	URBANO	1
7	SJB010233	47	30	2006	URBANO	1
8	SJB010776	50	30	2007	URBANO	1
9	SJB010777	51	30	2007	URBANO	1
10	SJB010778	50	30	2007	URBANO	1
11	SJB011071	46	30	2007	URBANO	1
12	SJB012034	47	30	2007	URBANO	1
13	SJB011139	51	30	2008	URBANO	1
14	SJB011628	47	30	2008	URBANO	1
15	SJB011714	52	30	2009	MONTANO	1
16	SJB012598	49	30	2011	MONTANO	1
17	SJB012599	49	30	2011	MONTANO	1
18	SJB012600	49	30	2011	MONTANO	1
19	SJB012601	50	30	2011	MONTANO	1
20	SJB012602	50	30	2011	MONTANO	1
21	SJB012603	49	30	2011	MONTANO	1
22	SJB012604	49	30	2011	MONTANO	1
23	SJB012605	49	30	2011	MONTANO	1
24	SJB012606	49	30	2011	MONTANO	1
25	SJB012607	49	30	2011	MONTANO	1
26	SJB012608	50	30	2011	MONTANO	1
27	SJB012897	45	30	2011	INTERURBANO LARGO	1
28	SJB013272	72	30	2012	URBANO	1
29	SJB013273	72	30	2012	URBANO	1
30	SJB014178	50	30	2014	MONTANO	1
31	SJB014179	50	30	2014	MONTANO	1
32	SJB014180	50	30	2014	MONTANO	1
33	SJB014181	50	30	2014	MONTANO	1
34	SJB014182	50	30	2014	MONTANO	1
35	SJB014183	50	30	2014	MONTANO	1
36	SJB014184	50	30	2014	MONTANO	1
37	SJB014185	50	30	2014	MONTANO	1
38	SJB014775	50	30	2015	MONTANO	1
39	SJB014776	50	30	2015	MONTANO	1
40	SJB014777	50	30	2015	MONTANO	1
41	SJB014778	50	30	2015	MONTANO	1
42	SJB014779	50	30	2015	MONTANO	1
43	SJB014780	50	30	2015	MONTANO	1
44	SJB014781	50	30	2015	MONTANO	1
45	SJB014782	50	30	2015	MONTANO	1
46	SJB014783	50	30	2015	MONTANO	1
47	SJB014784	50	30	2015	MONTANO	1
48	SJB014785	50	30	2015	MONTANO	1
49	SJB014786	50	30	2015	MONTANO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	de pie			
50	SJB014787	50	30	2015	MONTANO	1
51	SJB015636	50	30	2017	MONTANO	2
52	SJB015637	50	30	2017	MONTANO	2
53	SJB015638	50	30	2017	MONTANO	2
54	SJB015639	50	30	2017	MONTANO	2
55	SJB015640	50	30	2017	MONTANO	2
56	SJB015641	50	30	2017	MONTANO	2
57	SJB015642	50	30	2017	MONTANO	2
58	SJB015643	50	30	2017	MONTANO	2
59	SJB015644	50	30	2017	MONTANO	2
60	SJB015645	50	30	2017	MONTANO	2
61	SJB015646	50	30	2017	MONTANO	2
62	SJB015647	50	30	2017	MONTANO	2
63	SJB017138	50	30	2019	MONTANO	2
64	SJB017139	50	30	2019	MONTANO	2
65	SJB017140	50	30	2019	MONTANO	2
66	SJB017141	50	30	2019	MONTANO	2
67	SJB017142	50	30	2019	MONTANO	2
68	SJB017143	50	30	2019	MONTANO	2
69	SJB017144	50	30	2019	MONTANO	2
70	SJB017145	50	30	2019	MONTANO	2
71	SJB017146	50	30	2019	MONTANO	2
72	SJB017147	50	30	2019	MONTANO	2
73	SJB017148	50	30	2019	MONTANO	2
74	SJB017149	50	30	2019	MONTANO	2
75	SJB017150	50	30	2019	MONTANO	2
76	SJB017151	50	30	2019	MONTANO	2
77	SJB017152	50	30	2019	MONTANO	2
78	SJB017153	50	30	2019	MONTANO	2

Las unidades autorizadas se encuentran tipificadas con reglas de cálculo tipo 1 y tipo 2.

En consulta realizada en el Registro Nacional para el presente estudio, 62 unidades están a nombre de la empresa Autotransportes San Antonio S.A. y las 16 unidades adicionales está autorizadas bajo la figura del arrendamiento (BAC SAN JOSE LEASING S.A.). El detalle se muestra en el modelo tarifario que sustenta este estudio tarifario en la pestaña denominada "Flota".

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢ 82.125.399 por autobús.

Cumplimiento de la Ley 7600.

Acorde al punto 4.12.2.h. Unidades autorizadas con rampa o elevador, se tiene:

“Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuenten con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley N°7600. Las unidades deberán estar autorizadas y acreditadas en el cumplimiento de la Ley mencionada, y deberá ser verificable en el acuerdo de flota del CTP vigente en la solicitud tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria es parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.”

En el oficio DACP-2018-1248 del 14 de agosto del 2018 (folios 123 al 134), el CTP indica que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

Conforme al punto 4.12.2.e. Inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, se discurre lo siguiente:

“Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades con la inspección técnica vehicular (IVE) con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública. Durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio, de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos. Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular.”

Consultando la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT, de 22 de octubre de 2007), sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que todas las 78 unidades cumplen con la revisión técnica al día.

Edad promedio

Según punto 4.12.2.f. Antigüedad máxima de las unidades autorizadas, se consideran en el cálculo tarifario las siguientes unidades:

“(…) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5

de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado.”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 5,3 años y todas las unidades presentan antigüedad menor a 15 años.

B.1.5. Tipo de cambio

El tipo de cambio es utilizado según la metodología vigente es de ¢ 596,35 vigente al día de la audiencia pública.

B.1.6. Precio del combustible

Según se indica en el punto 4.5.1 Costo por consumo de combustible, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

“Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep”.

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢575,91 por litro.

B.1.7. Tasa de Rentabilidad

Según se indica en el punto 4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad, se establece dos tipos de tasa, una para las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y otra para las reglas de cálculo tarifario tipo 2, esto según se indica:

“(…)

a. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.

(...)

b. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

La tasa de rentabilidad (tr^y) se obtendrá utilizando la metodología del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC, por su nombre en inglés *Weighted Average Cost of Capital*). Este dato se calcula una vez al año para todo el sector utilizando la siguiente ecuación:

$$tr^y = \frac{D}{A} * r_d + \frac{E}{A} * r_e$$

Donde:

tr^y = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

$\frac{D}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda.

r_d = Costo del financiamiento.

$\frac{E}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios.

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

Para el presente estudio se consideran los siguientes datos:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1	16,07%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (*)	11,50%

B.1.8. Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría

Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes San Antonio S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permisionaria se encuentra al día con sus obligaciones

Se consulta además al Ministerio de Hacienda, la situación tributaria de la empresa mediante oficio OF-0004-IT-2019 del 4 de enero de 2019 (corre agregado al expediente). El Ministerio en respuesta al oficio citado emite el oficio SPSCA-006-2019 del 18 de enero de 2019, en el cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

B.1.9. Cumplimiento de cancelación de canon e informe de quejas y denuncias

Cumpliendo la verificación de estar al día en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte mediante correo electrónico, emite oficio CT-0004-DF-2019 del 4 de enero del 2019, en el cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar al IV trimestre de 2018 (corre agregado al expediente).

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emite el oficio OF-0023-DGAU-2019 del 4 de enero de 2019 (folio 188), en el que se indica que la empresa Autotransportes San Antonio S.A. presentó el informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2018.

B.1.10 Ocupación media de las unidades

Acorde a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 7 y el valor calculado de demanda según estudio del CTP, se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 36,10%, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizadas entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados y de pie de la unidad autorizada a la ruta

B.2. Análisis del modelo tarifario ordinario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente es de un 18,64%, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizadas entre

el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados y de pie de la unidad autorizada a la ruta

B.2.1. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento sobre las tarifas vigentes de la ruta 72 con los siguientes resultados que incluyen los respectivos redondeos:

Descripción de ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa resultante (¢)		Variación	
	Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
San José - Tirrases por San Francisco	420	0	500	0	19,05%	80
San José - San Francisco - La Colina	320	0	380	0	18,75%	60
San José - San Francisco - Barrio San José	320	0	380	0	18,75%	60
San José - San Antonio - Patarrá - Guatuso	320	0	380	0	18,75%	60
San José - El Bosque - San Antonio - San Lorenzo	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Linda Vista por San Francisco	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Linda Vista por Desamparados	320	0	380	0	18,75%	60
San José - San Antonio - Barrio Fátima	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Río Azul - Quebradas	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Quebrada Honda	Tarifa Nueva	0	380	0	N.A.	N.A.

B.2.2. Rebalanceo tarifario y la fijación de una tarifa para el ramal San José- Quebrada Honda.

B.2.2.1 Rebalanceo tarifario

La empresa solicita adicional el rebalanceo de las tarifas con el fin realizar el aumento mínimo a la ruta descrita San José-Tirrases por San Francisco (folios 09 al 12), basa su solicitud en los siguientes argumentos:

1. Los decretos de modernización de transporte público N°40186-MOPT consolidación y ejecución de las políticas y estrategias para la

modernización y sectorización del transporte público modalidad autobús en el área metropolitana de San José y zonas aledañas, decreto 37738-MOPT política sectorial y el decreto ejecutivo 40545-MOPT en el cual se establece la declaratoria de interés público la política sectorial de la modernización del transporte público modalidad autobús del área metropolitana de San José; la ruta descrita como Tirrases San José por San Francisco es una de las principales troncales.

- 2.** *Trata del interés de una población que es afectada por diversos factores, entre ellos sociales y económicos existe un interés en no perturbar aún mas esta comunidad, según el Plan de Desarrollo Humano Local del Cantón de Curridabat 2013-2023.*
- 3.** *La solicitud de la empresa Autotransportes San Antonio S.A. acerca de la tarifa propuesta con rebalanceo tarifario para disminuir el impacto el ramal San José-Tirrases por San Francisco a un incremento del 1,19% es la siguiente:*

Rutas	Descripción	Tarifa Vigente		Tarifa Solicitada		Variación	
		Regular	Adulto	Regular (¢)	Adulto mayor (¢)	Absoluta (¢)	Relativa
		(¢)	mayor (¢)				
61-A	San José - Tirrases por San Francisco	¢420	¢0	¢425	¢0	¢5	1,19%
64	San José - San Francisco - La Colina	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
64-A	San José - San Francisco - Barrio San José	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
72	San José - San Antonio - Patarra - Guatuso	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
72-D	San José - El Bosque - San Antonio - San Lore	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
72-B	San José - Linda Vista por San Francisco	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
72-C	San José - Linda Vista por Desamparados	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
72-A	San José - San Antonio - Barrio Fátima	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
72-E	San José - Río Azul - Quebradas	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%
72-F	San José - Quebrada Honda	¢320	¢0	¢385	¢0	¢65	20,31%

Como puede verse, lo que se propone es no aplicar el ajuste resultante del modelo tarifario a los diferentes fraccionamientos y proceder a establecer un rebalanceo tarifario.

La Intendencia de Transporte con respecto a lo solicitado por la empresa señala que la metodología tarifaria ordinaria establece en el apartado 4.8.2 lo siguiente:

“(...) El porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales calculada con respecto a la tarifa vigente

por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología, se obtiene mediante la siguiente ecuación y será el mismo para todas las rutas y/o ramales del conjunto:

$$A' = \frac{(T' - TV')}{TV'} * 100 \quad \text{Ecuación 76}$$

- A'** = Porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales con respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología.
- T'** = Tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales. Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 74.
- TV'** = Tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales. Este valor se obtiene según se indica en la ecuación 75.

Para determinar la tarifa de un ramal individual del conjunto de rutas y/o ramales, se aplica el porcentaje de ajuste de la ecuación 76 sobre la tarifa vigente de cada ramal tal como lo expresa la siguiente ecuación.

$$T_{rl} = TV_{rl} * (1 + A') \quad \text{Ecuación 77}$$

Donde:

- Trl** = Tarifa por pasajero de la ruta y/o ramal en un conjunto de rutas y/o ramales.
- TVrl** = Tarifa vigente por pasajero del ramal "l" de la ruta "r".
- A'** = Porcentaje de ajuste de la tarifa por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales con respecto a la tarifa vigente por pasajero del conjunto de rutas y/o ramales al momento de la aplicación de esta metodología.
- r** = Ruta de transporte remunerado de personas.
- l** = Ramal de la ruta "r" de transporte remunerado de personas. (...)"

Conforme a lo anteriormente señalado, para determinar la tarifa de un ramal individual del conjunto de ramales, como el caso del ramal San José–Tirrasas por San Francisco de la ruta 72, lo procedente es aplicar el porcentaje que arroja el modelo tarifario del conjunto de ramales y aplicarlo a la tarifa vigente del ramal según la fórmula:

$$T' = TV' * (1 + A')$$

No es posible a través de la metodología tarifaria vigente aplicar otro porcentaje diferente al indicado en el apartado 4.8.2. Cabe señalar además que la tarifa vigente del citado ramal es la que se encuentra autorizada y sobre esta se aplica el ajuste que resulte de la aplicación de la metodología tarifaria ordinaria.

La Intendencia de Transporte en virtud de lo anterior, rechaza la pretensión de la empresa en este punto.

B.2.3 Fijación de una tarifa para el ramal San José-Quebrada Honda.

Conforme al acuerdo por artículo 6.7 de la Sesión Ordinaria 71-2007 del 25 de setiembre de 2007 de la Junta Directiva del CTP, el ramal San José-Quebrada Honda no estaba autorizado como un ramal independiente, siendo que es hasta el acuerdo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47-2017 del 30 de noviembre del 2017 de la Junta Directiva del CTP, que se autoriza dicho ramal, en este sentido el citado recorrido formaba parte del ramal San José-San Antonio-Patarrá-Guatuso el cual ya tenía una tarifa autorizada, en este sentido el nuevo ramal San José-Quebrada Honda debería tener la misma tarifa del ramal al que pertenecía y porque los demás ramales de la ruta, a excepción del ramal San José-Tirrases por San Francisco, tienen una tarifa plana.

B.2.3 Recomendación final sobre la solicitud de la empresa

Analizados los ajustes adicionales solicitados por la empresa Autotransportes San Antonio S.A., esta Intendencia de Transporte señala que el único ajuste válido para el presente estudio por las razones arriba indicadas es la consecuente con el resultado de la aplicación del resultado del modelo tarifario y según acuerdo 7.7.3 de la Sesión Ordinaria 47 de 2017 del 30 de noviembre de 2017 de la Junta Directiva del CTP en el cual el ramal San José- Quebrada Honda es un recorrido independiente, que corresponde a un corredor donde la tarifa es de 380 colones para todos los ramales de la ruta 72 por lo que el pliego tarifario resultante es el siguiente:

Descripción de ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa resultante (¢)		Variación	
	Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
San José - Tirrases por San Francisco	420	0	500	0	19,05%	80
San José - San Francisco - La Colina	320	0	380	0	18,75%	60
San José - San Francisco - Barrio San José	320	0	380	0	18,75%	60
San José - San Antonio - Patarrá - Guatuso	320	0	380	0	18,75%	60
San José - El Bosque - San Antonio - San Lorenzo	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Linda Vista por San Francisco	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Linda Vista por Desamparados	320	0	380	0	18,75%	60
San José - San Antonio - Barrio Fátima	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Río Azul - Quebradas	320	0	380	0	18,75%	60
San José - Quebrada Honda	Tarifa Nueva	0	380	0	N.A.	N.A.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0068-IT-2019 del 20 de marzo de 2019, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos y se les da respuesta de la siguiente manera:

"(...)

I. Posiciones Admitidas

1. Oposición: *Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, cédula número 503020917. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (folios 275 al 284).*

- a) *En cuanto a carreras, se observan desfases de información entre lo autorizado por el CTP y lo incluido en el modelo por la empresa.*
- b) *Igualmente, en el caso de la flota automotor, se observan desfases de información entre lo autorizado por el CTP y lo incluido en el modelo por la empresa.*

- c) *En este estudio se dispone de dos estudios vigentes de demanda: el contratado por ARESEP a la UCR y el del CTP. Este último estudio citado presenta una diferencia de 115.304 menos que el primero, pero la IT decide escoger el dato de demanda de CTP sin analizar a qué se debe esa diferencia importante pues incide directamente en el cálculo tarifario hacia el alza en los resultados tarifarios.*
- d) *Se opone al rebalanceo de tarifas que plantea la empresa pues aun cuando se pretenda ayudar a la comunidad de Tirrases, la petición carece de respaldo y el rebalanceo podría generar mayores ingresos a la empresa.*
- e) *En el informe tarifario de la empresa, se observan diferencias entre lo expuesto y lo autorizado por el ente rector en cuanto a variables económicas y operativas.*
- f) *Se respaldan las inconformidades de los usuarios manifestadas en el informe de quejas y las relacionadas con incumplimiento de horarios.*
- g) *Que la Intendencia de Transporte analice el acelerado crecimiento tarifario de la empresa alrededor de un 40% en menos de dos años*

2. Oposición: *María Fernanda Piedra Gómez, cédula número 1-1650-0182. Presenta escrito mediante correo electrónico, no hace uso de la palabra en la audiencia (folios 255 al 257 y 258 al 261).*

- a) *Se opone al posible aumento del 20,31%.*
- b) *El incremento es elevado considerando que el servicio es ineficiente en relación con horarios y mala atención de parte de los choferes a las personas en general.*
- c) *Se da Incumplimiento de horarios, no se hacen las paradas porque los buses van sobre el límite de personas permitidas, los tiempos de espera son entre 20 a 25 minutos para tomar el bus.*

3. Oposición: *José Francisco Montoya Riviera, cédula número 1-0410-1216. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.*

- a) *Todos los días los buses se varan, entran 14 o 16 buses pero sacan 20 y los buses nuevos también se quedan varados.*
- b) *Utilizan los buses en la Interlinea y Barrio Fátima no tiene servicio.*
- c) *El servicio de la línea de Fátima deben darlo porque está en la concesión.*
- d) *Hay madres que llevan hasta tres hijos a la escuela y con el incremento de 80 colones pueden pagar la electricidad y además las unidades están en mal estado.*
- e) *Las unidades las cargan de combustible a las 12 del día, las sacan de la ruta.*
- f) *Solicitan aumento por combustible y el combustible ha bajado tres veces.*

- g) Aresep no puede aprobar un incremento a esta empresa.*
- h) La empresa no cumple los horarios, los tiempos de espera de autobuses en San Francisco para viajar a Fátima son de más de una hora, hay asaltos, se llega tarde al trabajo y se debe utilizar el bus de Linda Vista por San Francisco o el de Río Azul.*
- i) Pretenden un ajuste de 5 colones para Tirrases y 60 colones a Fátima que es un servicio que no están dando.*
- j) Los servicios en Tirrases y en Guatuso se llenan y pasan por el recorrido y dejan la gente botada.*
- k) Los buses de dos pisos tienen como 20 años de usarlos y es un peligro utilizarlos.*
- l) No solo se pretende que no se aumente el pasaje sino que se baje.*

4. Oposición: Yanitzia Montoya Hernández, cédula número 1-1225-0278. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito. Presenta copia de escrito de conversación en chat.

- a) La línea de Fátima solo la incluyen para subir la tarifa, pero no dentro de la población del estudio.*
- b) Realiza consulta por el Messenger de Facebook de la empresa y desde el 22 de enero de 2018 no le dan respuesta acertada a su consulta. La consulta principal es el horario del ramal San José - San Antonio - Barrio Fátima, se le indico al respecto que hay 4 líneas pasan por el Parque la Libertad y que son Guatuso, Quebrada Honda, Guisaros, Linda Vista por Desamparados y Linda Vista por San Francisco y que podía tomar cualquiera de esas que cualquiera le servía.*
- c) Presenta el 8 de octubre de 2018 nota ante la Contraloría de Servicios de la empresa acerca del porque quitaron la línea de Barrio Fátima y dejan a 14.000 habitantes sin servicio.*
- d) El servicio que da la empresa es deficiente, los buses van sobrecargados.*
- e) No solo se opone al incremento se opone a que la empresa siga dando el servicio.*

5. Oposición: Jorge Campos Gutiérrez, cédula número 6-0230-0176. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.

- a) No se cumple el horario en Linda Vista, los buses salen tarde 4:30, 4:40 o salen dos y van peleándose. No hacen las paradas, van llenos y no se termina el recorrido y no se brinda un buen servicio.*
- b) No hay cheques en las paradas por falta de presupuesto.*
- c) Solicitó el horario y no tiene respuesta, solicita que se muestren los horarios en el bus.*

- d) Los usuarios utilizan los buses de San Diego-Calle Mesén porque el servicio es más rápido y estable.
- e) Los buses no están nuevos, están sucios.
- f) Los choferes son irresponsables, llegan tarde, conducen rápido.

6. Oposición: Francisco Sánchez Jiménez, cédula número 1-0516-0008. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.

- a) Han presentado quejas en el Consejo de Transporte Público y el expediente del Consejo de Transporte Público no tiene ni una queja.
- b) No se cumplen los horarios, el bus sale cada 50 minutos, las filas son interminables, la parada no es techadas y se debe esperar hasta un segundo bus bajo el sol o la lluvia.
- c) Los choferes tratan mal a las personas, utilizan un vocabulario inadecuado, usan teléfono.
- d) Los buses son viejos y sucios. Los nuevos no se ven o los usan en la Interlínea.
- e) No hay servicio para Fátima
- f) Con quien se queja del mal servicio, no cree en el CTP, ni en la Aresep, ni en el gobierno.
- g) Cuál es el trámite que deben hacer para democráticamente deshacerse de la empresa y que una empresa responsable brinde el servicio.

7. Oposición: James Cordero Carazo, cédula número 1-1558-0536. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.

- a) No se cumplen los horarios, el bus pasa hora y media.
- b) Que no cree en el margen de ganancia con el que indican trabajan que es de 5,6.
- c) Utilizan un kilometraje ponderado, las tarifas son iguales y las distancias ni las frecuencias son iguales.
- d) El combustible tiene tres rebajas y piden aumento de tarifa.
- e) Las variables que utiliza la Aresep, son brindadas por el Consejo de Transporte Público y la empresa le brinda la información al Consejo Transporte Público.

8. Oposición: Jorge Enrique Briceño Zúñiga, cédula número 5-0209-0585. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.

- a) Se solicitó al CTP, por los autobuses viejos y otros aspectos que dejara de prestar el servicio, sin embargo la documentación se perdió en el CTP y no pasó nada.
- b) La ARESEP siempre sube las tarifas, sin fijarse en nada más.

- c) *La empresa no cumple con los horarios, ocasionando grandes problemas y contratiempos a la comunidad trabajadora que debe cumplir con un horario.*
- d) *Los choferes no cumplen con su papel o rol a cabalidad*
- e) *No cumplen los horarios, los tiempos de espera de autobuses en la terminal es de más de 60 minutos en horas pico.*
- f) *La comunidad desea que esta empresa deje de operar la ruta*

9. Oposición: *Yocelyn Masis Camacho, cédula número 1-1629-0609. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.*

- a) *Se opone rotundamente al aumento tarifario.*
- b) *Deben tomar taxis o servicios privados de transporte porque la empresa no cumple con los horarios, ni carreras.*
- c) *Los autobuses llenos de cucarachas, sucios, con los asientos llenos de basura.*
- d) *Los choferes tratan mal al adulto mayor y al resto de pasajeros.*
- e) *La comunidad desea que esta empresa deje de operar la ruta.*
- f) *Cuando les da la gana no llegan a su destino simplemente dicen hasta aquí llegamos y la gente debe bajarse a caminar bajo el sol o bajo aguaceros*
- g) *No cumplen los horarios, los tiempos de espera de autobuses en la terminal es de más de 60 minutos en horas pico.*

10. Oposición: *Maritza Camacho Camacho, cédula número 5-0235-0099. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.*

- a) *La comunidad desea que esta empresa deje de operar la ruta*
- b) *Se opone al aumento.*
- c) *No atienden a los comités de barrio.*
- d) *No atienden las quejas, ni dan respuesta alguna.*
- e) *Cambian la ruta los choferes a su gusto.*
- f) *La empresa no cumple horarios, carreras, ni recorridos.*
- g) *Los choferes tratan mal al adulto mayor y al resto de pasajeros*
- h) *La ARESEP pese al mal servicio siempre da aumento.*
- i) *Cuando les da la gana no llegan a su destino, simplemente dicen hasta aquí llegamos y la gente debe bajarse a caminar bajo el sol o bajo aguaceros*
- j) *La comunidad debe unirse e ir a huelga pidiendo deje de operar la ruta esta empresa*

11. Oposición: *María Gerardina Brenes Jiménez, cédula número 6-0184-245. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.*

- a) *No cumplen recorrido, la gente debe bajarse a caminar bajo el sol o bajo aguaceros*
- b) *Se opone al aumento.*
- c) *Los choferes son irrespetuosos y groseros con los usuarios y principal amante con los adultos mayores.*
- d) *La empresa no cumple horarios, ni carreras*

12. Oposición: *Rebeca María Madrigal Arguedas, cédula número 1-1731-0571. Hace uso de la palabra en la audiencia, no presenta escrito.*

- a) *La comunidad no soporta, ni cuenta con que pagar un aumento tarifario más.*
- b) *Los autobuses llenos de cucarachas, sucios, con los asientos llenos de basura*
- c) *La empresa no cumple con los horarios, ni carrera establecidas.*
- d) *Hay que esperar hasta hora y media para que pase un autobús.*
- e) *Los autobuses son viejos y deteriorado y da miedo montarse en ellos.*
- f) *Lo mejor es que la empresa deje de operar la ruta.*
- g) *Los adultos mayores reciben un pésimo trato por parte de los choferes y no los recogen en las paradas.*
- h) *La ARESEP debe pensar en el ciudadano, el usuario y actuar.*

Respuestas a posiciones

Cuadro guía de respuestas		
# de oposición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Jorge Sanarrucia Consejero Usuario	1-2-3-4
2	María Fernanda Piedra Gómez	6-7-8-15
3	José Francisco Montoya Riviera	6-7-8-9-10-11-12-15
4	Yanitzia Montoya Hernández	5-6-7-10-11-12-13-15
5	Jorge Campos Gutiérrez	6-7-10-15
6	Francisco Sánchez Jiménez	1-8-9-13-14-15
7	James Cordero Carazo	5-7-8-15-16
8	Jorge Enrique Briceño Zúñiga	5-6-7-10-11-15
9	Yocelyn Masis Camacho	6-7-10-15
10	Maritza Camacho Camacho	5-6-7-10-12-13
11	María Gerardina Brenes Jiménez	6-10-15
12	Rebeca María Madrigal Arguedas	5-6-7-10-15

1. Sobre desfases de información relacionadas con carreras y flota; y las diferencias entre lo expuesto en el informe y lo autorizado por el CTP.

Resulta importante señalar en este punto, que el expediente administrativo de un estudio de fijación tarifaria como el actual, se encuentra formado por una serie de actos procesales unidos entre sí, dentro de los cuales se encuentra la audiencia pública mediante la cual se expone a todas las partes legitimadas la información que hasta ese momento se cuente dentro del expediente y se reciben las distintas oposiciones y coadyuvancias.

No obstante, la Intendencia de Transporte además de la información que obtiene de dicha audiencia, realiza el análisis técnico y legal necesario a fin de determinar con base en la metodología vigente, el ajuste tarifario que corresponda y para ello se apoya en el estudio del expediente completo, fundamentando eso sí en el acto final los motivos por los cuales se resolvió la fijación tarifaria en la forma que se determine, es decir se actúa a partir del enunciado del artículo 214.2 de la Ley General de la Administración Pública que ordena la verificación de la verdad real de los hechos que sirven de motivo al caso.

Así las cosas con la actual corrida del modelo tarifario, la Intendencia de Transporte, tomó en cuenta los correspondientes parámetros actualizados a la fecha de la Audiencia, realizándose todos los cambios y correcciones pertinentes de acuerdo con los acuerdos vigentes del CTP.

2. Sobre la escogencia del parámetro de demanda del CTP y no el estudio contratado por ARESEP a la UCR.

Se debe indicar que éste Órgano Técnico consideró como dato del volumen de pasajeros movilizados en la ruta 72 el estudio de normalización de demanda aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 04-2019 del 30 de enero de 2019 (folio 272 al 273.), esto por cuanto la Intendencia de Transporte entiende en estricto apego a la metodología tarifaria vigente para fijaciones ordinarias que debe aceptar como válido el acuerdo del CTP, esto en virtud de que es emitido por el Órgano facultado en la materia de su competencia.

Así con lo antes referido, debemos señalar que la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores N° 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, define en el capítulo I y II, en lo que interesa lo siguiente:

“(…)

CAPITULO I

Definiciones y disposiciones generales

Artículo 1.- El transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, excepto los automóviles de servicio de taxi regulado en otra ley, que se lleva a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio nacional, es un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La prestación es delegada en particulares a quienes autoriza expresamente, de acuerdo con las normas aquí establecidas

CAPITULO II

Facultades de los organismos públicos.

Artículo 2.- Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes. A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

- a) **Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.***
- b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.*
- c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.*
- d) **Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.***

(...)" (La negrita y el subrayado no son originales)

Está claro a partir del enunciado normativo transcrito, que es precisamente el Consejo de Transporte Público el encargado y por ende el único competente para establecer los esquemas operativos propios de cada ruta

que otorgue en concesión o en permiso a particulares, quienes por medio de un contrato de concesión (debidamente refrendado por la ARESEP) o acuerdo de permiso, exploten con título habilitante, el servicio público remunerado de personas en la modalidad autobús.

3. Sobre la petición de rebalanceo tarifario

Tal y como se indicó en el punto 2.2.3 del presente informe no corresponde analizar la solicitud de rebalanceo tarifario en virtud del resultado del modelo tarifario que establece no modificar las tarifas autorizadas a la ruta.

4. Sobre el acelerado crecimiento de las tarifas de la empresa.

La evolución de las tarifas a través del tiempo no es un elemento que se pondere en la actual metodología tarifaria, por lo que carece de sentido referirse a este aspecto en el presente informe.

5. Incremento es excesivo y afecta el costo de la vida.

Respecto al costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte remunerado por autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, no obstante que a la Autoridad Reguladora el artículo 4 inciso b de la Ley 7593 le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

La Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, el cual mediante la Metodología Ordinaria vigente (RJD-035-2016, su modificación parcial mediante RJD-060-2018 y RE-0215-JD-2019)) que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos acorde las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y demanda de pasajeros movilizados); escapa a nuestro ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

6. Incumplimiento de horarios y carreras, capacidad de las unidades, condiciones del servicio, unidades viejas y en mal estado.

Los asuntos relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones asociados a las concesiones y permisos, como: itinerarios, carreras u horarios y paradas, cantidad, calidad e idoneidad de la flota autorizada, comportamiento y presentación de los choferes, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo a los operadores, para que den respuesta a cada uno de ellos y tome las acciones correctivas pertinentes. Si no se subsanan, la ARESEP podrá aplicar el artículo 38 de su Ley y aplicar una multa por incumplimiento de condiciones vinculantes impuestas.

Respecto a las obligaciones de las empresas, según lo señala la ley 3503, artículos 16 a 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo de Transporte Público, es el órgano con la obligación y competencia de conocer todos aquellos elementos que compongan propiamente la prestación del servicio y cumplimientos empresariales ante el ente concedente, tales como horarios, fraccionamientos tarifarios, flota optima y recorridos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio; no obstante, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo a los operadores, para que den respuesta a cada uno de ellos y tome las acciones correctivas pertinentes. Si no se subsanan, la ARESEP podrá aplicar el artículo 38 de su Ley y adicionalmente aplicar una multa por incumplimiento de condiciones vinculantes impuestas.

Adicionalmente cabe indicar que por tratarse de inconformidades sobre el servicio público del transporte remunerado de personas modalidad autobús y de conformidad con el artículo 22 inciso 11) del Reglamento Interno de Organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), le corresponde a la Dirección General de Atención al Usuario, atender lo expuesto por la recurrente.

En virtud de lo anterior, se recomienda trasladar este argumento a dicha dependencia.

Se indica además, que la presente resolución se le notificará al CTP con lo que tendrán conocimiento de las oposiciones de los usuarios a fin de que

determinen las acciones pertinentes. Al respecto valga señalar que conforme con la Ley 3503 y 7969, el Consejo de Transporte Público (CTP) del MOPT, es el órgano competente para establecer las condiciones de servicio en una determinada ruta o grupo de rutas, tales como: los horarios (que determinan el número de carreras), la cantidad y calidad de la flota, la determinación del recorrido, la ruta y los ramales. De tal forma, si se considera que existen errores en la metodología y las herramientas utilizadas y aprobadas por el CTP para la determinación de parámetros operativos como los horarios y flota, esto debe entonces ser recurrido directamente a dicho órgano.

De igual manera los incumplimientos de estos parámetros operativos pueden ser denunciados ante el Consejo de Transporte Público.

7. Sobre el estado de los autobuses

Al momento del presente estudio se verificó el cumplimiento por parte de la empresa de tener al día la Revisión Técnica de las unidades autorizadas, las cuales se detallaron en el apartado B.1.4. Flota. Además, hay que señalar que según lo aprobado por el CTP todas las unidades cumplen con la Ley 7600 en cuanto a disponer de rampa para personas con discapacidad y por último que la edad promedio de la flota es de 5.3 años.

8. Sobre el precio del combustible

Sobre este punto ya se indicó en el apartado B.1.6 lo siguiente:

“Según se indica en el punto 4.5.1 Costo por consumo de combustible, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

“Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep”.

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡575,91 por litro.”

9. Relativo cómo reportar de forma inmediata malas condiciones de los autobuses

Respecto a las condiciones de los autobuses se recomienda plantear la denuncia respectiva ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep. Es importante señalar que las oposiciones manifestadas por lo opositores en el proceso de audiencia pública fueron de conocimiento de la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) en el acta de audiencia y en la participación del Consejero del Usuario, quienes procederán según sus competencias. Finalmente, se debe dejar claro que el procedimiento de fijación tarifaria se encuentra separado del procedimiento que se le debe dar a las quejas y denuncias presentadas por los usuarios del servicio para los procesos sancionatorios.

10. Aspectos de calidad del servicio referentes al mal trato al usuario, el irrespeto al usuario por parte de los choferes y mal trato al adulto mayor.

Aspectos como la mala educación, mal trato al usuario, y no atención o desconocimiento de paradas y rutas por parte de los choferes; mal trato al adulto mayor, serán atendidos mediante un procedimiento independiente del proceso de fijación tarifaria. Conforme al debido proceso, lo que procede en primera instancia es: 1) hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la ARESEP y remitidas a cada uno de los usuarios 2) se notificará la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según procede.

11. Procedimiento para plantear quejas y denuncias

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

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

- *Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.*

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

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

12. La empresa no atiende las quejas de los usuarios.

Acatando la resolución RRG-7635-2007 publicada en La Gaceta 245 del 20/12/2007, los prestadores de servicio deben presentar un informe de quejas y denuncias de los usuarios que recibieron y la solución brindada a los usuarios, de no ser así plantee la correspondiente queja ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

13. Acerca de que la empresa no brinda información y se dificulta contactarla

Respecto al tema, la Ley 9078 (Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial), en el artículo 35, inciso b, establece lo siguiente:

“(…)

b) Portar de manera visible una tarjeta de capacidad emitida por el CTP, en la que se indique claramente el número de pasajeros que pueden viajar en él, así como la descripción y el número de

ruta. Deberá constar en este documento o en otro adicional emitido por el CTP y que también debe exhibirse al público, la tarifa fijada por la Aresep.

(...)”

Adicionalmente en la misma Ley, en su artículo 44 inciso b, se indica:

“(...

b) Deben llevar, en la parte delantera y de manera visible al público, un rótulo luminoso o de material retro reflectivo que indique el origen y destino, el número de la ruta y la tarifa fijada, cuando esta sea una tarifa única.

(...)”

En caso de que la empresa no cumpla con dichas disposiciones se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito para que procedan de acuerdo a la Ley 9078, y que ellos verifiquen el cumplimiento de los artículos 32, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47y 48, y además plantear la denuncia ante el Consejo de Transporte Público y la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep.

(...)”

14. Acerca del procedimiento para revocatoria de una concesión o permiso

Al respecto el artículo 41 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) señala lo siguiente:

“(...

Artículo 41.- Revocatoria de concesión o permiso. Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales de revocatoria de la concesión o el permiso, declarable mediante el proceso administrativo, por la Autoridad Reguladora, las siguientes:

a) La reiteración de las conductas sancionadas en el artículo 38 de esta ley.

b) La falta grave o la prestación deficiente del servicio, según las normas establecidas en el artículo 25 de esta ley.

c) El incumplimiento por razones injustificadas de las condiciones generales del contrato, la concesión o el permiso.

d) El traspaso, la cesión o el arrendamiento de la concesión o el permiso, parcial o total, sin autorización previa del ente competente.

e) El desvío de recursos, activos, ingresos o la inclusión en la contabilidad, de gastos para actividades ajenas al servicio público.

f) La alteración de instrumentos, sistemas de medición, fiscalización y conteo.

g) El cobro de precios superiores a los señalados por la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de cualquier otra sanción contenida en el ordenamiento jurídico.

h) El uso de información falsa o alterada en cualquiera de los procedimientos fijados en esta ley.

i) La discriminación contra un determinado grupo, sector, clase o consumidor individual en el otorgamiento del servicio público o en las condiciones de prestación, sin perjuicio de cualquier otra sanción contenida en el ordenamiento jurídico.

j) El incumplimiento de las medidas de mitigación contempladas en el estudio de impacto ambiental mencionado en el artículo 16 de esta ley.

k) Incumplimiento de la normativa vigente sobre protección ambiental.

l) Incumplimiento de las medidas de mitigación contempladas en la evaluación de impacto ambiental, a que hace referencia el artículo 16 de esta ley.

m) Otras causales establecidas en la ley, la concesión o el permiso.

(...)"

Importante destacar que para la presentación de una denuncia no hay requisitos establecidos y puede enviar su denuncia a la ARESEP, por medio del fax 2215-6002, por el correo electrónico usuario@aresep.go.cr,

por apartado postal 936-100 San José, o personalmente en nuestras oficinas centrales, 100 norte de Constru-Plaza en Guachipelín de Escazú, San José. Si lo envía por correo electrónico, debe escanearlo para que aparezca la firma.

Asimismo pueden comunicarse a nuestro centro de atención de llamadas, al número gratuito 8000ARESEP (8000 27-37-37), en nuestra página www.aresp.go.cr, o por el correo usuario@aresp.go.cr,

15. Acerca de los horarios autorizados para cada uno de los ramales y las unidades autorizadas para la ruta por ramal.

- Los horarios corren a folios del 50 al 59 del presente expediente ET-002-2019.
- Las unidades autorizadas por ramal corren a folio 59 del presente expediente ET-002-2019
- El expediente se encuentra disponible para consulta presencial en las instalaciones de la Autoridad Reguladora, o bien en su versión digital en la página de internet de la Autoridad (www.aresp.go.cr) en la opción de Consulta de Expedientes. Para el caso de la ruta 72 del servicio de transporte modalidad autobús, se debe consultar el expediente ET-002-2019.

16. Kilometraje ponderado.

La metodología tarifaria ordinaria vigente considera la distancia de cada ramal autorizado, así como la cantidad de carreras autorizadas a cada uno de ellos, y su respectiva tarifa autorizada, esto se puede observar en el modelo tarifario que sustenta la presente resolución en la pestaña denominada “Esquema operativo”; ahora bien, el modelo para efectos de calcular los costos pondera la distancia con base en la cantidad de carreras de cada ramal y su distancia asociada. Esta ponderación esta asociada a los costos variables que están en función de la cantidad de kilómetros recorridos. Esto se analiza en la pestaña denominada “Estructura de costos”.

(...)”

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 72 según 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), 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 IN-0068-IT-2019 del 20 de marzo de 2019 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 72 descrita como: San José-Tirrases por San Francisco y viceversa, San José-San Francisco-La Colina y viceversa, San José-San Francisco-Barrio San José y viceversa, San José-San Antonio-Patarrá-Guatuso y viceversa; San José-El Bosque-San Antonio-San Lorenzo y viceversa, San José-Linda Vista por San Francisco y viceversa, San José-Linda Vista por Desamparados y viceversa, San José-San Antonio-Barrio Fátima y viceversa, San José-Río Azul-Quebradas y viceversa, San José-Quebrada Honda y viceversa, operada por la empresa Autotransportes San Antonio S.A. de la siguiente manera:

<i>Descripción de ramal</i>	<i>Tarifa (¢)</i>	
	<i>Regular</i>	<i>Adulto Mayor</i>
<i>San José - Tirrases por San Francisco</i>	500	0
<i>San José - San Francisco - La Colina</i>	380	0
<i>San José - San Francisco - Barrio San José</i>	380	0
<i>San José - San Antonio - Patarrá – Guatuso</i>	380	0
<i>San José - El Bosque - San Antonio - San Lorenzo</i>	380	0
<i>San José - Linda Vista por San Francisco</i>	380	0
<i>San José - Linda Vista por Desamparados</i>	380	0
<i>San José - San Antonio - Barrio Fátima</i>	380	0
<i>San José - Río Azul - Quebradas</i>	380	0
<i>San José - Quebrada Honda</i>	380	0

- II. Indicar a la empresa Autotransportes San Antonio S.A. lo siguiente:

En un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-002-2019, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

- III. Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el periódico oficial La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.

**DANIEL FERNANDEZ SANCHEZ
INTENDENTE A.I. DE TRANSPORTE**

1 vez.—Solicitud N° 054-2019.—O. C. N° 9123-2019.—(IN2019330973).

RE-0026-IT-2019

San José, a las 11:00 horas del 21 de marzo de 2019

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE SOBRE LA DETERMINACIÓN DE LOS VALORES PROMEDIO DEL AUTOBÚS NUEVO MODELO 2018.

EXPEDIENTE OT-027-2019

RESULTANDOS:

- I. Mediante resolución RJD-035-2016 de las dieciséis horas del 25 de febrero de 2016, y publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprueba la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.
- II. Mediante resolución RJD-060-2018 de las doce horas y quince minutos del 13 de abril de 2018, y publicada en el Alcance Digital N°88 de La Gaceta N°77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprueba una modificación parcial a la resolución a la resolución RJD-035-2016 “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.
- III. Mediante resolución RE-215-JD-2018 de las nueve horas y diez minutos del 11 de diciembre de 2018, y publicada en el Alcance Digital N°214 de La Gaceta N°325 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprueba una modificación parcial a la resolución a la resolución RJD-035-2016 y sus reformas “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.
- IV. El 21 de enero de 2019, se emite el informe preliminar de la determinación de los valores promedio de los autobuses nuevos modelo 2018, para cada tipo de unidad, informe IN-0013-IT-2019 (folio 02).

- V. Mediante memorando ME-0022-IT-2019 del 21 de enero de 2019, el Intendente de Transporte solicita al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente, en el cual se tramitará la determinación de los valores promedio de los autobuses nuevos modelo 2018 (folio 01).
- VI. Mediante memorando ME-0029-IT-2019 del 24 de enero de 2019, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a consulta pública, según consta en el expediente administrativo (folios 3 y 4).
- VII. La convocatoria a consulta pública, se publica el 30 de enero de 2019 en La Gaceta N°21 y los diarios La Extra y La Teja, según consta en el expediente administrativo (folio 12).
- VIII. El informe de oposiciones y coadyuvancias se emite por medio del IN-0041-DGAU-2019 del 20 de febrero de 2019, de la Dirección General de Atención al Usuario, que corre agregado al expediente (folios 38 y 39).
- IX. El 20 de marzo de 2019, se emite el informe final IN-0067-IT-2019 sobre la determinación de los valores promedio de los autobuses nuevos modelo 2018, para cada tipo de unidad (folios 58-59).
- X. Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

CONSIDERANDOS:

- I. Del informe IN-0067-IT-2019 del 20 de marzo de 2019 que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

1. Objetivo General:

Determinar los valores promedio de los autobuses modelo 2018, para su utilización en la aplicación de la metodología tarifaria ordinaria de autobuses de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (resolución RJD-035-2016 y sus reformas).

2. Fundamento legal:

El artículo 3.b) de la Ley No. 7593 y sus reformas establece que uno de los principios básicos de la regulación económica que compete a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), es el del servicio al costo, por medio del cual se “determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31”.

Asimismo, se desprende del artículo 6.a) de la Ley No. 7593 y sus reformas, así como del artículo 17.6) del Reglamento Interno de Organización y Funciones (RIOF), que es una obligación de la Aresep y de la Intendencia de Transporte “Regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean las inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos y gastos efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida.”

Además, conforme con el artículo 30 de la Ley 7593 y sus reformas, las fijaciones tarifarias de carácter ordinario son aquellas que contemplan factores de costo e inversión, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del artículo 3 de esa misma ley. Indudablemente, la flota vehicular con la que se presta el servicio constituye uno de los rubros de inversión más importante que realiza el empresario del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.

Igualmente, de acuerdo con la misma ley en su artículo 32, se indica que no se aceptan como costos de las empresas reguladas las inversiones rechazadas por la Aresep por considerarlas excesivas para la prestación del servicio público. Por ello resulta de vital importancia, que al rubro de inversión más importante que ejecutan las empresas reguladas, como es el caso del autobús, se le establezca un precio oficial a reconocer como parte de los costos a imputar para efectos del cálculo de tarifas ordinarias, de manera que se tenga certeza de los límites razonables de inversión y de reconocimiento del monto

invertido. Este monto o precio debe definirse con base en fuentes primarias confiables y técnicas, cuyos valores correspondan a precios de mercado, es decir, a los precios en que los operadores del servicio compran los vehículos en el mercado.

Por su parte, mediante la resolución RJD-035-2016 “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, se estableció el procedimiento para la actualización del valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 2, las cuales son aquellas unidades que no se encontraban autorizadas por el Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) para brindar el servicio el día de la entrada en vigencia de dicha metodología.

Dicho procedimiento fue modificado por medio de las resoluciones RJD-060-2018 del 13 de abril de 2018, publicada en el Alcance Digital N°88 de La Gaceta N°77 del 3 de mayo de 2018 y RE-215-RJD-2018 del 11 de diciembre de 2018, publicada en el Alcance Digital N°214 de La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018.

En general, dicha metodología establece que en el año $v+1$ se obtendrá el valor promedio de las unidades con reglas de cálculo tipo 2 con año modelo v , a partir de los valores de mercado determinados por el Ministerio de Hacienda y la clasificación de los autobuses establecida por el CTP. Dichos valores promedio serán utilizados en los casos de excepción según lo establecido en la metodología tarifaria en la sección 4.13.2 “Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente”.

Además, es importante agregar que con los artículos 9, 10 y 13 de la Ley No. 7088 y sus reformas, se confiere la obligación legal al Poder Ejecutivo de actualizar la lista de valores de los vehículos automotores a precios de mercado interno para efectos del cobro de varios impuestos, obligación que recae sobre la Dirección General de la Tributación Directa (en adelante DGT). Estos valores se determinan para cada marca, año, carrocería y estilo de vehículo, según la lista que deberá publicarse en la Gaceta. Lo anterior está complementado por el artículo 58 del Decreto No. 35688-H de 21 de enero de 2012 y sus reformas, que establece que es la Dirección General de Tributación la

entidad responsable de la valoración de bienes inmuebles y muebles para efectos tributarios, y el Decreto Ejecutivo 32458-H, que constituye una comisión que dentro de sus objetivos posee el de “recomendar ajustes a la Lista de Valores de la Dirección General de Tributación, para que la misma refleje los verdaderos valores del mercado interno de vehículos.”

Asimismo, la clasificación de cada unidad autorizada es potestad del CTP como fuente oficial de la información de las condiciones de operación y órgano rector del sistema de transporte público, pues según los artículos 13 y 25 de la Ley 3503 y sus reformas, dicha institución, tanto en concesiones como en permisos, otorga estos autorizando a su vez la flota de vehículos para brindar el servicio de transporte remunerado de personas, de acuerdo con la naturaleza y las necesidades del servicio, lo que lo faculta para clasificar todos los tipos por sus características y requerimientos para cumplir con los diversos requerimientos de cada ruta.

3. Fuentes de Información

Fuente	Información
Consejo de Transporte Público (CTP)	Flota autorizada para el servicio y su clasificación.
Dirección General de Tributación (DGT), Ministerio de Hacienda	Valor de mercado de los autobuses registrados.

4. Antecedentes

- 1. La Intendencia de Transporte mediante oficio OF-1759-IT-2018 del 5 de setiembre de 2018, solicitó al CTP el listado de autobuses autorizados con año modelo 2018 para brindar el servicio regular, con corte al 30 de agosto de 2018 (tal y como lo establece la metodología tarifaria), incluyendo para cada unidad el número de placa, la ruta, el operador y la clasificación (Anexo 1).*

2. *La Intendencia de Transporte, el 5 de setiembre de 2018, mediante oficio OF-1758-IT-2018, solicitó a la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda el listado de los autobuses registrados en el sistema CarTica. Para cada unidad se debía incluir al menos la información del número de placa, año de fabricación, marca, valor y clase tributaria (Anexo 2).*
3. *El CTP respondió al oficio OF-1759-IT-2018 mediante correo electrónico del 12 de setiembre de 2018 (DTE-2018-0492). El archivo adjunto al correo electrónico contemplaba 133 autobuses autorizados de año de fabricación 2018 para rutas regulares (Anexo 3).*
4. *El Ministerio de Hacienda respondió al oficio OF-1758-IT-2018 por medio del oficio DGT-1122-2018 del 19 de setiembre de 2018, remitido vía correo electrónico el 27 de setiembre de 2018 (Anexo 4).*
5. *El 28 de setiembre de 2018, la Intendencia de Transporte solicitó al Ministerio de Hacienda vía correo electrónico, la remisión de la información de las unidades SJB016892, SJB016893 y AB007479, ya que dichos autobuses se encontraban incluidos en el listado enviado por el CTP, mas no así en la base de la Dirección General de Tributación (Anexo 5).*
6. *El 28 de setiembre de 2018, vía correo electrónico, la Dirección General de Tributación remitió los datos de las unidades faltantes (Anexo 6).*
7. *La Intendencia de Transporte, mediante oficio OF-1900-IT-2018 del 11 de octubre de 2018, solicitó al CTP que se le asignara una única tipología a 22 unidades que poseían clasificaciones múltiples según el oficio DTE-2018-0492 (Anexo 7).*
8. *El CTP respondió al oficio OF-1900-IT-2018 con el oficio DTE-2018-0560 del 16 de octubre de 2018, asignando una única tipología a los autobuses en cuestión (Anexo 8).*

5. Análisis

En primer lugar, de acuerdo con lo indicado en la sección 4.9.2 de la metodología tarifaria “la determinación del valor de cada unidad de año de fabricación “v” se realizará durante los meses de noviembre del año “v” a marzo del año v+1”, además señala que para cada tipo de autobús la Intendencia de Transporte calculará el valor promedio para las unidades de año de fabricación “v”. Por lo tanto, en el presente informe se calculará el valor promedio de cada tipo de unidad para los autobuses con año de fabricación 2018.

Se procedió a asociar la base de datos remitida por el Ministerio de Hacienda y la enviada por el CTP, consolidando un único listado donde para cada unidad se indica la placa, ruta, operador, año modelo, clasificación, marca, valor de mercado y clase tributaria (Anexo 9), arrojando los siguientes datos:

Cuadro 1. Cantidad de autobuses autorizados, modelo 2018 según tipología -agosto de 2018-

Tipología	Cantidad autobuses	Porcentaje de participación
TI (Interurbano Corto / Medio)	70	52,63%
TUP (Montano)	39	29,32%
TIL (Interurbano Largo)	19	14,29%
TIP (Interurbano no Plano Corto/Medio)	4	3,01%
TR (Rural)	1	0,75%
Total	133	100%

Fuente: Intendencia de Transporte con datos del CTP.

Como se observa en el cuadro anterior, la mayor parte de los autobuses con año modelo 2018 fueron clasificados por el CTP como Interurbanos Planos Cortos / Medios Largos (52,63%), seguido de los autobuses tipo Montano (29,32%).

**Cuadro 2. Cantidad de autobuses autorizados, modelo 2018 según
marca
-agosto de 2018-**

Marca	Cantidad Autobuses	Porcentaje
KING LONG BUS	58	43,61%
VOLKSWAGEN	33	24,81%
DAEWOO	13	9,77%
ANKAI	10	7,52%
YUTONG	7	5,26%
BLK	5	3,76%
MERCEDES BENZ	3	2,26%
GOLDEN DRAGÉN	2	1,50%
SCANIA	1	0,75%
FOTON	1	0,75%
Total	133	100%

Fuente: Intendencia de Transporte con datos del CTP y la DGT.

Se observa en el cuadro 2, la distribución de cantidad de unidades con año modelo 2018 por marca y sus respectivos porcentajes. Se puede determinar que las marcas predominantes son King Long Bus y Volkswagen acaparando un total de 91 unidades (68,42% del total).

En el siguiente cuadro se muestran los valores promedio de las unidades según su marca y tipología, calculados como el promedio simple de los valores de mercado determinados por la DGT y la clasificación brindada por el CTP, en apego a lo estipulado en la Sección 4.9.2 de la metodología tarifaria.

Cuadro 3. Valores promedio de las unidades autorizadas, modelo 2018 según tipo y marca

Tipología	Marca	Cant. Autobuses	Participación en el tipo	Valor promedio
TI (Interurbano Corto/Medio)	KING LONG BUS	50	37,59%	₡83.390.000
	VOLKSWAGEN	7	5,26%	₡69.314.286
	YUTONG	6	4,51%	₡64.975.000
	BLK	5	3,76%	₡57.630.000
	DAEWOO	2	1,50%	₡56.130.000
	Subtotal	70	52,63%	₡77.785.143
TUP (Montano)	VOLKSWAGEN	24	18,05%	₡63.670.417
	ANKAI	10	7,52%	₡78.700.000
	MERCEDES BENZ	3	2,26%	₡80.660.000
	DAEWOO	2	1,50%	₡90.370.000
	Subtotal	39	29,32%	₡70.200.256
TIL (Interurbano Largo)	KING LONG BUS	8	6,02%	₡59.432.500
	DAEWOO	6	4,51%	₡78.530.000
	GOLDEN DRAGËN	2	1,50%	₡86.550.000
	FOTON	1	0,75%	₡88.830.000
	YUTONG	1	0,75%	₡103.600.000
	SCANIA	1	0,75%	₡145.960.000
	Subtotal	19	14,29%	₡76.743.684
TIP (Interurbano no Plano Corto/Medio)	VOLKSWAGEN	2	1,50%	₡85.810.000
	DAEWOO	2	1,50%	₡56.130.000
	Subtotal	4	3,01%	₡70.970.000
TR (Rural)	DAEWOO	1	0,75%	₡56.130.000
	Subtotal	1	0,75%	₡56.130.000
Total general		133	100,00%	₡75.044.436

Fuente: Elaboración propia con base en información del CTP y la DGT.

6. Resultados obtenidos

Del análisis de la información anterior y en apego a lo establecido en el punto 4.9.2 de la metodología tarifaria vigente, se detalla en el cuadro 4 la propuesta de actualización de los valores de los autobuses modelo 2018, el cual contiene los respectivos valores promedio de cada tipo de unidad.

Cuadro 4. Valores promedio por tipo de autobús

Tipo de autobús	Valor promedio
TI (Interurbano Corto/Medio)	₪77.785.143
TUP (Montano)	₪70.200.256
TIL (Interurbano Largo)	₪76.743.684
TIP (Interurbano no Plano Corto/Medio)	₪70.970.000
TR (Rural)	₪56.130.000

Fuente: Intendencia de Transporte.

7. Análisis del informe de oposiciones y coadyuvancias

La convocatoria a consulta pública fue publicada el 30 de enero de 2019 en La Gaceta N°21 y en los diarios La Extra y La Teja de esa misma fecha. El plazo para la presentación de oposiciones o coadyuvancias venció el 18 de febrero de 2019. Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0041-DGAU-2019 del 20 de febrero de 2019, de la Dirección General de Atención al Usuario, se admitió la siguiente posición:

Oposición: Asociación Cámara Nacional de Transportes, cédula jurídica número 3-002-61193, representada por Carlos López Solano, cédula de identidad 3-0220-0263 en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma; Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, cédula jurídica número 3-002-162412, representada por Miguel Badilla Castro, cédula de identidad 1-0530-0940 en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma.

Observaciones: presentan escrito (folio 13 al 18) con el siguiente argumento:

- 1. Cuestionan sobre qué medidas específicas toma la Aresep para garantizar que los valores enviados por el Ministerio de Hacienda no hayan sido modificados por la valuación para el cobro del marchamo del año siguiente, dado que consideran “muy ajustada” la fecha máxima establecida en la metodología tarifaria para realizar la solicitud (20 de setiembre de cada año).*

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

Tal y como lo señalan las cámaras, la metodología tarifaria establece en la sección 4.9.2 lo siguiente:

“(…)

La IT solicita a la Dirección de Valoraciones Administrativas y Tributarias (DVAT) de la Dirección General de Tributación (DGT) del Ministerio de Hacienda (MH), el listado completo de todas las unidades de autobús que se indican y que estén registradas en sus Sistemas de Información Tributaria, o cualquier otro sistema que lo sustituya, donde se incluya: número de placa, año de fabricación, clase tributaria, número de VIN según Registro Nacional, marca y valor fiscal para efectos del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Automotores, Aeronaves y Embarcaciones (valores en colones). La solicitud al MH debe de hacerla la IT como máximo al 20 de setiembre de cada año.

(…)”

Esa fecha máxima fue establecida con la resolución RJD-060-2018 con el objetivo de anticipar a que el Ministerio de Hacienda haga la aplicación de los índices de variación a los valores de referencia de cada clase tributaria que tienen registrados para fines de cobro de marchamo vehicular del año posterior.

En cumplimiento de lo anterior, tal y como se indicó en el informe técnico IN-0013-IT-2019 (visible a folio 2), la Intendencia de Transporte realizó la solicitud de la información por medio del oficio OF-1758-IT-2018, el cual fue notificado al Ministerio de Hacienda el 6 de setiembre de 2018. La base de datos correspondiente fue remitida a la Aresep el 27 de setiembre con el oficio DGT-1122-2018 del 19 de setiembre de 2018.

A pesar de que la fecha establecida en la metodología tarifaria busca garantizar que los valores de los autobuses aún no hayan sido modificados por el “Índice de Valuación” para el cobro del derecho de circulación del año siguiente, esta Intendencia solicitó al Ministerio de Hacienda la confirmación de que los datos remitidos cumplieran con

dicha condición. Esa solicitud fue planteada en el oficio OF-0245-IT-2019 (visible a folios 53-55).

Por medio del oficio DGT-405-2019 del 13 de marzo de 2019, la Dirección General de Tributación confirmó que los valores remitidos a esta Intendencia no habían sido modificados aún para el cobro del marchamo del año siguiente por medio del Índice de Valuación (visible a folios 56-57).

(...)”

- II. De conformidad con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar los valores promedio para cada tipo de autobús nuevo, con año modelo 2018; tal y como se dispone:

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0067-IT-2019 del 20 de marzo de 2019 así como sus anexos y fijar los siguientes valores promedio del autobús nuevo para cada uno de los tipos de autobús con reglas de cálculo tipo 2 con año de fabricación 2018, a reconocer en las fijaciones tarifarias ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, según lo establecido en la resolución RJD-035-2016 y sus reformas:

Tipo de autobús	Valor promedio
TI (Interurbano Corto/Medio)	₪77.785.143
TUP (Montano)	₪70.200.256
TIL (Interurbano Largo)	₪76.743.684
TIP (Interurbano no Plano Corto/Medio)	₪70.970.000
TR (Rural)	₪56.130.000

De conformidad con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación. El de revocatoria y apelación deberán interponerse ante la Intendencia de Transporte, resolviendo el primero de ellos y el segundo se eleva al superior jerárquico.

Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

**DANIEL FERNÁNDEZ SÁNCHEZ
INTENDENTE A.Í.**

1 vez.—Solicitud N° 055-2019.—O. C. N° 9123-2019.—(IN2019330974).