



COSTA RICA
GOBIERNO DEL BICENTENARIO
2018 · 2022



Imprenta Nacional
Costa Rica

ALCANCE N° 42 A LA GACETA N° 49

Año CXLII

San José, Costa Rica, jueves 12 de marzo del 2020

129 páginas

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

INSTITUTO COSTARRICENSE

DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

AUTORIDAD REGULADORA

DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

LEY DE REGISTRO VOLUNTARIO DE UNIONES DE HECHO PARA FINES FILIATORIOS

Expediente N.º 21.816

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Presento e impulso este proyecto de ley, iniciativa de la ciudadana Mauren Solís Madrigal, quien a raíz de su práctica profesional como jueza de Familia puede afirmar que, desde hace varias décadas, en nuestro país la forma prioritaria de fundar una familia ya no es el matrimonio. Las estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), del Poder Judicial y del Tribunal Supremo de Elecciones son muy claras: las personas ya no contraen matrimonio y, si lo hacen, de forma temprana se genera una impresionante cantidad de divorcios que incluso puede ser superior si se considera que, tal vez, la generalidad de juzgados de Familia del país no cumplen con la obligación de registrar oficiosamente todo divorcio, tal como fue ordenado desde hace varios años por el Consejo Superior del Poder Judicial mediante circular N.º 29-2012¹ así: *“I. Los Jueces y Juezas de Familia en todos aquellos procesos cuyas sentencias sean objeto de inscripción ante el Registro Civil, tienen la obligación de expedir de oficio la ejecutoria RESPECTIVA, una vez firme la sentencia, y esta debe hacerse llegar al citado Registro. En aquellos casos en que sea necesaria la inscripción de la ejecutoria en el Registro Público, se debe emitir una resolución instando a las partes a la respectiva inscripción. El objetivo de esta recomendación es procurar que todas las sentencias sean debidamente inscritas cuando así corresponda, para evitar en años futuros dificultades, ante la eliminación de expedientes y queden sentencias sin inscribir o sin ejecutar”*. A todo esto se suma que la mayoría de nacimientos en nuestro país provienen de mujeres no casadas.

Es evidente también que muchas personas no conviven con su pareja matrimonial pero no disuelven el vínculo e inician una convivencia con otra persona, generando entonces uniones de hecho irregulares cuya posibilidad de ser reconocidas judicialmente fue declarada inconstitucional mediante resolución 3858-99.²

1

https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:zAAjBN1ENqcJ:https://accesoalajusticia.poder-judicial.go.cr/index.php/circulares-directrices-violencia-intrafamiliar/category/133-circulares-2012%3Fdownload%3D879:circular-29_12+&cd=1&hl=es&ct=clnk&q|=cr

² <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-193715> “Se rechaza por el fondo la demanda de inconstitucionalidad en cuanto al artículo 244 del Código de Familia. Se declara con

No obstante, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia ha dispuesto que ese tipo de unión sí puede generar efectos en el campo de seguridad social, por ejemplo. Al respecto, puede ser consultado el voto 8689-2019.³

El análisis estadístico efectuado por el Departamento de Planificación⁴ del Poder Judicial, con respecto a juzgados de Familia,⁵ indica que para el año 2017, a nivel nacional, fueron presentados en estrados judiciales 3192 divorcios contenciosos, 11589 procesos de divorcio por mutuo acuerdo, 1155 procesos de autorización de reconocimiento de hijo (a) de mujer unida en matrimonio, 530 investigaciones de paternidad y 571 procesos de reconocimiento de unión de hecho. Además, 1461 matrimonios fueron iniciados en la vía judicial. Nótese que son apenas planteados en vía judicial, puesto que no necesariamente llegan a concretarse ya que las personas suelen abandonar el trámite que, si bien es sencillo, les da la oportunidad de reflexionar sobre lo que realmente quieren. Entonces, de la totalidad de asuntos ingresados en materia de Familia a nivel nacional en el año 2017, sean 29714 procesos, el 50,66% corresponde a divorcios, es decir, 14781 causas.

lugar la demanda y en consecuencia, se anula el artículo 246 del Código de Familia. Esta sentencia tiene efectos declarativos y retroactivos a la fecha de vigencia de la norma anulada, sin perjuicio de los derechos adquiridos de buena fe. Reséñese este pronunciamiento en el Diario Oficial La Gaceta y publíquese íntegramente en el Boletín Judicial. Notifíquese a la Asamblea Legislativa y al Poder Ejecutivo”.

³ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-918318> “Se declara parcialmente con lugar el recurso, únicamente en cuanto a la denegatoria de aseguramiento se refiere. En consecuencia, se ordena a Hendrick Miles Ramsey, Director Médico del Área de Salud de Cariari, o a quien ejerza ese cargo, que de inmediato resuelva la solicitud de seguro social a favor de la amparada, en la modalidad de seguro familiar, sin tomar en consideración el requisito de libertad de estado pero sí las demás condiciones. Dicho aseguramiento, de ser aprobado, podrá ser prorrogado hasta por cinco años, condicionado a que se cumplan los demás requerimientos excepto el de libertad de estado de la amparada, período durante el cual ella está obligada a definir su situación jurídica en relación con su estado civil a los efectos de satisfacer los requerimientos del Reglamento de Seguro de Salud. Cumplido ese plazo será válido exigirle satisfacer el requerimiento de libertad de estado. Se advierte que, de conformidad con lo establecido en el artículo 71 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, se impondrá prisión de tres meses a dos años, o de veinte a sesenta días multa, a quien recibiere una orden que deba cumplir o hacer cumplir, dictada en un recurso de amparo y no la cumpliera o no la hiciera cumplir, siempre que el delito no esté más gravemente penado. Se condena a la Caja Costarricense de Seguro Social al pago de las costas, daños y perjuicios causados con los hechos que sirven de fundamento a esta declaratoria, los que se liquidarán en ejecución de sentencia de lo contencioso administrativo. En todo lo demás, se declara sin lugar el recurso. Las Magistradas Hernández López y Esquivel Rodríguez declaran con lugar el recurso en los términos y con base en las razones expuestas en el considerando VI de esta resolución. Notifíquese, esta resolución a Hendrick Miles Ramsey, Director Médico del Área de Salud de Cariari, o a quien ejerza ese cargo, de manera personal”.

⁴ <https://www.poder-judicial.go.cr/planificacion/index.php/estadistica/estadisticas-judiciales>

⁵ <https://www.poder-judicial.go.cr/planificacion/index.php/component/phocadownload/file/2586-materia-familia-analisis>

Para el año 2018,⁶ las estadísticas analizadas por el citado Departamento son similares: ingresaron 28577 asuntos, de ellos, 3012 fueron divorcios contenciosos, 514 reconocimientos de unión de hecho, 500 procesos de investigación de paternidad, 10889 divorcios por mutuo acuerdo y, 1095 reconocimientos de hijo (a) de mujer unida en matrimonio. Además, 1358 matrimonios. Entonces, de los 28755 asuntos ingresados ese año, el 48,64% fueron divorcios y los matrimonios ingresados en vía judicial disminuyeron 7,04%. Esto permite concluir que incluso considerando la disminución de matrimonios en vía judicial, la cantidad de divorcios se mantuvo como en el año anterior, o bien, aumentó.

Para mayor comprensión, los anuarios judiciales⁷ desde el año 2015 al 2018, en lo que interesa para este proyecto de ley, muestran el siguiente ingreso de asuntos en la jurisdicción de familia a nivel nacional:

AÑO	INGRESO	DIVORCIOS	DIVORCIOS POR MUTUO ACUERDO	RECONOCIMIENTO UNIÓN DE HECHO	INVESTIGACIÓN DE PATERNIDAD	AFIRMACIÓN DE PATERNIDAD	RECONOCIMIENTO HIJO MUJER CASADA	MATRIMONIOS
2015	29884	3486	11538	649	700	31	1174	1162
2016	29922	3359	11566	590	614	59	1231	1248
2017	29714	3192	11589	571	530	49	1155	1461
2018	28577	3012	10889	514	500	59	1095	1358

Las estadísticas judiciales se refuerzan con la información estadística suministrada por el Tribunal Supremo de Elecciones. Según esa fuente, en el año 2017,⁸ solamente hubo 26184 matrimonios y de ellos 18348 fueron civiles y 6931 católicos. Además, fueron inscritos 905 matrimonios realizados en el extranjero. En ese año hubo 54692 nacimientos. Como complemento, en ese año fueron inscritas 226 investigaciones de paternidad y 12661 divorcios, así como 76 inscripciones de sentencias de divorcio dictadas en el extranjero (exequátur). Fueron inscritos, además, 22411 reconocimientos y fueron recibidas 3815 solicitudes de determinación de paternidad en vía administrativa y, de ellas, en 3419 el señalado como presunto padre fue costarricense y las actoras fueron 3427 mujeres costarricenses, mientras que solamente en 341 asuntos el presunto padre es de nacionalidad nicaragüense y 332 madres tienen esa nacionalidad. Del total de solicitudes de declaratoria de paternidad en las que fue realizada la prueba de ADN (2975), 2242 dieron positivo y 733 negativo. Es decir, el 75,4% de los casos en los

6

<https://www.poderjudicial.go.cr/planificacion/index.php/component/phocadownload/file/2586-materia-familia-analisis>

⁷ Pueden ser consultados en el sitio <https://www.poderjudicial.go.cr/planificacion/index.php/estadistica/estadisticas-judiciales>

⁸ <https://www.tse.go.cr/pdf/boletines>

que sí fue realizada esa prueba, el resultado fue positivo.

Esa misma fuente determina que para el año 2018 fueron inscritos 49355 nacimientos; 23249 matrimonios y, de ellos, 7421 fueron matrimonios católicos y 13157 civiles, así como 2671 matrimonios realizados en el extranjero. Además, fueron inscritos 11003 divorcios, 64 exequátur de divorcio, 250 investigaciones de paternidad y 21891 reconocimientos. Para ese año, se incrementaron las solicitudes de determinación de paternidad pues fueron planteadas 5277 y, de ellas, en 4765 fue señalado como presunto padre un costarricense y 4859 declarantes fueron madres costarricenses; 461 presuntos padres nicaragüenses y 388 madres de esa nacionalidad. De la totalidad de asuntos en los que fue practicada una prueba de ADN (2763), 1999 tuvieron como resultado positivo y 764 negativo. Es decir, de 2763 pruebas practicadas, 72,3% generaron resultados positivos.

Es importante señalar también el costo que genera para el Estado la elaboración de la prueba de ADN y, además, lo importante que resulta mejorar los tiempos de respuesta para determinar filiaciones.⁹ En el primer caso, cada prueba de ADN elaborada por el Laboratorio de la Caja Costarricense de Seguro Social tiene un costo alto si se considera que, en campo privado, el costo es cercano a los doscientos mil colones por cada prueba.¹⁰ En consecuencia, es posible que en promedio, desde el año 2004¹¹ al año 2019 se haya invertido, por año, poco menos de cuatrocientos millones solamente en el Laboratorio de Pruebas de ADN citado, es decir, más de 6.000.000 millones de colones durante ese período. A esto se suma el tiempo de espera, pues en promedio, desde la primera intervención de ese Laboratorio hasta el momento en que se genera el resultado de la pericia, la persona menor de edad permanece varios meses sin filiación paterna. Por supuesto, a este tiempo hay que sumar lo que tarda la tramitación del proceso administrativo de investigación de paternidad ante el Registro Civil. Nótese que al año dos mil dieciséis, poco menos de setenta y tres mil mujeres hicieron uso de la Ley de Paternidad Responsable.¹²

En consecuencia, conforme aumenta la demanda de pruebas de ADN ese Laboratorio tiene mayores costos operativos y, por supuesto, es posible que el tiempo de respuesta se mantenga en meses, o bien, aumente. Todo este tiempo “niño (a)” es la madre quien asume en soledad y con evidente recargo, la satisfacción de las necesidades de la criatura y ella, en lo personal, ve disminuido

⁹ <https://secretariagenero.poder-judicial.go.cr/images/Documentos/ColectivoHombres/Documentos/Memoria-del-Convertatorio-sobre-la-Ley-de-Paternidad-Responsable-TSE-2011.pdf>

¹⁰ <https://www.larepublica.net/noticia/clinica-biblica-ofrece-pruebas-de-paternidad-expres>

¹¹ <https://secretariagenero.poder-judicial.go.cr/images/Documentos/ColectivoHombres/Documentos/Memoria-del-Convertatorio-sobre-la-Ley-de-Paternidad-Responsable-TSE-2011.pdf>

¹² <https://www.elmundo.cr/costa-rica/casi-73-000-mujeres-acudieron-a-ley-de-paternidad-responsable/>

su patrimonio así como limitado su proyecto de vida como ser humana, profesional, estudiante, etc.

Ante estas circunstancias, es usual que la mujer postergue o anule su proyecto de vida para dar sustento a la persona menor de edad e incluso, ni siquiera con la filiación paterna establecida, es seguro que el padre realmente asuma la responsabilidad económica con la prontitud y el recargo que conlleva para la madre, pues según datos suministrados por el Observatorio de Género del Poder Judicial, las pensiones alimentarias¹³ en promedio ascienden a poco más de cien mil colones mensuales, es decir, tres mil trescientos treinta y tres colones por día partiendo de un mes con treinta días. Es evidente que esa suma, distribuida entre al menos cinco tiempos de alimentación, asciende a seiscientos sesenta y seis colones, suma que difícilmente permitiría atender las necesidades alimentarias básicas de una persona menor de edad y menos si tiene alguna discapacidad que genere la necesidad de una canasta alimentaria particular.¹⁴ Entonces, todo lo demás que una eventual pensión alimentaria no cubre lo aporta la madre, quien además aporta el cuidado diario, aporte que conforme a los artículos 5.a, 13.a y 14.1 de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra La Mujer debe considerarse como parte de su contribución a la obligación alimentaria solidaria. Además, según la Ley número 9325 -Ley de contabilización del aporte del trabajo doméstico no remunerado en Costa Rica- la mujer participa de la "economía de cuidado" que se refiere al "trabajo no remunerado que se realiza en el hogar, relacionado con el mantenimiento de la vivienda, los cuidados a otras personas del hogar o la comunidad y el mantenimiento de la fuerza de trabajo remunerado". Esa ley advierte que esta categoría de trabajo es de fundamental importancia económica en una sociedad.

Para mayor comprensión, ese instrumento normativo indica en el artículo 3 que "se consideran actividades de trabajo doméstico y de cuidado no remunerado, entre otras, las siguientes: a) La organización, distribución y supervisión de las tareas domésticas. b) La preparación de alimentos. c) La limpieza y el mantenimiento de vivienda y enseres. d) La limpieza y el mantenimiento del vestido. e) El cuidado, la formación e instrucción de la niñez (traslado al colegio y ayuda al desarrollo de tareas escolares). f) El cuidado de las personas adultas mayores y enfermas. g) Realizar compras, pagos o trámites relacionados con el hogar. h) La limpieza y el mantenimiento de bienes de uso familiar. i) Servicios a la comunidad y ayudas no pagadas a otros hogares de parientes, amigos y vecinos. La presente clasificación no excluye otras actividades que se puedan incorporar en su oportunidad".¹⁵ Además, una reciente publicación advierte que el trabajo de "ama de casa", si fuera

¹³ <https://observatoriodegenero.poder-judicial.go.cr/soy-especialista-y-busco/estadisticas/pensiones-alimentarias-2/>

¹⁴ Ley de Autonomía Personal de las Personas con Discapacidad, artículo 2 inciso h), i). <https://www.tse.go.cr/pdf/normativa/promocionautonomiapersonal.pdf>

¹⁵ http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?para_m1=NRTC&nValor1=1&nValor2=80557&nValor3=102244&strTipM=TC

pagado, ascendería a trescientos cuarenta y dos mil colones mensuales. La publicación señala: “ (...) Esta cuenta -Cuenta Satélite del Trabajado Doméstico No Remunerado (TDNR), dada a conocer el mes pasado por el Banco Central de Costa Rica, la cual tomó como base la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo del año 2017- determinó que el trabajo doméstico no pagado en Costa Rica, en ese año, equivalió al 25,3% del Producto Interno Bruto (PIB, toda la riqueza producida en un año en el país), unos ϕ 8,34 billones anuales. Además, demostró que este tipo de trabajo está recargado en las mujeres: el 71% fue realizado por ellas (18% del PIB; ϕ 5,95 billones) y el 29% por hombres (7,38% del PIB; ϕ 2,38 billones). La actualización de esas cifras al 2019, suponiendo que el peso de estas actividades en relación con el PIB se mantuviera, dio como resultado que este año el TDNR equivale a ϕ 9,2 billones, de los cuales ϕ 6,57 billones corresponden a trabajo realizado por mujeres y ϕ 2,63 billones a trabajo realizado por hombres”.¹⁶ Ignoro si ese cálculo toma en consideración la atención de personas adultas mayores y de personas con discapacidad.

Entonces, las mujeres, cuyo hijo (a) no tiene filiación establecida y fue procreado en unión de hecho regular o irregular, asumen una maternidad sobrecargada porque el Estado no ha dado la oportunidad de que su unión sea registrada y con ello evitar, precisamente, que personas menores de edad no cuenten con filiación paterna lo más pronto posible. En el caso de hijos (as) de mujeres que procrearon hijos (as) y no están en unión de hecho regular o irregular, queda siempre la posibilidad de emplear la Ley de Paternidad Responsable como hasta ahora, e incluso podrán hacer uso de esa ley las mujeres en unión de hecho cuando no exista registro de la unión y el varón no haga el reconocimiento de su paternidad.

Las estadísticas del INEC¹⁷ reportan que para el año 2017, de los 68811 nacimientos, en 22830 se trató de hijos (as) de madres solteras y 24329 en "unión libre" así como, solamente 19898 nacimientos provino de mujeres unidas en matrimonio. En este último caso, no se conoce si se encontraban separadas de hecho. Además, en el año 2018, se registraron 68479 nacimientos y de ellos, 24140 correspondieron a hijos (as) de mujeres solteras, 23277 a mujeres en "unión libre" y 19267 a mujeres unidas en matrimonio, también con la observación de que no se conoce si estaban en separación de hecho. La inexistencia de datos de hijos (as) nacidos de mujeres casadas pero separadas de hecho es relevante porque es un tema relacionado con impugnaciones de paternidad, autorización de reconocimientos de hijo (a) de mujer casada y declaratorias de hijo (a) extramatrimonial, así como filiación de hijos (as) de parejas en unión de hecho irregular.

¹⁶ <https://semanariouniversidad.com/bloque1/salario-de-ama-de-casa-seria-de-%C2%A2342-mil-al-mes-si-se-pagara/>

¹⁷ <http://inec.cr/poblacion/nacimientos>

Si bien nuestro país experimenta una disminución en la natalidad,¹⁸ la tasa de nacimientos en los últimos dos años se mantiene y en su mayoría las personas nacen de madre no unida en matrimonio pero, especialmente, de mujeres en unión de hecho y no se sabe si se trata de unión de hecho regular o irregular. Este dato sobre nacimientos incide directamente en el presupuesto del Laboratorio de Pruebas de ADN de la Caja Costarricense de Seguro Social. Para mayor comprensión, específicamente 47606 personas nacieron en los dos últimos años de mujeres en unión de hecho y 46970 de mujeres solteras, mientras que solamente 39165 nacimientos provienen de mujeres casadas, aunque no se sabe si separadas de hecho.

Incluso, en el primer semestre del año¹⁹ en curso, el INEC indica que nacieron 31801 personas y de ellas, 11930 provienen de madre soltera, 8777 de madre unida en matrimonio y 10224 en unión de hecho. Como se indicó, se ignora si las mujeres casadas que dieron a luz se encontraban separadas de hecho y si las que dieron a luz, estando en unión de hecho, se trataba de unión de hecho regular o irregular.

A partir de todo lo expuesto, es claro que la mayoría de la población en nuestro país nace de mujeres en unión de hecho. Lo más extraño es que solamente en los últimos dos años, 1085 procesos de reconocimiento de unión de hecho fueron tramitados en vía judicial y no se sabe si fueron declarados o no con lugar. Incluso, desde el año 2015 al 2018 solamente fueron planteados en la vía judicial 2324 procesos de reconocimiento de unión de hecho. Este bajo número probablemente obedezca a factores como: desconocimiento de que es posible el reconocimiento de la unión aunque no haya finalizado; situaciones de violencia; que las uniones no llegan a cumplir más de tres años para ser reconocidas judicialmente conforme al artículo 242 del Código de Familia pues, si existe alta tasa de divorcios, es posible suponer que también la tasa de finalizaciones de uniones de hecho es alta; desconocimiento de la posibilidad de reconocer la unión en vía judicial; imposibilidad de reconocer una unión de hecho irregular, es decir, aquellas uniones donde una de las partes tiene impedimento para contraer matrimonio por un enlace matrimonial no finalizado, etc.

Ahora bien, desde hace varios años la jurisprudencia constitucional ha marcado la pauta flexibilizando la legislación sobre uniones de hecho, pues el tema patrimonial no lo es todo. Por ejemplo, para el derecho procesal penal constitucional, es decir, para la aplicación del artículo 36 constitucional, no es necesario ni siquiera tener una sentencia firme o no que reconozca la unión para abstenerse de declarar. En este sentido, pueden ser consultadas las resoluciones constitucionales 1151-1994²⁰

¹⁸ <https://www.ministeriodesalud.go.cr/index.php/vigilancia-de-la-salud/indicadores-de-salud-boletines/4010-costa-rica-prospectiva-en-cambio-demografico-al-2045/file>
https://ccp.ucr.ac.cr/documentos/portal/publicaciones/Notas_prensa/roser4.pdf

¹⁹ <http://inec.cr/poblacion/nacimientos>

²⁰ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-263286> "II.- Sin embargo, ya esta

Sala había establecido mediante precedentes anteriores, la necesidad de reconocer a las uniones de hecho como una verdadera fuente de familia. En la sentencia N°1115-94 de las nueve horas con veintiún minutos del veinticinco de febrero de mil novecientos noventa y cuatro, en lo conducente, señaló: "(...) *debe quedar claro que no pueden equipararse a las uniones de hecho, los amoríos o las relaciones esporádicas o superficiales; las uniones de hecho, cumplen funciones familiares iguales a las del matrimonio, **y se caracterizan al igual que éste, por estar dotados al menos de, estabilidad (en la misma medida en que lo está el matrimonio), publicidad (no es oculta es pública y notoria), cohabitación (convivencia bajo el mismo techo, deseo de compartir una vida en común, de auxiliarse y socorrerse mutuamente) y singularidad (no es una relación plural en varios centros convivenciales)***" (el subrayado y la negrita no son del original). En este mismo sentido, se han establecido lineamientos para la interpretación del concepto familia, en el sentido de que ha de hacerse extensiva y no restrictivamente y deben incluirse dentro del instituto tanto la familia unida por vínculo formal (el matrimonio), como aquellas que se originan en lazos afectivos no formales, sean las uniones de hecho con características de regularidad, singularidad y estabilidad. La sentencia número 2000-06967 de las catorce horas con cuarenta y nueve minutos del ocho de agosto del dos mil, reviste especial importancia para resolver este caso en concreto, pues en esa oportunidad se analizó la negativa de un Colegio Profesional a admitir el ingreso de un miembro de una familia de hecho y -en lo conducente- se indicó: "El presente recurso de amparo originó la acción de inconstitucionalidad N° 99-001026-007-CO, en la cual, mediante sentencia N° 06967 de las catorce horas cuarenta y nueve minutos del ocho de agosto del dos mil, se anuló del artículo 4 del Reglamento de Confección y Uso de Credenciales del Colegio de Contadores Privados, la palabra "directos" en relación con los familiares que tienen derecho al carné familiar para ingreso a las instalaciones del Colegio arriba mencionado. En este sentido la Sala dijo: "Partiendo de ese concepto amplio de familia necesariamente debe incluirse la relación que se da entre dos seres donde uno proviene del otro por generación y designa el vínculo existente entre el padre o la madre con su hijo, con el fin de equiparar, en la medida que resulte razonable, a los hijos biológicos de uno u otro cónyuge aunque su nacimiento no concorra con el matrimonio. Es decir que los hijastros debidamente asimilados a la familia, con ciertas características como la estabilidad, el reconocimiento, la publicidad, sean debidamente asimilados dentro del concepto de familia. En virtud de lo anterior si el artículo 4 impugnado está imposibilitando ese trata equitativo y que busca la unión de la familia en sentido amplio, al establecer que sólo los familiares "directos" pueden obtener el carné ello lesiona el numeral 51 de la Constitución Política. En consecuencia el recurso debe ser declarado con lugar, en cuanto a este extremo, eliminando del artículo 4 la palabra "directos". En el caso de la norma objeto de esta acción –artículo 4g del "Reglamento sobre Confección y Uso de Credenciales del Colegiado, Carne Familiar y de Cortesía del Colegio de Contadores Privados de Costa Rica", una vez eliminada la palabra "directos" en los términos establecidos, la Sala aprecia que está tutelando la familia en sentido amplio tal y como ha quedado expuesto. Ahora bien los actos de aplicación individual de dicha norma son susceptibles de impugnarse en sede administrativa, o en su caso en la jurisdiccional mediante los remedios comunes que otorga el ordenamiento jurídico, salvo cuando el Colegio de Contadores Privados de Costa Rica, para el caso concreto, rebase los límites impuestos a su actuación por los principios constitucionales de proporcionalidad, razonabilidad o racionalidad, en cuyo caso serían amparables también en sede constitucional, mediante la impugnación de ese acto concreto en la vía del amparo, mas no en la acción de inconstitucionalidad, ya que resulta imposible resolver en abstracto todos los motivos que eventualmente podrían llevar a los funcionarios de dicho Colegio a imponer limitaciones al expedir un carné familiar, en los términos del Reglamento sobre Confección y Uso de Credenciales del Colegiado, Carne Familiar y de Cortesía del Colegio de Contadores Privados de Costa Rica a los efectos de determinar su conformidad o no con los principios expuestos. En consecuencia, y para lo que en el caso del accionante interesa, será dentro del recurso de amparo número ... en donde deberá analizarse la validez de la negativa del Colegio a confeccionar el carné familiar a su "hijastro"; todo claro está, según el mérito de esos autos y las probanzas allegadas." Atendiendo a la anterior transcripción y de acuerdo con los criterios jurisprudenciales de esta Sala en cuanto al reconocimiento del concepto de familia, constituido como elemento "natural", es decir, como vínculo y como núcleo primario y fundamental de la sociedad donde las personas se desarrollan física, mental y moralmente y dado que los contenidos de este concepto de familia están determinados en

así como 1153-1994 y 2934-1993. De igual forma, para fines migratorios, según resolución constitucional número 748-2012, es posible reconocer unión que no ha finalizado para tener acceso a pasaporte diplomático.²¹ Como complemento, conforme a la resolución constitucional 5266-2003,²² no se reconoce la unión

sentido sustancial y no formal, porque se ampara la protección de la misma aún y cuando no se encuentre legalmente reconocido el vínculo familiar, este tribunal considera que el Colegio debió haber aplicado el reglamento razonablemente, de modo que no se afectara la integridad del núcleo familiar del recurrente, concretamente en relación con su hijastro, G. D. M. De este modo, procede declarar con lugar el presente recurso de amparo por violación a los derechos constitucionales del amparado, concretamente en cuanto al amparo que merece la familia en nuestro régimen de derecho.” Asimismo, en sentencia número 7521-2001, de las catorce horas con cincuenta y cuatro minutos del primero de agosto de dos mil uno, se estableció que el determinar si se quiere construir una familia sin las formalidades del matrimonio, es un acto propio cuyo fundamento constitucional es la libertad individual. Así, este Tribunal señaló: **“En este sentido, aunque existe un derecho fundamental de las personas a contraer matrimonio, que deriva de lo dispuesto en los artículos 52 constitucional (supra transcrito), 16 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y 17.2 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, cuyo contenido, por una parte implica el Estado no puede -en forma alguna- impedir o obstaculizar en forma irrazonable el matrimonio de las personas; y por otra parte, que no es posible que el Estado imponga el matrimonio como única forma de constitución de una familia, sea la fundada en el matrimonio, de modo que bien puede afirmarse que en ejercicio de esta libertad individual, las personas tienen el derecho de optar por fundar una familia sin cumplir con las formalidades del matrimonio. (...) De esta suerte, tanto en el ámbito legal, toda vez que mediante la Ley número 7532, de ocho de agosto de mil novecientos noventa y cinco, se incluyó en el Código de Familia el Título VII., Capítulo Único, referente a la Unión de Hecho, como en la propia jurisprudencia de la Sala Constitucional se reconoce la existencia de una situación fáctica, a la que el ordenamiento jurídico no puede ser indiferente, esto es, la unión de hecho, bajo la consideración de que aún cuando el constituyente estableció que “el matrimonio es la base esencial de la familia”, no es la única fuente de familia, de manera que en diversas ocasiones (por ejemplo, en sentencias número 3435-92, 0346-94, 1151-94, 1975-94, 3693-94, y 7515-94) la Sala ha insistido en la legitimidad de dotar de protección legal a la familia de hecho”.** (el subrayado y la negrita no son del original)”.

²¹ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-546075>

²² <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-255234> “No obstante lo anterior, se hace la advertencia que la aplicación de este plazo de caducidad debe hacerse conforme a lo dispuesto en la norma que lo establece, en tanto le confiere un plazo al interesado para accionar, a fin de hacer efectivos los derechos patrimoniales derivados de la relación terminada. De manera que, si se ha promovido un proceso sucesorio en reclamo de los bienes gananciales y herencia del compañero, es en ese proceso, donde debe demostrarse esa la relación de hecho, tal y como se hace respecto del matrimonio; lo cual resulta concordante con la equiparación que hace de la relación de hecho con el matrimonio el artículo 242 del Código de Familia, y en aplicación del fuero de atracción de los procesos universales (de ahí su denominación) establecido en el artículo 900 del Código Procesal Civil. En todo caso, debe tenerse en cuenta, que si se solicitare el reconocimiento de la relación de hecho como un incidente -en otra jurisdicción, y obviamente, mediante otro proceso, éste debe ser resuelto por el propio juez o tribunal que conoce de la sucesión, en virtud de lo dispuesto en el inciso 2) del artículo 900 del Código Procesal Civil, que expresamente establece que en el sucesorio se deben resolver los procesos abreviados relacionados con la sucesión. Por último, en concordancia con lo anterior, debe considerarse que el propio artículo 243 del Código de Familia no establece que sea en la jurisdicción de familia que se deba realizar este reconocimiento, simplemente indica que ese reconocimiento se debe hacer “ante los tribunales de justicia”; por lo que una interpretación literal e íntegra de la norma permite hacer las anteriores consideraciones”.

únicamente en la jurisdicción de familia y tampoco únicamente porque finalizó²³. Además, mediante resolución constitucional 7521-2001,²⁴ la Sala Constitucional determinó que convivientes pueden adoptar. En sentido similar, ese Tribunal ha reconocido el derecho de convivientes a beneficios de clubes sociales 11016-03²⁵ y la unión de hecho como un factor a considerar por las autoridades de la Dirección General de Migración y Extrajera en temas de deportación, véase al respecto el voto 6376-2003.²⁶ Incluso, en el año en curso, ese Tribunal ha dicho que no se requieren tres años de convivencia para que sea posible asegurar a la conviviente 12758-2019 e incluso la unión de hecho y la seguridad social han sido ampliamente tratados también en los votos constitucionales 18017-19²⁷ y 20038-2019.²⁸

²³ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-939045>

²⁴ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-180747> "Se evacua la consulta formulada en el sentido de los artículos 103 y 110 del Código de Familia no son inconstitucionales, pero los mismos deben interpretarse de conformidad con los lineamientos y consideraciones dados en esta sentencia, de manera que cuando en el artículo 103 consultado se menciona a "*ambos cónyuges*", se entienda que también comprende a "*ambos convivientes*", cuando la solicitud de adopción la presenten en forma conjunta la pareja acreditada como ligada en unión de hecho conforme al artículo 242 del Código de Familia. El artículo 110 del Código de Familia, debe entenderse de la misma manera, en cuanto se refiere a la adopción conjunta. Tratándose de adoptantes extranjeros, prevista en el artículo 112 del mismo Código, debe interpretarse en idéntico sentido. Por último, el requisito exigido en el c) del artículo 128 del Código de Familia de presentar la certificación de matrimonio a fin de acreditar el matrimonio de los adoptantes, tampoco es inconstitucional, pero tratándose de uniones de hecho, lo que deben presentar es el reconocimiento que el Tribunal emita al efecto, previsto en el artículo 243 del Código de Familia. Reséñese en La Gaceta y publíquese íntegramente en el Boletín Judicial. Comuníquese a los Poderes Ejecutivo y Legislativo. Notifíquese".

²⁵ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-263286>

²⁶ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-939045>

²⁷ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-939045>

²⁸ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-943150> "III. SOBRE EL FONDO. Sobre el tema analizado en este amparo, esta Sala recientemente ha resuelto un caso un similar 2019008689 en el que se afectó el derecho de aseguramiento de una mujer, exclusivamente por su estado civil. En ese precedente se explican las razones por las cuales debe prevalecer el derecho a la atención a la salud de la amparada, sin que puedan anteponerse barreras irrazonables y desproporcionadas que lesionen el derecho a la atención a la salud de las personas. En este caso concreto, nuevamente estamos frente a una situación de flagrante violación al derecho de aseguramiento y atención a la salud de una mujer, por requisitos que resultan irrazonables y desproporcionados que vacían el contenido esencial de derechos fundamentales como la atención a la salud y el trato igual frente a la ley (derecho al aseguramiento). Según el informe rendido bajo juramento y la prueba aportada en autos, se acredita que los amparados, se encuentran adscritos al Área de Salud de Grecia, que cohabitan en forma singular y estable formando un núcleo familiar, donde la amparada es dependientemente económicamente del asegurado. Asimismo que tienen 3 hijos y que el salario bruto del señor A es de 390.000 colones, y neto de 297.000 colones. Además que el Área de Salud de Grecia, forma parte de la red de servicios que brinda la Caja Costarricense de Seguro Social a los asegurados del cantón de Grecia y como tal, es el órgano encargado de recibir y resolver las solicitudes del llamado "beneficio familiar", el cual, consiste, en un beneficio de protección que la institución otorga a través del Seguro de Salud a personas no aseguradas pero que mantienen una determinada relación con una persona que sí ostenta la condición de persona

asegurada directa, ya sea por vínculo de consanguinidad, afinidad o legal y además que cumplan con las demás regulaciones establecidas en el Reglamento del Seguro de Salud y en el llamado Manual de Adscripción y Beneficio Familiar aprobado por la institución. Por su parte, el 31 de enero de 2019, el recurrente – A, - realizó una solicitud de beneficio familiar a favor de la amparada -C- la cual, presentó en condición de asegurado directo ante la Oficina de Afiliación del Área de Salud de Grecia. Se logra acreditar además que el análisis de solicitud de beneficio familiar referido, se realiza con base en el artículo 21 del Manual de Adscripción y Beneficio Familiar, denominado "De los requisitos para el beneficio familiar al compañero(a)". y uno de los requisitos establecidos en dicha normativa, es el contenido en el inciso 3) del artículo 21 del Manual de Adscripción y Beneficio Familiar "...Convivencia en forma estable por al menos tres años ininterrumpidos...". Aunado a lo anterior, el 29 de enero de 2019, el recurrente -A- realizó una declaración jurada, como requisito para la solicitud de beneficio familiar, donde declaró "...Por este medio yo A ante la CCSS hago la siguiente declaración para asegurar a mi pareja C ya que ella no trabaja y por lo tanto no porta seguro, por lo que quiero asegurarla ya que tenemos un año y nueve meses de vivir en unión libre...".

la Jefatura de Registros Médicos y Estadísticas de Salud del Área de Salud de Grecia, aplicó en el caso concreto, el instrumento normativo vigente y aplicable según la Caja Costarricense de Seguro Social, para resolver la solicitud del amparado y resolvió "...De acuerdo a su solicitud de beneficio familiar tramitado el día 31 de enero de 2019 para la Sra. C, por vínculo de compañera, al respecto, se realiza el análisis correspondiente y se resuelve lo siguiente: En atención al articulado 21 del Manual de Adscripción y Beneficio Familiar, "De los requisitos para el beneficio familiar al compañero", en el cual se establece la convivencia al menos de tres años ininterrumpidos y dado a que según declaración jurada este plazo no se cumple, se deniega el beneficio familiar...". Es decir, por cuanto según argumentaron no cumplía con los 3 años ininterrumpidos de convivencia en unión de hecho con su pareja, a pesar de que queda acreditado que cohabitan de forma singular, pública y estable conformando un núcleo familiar con tres hijos. IV-. Respecto al tema de fondo que se analiza en el subjúdice, esta Sala coincide en su totalidad con los argumentos expuestos por la Defensoría de los Habitantes en su informe, en el sentido de que establecer como requisito, el tiempo de cohabitación por sí mismo (en este caso de 3 años) como limitación o requisito para acceder a un aseguramiento familiar en aquellos casos que se comprueba a un núcleo familiar, con cohabitación singular, pública y estable, de dependencia económica, es una barrera discriminatoria e inconvencional que viola el acceso a la salud de las mujeres, ya que se extrapola un requisito que la ley establece únicamente para efectos patrimoniales para las uniones de hecho y lo impone como barrera de acceso a un derecho fundamental, de primer orden, vaciando su contenido esencial, como es el derecho a la atención a la salud, en este caso en perjuicio de la mujer. En efecto, en relación con el derecho a la salud y la seguridad social, y el aseguramiento como medio para su acceso efectivo, la Convención Americana de Derechos Humanos señala en su artículo 4 que toda persona tiene derecho a que se respete su vida, en relación y en garantía a este derecho, la Convención en el artículo 5 tutela la integridad física, al señalar que "Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, al señalar que "Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral". En este sentido, los artículos 9 y 10 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales establece que toda persona tiene derecho a la salud, entendida como el disfrute del más alto nivel de bienestar mental y social, resultando la salud en un bien público. Adicionalmente, instaura que el derecho a la seguridad social resulta necesario para la protección de todas las personas contra las consecuencias de la desocupación, vejez y la incapacidad que la imposibilite física o mentalmente para obtener los medios para llevar una vida digna y decorosa, deberá entenderse que para el cumplimiento al derecho de la salud necesariamente debe garantizarse el acceso a la atención médica, ante cualquier eventualidad. La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre brinda tutela similar sobre el derecho de la salud y a la seguridad social, destacando la importancia de la asistencia médica como medio para garantizar el derecho a la salud. El artículo 12 de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer obliga a los Estados a adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en la esfera de la atención médica a fin de asegurar, en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, el acceso a servicios de atención médica. El beneficio de aseguramiento familiar busca proteger el núcleo de la familia como parte de la política pública encaminada a proporcionar

el mayor bienestar a la población en un ámbito tan sensible como lo es el de la salud, y garantizar el cumplimiento del artículo 21 constitucional. Por las razones indicadas, ningún Manual o Reglamento puede vaciar el contenido del derecho a la salud de las personas, ni el derecho al trato igual frente a la ley, en especial en el caso de las mujeres, que tienen por su condición de estado de vulnerabilidad estructural, derecho a una protección especial a nivel convencional. Hacer un trato diferenciado para las familias en unión de hecho que no se fundamenta en criterios objetivos, razonables ni proporcionales, sin duda constituye una flagrante violación de derechos humanos. La jurisprudencia constitucional ha sido clara que tanto los actos administrativos como los de carácter general para soportar el "test de razonabilidad", deben cumplir con una triple condición, ser: necesarios, idóneos y proporcionales. Así, la necesidad de una medida hace directa referencia a la existencia de una base fáctica que haga preciso proteger algún bien o conjunto de bienes de la colectividad -o de un determinado grupo- mediante la adopción de una medida de diferenciación. Es decir, que si dicha actuación no es realizada, importantes intereses públicos van a ser lesionados. Si la limitación no es necesaria, tampoco podrá ser considerada como razonable, y por ende constitucionalmente válida. La idoneidad, por su parte, importa un juicio referente a si el tipo de restricción a ser adoptado cumple o no con la finalidad de satisfacer la necesidad detectada. La inidoneidad de la medida nos indicaría que pueden existir otros mecanismos que en mejor manera solucionen la necesidad existente, pudiendo algunos de ellos cumplir con la finalidad propuesta sin restringir el disfrute del derecho en cuestión. Por su parte, la proporcionalidad nos remite a un juicio de necesaria comparación entre la finalidad perseguida por el acto y el tipo de restricción que se impone o pretende imponer, de manera que la limitación no sea de entidad marcadamente superior al beneficio que con ella se pretende obtener en beneficio de la colectividad. (ver sentencia 1998-08858). Resulta absolutamente, necesario, proteger la seguridad social de excesos en el aseguramiento que afecten el interés general y por lo tanto establecer requisitos razonables como una cohabitación singular, pública y estable y con dependencia económica de un asegurado directo, los cuales resultan necesarios e idóneos para proteger el fin público, en este caso la seguridad social. No obstante, para efectos del acceso a la atención a la salud en la seguridad social, no resulta razonable exigir un tiempo determinado, porque ello deja en absoluto desamparo y riesgo de muerte a cientos de mujeres en nuestro país, que cohabitan en estas condiciones y que tienen derecho a la atención a la salud. Como bien lo afirma la Defensoría en su informe, desde el punto de vista estructural e históricamente, han existido y se mantienen, grandes desigualdades entre mujeres y hombres. Específicamente la discriminación laboral es una de las áreas donde esas brechas son más marcadas, producto de la estructura social imperante. Actualmente existen condiciones que sancionan a las mujeres debido a los roles que se les ha asignado tradicionalmente como esposas, madres, cuidadoras; lo que genera que las mujeres no cuenten con los mismos recursos o disponibilidad que los hombres para acceder a oportunidades laborales, por lo que dependen para su subsistencia de sus parejas. En el caso concreto, como bien lo afirma el Inamu en su respuesta, con 4 personas que amparar, 3 de ellas menores de edad y con un ingreso menor a los 300 mil colones del asegurado directo del cual ellos dependen, ¿qué opción tiene la señora Noguera para pagar un seguro voluntario, o servicios médicos privados? ¿Qué opción médica real tiene la recurrente para recibir atención médica? Definitivamente el requisito de tiempo como barrera de acceso a la atención a la salud en la seguridad social para una persona de escasos recursos como se trata el caso en análisis, es un requisito a todas luces irrazonable y desproporcionado que se ensaña en forma particular contra la mujer de escasos recursos para marginarla del acceso y disfrute de un derecho fundamental del cual incluso su vida misma podría depender. Para esta Sala, requisitos razonables son la acreditación de que se trata de una familia estable, es decir, los que acrediten que se trata de una cohabitación de forma singular, pública y estable con un asegurado directo, su dependencia económica y demás regulaciones establecidas en la normativa, no relacionados con el tiempo de la cohabitación. Una mujer que cumple estos requisitos, pero que no tiene 3 años de convivencia, no tiene menos necesidades de atención a su salud que si cumpla con ese lapso. Por otra parte no se exige este requisito para una mujer casada, es decir no se le pide que tenga 3 años de casada para que pueda acceder a la atención a la salud, lo cual sería totalmente absurdo. El requisito de los 3 años para las uniones de hecho es únicamente para efectos de adquirir derechos patrimoniales dentro de la relación. Extrapolar este requisito para que una mujer en pareja estable, económicamente dependiente de escasos recursos pueda acceder a la atención de su

Todo esto porque los efectos patrimoniales de la unión de hecho no deben confundirse con otro tipo de efectos.

Además, cuando se trata de la aplicación de la Ley de Penalización de la Violencia contra La Mujer, no se exige el reconocimiento de la unión de hecho pues ese reconocimiento es exigible para temas patrimoniales y no penales. Así lo ha resuelto la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia.²⁹ En un sentido similar, no se requiere reconocimiento judicial de la unión de hecho para la aplicación de la Ley contra la Violencia Doméstica ni para afectar al patrimonio familiar. Hoy en día también el tema se ha flexibilizado tanto que las parejas homosexuales en unión de hecho pueden asegurar a su pareja y ello equivale, entonces, a una especie de registro administrativo de uniones de hecho con fines de salud³⁰ e incluso ya existen casi dos mil parejas del mismo sexo cubiertas por el seguro de salud³¹ pero, además, ya existe el Reglamento para el Reconocimiento de Derechos Migratorios a parejas del mismo sexo.³²

Ahora bien, la flexibilización debe ir más allá, pues la ausencia de un registro nacional de uniones de hecho impide, a hijos (as) nacidos de padres en esa modalidad de fundar familia, ser cubiertos de forma automática por la presunción de paternidad que se encuentra establecida desde hace veinticuatro años en el artículo 92 del Código de Familia, párrafo segundo y que dice:

" La calidad de padre o madre se puede establecer mediante la posesión notoria de estado del hijo por parte del presunto padre o madre, o por cualquier otro medio de prueba.

salud, deja en un verdadero desamparo a mujeres pobres o en estado de vulnerabilidad, económicamente dependientes de un asegurado directo, lo cual resulta violatorio del artículo 33 de nuestra Constitución Política y de toda la normativa convencional citada, en particular del artículo 12 de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, normativa que tiene rango constitucional en virtud de lo dispuesto en el artículo 48 de nuestra Constitución Política y que por lo tanto es de aplicación directa y de mayor rango que la normativa infralegal. Por las razones indicadas, se acoge en todos sus extremos el recurso interpuesto con las disposiciones que se indican en la parte resolutoria de esta sentencia". Puede ser consultada la siguiente dirección <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-929390>

²⁹ <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0006-777605> Sentencia número 1218-2013.

³⁰

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?para_m1=NRTC&nValor1=1&nValor2=43463&strTipM=TC

³¹ <https://www.nacion.com/el-pais/salud/casi-2000-parejas-del-mismo-sexo-estan-cubiertas/7M34NCQD4FFGBGB27SEZGKP3NY/story/>

³²

La Gaceta N.º 13 de 18 de enero de 2019.
https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2019/01/18/COMP_18_01_2019.pdf

Se presume la paternidad del hombre que, durante el período de la concepción, haya convivido, en unión de hecho, de conformidad con lo indicado en el Título VII de este Código".

Como los matrimonios sí deben inscribirse en el Registro Civil, la presunción de paternidad establecida en los artículos 69 y siguientes del Código de Familia tiene su aplicación práctica a partir del registro del enlace. Se trata de un hecho objetivo sujeto a publicidad registral en el que la persona registradora se basa para inscribir a una persona como hija de otra. No obstante, en el caso de las uniones de hecho, al no existir un registro de estas, no es posible que el Registro Civil aplique de forma automática la presunción establecida en el artículo 92 párrafo segundo del Código de Familia.

En consecuencia, al no existir tal registro de uniones, las mujeres en unión de hecho, cuyas parejas deciden no reconocer a los (as) hijos (as) procreados (as), se ven en la necesidad y el derecho de acudir a la vía administrativa para procurar la declaratoria de paternidad, o bien, acudir a la vía judicial para investigar la filiación paterna, e incluso, al hombre en unión de hecho a quien la madre no le permite reconocer a la criatura tiene la opción de acudir a la vía judicial para que se defina su paternidad. Dicho sea de paso, según los anuarios de estadísticas judiciales del Poder Judicial, entre el año 2015 al 2019 solamente 198 hombres formularon ese tipo de proceso, por lo que es evidente que lo usual es que sean las mujeres quienes busquen establecer la filiación de hijos (as) como una manifestación más de estereotipos que deben ser erradicados del ordenamiento, según artículo 5 de la Convención sobre la Eliminación de Todas Las Formas de Discriminación contra La Mujer,³³ que en el inciso a) dice: *“Los Estados Partes tomarán todas las medidas apropiadas para: a) Modificar los patrones socioculturales de conducta de hombre y mujeres con miras a alcanzar la eliminación de los prejuicios y las prácticas consuetudinarias y de cualquier otra índole que estén basados en la idea de la inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos o en funciones estereotipadas de hombres y mujeres”*. Ha sido una tradición sexista que sea la mujer quien busque de forma incansable la paternidad de sus hijos (as). Esta práctica debe ser erradicada en nuestro país y este proyecto contribuye con esa erradicación.

Como se aprecia, en todos estos casos, existe violación al derecho constitucional previsto en el numeral 53, en el sentido de que toda persona tiene derecho a saber quiénes son sus padres y especialmente a la prohibición de dar un trato diferenciado a hijos (as) matrimoniales y extramatrimoniales conforme al artículo 54 constitucional y 4 del Código de Familia. Además, conforme a los artículos 6 y 7 de la Convención sobre los Derechos del Niño³⁴, así como el 23 del Código de la Niñez

33

http://www.pgrweb.go.cr/scij/busqueda/normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC¶m2=1&nValor1=1&nValor2=34143&strTipM=TC&IResultado=5&strSelect=sel

34

http://www.pgrweb.go.cr/scij/busqueda/normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC¶m2=1&nValor1=1&nValor2=6606&strTipM=TC&IResultado=7&strSelect=sel

y la Adolescencia³⁵, es inadmisibles que las personas menores de edad nacidas de mujeres en unión de hecho regular o irregular no tengan filiación establecida de manera expedita dando aplicación práctica al artículo 92 párrafo segundo del Código de Familia. Esta demora injustificada atenta contra los derechos de las personas menores de edad y obliga a las mujeres a experimentar una maternidad sobrecargada especialmente en el plano económico, contraviniendo lo establecido en el artículo 5 y 16 de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra La Mujer.

A todo esto se suma la enorme inversión de fondos públicos para que en vía administrativa y judicial, según corresponda, sean practicas prueba de ADN así como el pago de horas profesionales para que personas expertas practiquen tales pruebas. Es posible que el funcionamiento del Laboratorio de Pruebas de Paternidad de la Caja Costarricense de Seguro Social, desde el año 2001 al presente año, haya invertido más de 6.000.000 millones de colones para su funcionamiento. La inversión de estos fondos públicos en detrimento de los recursos de la Caja Costarricense de Seguro Social, el Tribunal Supremo de Elecciones y el Poder Judicial podría evitarse si se contempla en el ordenamiento jurídico un Registro nacional voluntario de uniones de hecho en curso y finalizadas para dar aplicación práctica a las presunciones de paternidad contempladas en el Código de Familia, concretando entonces un trato igualitario para la filiación de las personas, sin importar si nacieron o no producto de matrimonio o unión de hecho de sus padres y, como se dijo, evitando también que mujeres deban mendigar la filiación de sus hijos (as) mientras tanto asumen en soledad la atención de las necesidades económicas de sus hijos (as), lo que constituye evidente violencia patrimonial autorizada por el Estado por omisión.

En este punto, es vital considerar que la maternidad sobrecargada impide a la mujer la materialización del artículo 1, 2 inciso f), 5, 10 inciso c), 15 inciso 1) y 2), 16 inciso h) de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra La Mujer, así como del artículo 7 inciso d) de la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra La Mujer “Convención de Belém Do Pará”, así como del 2 y 21 de la Convención Americana de Derechos Humanos; la Recomendación General N.º 19, 21 y 35 del Comité de la Cedaw y a la Observación General N.º 28-2000 sobre Igualdad de Derechos entre Hombres y Mujeres, con respecto al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, entre otras normas.

De igual forma, el Registro nacional voluntario de uniones de hecho en curso y finalizadas permitirá que las autoridades judiciales en materia de pensiones alimentarias puedan fijar alimentos en beneficio de mujeres en uniones de hecho, sus hijos (as) nacidos e incluso, nascituros cubiertos por la presunción ya existente en el artículo 92 citado, pues ese registro constituirá un indicio de la existencia de

35

la unión o al menos su punto de partida. Es claro que la ausencia de registro de uniones de hecho genera perjuicios graves a poblaciones en condición de vulnerabilidad, especialmente a personas menores de edad que no tienen filiación desde que su nacimiento es inscrito, como sí ocurre con personas nacidas bajo presunciones de filiación establecidas legalmente para hijos (as) matrimoniales.

Esta diferencia es odiosa porque ya existe una presunción en el Código de Familia que resulta inaplicable por la inexistencia del Registro de Uniones de Hecho.

Así las cosas, la aprobación de este proyecto permitirá que las personas no tengan que enfrentarse en la vía judicial para definir aspectos que quedarían resueltos de pleno derecho a partir de la creación del citado Registro, evitando así costos para la administración de justicia y el desgaste de la población en conflictos familiares que el Estado está llamado a evitar. Al explorar mediante internet es posible observar que varios países cuentan con registro de uniones de hecho.³⁶No hay excusa para que Costa Rica no ajuste su derecho de familia a los avances que

³⁶ <https://www.notariosyregistradores.com/web/secciones/doctrina/articulos-doctrina/uniones-de-hecho-y-reglamento-europeo-sobre-uniones-registradas/>

https://sede.ayuntamientoparla.es/portal/sede/se_contenedor2.jsp?seccion=s_ftra_d4_v1.jsp&contenido=549&tipo=4&nivel=1400&layout=se_contenedor2.jsp&codResi=1&language=es

<http://www.comunidad.madrid/servicios/justicia/registro-uniones-hecho>

http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_Tramite_FA&cid=1109168958196&noMostrarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano%2FCM_Tramite_FA%2FPCIU_fichaTramite&est=1331802501621

<http://navalcarnero.es/navalcarnero/quehacercuando/registro-de-uniones-de-hecho/>

<https://www.lagacetadesalamanca.es/hemeroteca/salamanca-estrenara-20-dias-registro-uniones-hecho-restrictivo-junta-IDGS191687>

<https://www.registrocivil.gob.ec/servicio-de-registro-de-uniones-de-hecho-se-brindara-en-otros-puntos-del-pais/>

[http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=64434&IDTIPO=100&RASTRO=c3010\\$m](http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=64434&IDTIPO=100&RASTRO=c3010$m)

<http://www.ssreyes.org/es/cargarAplicacionTramites.do?identificador=24>

<https://www.parainmigrantes.info/pareja-de-hecho/>

<http://estuderecho.blogspot.es/1397441428/reconocimiento-del-matrimonio-de-hecho-en-panama/>

<https://www.panamatramita.gob.pa/es/tramite/administraci%C3%B3n-inscripci%C3%B3n-de-matrimonio-de-hecho>

<https://gestion.pe/tu-dinero/sunarp-inscribir-union-hecho-garantizar-derechos-convivientes-243516-noticia/>

<https://larepublica.pe/economia/1406815-convives-puedes-inscribir-union-hecho-sunarp/>

operan en otros países.

Para el Poder Judicial este proyecto implicará una disminución paulatina de ingreso de procesos de autorización de reconocimiento de hijo (a) de mujer unida en matrimonio, impugnaciones de paternidad, declaratorias de hijo (a) extramatrimonial, reconocimiento de unión de hecho e investigaciones de paternidad. Esta disminución descongestionará los juzgados de Familia y también las agendas de la Sección de Bioquímica del Organismo de Investigación Judicial, con la consecuente disminución del costo de la justicia.

Para el Tribunal Supremo de Elecciones significará una disminución paulatina de investigaciones de paternidad con fundamento en la Ley de Paternidad Responsable, así como, la instalación de una plataforma informática que permita captar y almacenar la nueva información. Además, para la Caja Costarricense de Seguro Social significará una disminución paulatina de pruebas de ADN. Para el Estado, este proyecto representa una disminución paulatina de gasto de fondos públicos; la verdadera igualdad entre hijos (as) matrimoniales y extramatrimoniales; la erradicación paulatina de prácticas culturales sexistas y, además, armonizar el derecho de familia costarricense con el ordenamiento de otros Estados. Es evidente el beneficio que este proyecto representa para las mujeres en unión de hecho y los nacimientos que de ellas se generen. Además, evitará conflictos de paternidad que generan tensión y costos a las familias.

Por supuesto, el registro será voluntario y quienes decidan no inscribirse tendrán la posibilidad de acudir a la vía judicial para el reconocimiento de la unión como existe en nuestro ordenamiento desde que fue incorporado al Código de Familia el capítulo único sobre Unión de Hecho, mediante la Ley N.º 7532, de 8 de agosto de 1995.

Por todo lo expuesto, el proyecto que propongo dice:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY DE REGISTRO VOLUNTARIO DE UNIONES
DE HECHO PARA FINES FILIATORIOS**

ARTÍCULO 1- Inclúyanse los siguientes artículos en el Código de Familia, Ley N.º 5476 y sus reformas:

Artículo 246- Con fines filiatorios, la unión de hecho regular en curso podrá ser registrada por la pareja de forma voluntaria y bilateral ante el Registro Civil.

También puede ser reconocida la terminación de la unión.

El registro operará para permitir la aplicación de la presunción de filiación prevista en el artículo 92, párrafo segundo, del Código de Familia.

A la unión de hecho en curso o a la finalizada, que haya sido registrada de forma voluntaria, será aplicable lo previsto en el título II, capítulo I, II y III del Código de Familia para el emplazamiento y desplazamiento de filiación.

Artículo 247- Si en un proceso judicial de cualquier índole se determina que una persona se encuentra registrada como conviviente de otra pero en realidad no lo es, ello debe ser comunicado al Registro Civil mediante resolución fundada y firme. Contra esa resolución procede únicamente recurso de revocatoria y la resolución solamente se anotará, es decir, no modificará el registro realizado voluntariamente y podrá ser tomada como indicio de finalización de la unión salvo prueba en contrario.

Artículo 248- En caso de que no exista registro voluntario bilateral, para el reconocimiento de la unión será necesario acudir al proceso judicial contencioso previsto en el artículo 242 de este Código y, si existe acuerdo de partes y no hay elementos de fraude de ley, podrá tramitarse el reconocimiento judicial voluntario de la unión de hecho. En ambos casos, la resolución judicial firme adquirirá el carácter de cosa juzgada material.

Artículo 249- El reconocimiento judicial voluntario o contencioso de la unión de hecho requiere el plazo mínimo de convivencia de más de tres años, salvo que haya nacido al menos un hijo (a), en cuyo caso, verificado el nacimiento, procede el reconocimiento de la unión, la cual surtirá todos los efectos patrimoniales en los términos que indica el primer párrafo de esta norma, así como los demás efectos que el ordenamiento jurídico determine.

Artículo 250- Únicamente con fines filiatorios es admisible el registro bilateral voluntario de la unión de hecho irregular en curso o finalizada, a la que serán aplicables los plazos previstos en el título II, capítulo I, II y III del Código de Familia para el emplazamiento y desplazamiento de filiación.

Se entiende por unión de hecho irregular aquella en la que uno o ambos convivientes se encuentran unidos en matrimonio con otra persona.

El marido de la conviviente de hecho irregular podrá accionar judicialmente, si estima que la persona menor de edad nacida bajo presunción de unión de hecho es, en realidad, su hijo (a). La acción se denominará reclamación de paternidad y se tramitará conforme a las disposiciones contempladas en el Código Procesal de Familia.

En general, a la unión de hecho irregular en curso y a la finalizada que haya sido registrada de forma voluntaria será aplicable lo previsto en el título II, capítulo I, II y III del Código de Familia, para el emplazamiento y desplazamiento de filiación.

Artículo 251- Como el registro de unión en curso o finalizadas es voluntario, no podrá exigirse tal registro para hacer efectivo derecho alguno. Si existe registro de la unión en curso o su finalización, será tomado como indicio de una unión en curso o finalizada salvo prueba en contrario.

ARTÍCULO 2- Adiciónese a los artículos 42 y 44 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Elecciones y del Registro Civil, Ley N.º 3504, de 10 de mayo de 1965, lo siguiente:

Artículo 42- El Departamento Civil comprende:

- a) ...
- b) ...
- c) Registro Nacional de Uniones de Hecho en curso y finalizadas.

Artículo 43- (...) Además, se inscribirán las uniones de hecho en curso o finalizadas siempre que medie declaración bilateral de los convivientes con capacidad de consentir. En caso de duda fundada sobre la capacidad de uno o ambos convivientes, se requerirá autorización expedida por un juzgado de familia que determine si la persona goza de facultades para consentir el inicio, o bien, la finalización de la unión de hecho.

La resolución administrativa que deniega la inscripción del inicio o la finalización de la unión de hecho debe ser fundada, lo mismo que la resolución judicial firme que aprueba la inscripción del inicio o finalización de la unión. La competencia territorial judicial queda definida por el lugar de residencia habitual de cualquiera de los convivientes.

Artículo 44- (...) La declaratoria bilateral de uniones de hecho en curso o su finalización será efectuada ante el Registro Civil mediante formulario que al efecto suministre ese Registro y que deberá ser completado y firmado en presencia de funcionario (a) de esa entidad. En caso de que alguno de los convivientes esté imposibilitado de firmar, se requiere la firma de dos testigos que den fe de la voluntad de quien no puede estampar su firma.

Rige a partir de su publicación.

Otto Roberto Vargas Víquez
Diputado

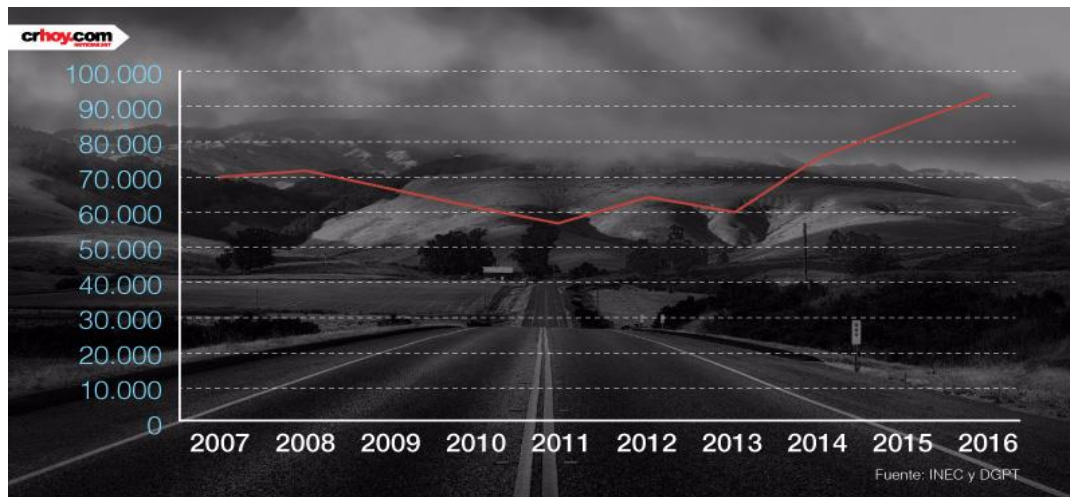
NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

LEY PARA ESTABLECER LA COBERTURA DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS MATERIALES A TERCEROS EN EL SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES

Expediente N.º 21.820

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Las deficiencias en el servicio de transporte público, el crecimiento económico y la percepción de status, junto con una fuerte estrategia de atracción comercial generó en los últimos cinco años un aumento desmedido de vehículos en carretera. Para el año 2017 se tenía una cantidad de 1.5 millones de automóviles, dando como resultado congestionamientos viales en las principales carreteras del país.



Como se indica supra, ese mayor parque automotor y una limitada red vial urbana ha genera un incremento en el congestionamiento vial. Y, como resultado de esto, los conductores se ven sometidos a un mayor estrés en la conducción, provocando una gran cantidad de accidentes de tránsito leves, en los que involucra solamente los daños materiales. De acuerdo con datos del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) este tipo de accidentes va en aumento cada año, a continuación, el siguiente cuadro:

Cantidad de accidentes de tránsito con solo daños materiales					
Categoría de accidente	2013	2014	2015	2016	2017
Daños materiales	49.398	55.243	64.276	68.241	68.204

Fuente: Cosevi

Según lo establece el Código Civil en sus artículos 1045 al 1048, toda persona que ocasione un daño a otra deberá de resarcirlo, lo cierto es que, en la mayoría de los casos, deben acudir a la vía judicial para buscar el pago de los daños ocasionados. No obstante, aún en el caso de lograr una sentencia favorable, al momento de la ejecución de la misma, es donde se ve irrumpido el cobro, por diversas razones:

- La persona condenada no posee bienes o acciones societarias, así como capital para afrontar las costas consecuentes del evento que le dio origen.
- La persona condenada tiene otras obligaciones de primer que implican una imposibilidad del resarcimiento.
- El valor del automotor no es suficiente para ser objeto de cobro por la obligación generada, o bien el mismo disminuyó su valor por daños que hubiere sufrido.
- El vehículo se encuentra gravado por la existencia de una deuda adquirida o por la compra de este.
- El vehículo se encuentra gravado en el Registro Público por un percance anterior.

Para evitar todas estas situaciones y asegurarle a quien se vio perjudicado por el percance, es que se hace necesario un seguro de cobertura de daños patrimoniales a terceros de manera obligatoria. De esa manera, todos los vehículos que circulen en el territorio nacional deberán contar con un seguro mínimo, con el fin de que las personas afectadas logren el pago por el daño causado a su propiedad y a su vez el circular por las calles sea más seguro.

Por otra parte, este seguro permitirá que en aquellos casos donde no medie lesiones, se pueda mejorar la vialidad, al tenerse resueltas las diferencias sin la necesidad de contar con una boleta de citación. En este sentido, mediante el decreto número 34146-MOPT se diseñó un formulario para que en caso de una colisión donde resulten solamente daños materiales los conductores pudieran suscribir la Declaración de Accidente Menor y de esta forma movilizar los autos sin requerir la presencia de un oficial de tránsito. Para darle mayor seguridad jurídica a este documento, con este proyecto de ley se le otorga un valor probatorio y lo expuesto en este documento deberá de contener la verdad real, siendo que en caso de incumplimiento brindaría mayor seguridad a la persona afectada al momento de suscribir este tipo de documento.

Cada día son más países los que han aprobado este tipo de leyes, estableciendo el seguro obligatorio para cobertura de daños patrimoniales a terceros, a saber, México donde, a partir de este año, hizo de manera obligatoria este tipo de cobertura y Panamá donde ha tenido gran éxito, también. Estos países tienen diversas formas

de hacer el cobro, ya sea por medio del permiso de circulación del vehículo o exigiendo la compra de este de forma separada y por medio de la contratación directa de la aseguradora.

Panamá

Se regula mediante la Ley N.º 68 que regula el seguro obligatorio básico de accidentes de tránsito, en el cual en su artículo 3 indica: “La póliza de seguro obligatorio básico de cobertura mínima uniforme de daños a la propiedad ajena y lesiones corporales dentro de los límites, coberturas y vigencia.

El conductor que resulte responsable deberá de responder por los daños causados por el vehículo asegurado”.

México

El 1 de enero del año 2019 entro en vigor el seguro obligatorio para circular por las vías federales, reformando la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Teniendo una cobertura para daños materiales mínima de 50.000 pesos mexicanos, lo cual equivalente a colones sería aproximadamente ₡1.527.982, encontrándose con una mensualidad desde los 700 pesos mexicanos (₡21.391).

“Artículo 63 Bis- Todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo. La contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, oyendo la opinión de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, establecerá las reglas para la operación del seguro a que se refiere el primer párrafo, procurando la accesibilidad económica y la disponibilidad para su contratación. Para tal efecto se establecerá un monto mínimo de cobertura de la póliza de seguro. Por ningún motivo se podrá obligar a los propietarios de vehículos a que contraten el seguro con alguna institución de seguros en específico. La contratación de este seguro no exime del cumplimiento de la responsabilidad de concesionarios de caminos y puentes; y de los que cuenten con permiso o autorización para prestar servicios de autotransporte de pasajeros, turismo o de carga que se refieren en esta Ley”.

Nicaragua

Se encuentra regulado en la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito:

Artículo 63- Seguro Obligatorio.

Para los fines y efectos de la presente ley, se establece de forma obligatoria para los propietarios de vehículos automotor, sin excepción, un seguro de responsabilidad civil y el seguro de accidentes personales de transporte de

pasajeros; en el caso de los vehículos de matrícula extranjera, al ingresar al país, deberán de adquirir el seguro correspondiente, según sea el caso. En todos los casos se procederá de acuerdo con las normativas administrativas que se establezcan al respecto. Los seguros establecidos en el párrafo anterior, deben de incluir muerte o lesiones causadas a una persona, a dos o más personas, así como los daños materiales causados a terceras personas, todo como consecuencia de los accidentes de tránsito en que se vean involucrados, directa o indirectamente, todos los vehículos automotores.

El deducible del seguro debe ser asumido por el propietario del mismo.

Artículo 64- Objetivo del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.

El objetivo del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, es proporcionar al conductor de cualquier vehículo automotor que circule en el país, la protección y amparo frente a la responsabilidad civil legal del propietario o conductor del medio automotor, frente a las eventuales lesiones corporales, inclusive la muerte, que pueda causar a terceras personas, así como los daños a la propiedad privada o pública.

España

Se comercializa como seguro de responsabilidad civil y actúa cuando causa algún daño a otra persona o a las propiedades de otra persona, es decir, cuando se causa un daño contra un tercero, la persona culpable no le cubre este tipo de seguro, poseen una ley sobre responsabilidad civil y seguro en circulación de los vehículos a motor.

India

La cobertura del seguro obligatorio cubre la responsabilidad derivada de accidentes de tránsito, dicha cobertura se extiende tanto por los daños corporales como materiales.

Se establece un monto mínimo para la cobertura de daños corporales (por persona) y de los daños materiales (por accidente), se crea un fondo de garantía para tales casos, el 70% del total, lo financia el sector seguro y el 30% restante el gobierno. Las indemnizaciones sostenidas por este fondo son menores a las que cubre el seguro cuando se identifica al culpable.

Como se ha expuesto a lo largo de este proyecto es menester velar por los intereses de todas las personas que día a día transitan las carreteras costarricenses, sin dejar de lado todos los actores que puedan verse afectados producto de la inercia y/o imprudencia de la conducción vehicular. Con este proyecto se procura generar seguridad jurídica para todos los intervinientes de un accidente de tránsito y un método sancionatorio que les beneficie a aquellos terceros con el resarcimiento económico por los daños con ocasión del siniestro.

Por las razones anteriormente expuestas, presentamos a consideración de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA ESTABLECER LA COBERTURA DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL POR DAÑOS MATERIALES A TERCEROS EN EL
SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES**

Artículo Único 1- Refórmense los artículos 2 (para que se agregue una nueva definición), 56, 57, 61, 64, 66, 70, 93, 143, 168 y 209 de la Ley N.º 9078 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

Artículo 2- Definiciones

[...]

Declaración de accidente menor: Documento que consigna las condiciones en que tuvo lugar el accidente de tránsito en el que exclusivamente medien daños materiales, en caso de falsedad en la declaración se aplicará lo dispuesto en el artículo 318 del Código Penal.

Artículo 56- Seguro obligatorio de vehículos

Todo vehículo automotor deberá estar asegurado de conformidad con lo dispuesto en este capítulo y su reglamento, así como por lo que dispone la Ley N.º 8653, Ley Reguladora del Mercado de Seguros, de 22 de julio de 2008, y sus reformas, y demás sobre la materia.

Las entidades aseguradoras que ofrezcan el seguro obligatorio no podrán negarse a emitir el seguro por la cobertura obligatoria establecida en esta ley, siempre que el vehículo cumpla los requisitos exigidos por la legislación para circular en el país.

El reglamento definirá las pautas para la emisión de la póliza.

Las tarifas de las primas serán determinadas por cada una de las entidades aseguradoras y deberán ser suficientes para hacer frente a los compromisos definidos para el seguro obligatorio. La Superintendencia General de Seguros no tramitará solicitudes de autorización de tarifas cuyo margen de utilidad sea superior al seis por ciento (6%), excepto si existiera participación de dos o más competidores

en el mercado en cuyo caso no aplicará este límite. La nota técnica que sustenta la tarifa deberá cumplir las formalidades requeridas en la normativa que emita el Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero.

No obstante, si a pesar de dicha limitación se producen excedentes, se constituirá una reserva acumulativa para hacerle frente a futuras pérdidas del seguro obligatorio, hasta de un veinticinco por ciento (25%) de las primas percibidas en el año. Si el excedente supera este porcentaje, el remanente se trasladará a título de contribución especial a la Caja Costarricense de Seguro Social para mitigar el costo por la atención de personas lesionadas, cuando se agote la cobertura del seguro obligatorio. Lo dispuesto en este párrafo no aplicara en el caso de la cobertura de daños al patrimonio de terceros.

Artículo 57- Obligación del asegurador

El asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y los daños patrimoniales a terceros hasta por la suma asegurada. El perjudicado o sus derechohabientes tendrán acción directa contra el asegurador.

Respecto a la cobertura de daños patrimoniales a terceros, quedarán excluidos los daños a los bienes transportados en el vehículo asegurado o accesorios a este, así como los daños a vehículos u otros bienes del propietario o el conductor del vehículo asegurado o de sus parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad.

Todas las entidades aseguradoras que ofrezcan el seguro obligatorio, en proporción a su participación en las primas totales emitidas en dicho seguro, responderán solidariamente y hasta el límite de la cobertura en los siguientes casos:

- a) Cuando no sea posible la identificación del vehículo causante del accidente.
- b) Cuando el vehículo causante no esté asegurado.
- c) El vehículo causante esté asegurado y haya sido objeto de robo.
- d) La entidad aseguradora del vehículo causante haya sido disuelta. En estos casos, las entidades que hayan respondido por las obligaciones de la entidad disuelta o en proceso de disolución tienen acción de cobro ante los liquidadores.
- e) La entidad aseguradora del vehículo causante se encuentre en situación de insolvencia y esté sujeta a un procedimiento de liquidación o intervención, en cuyo caso las entidades que hayan asumido y respondido por las obligaciones de la insolvente deberán legalizar sus créditos, conforme a la legislación civil. De no hacerlo oportunamente, perderán el privilegio que pudiera corresponderles y se convertirán en acreedores comunes.

- f) En los casos señalados en los incisos anteriores, el perjudicado o sus derechohabientes podrán realizar el reclamo en cualquier entidad aseguradora que ofrezca el seguro obligatorio automotor.

Las entidades aseguradoras deberán adherirse a los convenios de indemnización directa entre entidades aseguradoras para la liquidación de siniestros de daños materiales contemplados bajo el seguro obligatorio automotor. A estos efectos, dichos convenios deberán prever condiciones equivalentes y no discriminatorias para todas las entidades aseguradoras, sin que puedan imponerse restricciones que no sean indispensables para la consecución de aquel objetivo. Los mismos y sus modificaciones deberán ser autorizados por la Superintendencia General de Seguros previo a su oficialización. Todo lo indicado en este párrafo bajo términos que podrá desarrollar reglamentariamente el Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero.

Artículo 61- Reglamento del seguro obligatorio y registro

El Poder Ejecutivo reglamentará este capítulo sobre seguro obligatorio de vehículos. El reglamento definirá el monto básico de cobertura por persona en caso de muerte, en caso de lesiones, así como el monto básico de cobertura de daños al patrimonio por automóvil asegurado por evento; el baremo de indemnizaciones, la clasificación de tipos de vehículos para efectos de tarificación y demás consideraciones necesarias para la aplicación del régimen indemnizatorio establecido en esta ley.

La reglamentación sectorial de la actividad aseguradora se regirá por la Ley N.º 8653, Ley Reguladora del Mercado de Seguros, de 22 de julio de 2008, y sus reformas. La Superintendencia General de Seguros mantendrá un registro público de vehículos asegurados con el seguro obligatorio y deberá garantizar el acceso oportuno a la información de este. Para ello, las entidades aseguradoras remitirán la información en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente.

Artículo 64- Cobertura del seguro obligatorio del vehículo automotor

El seguro obligatorio de los vehículos automotores cubre la lesión, muerte y los daños patrimoniales ocasionados a las personas víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor. Asimismo, la lesión o muerte ocurrida en un accidente producido con responsabilidad civil, derivados de la posesión, el uso o el mantenimiento del vehículo. En este último caso, esta responsabilidad debe ser fijada mediante los procedimientos establecidos y ante los tribunales competentes.

Artículo 66- Cobertura del seguro de vehículos automotores

El límite de cobertura por persona es individual e intransferible según se establece a continuación:

-
- a) Hasta un monto básico para cubrir de forma combinada las prestaciones médicas o económicas generadas por la cobertura de lesión y muerte.
 - b) El monto dispuesto en el inciso anterior se duplicará, a efectos de cubrir, exclusivamente, prestaciones médicas, en presencia de alguna de las siguientes situaciones:
 - i. El lesionado no sea asegurado al Régimen de Enfermedad y Maternidad de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).
 - ii. El lesionado sea menor de dieciocho años de edad.
 - iii. Se tenga en riesgo la vida del lesionado.
 - c) Hasta un monto básico por persona, para cubrir la indemnización en el caso de invalidez permanente, sea total o parcial. No se deducirá suma alguna por concepto de las prestaciones indicadas en los incisos a) y b).
 - d) Hasta un monto básico por persona para cubrir la indemnización en el caso de muerte, del cual no se deducirá ninguna suma.
 - e) Para todos los casos en que se agote el monto de la cobertura indicada en los incisos a) y b) de este artículo, se procederá de conformidad con esta ley.
 - f) El monto básico de la cobertura por daños patrimoniales a terceros se duplicará cuando el accidente afecte a dos o más víctimas. El reglamento definirá la proporción en que se indemnizarán.

Cuando se trate de los daños al patrimonio de terceros la aseguradora se subrogará los derechos solamente en los siguientes casos:

- a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si se demostrare que el daño causado se debió a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas de forma contraria a la presente ley.
- b) Contra el tercero, distinto del conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado responsable de los daños.
- c) Contra el conductor que no cuente con permiso de conducir.
- d) En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

La acción de repetición del asegurador prescribe por el transcurso del plazo de cuatro años, contado a partir de la fecha en que hizo el pago al perjudicado.”

El Poder Ejecutivo definirá los parámetros de actualización del monto básico de la cobertura.

Artículo 70- Responsabilidades en ausencia del seguro

En el caso de que se causen lesiones, muerte a personas y daños patrimoniales, con un vehículo automotor para el cual no esté vigente el seguro obligatorio de los vehículos, de conformidad con lo estipulado en este capítulo, la víctima o los beneficiarios tendrán derecho a exigir, solidariamente, al propietario del vehículo causante, la prestación inmediata de los servicios médicos, resarcimiento de los daños al patrimonio y demás garantías económicas previstas en este capítulo, con las limitaciones en cuanto al monto máximo de cobertura vigente, sin perjuicio de los derechos que le puedan corresponder, si existe responsabilidad del causante del accidente.

Artículo 93- Reglas generales

Al usar las vías públicas, los conductores, los pasajeros de los vehículos y los peatones deben:

[...]

d) Conducirse de manera que no se obstruya la circulación ni se ponga en peligro la seguridad de los vehículos o de las demás personas; en caso de un accidente menor donde solo medien daños materiales, estos deben de ser movidos sin la necesidad de un oficial de tránsito.

[...]

Artículo 143- Multa categoría A

Se impondrá una multa de doscientos ochenta mil colones (¢280.000) sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

[...]

i) Al conductor que incumpla con lo establecido en el artículo 93 inciso d).

Artículo 168- Accidente de tránsito, primeras diligencias

Cuando se produzca un accidente de tránsito en el que exclusivamente medien daños materiales, las partes de mutuo acuerdo o mediante las entidades aseguradoras podrán convenir en la reparación de estos, mediante la declaración de accidente menor. Con el fin de respaldar sus gestiones podrán tomar fotografías o grabar videos mediante cualquier instrumento tecnológico que permita fijar la escena del accidente.

Si ninguna de las partes acepta ser responsable de los hechos acontecidos y, en consecuencia, se requiere la intervención de la Policía de Tránsito, el inspector apersonado levantará el parte oficial de tránsito, con toda la información que se requiera en él. En el caso de las boletas de citación, como prueba de que la notificación se ha efectuado valdrá la firma del infractor, pero si este no puede o se niega a firmar la boleta, la constancia del inspector de esta situación se tendrá como declaración jurada del acto; de igual manera se tomará como prueba la declaración de accidente menor siempre que conste el consentimiento de los conductores.

Además, el oficial deberá confeccionar un plano con la ubicación de los vehículos, el señalamiento vial, las huellas de arrastre o frenado, los obstáculos en la vía y cualquier otro detalle relacionado con el accidente. Si en el lugar en que se produjo el accidente existe algún vehículo estacionado en contravención de las disposiciones de esta ley y su presencia incide en el hecho investigado, lo consignará en el plano. Este documento deberá ser confeccionado en todo accidente, aun cuando los vehículos hayan sido movidos del lugar, en cuyo caso, deberá hacerse referencia a este hecho.

En caso de accidentes de tránsito por colisión en que no se presente el inspector a la escena, no exista la declaración de accidente menor, no se tramite ante él la denuncia respectiva o no esté presente alguno de los intervinientes, de la parte afectada podrá acudir ante el juzgado civil de la jurisdicción correspondiente, para deducir su pretensión en contra del propietario responsable, de conformidad con el artículo 7 de esta ley.

Rige a partir de su publicación.

Transitorio I- El primer cobro de esta cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, se realizará con el pago del marchamo inmediato siguiente al año de la aprobación de esta ley.

Óscar Mauricio Cascante Cascante
Diputado

NOTA: Este proyecto no tiene aún comisión asignada.

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 42221 - S

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE SALUD

Con fundamento en las atribuciones que les confieren los artículos 50, 140 incisos 8) y 20) y 146 de la Constitución Política; 25, 28, párrafo 2), inciso b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227 de 02 de mayo de 1978; los artículos 1, 2, 4, 7, 147, 148, 149, 155, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 337, 338, 338 bis, 340, 341, 348, 378 de la Ley N° 5395 del 30 de octubre de 1973 Ley General de Salud; los artículos 2 incisos b) y c), 6 y 57 de la Ley N° 5412 del 08 de noviembre de 1973, Ley Orgánica del Ministerio de Salud; y

CONSIDERANDO

- I. Que de acuerdo con la Constitución Política, en sus artículos 21 y 50, el derecho a la vida y a la salud de las personas es un derecho fundamental, así como el bienestar de la población, los cuales se tornan en bienes jurídicos de interés público y ante ello, el Estado tiene la obligación inexorable de velar por su tutela. Derivado de ese deber de protección, se encuentra la necesidad de adoptar y generar medidas de salvaguarda inmediatas cuando tales bienes jurídicos están en amenaza o peligro.
- II. Que es función esencial del Estado velar por la salud de la población, correspondiéndole al Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Salud, la definición de la política nacional de salud, la formación, planificación y coordinación de todas las actividades públicas y privadas relativas a salud, así como la ejecución de aquellas actividades que le competen conforme a la ley. Por las funciones encomendadas al Ministerio de Salud, se debe efectuar la vigilancia en salud pública y evaluar la situación de salud de la población cuando estén en riesgo.
- III. Que según los artículos 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395 del 30 de octubre de 1973 y los ordinales 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973, las normas de salud son de orden público, y el Ministerio de Salud como autoridad competente podrá ordenar y tomar las medidas especiales para evitar el riesgo o daño a la salud de las personas, o que estos se difundan o agraven, así como para inhibir la continuación o reincidencia en la infracción de los particulares. Dichas normas legales que establecen la competencia del Ministerio de Salud en materia de salud consagran el poder de policía en materia sanitaria –salud pública-, que le faculta para dictar todas las medidas legales que fueren necesarias para enfrentar y resolver los estados de emergencia sanitarios.
- IV. Que las autoridades públicas están obligadas a aplicar el principio de precaución en materia sanitaria en el sentido de que deben tomar las medidas preventivas que fueren necesarias para evitar daños graves o irreparables a la salud de los habitantes.
- V. Que en virtud de la naturaleza de la salud de la población, como bien jurídico tutelado, es función esencial del Poder Ejecutivo velar por la protección del mismo, para lo cual se hace acompañar del principio de unidad estatal y el poder directivo

que reviste su función. A partir de las potestades de policía que se confieren en esta materia mediante las leyes *supra* citadas, las personas quedan sujetas directa o directamente a las distintas disposiciones normativas relacionadas con la salud de las personas, así como aquellas que emanen del Ministerio de Salud –como rector– para proteger el referido bien jurídico –el cual representa un bien superior–, así como para mantener el bienestar común de la población y la preservación del orden público en materia de salubridad.

- VI. Que desde enero del año 2020, las autoridades de salud activaron los protocolos para enfrentar la alerta epidemiológica sanitaria internacional por brote de nuevo coronavirus en China a raíz de la alerta emitida por la Organización Mundial de la Salud (OMS) del 30 de enero de 2020, alerta que se generó después de que se detectara en la ciudad de Wuhan de la Provincia de Hubei en China un nuevo tipo de coronavirus el cual se ha expandido a diferentes países provocando la muerte en poblaciones vulnerables y saturación en los servicios de salud.
- VII. Que a pesar de que el sistema de salud en Costa Rica cuenta con protocolos y procedimientos que permiten enfrentar dichas alertas epidemiológicas, se hace necesario la adopción de medidas sanitarias para disminuir el riesgo de impactos mayores en la sociedad.
- VIII. Que el 06 de marzo de 2020 se confirmó el primer caso de COVID-19 en Costa Rica, luego de los resultados obtenidos en el Instituto Costarricense de Investigación y Enseñanza en Nutrición y Salud.
- IX. Que el 08 de marzo de 2020, ante el aumento de casos confirmados, el Ministerio de Salud y la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias determinaron la necesidad de elevar la alerta sanitaria vigente por el COVID-19 a alerta amarilla.
- X. Que resulta imperante aplicar medidas inmediatas de prevención, atención y mitigación de la alerta sanitaria por COVID-19, así como garantizar el cumplimiento efectivo de los protocolos del Ministerio de Salud y conjuntamente, tomar medidas preventivas que contribuyan al adecuado manejo de la problemática objeto de la presente regulación.
- XI. Que el artículo 5 del Decreto Ejecutivo número 28643 del 7 de abril de 2000, define que se entenderá por concentración masiva *“todo evento temporal que reúna extraordinariamente a una cantidad de personas, bajo condiciones de aglomeración o hacinamiento, en espacios físicos abiertos o cerrados que por sus características de sitio, estructurales y no estructurales, suponen o hacen suponer un escenario de riesgo o de amenaza que obligan a medidas preventivas de control de uso del espacio y de la conducta humana”*.
- XII. Que se hace necesario tomar medidas para minimizar el riesgo en el surgimiento de una cantidad muy elevada de cadenas de transmisión simultáneas o que se pueden dar en un corto margen de tiempo, generadas de un mismo evento de concentración de personas, con mayor atención en aquellos que por la proveniencia de personas de diferentes partes del país favorecen una complejidad mayor en el avance del brote por COVID-19, provocando una eventual saturación de los servicios de salud que puede imposibilitar la atención oportuna para aquellas que pueden enfermar gravemente (personas con factores de riesgo como hipertensión arterial, diabetes

mellitus, problemas del sistema inmunológico, enfermedades pulmonares crónicas, enfermedades cardiovasculares crónicas, o adultos mayores).

- XIII. Que la suspensión de actividades de concentración masiva no busca provocar una disrupción social mayor al escenario epidemiológico que se pronostica al momento de la emisión del presente decreto.
- XIV. Que la suspensión de actividades de concentración masiva en el actual momento epidemiológico en donde empieza a detectarse de forma incrementada el virus y su potencial transmisión en territorio nacional y que, por las características del virus resulta de fácil transmisión por medio de las gotículas de la saliva de personas mayormente con síntomas, pero también en personas sin síntomas manifiestos, es oportuna tomarla de forma inmediata para prevenir la transmisión comunitaria aumentada en un corto período. Con esta medida no se pretende impedir la transmisión del todo, pero si ralentizar su intensificación.

Por tanto,

Decretan:

Medidas administrativas temporales para la atención de actividades de concentración masiva debido a la alerta sanitaria por COVID-19

Artículo 1°.- Como parte de las acciones preventivas y de mitigación dictadas por el Ministerio de Salud para la atención de la alerta sanitaria por COVID-19, esa cartera ministerial como rectora en materia de salud deberá suspender las actividades de concentración masiva de personas que estén vinculadas con los permisos sanitarios de funcionamiento o autorizaciones sanitarias de concentración masiva.

La suspensión se basa en la determinación de aquella actividad que favorezca el surgimiento de una cantidad muy elevada de cadenas de transmisión simultáneas o que se pueden dar en un corto periodo, generadas de un mismo evento de concentración de personas. Se prestará mayor atención a aquellos eventos que por las condiciones propias de la actividad y por la proveniencia de personas de diferentes partes del país, pueden provocar saturación de los servicios de salud para las personas que enfermarían gravemente.

Artículo 2°.- En los términos dispuestos por el artículo 5 del Decreto Ejecutivo número 28643 del 7 de abril de 2000, deberá entenderse por actividad de concentración masiva todo evento temporal que reúna extraordinariamente a una cantidad de personas, bajo condiciones de aglomeración o hacinamiento, en espacios físicos abiertos o cerrados que por sus características de sitio, estructurales y no estructurales, suponen o hacen suponer un escenario de riesgo o de amenaza que obligan a medidas preventivas de control de uso del espacio y de la conducta humana.

Artículo 3°.- De conformidad con lo establecido en los artículos 1° y 2° del presente Decreto Ejecutivo, las actividades que deberán suspenderse por medio de la medida sanitaria correspondiente son, al menos, los conciertos, los espectáculos públicos, los campos feriales, las actividades taurinas, actividades ecuestres, eventos deportivos competitivos y

recreativos, las actividades realizadas en los Teatros Nacional de Costa Rica y Teatro Popular Melico Salazar u otros eventos con características similares que defina la autoridad sanitaria.

Artículo 4°.- Quedan excluidas de la disposición del presente Decreto Ejecutivo, las actividades que se efectúen en sitios de reunión pública, según se especifica en las medidas administrativas temporales para la atención de actividades de concentración masiva definidos por el Ministerio de Salud para la alerta sanitaria por COVID-19.

Dichas medidas administrativas temporales se ponen a disposición, para ser consultadas por las personas interesadas o vinculadas, en la página web del Ministerio de Salud, cuya dirección electrónica es www.ministeriodesalud.go.cr y la versión impresa estará disponible en los niveles locales y regionales del Ministerio de Salud.

Artículo 5°.- El Ministerio de Salud está facultado para realizar las acciones de inspección, vigilancia y control, reguladas en la Ley General de Salud, Ley número 5395 del 30 de octubre de 1973, relacionadas con el cumplimiento de las disposiciones consignadas en el presente Decreto Ejecutivo.

Ante el incumplimiento del contenido del presente Decreto Ejecutivo, el Ministerio de Salud deberá proceder conforme a lo dispuesto en los artículos 355 y siguientes de la Ley General de Salud, según corresponda.

Artículo 6°.- El Ministerio de Salud no otorgará autorizaciones sanitarias para actividades de concentración masiva de personas durante la vigencia de la alerta sanitaria por COVID-19.

Artículo 7°.- Las disposiciones del presente Decreto Ejecutivo se revisarán bisemanal y actualizarán, en este último caso de ser necesario, por el Ministerio de Salud, de conformidad con el comportamiento epidemiológico del COVID-19 en el territorio nacional.

Artículo 8°.- El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República, a los diez días del mes de marzo de dos mil veinte.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Salud, Daniel Salas Peraza.—1 vez.—
O.C. N° 19000100015.—Solicitud N° 21964.—(D42221 - IN2020444598).

N° 42168 - MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Con fundamento en las atribuciones conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 27 inciso 1) y 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de Administración Pública N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas; la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas; la Ley General de Caminos Públicos N° 5060 del 22 de agosto de 1972 y sus reformas; la Ley de Construcciones No. 833 del 2 de noviembre de 1949 y sus reformas y la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos N° 8220 del 4 de marzo de 2002 y sus reformas.

CONSIDERANDO

- 1.- Que según lo dispuesto en el artículo 2 inciso a) de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, corresponde a dicho Ministerio regular y controlar los derechos de vía de las carreteras.
- 2.- Que el numeral 1 de la Ley No. 5060, Ley General de Caminos Públicos, establece la clasificación funcional de los caminos públicos y dispone que la administración de las carreteras de la Red Vial Nacional compete al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- 3.- Que el artículo 19 de Ley General de Caminos Públicos establece que no podrán hacerse construcciones o edificaciones de ningún tipo frente a las carreteras existentes o en proyecto, sin la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al que le corresponde, en ese contexto, definir el límite o proximidad máxima de emplazamiento de la construcción con respecto a la vía pública, es decir, otorgar el alineamiento respectivo; competencia que ostenta esta Cartera Ministerial en lo que respecta a las construcciones o edificaciones a ejecutar frente a las vías de la Red Vial Nacional, en congruencia con lo dispuesto en el artículo 1 de esa misma Ley.
- 4.- Que el artículo 18 de la Ley de Construcciones establece que la fijación del alineamiento vial debe realizarse dentro de los tres meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud respectiva, y si no se hiciere, quedará de pleno derecho como línea de construcción el límite de la propiedad con la vía pública.
- 5.- Que mediante el dictamen N° C-064-2017 del 31 de marzo del 2017, la Procuraduría General de la República atendió una consulta formulada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, relacionada con el plazo para resolver las gestiones para el otorgamiento del alineamiento, señalando que “de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley de Construcciones, el MOPT debe realizar la fijación del alineamiento vial dentro de los tres meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud respectiva, y si no lo hiciere dentro de ese plazo operará la figura del silencio administrativo positivo, entendiéndose como línea de construcción el límite de la propiedad con la vía pública.”

6.- Que el Reglamento de Construcciones contiene regulaciones relativas al otorgamiento del alineamiento, disponiendo el artículo 82 lo siguiente:

“Artículo 82. Alineamiento Vías Nacionales

Previo a la construcción de cualquier tipo de edificación sobre predios que se encuentren ubicados frente a carreteras de la Red Vial Nacional, es obligatorio tramitar la solicitud de alineamiento ante el Departamento respectivo del MOPT en materia de Previsión Vial, y cumplir con los requisitos dispuestos en la normativa vigente del Ministerio. Lo anterior conforme a la Ley General de Caminos Públicos, N°5060 y la Ley de Construcciones, N°833, y sus reformas o la normativa que la sustituya.”

7.- Que la competencia para otorgar los permisos de construcción es exclusiva de la Municipalidad, conforme lo dispuesto en el 74 de la Ley de Construcciones y 57, 58 y concordantes de la Ley de Planificación Urbana; teniéndose que el alineamiento constituye un requisito para tramitar ese tipo de permisos.

8. Que mediante la Directriz N° 023-MP-MEIC-SALUD-MIVAH, publicada en La Gaceta N° 189 del 12 de octubre de 2018, se dispuso que se pondría en marcha la plataforma "APC Requisitos", la cual estará a disposición de todos los ciudadanos en el Portal Oficial del Gobierno de Costa Rica para Trámites de Construcción, sitio oficializado mediante el Decreto Ejecutivo N° 33615-MP-MEIC-SALUD-MIVAH, por lo cual, esta debe ser utilizada como única plataforma para completar todos los requisitos previos de construcción que son otorgados por diferentes instituciones del Gobierno Central, instruyendo a las instituciones a que las utilicen obligatoriamente.

9.- Que con sustento en tales disposiciones se emite el presente Reglamento, a fin de regular lo atinente a los requisitos que deberán presentarse, para solicitar los alineamientos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

10.- Que conforme lo dispuesto en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, mediante publicación en La Gaceta N° 72 del 12 de abril del 2019, se confirió audiencia a las entidades representativas de intereses corporativos o gremiales, así como a las personas físicas o jurídicas que pudieren resultar perjudicadas con la aplicación del presente Decreto.

11.- Que conforme a lo dispuesto en el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo N° 37045- MP-MEIC de fecha 22 de febrero de 2012 y sus reformas, Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, el presente Decreto cumple con los principios de mejora regulatoria, según el Informe No.DMR-AR-INF-091-19, emitido por la Dirección de Mejora Regulatoria del MEIC.

POR TANTO,

DECRETAN:

**REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE ALINEAMIENTOS VIALES
POR EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES**

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto Ejecutivo tiene como objeto establecer los requisitos que deberán presentarse, con el fin de solicitar el alineamiento requerido para la construcción de cualquier tipo de edificación sobre predios que se encuentren ubicados frente a carreteras de la Red Vial Nacional.

Artículo 2.- Competencia.

Corresponderá al Departamento de Previsión Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el otorgamiento de los alineamientos viales, a que refiere el presente Decreto Ejecutivo.

Artículo 3.- De la solicitud.

La solicitud de otorgamiento de un alineamiento vial, por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se podrá efectuar a través de los siguientes medios:

1. De manera presencial, en el Centro Información y Trámites del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Sede Central, San José, sin perjuicio de que en el futuro puedan recibirse en otras sedes del país.
2. De manera digital, a través de los siguientes sistemas:
 - Sistema de Previsión Vial (SIPREVI) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el sitio Web <http://aplicaciones.mopt.go.cr:8080/SIPREVI/SIPREVI040.aspx>, o bien, ingresando en la página Web del MOPT www.mopt.go.cr, en el apartado Alineamiento Vial, enlace Sistema Integrado de Previsión Vial.
 - Sistema APC Requisitos del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica (CFIA), en el sitio web <https://www.tramitesconstruccion.go.cr/>.

Artículo 4.- Requisitos.

Para solicitar el otorgamiento de un alineamiento vial por cualquiera de los mecanismos establecidos en el artículo anterior, se deberán presentar los requisitos que se describen a continuación:

1. Completar el Formulario Solicitud de Alineamiento Vial, con la siguiente información:

- a) El nombre y número de identificación del propietario del inmueble. En caso que sea una persona jurídica, se deberá indicar la razón social y número de cédula jurídica.
- b) Provincia, cantón, distrito y ubicación exacta del inmueble en que se ejecutará la construcción.
- c) Número de Folio Real y número de plano catastro del inmueble en que se ejecutará la construcción.
- d) Tipo de construcción a ejecutar, ya sea vivienda, local comercial, urbanización, condominio, caseta de guardas, parqueo, u otros tipos de edificaciones.
- e) Nombre completo del solicitante y número de documento de identificación.
- f) Número de teléfono o dirección de correo electrónico.

En los casos en que la solicitud sea tramitada en forma presencial, el Formulario Solicitud de Alineamiento Vial se podrá obtener en el Centro Información y Trámites del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, o bien, se podrá descargar a través de su sitio web, en la dirección www.mopt.go.cr, en la opción alineamiento vial. Tal Formulario deberá ser firmado por la persona legitimada. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del “solicitante” deberá estar debidamente autenticada.

En el Anexo 1 del presente Decreto Ejecutivo, consta el Formulario que se deberá utilizar para el caso de persona física y en el Anexo 2 consta el Formulario que se deberá utilizar cuando se trate de una persona jurídica.

En los casos en que la solicitud se realice en forma digital, tal información se suministrará en línea, por cualquiera de los sistemas que se enuncian en el inciso 2) del artículo 3 del presente Decreto Ejecutivo.

2. En caso de personas jurídicas, certificación de personería jurídica vigente, con no más de un mes de emitida. Tratándose de certificaciones digitales, conforme a la vigencia legal respectiva.

3. En caso de que la solicitud se realice a través de un tercero, deberá aportar una autorización otorgada por la persona legitimada para solicitar el alineamiento, la cual deberá estar autenticada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 283 de la Ley General de la Administración Pública, Ley No. 6227.

4. Presentación de plano catastrado

Se deberá aportar plano catastrado en los siguientes supuestos:

- a) Cuando el trámite se realice de forma presencial se deben aportar dos copias del plano Catastrado.
- b) Si el trámite se realiza por medio del Sistema SIPREVI, se deberá anexar al sistema el plano catastrado, siguiendo para tales efectos las especificaciones técnicas que señale el sistema.
- c) Si el trámite se presenta por medio del Sistema APC Requisitos, el solicitante deberá indicar alguno de los siguientes datos: el tomo y folio real de la propiedad, número de contrato APT, o en su defecto, número de plano catastrado; para que, el sistema automáticamente busque el plano catastro de la propiedad y lo cargue. No obstante, si la búsqueda no arroja resultados, el sistema automáticamente habilitará la opción para que el administrado adjunte el plano catastrado del bien inmueble sobre el cual se solicita el alineamiento, quien deberá seguir las especificaciones técnicas que al efecto advierta el sistema.
- d) Si posterior a la revisión de documentos que realiza el funcionario encargado del trámite, se logra constatar que el plano catastrado que remite el CFIA o bien, el que aporte el interesado, según corresponda, es ilegible o presenta alguna situación que dificulte la labor de revisión, dicha situación le será prevenida al Administrado para que, dentro del plazo de 3 días hábiles contados a partir de la presentación del trámite, proceda con el aporte del plano catastrado en un formato legible.

En todos los casos, los planos deberán ser legibles y visibles en tamaño real, así como cumplir con lo dispuesto en la Ley de Catastro Nacional No. 6545 del 25 de marzo de 1981 y su reglamento.

Artículo 5.- Legitimación

Estará legitimado para solicitar el alineamiento vial, el propietario registral o quien ostente y acredite un interés legítimo o directo, conforme al ordenamiento jurídico. Corresponderá al técnico encargado del trámite, verificar que el documento que aporte el interesado se ajuste a las disposiciones contenidas en la legislación vigente.

Los miembros del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica, estarán autorizados a solicitar el alineamiento vial mediante el sistema de APC Requisitos, siempre y cuando actúen a solicitud de las personas señaladas en el párrafo anterior, en virtud de los servicios de consultoría en ingeniería y arquitectura que brindarán a su cliente, para el desarrollo de un proyecto que requiera el respectivo alineamiento. En caso de utilizar cualquiera de los otros medios habilitados, deberán cumplir con el requisito 3, establecido en el artículo 4 del presente Reglamento.

De lo anterior, los miembros del Colegio Federado deberán dar fe mediante el Sistema APC Requisitos, indicando que la información suministrada es cierta y actual, asumiendo la responsabilidad por cualquier falsedad o por el uso indebido del documento que al efecto expida el Departamento de Previsión Vial y exonerando de toda responsabilidad al Ministerio de Obras Públicas y Transportes por el otorgamiento del alineamiento vial y el uso que se le dé a este.

Artículo 6. Sobre los accesos a los sistemas digitales.

Las personas que deseen realizar su trámite a través del Sistema de Previsión Vial (SIPREVI) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, deberán contar con firma digital para poder gestionar su solicitud. El trámite en el sistema APC Requisitos del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica (CFIA), podrá realizarse a través de firma digital; o bien mediante clave de acceso cuando el trámite sea realizado por los miembros del Colegio Federado.

Artículo 7. – De trámite y el plazo para resolver.

Presentada la solicitud, se le entregará al interesado o autorizado, un comprobante de recibido. En los casos en que la solicitud hubiera ingresado por los sistemas digitales, el sistema les brindará el número de gestión asignado.

Una vez recibida la gestión por el Departamento de Previsión Vial, este procederá con el análisis y verificación de los requisitos. Si estuviese incompleta, en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la presentación de la gestión, le hará una única prevención al interesado sobre los requisitos que debe completar y le otorgará un plazo de diez días hábiles para que subsane lo correspondiente.

Si al revisar el plano catastrado del inmueble, el cual será suministrado en línea por el CFIA a través del formato oficial que ese Colegio establezca, o bien, el que aporte el interesado, según corresponda, se detectare que dicho documento es ilegible o presenta alguna situación que dificulte la labor de revisión del funcionario a cargo de la gestión, dicho funcionario, en el plazo de tres días antes apuntado, podrá requerir al interesado una copia legible de dicho plano, el cual debe cumplir con lo dispuesto en la Ley de Catastro Nacional No. 6545 del 25 de marzo de 1981 y sus reformas.

La prevención que se realice al interesado, suspenderá el plazo de resolución para la Administración. En caso de que el interesado no subsane dentro del plazo otorgado, se procederá al rechazo y archivo de su solicitud.

Artículo 8. – Del plazo para resolver y aplicación del silencio positivo.

El Departamento de Previsión Vial deberá resolver dentro de los tres meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud respectiva. Si no lo hiciere dentro de ese plazo, operará la figura del silencio administrativo positivo y quedará como línea de construcción el límite de la propiedad con la vía pública.

Para la aplicación del silencio positivo, el administrado deberá seguir el procedimiento establecido en el artículo 7 de la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos No. 8220.

Artículo 9.- Sobre la comunicación de lo resuelto.

En lo que respecta a las gestiones realizadas por los sistemas digitales, se le enviará una comunicación al interesado, a la dirección de correo electrónico que al efecto haya señalado en la solicitud, en el sentido de que el trámite fue resuelto, y que el acto de resolución podrá ser accedido a través del Sistema correspondiente.

Si el trámite se hubiera realizado en forma presencial, para retirar el acto de resolución, el interesado deberá presentarse con el comprobante de recibido, ante el Departamento de Previsión Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En caso de que no pueda apersonarse, podrá hacerlo a través de un tercero, quién deberá presentar el comprobante de recibido y una autorización autenticada otorgada por el legitimado, de conformidad con el artículo 283 de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227. A solicitud del interesado, también podrá notificársele a la dirección de correo electrónico que haya señalado para tales efectos.

Artículo 10.- Sobre los medios de comunicación.

El correo electrónico será el medio oficial de notificación por el cual el Departamento de Previsión Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, realizará cualquier comunicación que se requiera, en relación al trámite del Alineamiento Vial. En caso de que el interesado no haya aportado dirección de correo electrónico, se le contactará al número de teléfono indicado en la solicitud, para que proceda a apersonarse a retirar cualquier comunicación que deba efectuársele.

El interesado se compromete a brindar información exacta y veraz de su dirección electrónica y número de teléfono y estará en la obligación de informar a la mayor brevedad, cualquier cambio o modificación que ocurra respecto a estos medios de comunicación. Con el comprobante de transmisión electrónica, se tendrá por efectuada la notificación respectiva, salvo que se demuestre que esta no se llevó a cabo debido a causas que no le sean imputables al solicitante.

Artículo 11.- Recursos

Contra los actos que emita el Departamento de Previsión Vial cabrán los recursos al efecto establecidos en la Ley General de la Administración Pública y éstos se resolverán conforme los plazos dispuestos en dicha Ley.

Transitorio Único:

Las solicitudes presentadas con anterioridad a la entrada en vigencia de este Decreto, cualquiera que sea su estado, continuarán sustanciándose, en todos sus trámites y recursos, por las

regulaciones que existían a la fecha de inicio. Sin embargo, el interesado estará facultado para solicitar expresamente a la administración el archivo de su gestión, a efectos de iniciar nuevamente su gestión.

Artículo 12.- Vigencia


Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República. - San José, a los 06 días del mes de diciembre del dos mil diecinueve.

PUBLIQUESE,

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—O.C. N° 4600033904.—Solicitud N° 002-2020.—(D42168 - IN2020443877).

ANEXO 1
FORMULARIO DE SOLICITUD DE ALINEAMIENTO VIAL PARA PERSONA FÍSICA

	SOLICITUD DE ALINEAMIENTO PARA PERSONA FÍSICA (División de Obras Públicas, Dirección de Ingeniería, Subdirección de Diseño Vial Departamento de Previsión Vial)	Código:	PI-628-A
		Versión:	05
		Fecha:	Abril, 2019
		Página:	1 de 1

Solicitud N°:	<input type="text"/>	Fecha de solicitud:	<input type="text"/>
---------------	----------------------	---------------------	----------------------

EXCLUSIVO PARA PERSONA FÍSICA

Nombre completo del propietario:

N° identificación: Céd. nacional Otro:

Por este acto solicito se autorice el alineamiento de la propiedad ubicada en:

(Provincia) (Cantón) (Distrito)

Ubicación exacta:

Folio Real N°:

Plano Catastro N°:

Tipo de construcción u otro trámite por realizar:

Nombre completo del solicitante:
(Nombre del propietario registral, apoderado o persona debidamente autorizada por éste y autenticada por abogado)

N° identificación: Céd. nacional Otro:

Teléfono (s): Fax:

Correo electrónico:

Persona autorizada para retirar: N/A:

Firma del solicitante: _____

PARA USO EXCLUSIVO DEL DEPARTAMENTO DE PREVISIÓN VIAL

a. Dos copias del plano catastrado en tamaño original actualizado (Ley 6545 y reformas) SI No

b. Poder o autorización autenticada por un abogado SI N.A


Solicitud recibida por:

Nombre	Firma	Fecha
--------	-------	-------

Observaciones:

ANEXO 2.

FORMULARIO DE SOLICITUD DE ALINEAMIENTO VIAL PARA PERSONA JURÍDICA

 <p>mopt <small>Ministerio de Obras Públicas y Transportes</small></p>	SOLICITUD DE ALINEAMIENTO PARA PERSONA JURÍDICA (División de Obras Públicas, Dirección de Ingeniería, Subdirección de Diseño Vial Departamento de Previsión Vial)	Código:	PI-628-B
		Versión:	02
		Página:	1 de 1

Solicitud N°: Fecha de solicitud:

EXCLUSIVO PARA PERSONA JURÍDICA

Razón Social:

Céd. Jurídica:

Nombre completo del representante legal:

N° identificación: Céd. nacional Otro:

Por este acto solicito se autorice el alineamiento de la propiedad ubicada en:

, ,

(Provincia) , (Cantón) , (Distrito)

Ubicación exacta:

Folio Real N°:

Plano Catastro N°:

Tipo de construcción u otro trámite por realizar:

Nombre completo del solicitante:
(Nombre del propietario registral, apoderado o persona debidamente autorizada por este y autenticada por abogado)

N° identificación: Céd. nacional Otro:

Teléfono (s): Fax

Correo electrónico:

Persona autorizada para retirar N/A:

Firma del solicitante: _____

PARA USO EXCLUSIVO DEL DEPARTAMENTO DE PREVISIÓN VIAL

a. En caso de personas jurídicas: certificación, con no más de un mes de emitida Sí No

b. Dos copias del plano catastrado en tamaño original actualizado (Ley 6545 y reformas) Sí No

c. Poder o autorización autenticada por un abogado Sí N.A


Solicitud recibida por:

Nombre	Firma	Fecha
--------	-------	-------

Observaciones:

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

Acuerdo de Junta Directiva del AyA		
Sesión No. 2019-43 Ordinaria	Fecha de Realización 06/Aug/2019	Acuerdo No. 2019-273
Artículo 5.2-Declaratoria de interés y utilidad pública para la constitución de derechos de servidumbres. (Ref. PRE-PAPS-2019-01528) Memorando GG-2019-02307.		Referencia No.
Atención Unidad Ejecutora Programa Agua Potable y Saneamiento UE-AyA-PAPS ,		
Asunto Declaratoria de interés y utilidad pública		Fecha Comunicación 07/Aug/2019

JUNTA DIRECTIVA INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

CONSIDERANDO:

1.- Que de acuerdo a la justificación técnica emitida por la Dirección de Ingeniería de esta Unidad Ejecutora, mediante oficio PRE-PAPS-2019-00440 del 11 de Febrero de 2019 “ Justificación Técnica Expediente 17MAG010106308542, se desprende que como parte del trazado del PROYECTO DE MEJORAMIENTO AMBIENTAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE SAN JOSÉ, se requiere la constitución de una servidumbre de paso y tubería de aguas residuales, para realizar la CONSTRUCCION DEL COLECTOR EXTENSIÓN MARIA AGUILAR, sobre la finca inscrita en el Registro Inmobiliario, Partido de San José, Folio Real # **308542-000**.

2.- Que este inmueble es propiedad de la entidad CONSULTORES FINANCIEROS COFIN SOCIEDAD ANÓNIMA, cédula de persona jurídica tres-ciento uno-doscientos noventa y un mil setenta, quien es propietaria en calidad de **Fiduciario** , representada por La representación judicial y extrajudicial de la sociedad recae sobre el presidente y secretario, puestos ocupados por el señor **Mario Gómez Pacheco** con cédula de identidad número 1-532-403 y el señor **DANILO ZAMORA MENDEZ**, cédula de identidad número 1-0886-0147, respectivamente, quienes actuando conjunta o separadamente poseen facultades de Apoderados Generalísimos sin límite de suma de conformidad con el artículo 1253 del Código Civil.

3.- Que la servidumbre de paso y tubería de aguas residuales a constituir, tendrá una longitud de **39.72 metros y un ancho promedio de 6.00 metros**, para un **total de 234 m2**, con un rumbo de SURESTE a NOROESTE, todo de conformidad

con el plano No. **SJ-SJ-2089666-2018**, realizado por el Ingeniero Topógrafo Sergio López Martínez.

4.- Que del análisis legal realizado a la finca del Partido de San José, Folio Real # 308542-000, el cual consta en el memorando PRE-PAPS-2019-01493 de fecha 02 de Mayo del 2019; se observa que la finca es parte de un Contrato de Fideicomiso, denominado Fideicomiso de Garantía “ Corporación Comercial e Industrial El Lagar CR S.A-Banco BAC San José-Cofin-2014.

5.- Que del análisis citado, se concluye que una vez notificadas las partes del fideicomiso, no existe impedimento para que pueda constituirse la servidumbre por acuerdo directo con el (los) propietario(s), o en caso de negativa, deberá iniciarse el proceso especial de expropiación.

6.- Que la Unidad Técnica del Departamento de Ingeniería de la Unidad Ejecutora AyA-PAPS mediante estudio de avalúo **PRE-PAPS-2019-01098** de fecha 29 de Marzo del 2019 valoró el terreno así:

A. RESULTADO:

Dada la necesidad de la Unidad Ejecutora PAPS de adquirir la franja de terreno en la propiedad con plano catastrado SJ-19410-1975, finca folio real 1-308542-000, se rinde el siguiente informe pericial, con el fin de determinar el valor de la servidumbre donde se pretende instalar una tubería de aguas residuales para la Colector Existente María Aguilar 2, como parte del Proyecto de Mejoramiento Ambiental del Área Metropolitana de San José.

Se designa al Ingeniero Luis C. Cordero Cruz para que rinda tal pericia.

B. CONSIDERANDO:

Este avalúo será utilizado para determinar la justa compensación por la franja de terreno ubicada en la propiedad objeto de estudio, dentro del proceso de constitución de la servidumbre realizado por el AyA, en la cual se tiene proyectada la Instalación de tuberías de aguas residuales.

El AyA designó a la Unidad Ejecutora AyA-PAPS con el fin de llevar a cabo el “Proyecto de Mejoramiento Ambiental del Área Metropolitana de San José”, cuyo objetivo principal es disminuir la contaminación que presentan actualmente los ríos, quebradas y el medio ambiente del Área Metropolitana de San José (AMSJ), generada por las descargas directas de aguas residuales sin tratamiento; lo anterior se logrará mediante la ejecución de un proyecto para rehabilitar y ampliar la cobertura del alcantarillado sanitario existente en el AMSJ, así como mediante la incorporación de una planta de tratamiento para las aguas residuales provenientes de este sistema.

El Colector existente María Aguilar 2 consiste en una tubería con un diámetro que va desde los 200 mm hasta los 547 mm, con una longitud de 6051.00 m, iniciando en el pozo 17-1A en una elevación de 1200.71msnm y finalizando en el pozo 17-78 en una elevación de 1123.75msnm, con la interconexión al Colector Existente

Maria Aguilar 1, que se interconecta a la caja de reunión Maria Aguilar-Tiribí para pasar por el Túnel Trasvase, y luego llegar al colector principal existente Emisario, y posterior a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales “Los Tajos”, la cual está ubicada en el distrito de La Uruca. Dicha tubería transporta por gravedad el agua residual proveniente del sector de Curridabat y San Francisco de Dos Ríos. **Con el fin de maximizar la cobertura del alcantarillado sanitario del Área Metropolitana, sin la necesidad de recurrir al uso de estaciones de bombeo, la tubería del colector María Aguilar 2 será rehabilitada, para que continúe operando en las cotas de elevación existentes, las cuales permiten transportar las aguas residuales por gravedad. Por esta razón es necesaria la adquisición de servidumbres en varios terrenos ubicados en la ruta de dicha Colector.**

Esta extensión contempla la propiedad correspondiente a la matrícula 1-308542-000 con plano de catastro SJ-19410-1975. La servidumbre tiene un área de 233.53m², una longitud de 39.77m y un ancho de 6.00m; posee además una dirección Este-Oeste, lo anterior según plano catastrado SJ-2089666-2018.

B.2. PRESUNCIONES EXTRAORDINARIAS Y CONDICIONES LIMITANTES DEL AVALÚO

- El valuador no asume ninguna responsabilidad por cualquier uso del avalúo distinto al establecido en el reporte
- Se asume que la propiedad cumple con todas las regulaciones y restricciones de zonificación, al menos que alguna inconformidad se hubiese indicado en el reporte.
- Se asume como correcta la información de otros profesionales incluida en el expediente administrativo (Planos de agrimensura, información aportada por el Consultor, etc).
- Se tiene como presunción que la información aportada en este expediente por parte del Consultor se basa en una investigación detallada, completa y exacta de las calidades de la propiedad afectada con relación a los actores y entidades involucradas en este aspecto.
- Que las áreas solicitadas por la Unidad Ejecutora del Proyecto mediante plano o planos de catastro son áreas realmente necesidad del Estado para el desarrollo del proyecto y que el plano catastro correspondiente ha pasado el filtro de análisis catastral de la Unidad Ejecutora del Proyecto.
- El Perito Valuador manifiesta no tener interés actual ni futuro en el bien que es objeto del presente avalúo.

B.3. PROPIETARIO DEL BIEN:

La propiedad está inscrita ante el Registro Nacional a nombre de Consultores Financiero COFIN S.A, cédula jurídica 3-101-291070

B.4. INSCRIPCIÓN DEL INMUEBLE:

El lote es parte de la finca inscrita ante el Registro Nacional al folio real 1-308542-000, con un área según Registro de 2276.91 m². La finca se encuentra referida al plano catastrado SJ-19410-1975 (Ver anexo # 2 – Plano Catastrado de la propiedad)

Área según informe registral	1-308542-000	2276.91m ²
Área según plano catastrado	SJ-19410-1975	2276.91m ²

B.4.1. Colindantes (Según Estudio de Registro)

Norte: Río María Aguilar
 Sur: Dirselio Obando Monge
 Este: Silvia Muñoz
 Oeste: Carretera San Francisco Zapote

B.5. FECHA DE INSPECCIÓN DE CAMPO:

La inspección se llevó a cabo el día 04/01/2019

B.6. LOCALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD

El terreno se localiza en la provincia 1º San José, cantón 1º San José distrito 6º San Francisco de dos ríos, situado en San Francisco de Dos Rios, entre las coordenadas del sistema de proyección CRTM05 1095845.0 N, 493863.0 E

B.7. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL TERRENO

El lote de interés está representado mediante el plano catastrado SJ-19410-1975 del 22/09/1975 . El terreno posee las siguientes características:

B.7.1. Área: 2276.91 m².

B.7.2. Ubicación: San Francisco de Dos Rios

B.7.3. Frente: 43.0 metros frente a calle pública

B.7.4. Uso actual del terreno: Bodega/tienda de ferretería.

B.7.5. Topografía: zonas planas y con poca pendiente hacia Rio María Aguilar.

B.7.6. Tipo de Acceso: Mediante calle pública de concreto en buen estado.

B.7.7. Servicios públicos existentes: Acceso a servicio de electricidad, agua potable, telefonía, alumbrado público, internet y televisión por cable.

B.7.8. Servicios urbanísticos: tiene acera y cordón.

B.8. METODOLOGÍA DE VALORACIÓN:

Se empleó el Método comparativo en el enfoque de Mercado para realizar la valoración del inmueble, en el cual se obtiene el valor de la servidumbre a partir de la información de propiedades cercanas que poseen características comparables con el lote a valorar.

Las variables consideradas para aumentar o disminuir el valor por metro cuadrado de terreno de la servidumbre de interés, en comparación con cada referencia obtenida, son su área o extensión, frente, la regularidad, nivel con respecto a calle pública, pendiente, tipo de vías de acceso, ubicación con respecto al cuadrante o las esquinas, acceso a servicios tales como electricidad, alumbrado público, cañería y telefonía. Para el cálculo se utilizaron las fórmulas establecidas por el Órgano de Normalización Técnica (ONT) del Ministerio de Hacienda.

Se realizó el cálculo de derechos cedidos y daño al remanente. Para ello, como paso inicial se monitorea el entorno, con el fin de comparar los valores de terrenos

en venta (comparables) con el terreno (sujeto) a valorar. Se identificará si existen terrenos sin construcciones, que permitan la comparación directa con el terreno sujeto.

El valor unitario por metro cuadrado en las áreas de protección se ajustará con respecto a las áreas sin limitaciones mediante la siguiente fórmula:

$$Fda=1\pm(AP/Afm)$$

Donde:

Fda = Porcentaje de depreciación o apreciación.

AP = Área de Protección.

Afm = Área de la finca madre.

Los criterios para definir si el factor es de apreciación o de depreciación serán la cobertura boscosa o vegetal existente en el AP, la calidad aparente del agua del CSA y la ubicación del AP dentro de la finca madre. En áreas urbanas el factor de ajuste oscilará entre 0,3 a 1,7 y en áreas rurales entre 0,9 a 1,1. ^[1]

De acuerdo con la investigación realizada en campo, así como a la base de datos de la cual dispone esta Unidad, se cuenta con 3 terrenos en venta con las características incluidas en el apartado B.9.

B.8.1. Determinación de Valor de los Derechos Cedidos (VDC)

Para el mencionado sistema de alcantarillado sanitario, se requiere constituir un gravamen de servidumbre subterránea y de paso, en contra del inmueble arriba descrito. En el área comprendida por dicha servidumbre, el propietario, sus arrendatarios u ocupantes no podrán construir edificaciones permanentes, de igual forma está prohibido sembrar árboles o cultivos que pudieran afectar la tubería enterrada, u obstaculicen el libre paso por la servidumbre.

Asimismo, el establecimiento de esta servidumbre conlleva la autorización para que los funcionarios del Instituto o aquellos a los que se les delegue la administración, construcción o reparación del proyecto, puedan ingresar libremente al inmueble, por cualquier medio de locomoción o maquinaria a inspeccionar, instalar, reparar, modificar, ampliar y/o revisar la tubería, en cualquier momento; no obstante, el propietario podrá realizar en ella cualquier otra actividad siempre que garantice los derechos del Instituto, todo de conformidad con el plano archivo del AyA número SJ-2089666-2018 (Ver Anexo #3 – Plano Catastro de la Servidumbre), cuyos ejes longitudinales coincidirán con las tuberías instaladas y conllevan servidumbre subterránea y de paso, en los términos que señala el Art. 113 de la Ley de Aguas, número 276 del 26 de agosto de 1942.

Para la determinación del valor de los derechos cedidos se considerarán los siguientes aspectos:

- Características del sector tales como: tipo de zona, grado de desarrollo, vías de acceso, topografía, servicios públicos y privados, entre otros.
- Ubicación de la servidumbre dentro del terreno.
- Tipo de servidumbre a establecer: subterránea y de paso.

- Investigación de valores en la zona, criterio profesional de peritos del área de avalúos, valor de mercado de propiedades con características homogéneas en la zona y consulta de propiedades en venta.
- Uso actual del terreno.
- Motivo del avalúo.
- Estimación de los derechos a ceder por la servidumbre (45% para la servidumbre subterránea)

Conforme a lo anteriormente expuesto se define que el valor de los derechos cedidos por la servidumbre se calculará mediante la siguiente fórmula:

$$VDC = As \times PUT \times Pts$$

Donde:

VDC: valor de los derechos cedidos por la servidumbre

As: Área de la servidumbre

PUT: precio unitario por m² de terreno

Pts: porcentaje de acuerdo con el tipo de servidumbre (45% para la servidumbre subterránea)

B.8.2. Determinación de valor de los daños al remanente (DR)

El daño al remanente se realiza tomando en cuenta las modificaciones a las condiciones actuales del terreno, debido a la afectación de la inscripción de la servidumbre a la propiedad. Para ello se utiliza la fórmula descrita en el Reglamento del ICE que se indica en La Gaceta 92 del lunes 14 de mayo-2012.

Cálculo del daño al remanente (DR)

$$DR = AR \times VU \times FU \times FR$$

•**Área remanente de la propiedad (AR):** corresponde a la sección de la propiedad no afectada directamente por la franja de servidumbre.

$$AR = AT - AS$$

AT: Área de la finca (m²)

AS: Área de la servidumbre (m²)

•**Valor unitario de la propiedad (VU):** Corresponde al valor unitario promedio de la finca expresado en colones por metro cuadrado.

•**Factor de Ubicación (FU):** Al constituirse una servidumbre dentro de un inmueble se produce un daño a la finca que se refleja en el uso y las condiciones en que queda el área remanente. La importancia del daño va a depender de la zona de la finca afectada por ejemplo si la servidumbre afecta la zona de mayor valor, el daño causado será mayor y viceversa.

•**Cálculo de Factor de Relación de áreas (FR):** Este factor relaciona el área de la servidumbre (AS) con respecto al área total del inmueble (AT) y se expresa como porcentaje:

$$FR = AS/AT$$

B.9. AVALÚO DE SERVIDUMBRE A CONSTITUIR:

B 9.1. Descripción del terreno: *El terreno se ubica en una zona residencial, cuenta con todos los servicios públicos a excepción del alcantarillado sanitario, cuenta además con facilidades comerciales. Las edificaciones cercanas son construcciones modernas, las cuales, de conformidad al criterio profesional, son de buena calidad. En términos generales son de una o dos plantas arquitectónicas y están construidas principalmente en bloques de concreto, materiales prefabricados y madera.*

En cuanto a servicios, la propiedad se accede por calles públicas de asfalto o concreto en buen estado que comunican con el sector de Zapote y San Francisco de Dos Ríos. La mayoría de las propiedades cercanas cuentan con acera y obras de evacuación de aguas pluviales. Por su parte se dan los servicios de agua potable, electricidad, alumbrado público, telefonía, internet y televisión por cable.

La zona en estudio tiene una topografía poco quebrada cerca de la rivera del Río María Aguilar. La entrada a la propiedad se encuentra a nivel a calle pública. El terreno en estudio es grande en comparación con los terrenos vecinos (2.000,00m² vs 300m²), con zonas planas y otras con pendiente quebrada hacia el Río María Aguilar.

La servidumbre a constituir posee un 69.6% de su área dentro de la zona de protección del río, la cual para esta propiedad es de 10 m de retiro medidos desde el borde superior del cauce del Río María Aguilar en su margen, lo anterior según alineamiento del INVU.

El área de servidumbre se encuentra en un acceso lateral, paralelo al cauce del río. La superficie es de concreto destinado a parqueo y acceso, existe una pequeña bodega que invade levemente la servidumbre, dicha infraestructura esta fuera del alcance del avalúo ya que no interfiere con los trabajos de rehabilitación.

B.9.2. Estado y uso actual de las construcciones: Bodega tipo galerón

B.9.3. Derechos de inquilinos o arrendatarios: No se mencionan en estudio de registro.

B.9.4. Licencias o derechos comerciales: No se mencionan en estudio de registro.

B.9.5. Permisos y las licencias o concesiones para la explotación de yacimientos: No se mencionan en estudio de registro.

B.9.6. Precio estimado de las propiedades colindantes y de otras propiedades de la zona o el de las ventas efectuadas en el área:

Para la valoración del terreno se consultó personalmente y vía telefónica con los propietarios de varios terrenos en venta en la zona, además se consultaron otras fuentes de información tales como internet y el área de valoraciones de la Municipalidad de San José (Ver Anexo #4 y 5)

Conforme a los aspectos analizados, por criterio profesional, se fija un valor unitario de ¢238.554,00 por metro cuadrado, tal y como se muestra a continuación.

Cuadro 1. Comparativo de valores de terreno

Ref	Ubicación	Distancia (km)	Frente a calle (m)	Área (m ²)	Precio (colones)	Valor ¢ / m ²	Contacto
1	Zapote	0.14	30	900	367,200,000.00	408,000.00	8390-9381
2	Zapote	0.20	35	1609	393,883,200.00	228,000.00	5700-4894
3	El Bosque	0.84	35	2609	459,000,000.00	175,929.47	8384-3976

De conformidad a las fórmulas sugeridas por el Órgano de Normalización Técnica del Ministerio de Hacienda se aplican los factores de homologación tal como se muestra en la tabla siguiente:

Cuadro 2. Homologación de propiedades

CUADRO DE HOMOLOGACIÓN DE PROPIEDADES							
Factores	Lote a valorar	Comparable 1		Comparable 2		Comparable 3	
			Fc		Fc		Fc
Área	2,276.91	900.00	0.74	1,609.00	0.89	2,609.00	1.05
Frente	43.00	30.00	1.09	35.00	1.05	35.00	1.05
Regularidad *	0.891881093	1.00	0.97	1	0.97	1	0.97
% pendiente	0	0	1.00	0	1.00	0	1.00
Nivel *	0.00	0.00	1.00	0.00	1.00	0.00	1.00
Tipo de Via	4	4	1.00	4	1.00	4	1.00
Servicios 1	4	4	1.00	4	1.00	4	1.00
Servicios 2	16	16	1.00	16	1.00	16	1.00
Ubicación ONT *	5	5	1.00	5	1.00	5	1.00
Negociación y comisión	1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Actualización de precios	1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Ubicación geográfica	1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Valor /m ² referencia dolares			\$666.67		\$372.55		\$287.47
Valor /m ² referencia colones			¢408,000.00		¢228,000.00		¢175,929.47
Factor comparativo resultante			0.7828		0.9124		1.0701
Precio por m ² resultante			¢319,374.03		¢208,018.06		¢188,268.54
Promedio	¢238,554.00						
Mediana	¢208,018.00						
Coefficiente variación	29.63%						
Tipo cambio dólar (venta)	¢612.00	10/01/2019					

B.9.7. Gravámenes y anotaciones que pesan sobre la propiedad:

Anotaciones: No Hay

Gravámenes: No Hay

B.9.8. Cualesquiera otros elementos o derechos susceptibles de valoración e indemnización: No se mencionan en estudio de registro.

C. POR TANTO: Se fijan los siguientes valores:

DESCRIPCION	VALOR
Valor de los derechos cedidos por la servidumbre	5,838,455.35
Valor de los daños al remanente	12,350,006.53
MONTO TOTAL DE INDEMNIZACION	18,188,461.88

El monto total a indemnizar es: ¢ 18,188,461.88 (dieciocho millones ciento ochenta y ocho mil cuatrocientos sesenta y un colones con 88/100 céntimos) (Ver Anexo #6)

POR TANTO

Con fundamento en el artículo 45 y 50 de la Constitución Política y la Ley Constitutiva de AyA, Ley N° 6313 de Adquisiciones, Expropiaciones y Constitución de Servidumbres, aplicable a AyA, por mandato de la Ley N° 6622, se acuerda:

1.- Declarar de utilidad pública y necesidad social la constitución de una servidumbre de paso y tubería de aguas residuales, cuya longitud será de **39.72 metros y un ancho promedio de 6.00 metros**, para un **total de 234 m2**, con un rumbo de SURESTE a NOROESTE, todo de conformidad con el plano No. **SJ-SJ-2089666-2018**, servidumbre necesaria para REALIZAR LA CONSTRUCCION DEL COLECTOR EXTENSION MARIA AGUILAR, parte integral del Proyecto de Mejoramiento Ambiental del Área Metropolitana de San José.

Esta servidumbre afecta la finca inscrita en el Registro Inmobiliario del Registro Nacional, Partido de San José, Folio Real # **308542-000**, que pertenece a la entidad **CONSULTORES FINANCIEROS COFIN SOCIEDAD ANÓNIMA**, cédula de persona jurídica tres- ciento uno-doscientos noventa y un mil setenta, quien es propietaria en calidad de **Fiduciaria**. La representación judicial y extrajudicial de la sociedad recae sobre el presidente y secretario, puestos ocupados por el señor **Mario Gómez Pacheco** con cédula de identidad número 1-0532-0403 y el señor **Danilo Zamora Méndez**, cédula de identidad número 1-0886-0147.

2.- Aprobar el avalúo rendido mediante informe **PRE-PAPS-2019-01098** de fecha 29 de Marzo del 2019 por la Unidad Técnica del Departamento de Ingeniería de la Unidad Ejecutora AyA-PAPS, en la suma de: **¢ 18.188.461,88 (dieciocho millones ciento ochenta y ocho mil cuatrocientos sesenta y un colones con 88/100 céntimos)**

3.- Autorizar a los apoderados del Instituto de Acueductos y Alcantarillados para que realicen las diligencias necesarias, a fin de constituir el derecho de servidumbre supraindicado en vía administrativa o judicial, en caso de existir

negativa del afectado a aceptar el precio fijado administrativamente o de que exista algún impedimento legal, que obligue a la Institución a acudir a la vía judicial.

4.- Autorizar a los notarios de la Institución, o a los Notarios Externos que designe o apruebe la Unidad Ejecutora AyA-JBIC para que: **a)** Realicen las diligencias necesarias, a fin de inscribir en el Registro Público la servidumbre de paso y tubería de aguas residuales en el asiento registral de la finca del Partido de San José, Folio Real N° **308542-000** de conformidad con el plano inscrito **SJ-2089666-2018**, realizado por el Ingeniero Topógrafo Sergio López Martínez a favor del AyA. **b)** En caso que durante la aprobación y notificación de este acuerdo, el o los propietario(s) registral (es) cambien debido a algún movimiento registral inscrito sobre la finca de referencia, quedan autorizados los Notarios de la institución o externos para formalizar la escritura de constitución de servidumbre, con el propietario registral actual, siempre que exista anuencia de éste último, sin necesidad de modificación del acuerdo.

5.- Notificar al (a los) propietario(s) registral(es) y otorgar un plazo de cinco días hábiles para manifestar lo que considere relacionado con el precio asignado al bien, bajo apercibimiento de que en caso de silencio éste será tenido como aceptación del avalúo administrativo, de conformidad con el artículo 25 de la Ley de Expropiaciones N° 8996.

Notifíquese.

ACUERDO FIRME

[1] [1] Avalúos de terrenos de protección ambiental, Oscar Borrero Ochoa, 2007, Bhandar Editores

Acuerdo de Junta Directiva del AyA



Sesión No. 2019-70 Ordinaria	Fecha de Realización 19/Nov/2019	Acuerdo No. 2019-448
Artículo 5.3-Solicitud de declaratoria de interés y utilidad pública la constitución de derechos de servidumbre (Exp 10TOR01010217671) Memorando GG-2019-03906.		Referencia No.
Atención Unidad Ejecutora Programa Agua Potable y Saneamiento UE-AyA-PAPS ,		
Asunto Declaratoria de interés y utilidad pública		Fecha Comunicación 21/Nov/2019

JUNTA DIRECTIVA

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

CONSIDERANDO:

1.- Que, de acuerdo con la justificación técnica emitida por la Unidad Ejecutora Programa de Agua Potable y Saneamiento, oficio número PRE-PAPS-2019-03831, que, para desarrollar el PROYECTO DE MEJORAMIENTO AMBIENTAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE SAN JOSÉ, se requiere la rehabilitación de tubería existente, necesaria para maximizar la cobertura del alcantarillado sanitario del área metropolitana. La rehabilitación del colector existente Torres 1, implica la intervención sobre la tubería existente dentro de la finca inscrita en el Registro Inmobiliario, Partido de San José, Folio Real **1-017671-000**.

2.- Los propietarios registrales de la propiedad son:

Propietario	Cédula	Derecho	Proporción
Alfonso Castro Villalobos	1-0187-0988	001	¼
Hilda Castro Villalobos (fallecida)	1-0146-0938	002	¼
Ale, Sociedad Anónima	3-101-015116	003	¼
Asociación Los Cipreses	3-002-200604	004	¼

3.- La finca Número 1-017671-000 (derechos 001 a 004) está situada en el Distrito 02 (San José), Cantón 01 (San José) de la provincia de San José, con una medida, de acuerdo con el Registro Inmobiliario, de treinta y ocho mil seiscientos treinta y cinco metros con once decímetros cuadrados, no indica plano catastrado.

4.- Que el gravamen de servidumbre de alcantarillado sanitario y de paso, tiene una longitud de 379.57 metros y un ancho promedio 6 metros, para un total de 2.277,00 metros cuadrados. Esta información ha sido catastrada bajo el plano inscrito 1-2139734-2019, realizado por el Ingeniero Topógrafo Carlos Andrés López Carvajal, carné IT-26528.

5.- Que del análisis legal realizado a la finca del Partido de San José, Folio Real 1-017671-000, contenido en el memorando PRE-PAPS-2019-03928, fechado 23 de octubre de 2019, se concluye: no posee anotaciones ni gravámenes; está dividida en cuatro derechos (del 001 al 004); no hay evidencias en el expediente que indiquen la inscripción de dicha servidumbre como parte del Colector Existente Torres 1; y que la copropietaria Hilda Castro Villalobos se encuentra fallecida. Este último aspecto no impide la adquisición de la servidumbre; pero sí es un impedimento legal para realizar los trámites administrativos, porque, pese a que existe un nombramiento del Albacea Testamentario que recae sobre el señor José Pedro Bernal CHAVES CORRALES, cédula número 4-0130-0258; no hay evidencia de que exista algún proceso sucesorio iniciado a nombre de dicha señora ni en sede judicial, ni en sede notarial. No obstante, si en el ínterin, antes de iniciar el proceso judicial, la propiedad es adjudicada a otra persona jurídica o física, no habría impedimento para realizar los trámites administrativos con ese nuevo propietario. Por lo tanto, una vez realizada la declaratoria de interés público y aprobado el avalúo administrativo por parte de la Junta Directiva del AyA, podrá constituirse la servidumbre por acuerdo directo con el (los) nuevo (s) propietario (s), de existir; o, en caso contrario, deberá iniciarse el proceso especial de expropiación en sede jurisdiccional. Dicho trámite es necesario para la ejecución de obras de rehabilitación de Colectores, particularmente en el colector existente Torres 1, componente que es parte integral del Proyecto de Mejoramiento Ambiental del Área Metropolitana de San José.

6.- Que la Unidad Técnica del Departamento de Ingeniería de la Unidad Ejecutora AyA-PAPS mediante estudio de avalúo PRE-PAPS-2019-03869 de 18 de octubre de 2019, realizó la valoración del terreno. Se transcribe en lo que interesa parte de dicho documento, el cual estipula:

A. RESULTADO:

Dada la necesidad de la Unidad Ejecutora PAPS de adquirir la franja de terreno en la propiedad con plano catastrado SJ-535268-1998, finca folio real 1-17671 con 4 derechos, se rinde el siguiente informe pericial, con el fin de determinar el valor de la servidumbre donde se pretende instalar una tubería de aguas residuales para la Extensión Torres, como parte del Proyecto de Mejoramiento Ambiental del Área Metropolitana de San José.

Se designa al Ingeniero Luis C. Cordero Cruz para que rinda tal pericia.

B1. CONSIDERANDO:

Este avalúo será utilizado para determinar la justa compensación por la franja de terreno ubicada en la propiedad objeto de estudio, dentro del proceso de constitución de la servidumbre realizado por el AyA, en la cual se tiene proyectada la Instalación de tuberías de aguas residuales.

El Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA) designó a la Unidad Ejecutora AyA-PAPS con el fin de llevar a cabo el “Proyecto de Mejoramiento Ambiental del Área Metropolitana de San José”, cuyo objetivo principal es disminuir la contaminación que presentan actualmente los ríos, quebradas y el medio ambiente del Área Metropolitana de San José (AMSJ), generada por las descargas directas de aguas residuales sin tratamiento; lo anterior se logrará mediante la ejecución de un proyecto para rehabilitar y ampliar la cobertura del alcantarillado sanitario existente en el AMSJ, así como mediante la incorporación de una planta de tratamiento para las aguas residuales provenientes de este sistema.

El Colector existente Torres 1 consiste en una tubería con un diámetro que va desde los 450 mm hasta los 910 mm, con una longitud de 5345.36 m, iniciando en el pozo 10-1 en una elevación de 1163.41 msnm y finalizando en el pozo 9-90 del Colector Torres 0 en una elevación de 1070.17 msnm, para luego llegar al colector principal existente Emisario, y posterior a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales “Los Tajos”, la cual está ubicada en el distrito de La Uruca.

Con el fin de maximizar la cobertura del alcantarillado sanitario del Área Metropolitana, sin la necesidad de recurrir al uso de estaciones de bombeo, la tubería del Colector Torres 1 será rehabilitada, para que continúe operando en las cotas de elevación existentes, las cuales permiten transportar las aguas residuales por gravedad. Por esta razón es necesaria la adquisición de servidumbres en varios terrenos ubicados en la ruta de dicho Colector. En el caso de la propiedad matrícula 1-17671-000 se va a realizar un embobinado de PVC interno en la tubería mediante el método Spiral Wound, el cual es parte de las tecnologías sin zanja que el Acueducto está implementando. Cabe mencionar que dentro de esta propiedad se localizan cuatro pozos y en la visita al sitio del año 2018 no se observaron invasiones en la línea del Alcantarillado.

Esta extensión contempla la propiedad correspondiente a la matrícula 1-17671-000 con plano de catastro SJ-535268-1998. La servidumbre tiene un área de 2277m², una longitud de 379.57m y un ancho de 6.00m; posee además una dirección Este-Oeste, lo anterior según plano catastrado SJ-2139734-2019.

B.2. PRESUNCIONES EXTRAORDINARIAS Y CONDICIONES LIMITANTES DEL AVALÚO

- El valuador no asume ninguna responsabilidad por cualquier uso del avalúo distinto al establecido en el reporte
- Se asume que la propiedad cumple con todas las regulaciones y restricciones de zonificación, al menos que alguna inconformidad se hubiese indicado en el reporte.
- Se asume como correcta la información de otros profesionales incluida en el expediente administrativo (Planos de agrimensura, información aportada por el Consultor, etc.).
- Se tiene como presunción que la información aportada en este expediente por parte del Consultor se basa en una investigación detallada, completa y exacta de las calidades de la propiedad afectada con relación a los actores y entidades involucradas en este aspecto.
- Que las áreas solicitadas por la Unidad Ejecutora del Proyecto mediante plano o planos de catastro son áreas realmente necesidad del Estado para el desarrollo del proyecto y que el plano catastro correspondiente ha pasado el filtro de análisis catastral de la Unidad Ejecutora del Proyecto.
- El Perito Valuador manifiesta no tener interés actual ni futuro en el bien que es objeto del presente avalúo.

B.3. PROPIETARIO DEL BIEN:

La propiedad está inscrita ante el Registro Nacional a nombre de:

Derecho	Nombre	Cédula
001	Alfonso Castro Villalobos	1-0187-0988
002	Hilda Castro Villalobos	1-0146-0938
003	Ale, S. A.	3-101-015116
004	Asociación Los Cipreses	3-002-200604

B.4. INSCRIPCIÓN DEL INMUEBLE:

La finca inscrita ante el Registro Nacional al folio real 1-17671 con 4 derechos, con un área según Registro de 38635.11 m² no se encuentra referida a ningún plano catastrado. Sin embargo, de acuerdo a las características físicas del terreno y a coincidir con lo visto en campo, la propiedad se asocia al plano de catastro SJ-535268-1998.

Área según informe registral	1-17671	38635.11 m ²
Área según plano catastrado	SJ-535268-1998	42977.33m ²

B.4.1. Colindantes (Según Estudio de Registro)

Norte:	Rio Torres en medio Municipalidad San José
Sur:	Calle Pública y otros
Este:	Municipalidad de San Jose

Oeste: Río Torres y otros

B.5. FECHA DE INSPECCIÓN DE CAMPO:

La inspección se llevó a cabo el día 15/10/2019

B.6. LOCALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD

El terreno se localiza en la provincia 1° San José, cantón 1° San José distrito 2° Merced, situado en Barrio México, entre las coordenadas del sistema de proyección CRTM05 1099248.0 N, 490068 E, y de la servidumbre 1099566.0 N y 490255.0 E.

B.7. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL TERRENO

El lote de interés está representado mediante el plano catastrado SJ-535268-1998 del 16/12/1998. El terreno posee las siguientes características:

B.6.1. Área: 38,635.11 m².

B.6.2. Ubicación: Barrio México

B.6.3. Frente: 26.29 metros frente a calle pública

B.6.4. Uso actual del terreno: Solar con presencia de árboles de forraje y zacatal. Además, hay viviendas reconocidas como Ciudadela Gloria Bejarano.

B.6.5. Topografía: zonas planas y zonas con pendiente quebrada hacia el Río Torres.

B.6.6. Tipo de Acceso: Mediante calle pública de asfalto en buen estado.

B.6.7. Servicios públicos existentes: Acceso a servicio de electricidad, agua potable, telefonía, alumbrado público, internet y televisión por cable.

B.6.8. Servicios urbanísticos: tiene acera y cordón.

B.8. METODOLOGÍA DE VALORACIÓN:

Se empleó el Método comparativo en el enfoque de Mercado para realizar la valoración del inmueble, en el cual se obtiene el valor de la servidumbre a partir de la información de propiedades cercanas que poseen características comparables con el lote a valorar.

Las variables consideradas para aumentar o disminuir el valor por metro cuadrado de terreno de la servidumbre de interés, en comparación con cada referencia obtenida, son su área o extensión, frente, la regularidad, nivel con respecto a calle pública, pendiente, tipo de vías de acceso, ubicación con respecto al cuadrante o las esquinas, acceso a servicios tales como electricidad, alumbrado público, cañería y telefonía. Para el cálculo se utilizaron las fórmulas establecidas por el Órgano de Normalización Técnica (ONT) del Ministerio de Hacienda.

Se realizó el cálculo de derechos cedidos y daño al remanente. Para ello, como paso inicial se monitorea el entorno, con el fin de comparar los valores de terrenos en venta (comparables) con el terreno (sujeto) a valorar. Se identificará si existen terrenos sin construcciones, que permitan la comparación directa con el terreno sujeto.

El valor unitario por metro cuadrado en las áreas de protección se ajustará con respecto a las áreas sin limitaciones mediante la siguiente fórmula:

$$Fda=1\pm(AP/Afm)$$

Donde:

Fda = Porcentaje de depreciación o apreciación.

AP = Área de Protección.

Afm = Área de la finca madre.

Los criterios para definir si el factor es de apreciación o de depreciación serán la cobertura boscosa o vegetal existente en el AP, la calidad aparente del agua del CSA y la ubicación del AP dentro de la finca madre. En áreas urbanas el factor de ajuste oscilará entre 0,3 a 1,7 y en áreas rurales entre 0,9 a 1,1. (Avalúos de terrenos de protección ambiental, Oscar Borrero Ochoa, 2007, Bhandar Editores).

De acuerdo con la investigación realizada en campo, así como a la base de datos de la cual dispone esta Unidad, se cuenta con 3 terrenos en venta con las características incluidas en el apartado B.9.

B.8.1. Determinación de Valor de los Derechos Cedidos (VDC)

Para el mencionado sistema de alcantarillado sanitario, se requiere constituir un gravamen de servidumbre subterránea y de paso, en contra del inmueble arriba descrito. En el área comprendida por dicha servidumbre, el propietario, sus arrendatarios u ocupantes no podrán construir edificaciones permanentes, de igual forma está prohibido sembrar árboles o cultivos que pudieran afectar la tubería enterrada, u obstaculicen el libre paso por la servidumbre.

Asimismo, el establecimiento de esta servidumbre conlleva la autorización para que los funcionarios del Instituto o aquellos a los que se les delegue la administración, construcción o reparación del proyecto, puedan ingresar libremente al inmueble, por cualquier medio de locomoción o maquinaria a inspeccionar, instalar, reparar, modificar, ampliar y/o revisar la tubería, en cualquier momento; no obstante, el propietario podrá realizar en ella cualquier otra actividad siempre que garantice los derechos del Instituto, todo de conformidad con el plano archivo del AyA número SJ-2139734-2019, cuyos ejes longitudinales coincidirán con las tuberías instaladas y conllevan servidumbre subterránea y de paso, en los términos que señala el Art. 113 de la Ley de Aguas, número 276 del 26 de agosto de 1942.

Para la determinación del valor de los derechos cedidos se considerarán los siguientes aspectos:

- Características del sector tales como: tipo de zona, grado de desarrollo, vías de acceso, topografía, servicios públicos y privados, entre otros.
- Ubicación de la servidumbre dentro del terreno.
- Tipo de servidumbre a establecer: subterránea y de paso.

- Investigación de valores en la zona, criterio profesional de peritos del área de avalúos, valor de mercado de propiedades con características homogéneas en la zona y consulta de propiedades en venta.
- Uso actual del terreno.
- Motivo del avalúo.
- Estimación de los derechos a ceder por la servidumbre (45% para la servidumbre subterránea)

Conforme a lo anteriormente expuesto se define que el valor de los derechos cedidos por la servidumbre se calculará mediante la siguiente fórmula:

$$VDC = As \times PUT \times Pts$$

Donde:

VDC: valor de los derechos cedidos por la servidumbre

As: Área de la servidumbre

PUT: precio unitario por m² de terreno

Pts: porcentaje de acuerdo con el tipo de servidumbre (45% para la servidumbre subterránea)

B.8.2. Determinación de valor de los daños al remanente (DR)

El daño al remanente se realiza tomando en cuenta las modificaciones a las condiciones actuales del terreno, debido a la afectación de la inscripción de la servidumbre a la propiedad. Para ello se utiliza la fórmula descrita en el Reglamento del ICE que se indica en La Gaceta 92 del lunes 14 de mayo-2012.

Cálculo del daño al remanente (DR)

$$DR = AR \times VU \times FU \times FR$$

•**Área remanente de la propiedad (AR):** corresponde a la sección de la propiedad no afectada directamente por la franja de servidumbre.

$$AR = AT - AS$$

AT: Área de la finca (m²)

AS: Área de la servidumbre (m²)

•**Valor unitario de la propiedad (VU):** Corresponde al valor unitario promedio de la finca expresado en colones por metro cuadrado.

•**Factor de Ubicación (FU):** Al constituirse una servidumbre dentro de un inmueble se produce un daño a la finca que se refleja en el uso y las condiciones en que queda el área remanente. La importancia del daño va a depender de la zona de la finca afectada por ejemplo si la servidumbre afecta la zona de mayor valor, el daño causado será mayor y viceversa.

•**Cálculo de Factor de Relación de áreas (FR):** Este factor relaciona el área de la servidumbre (AS) con respecto al área total del inmueble (AT) y se expresa como porcentaje:

$$FR = AS/AT$$

B.9. AVALÚO DE SERVIDUMBRE A CONSTITUIR:

B 9.1. Descripción del terreno: El terreno se ubica en una zona residencial, cuenta con todos los servicios públicos incluyendo alcantarillado sanitario, cuenta además con facilidades comerciales. Las edificaciones cercanas son construcciones modernas, las cuales, de conformidad al criterio profesional, son de calidad buena y media. En términos generales son de una o dos plantas arquitectónicas y están construidas principalmente en bloques de concreto, materiales prefabricados y madera.

En cuanto a servicios, la propiedad se accede por calles públicas de asfalto en buen estado que comunican con el sector de La Uruca, Barrio México y San José Centro. La mayoría de las propiedades cercanas cuentan con acera y obras de evacuación de aguas pluviales. Por su parte se dan los servicios de agua potable, electricidad, alumbrado público, telefonía, internet y televisión por cable.

La zona en estudio tiene una topografía bastante quebrada cerca de la riberia del Río Torres. La entrada a la propiedad se encuentra a nivel a calle pública. El terreno en estudio es grande en comparación con los terrenos vecinos (40.000,00m² vs 300m²), con zonas planas y otras con pendiente quebrada hacia el Río Chagüite.

La servidumbre a constituir posee un 100% de su área dentro de la zona de protección del río, la cual para esta propiedad es de 50 m de retiro medidos desde el borde superior del cauce del Río Torres en su margen, lo anterior según alineamiento del INVU.

El área de la servidumbre se encuentra libre de invasiones. La infraestructura antes mencionada no se considera en este avalúo.

B.9.2. Estado y uso actual de las construcciones: Si existen construcciones sobre el terreno, casas en estado bueno y medio.

B.9.3. Derechos de inquilinos o arrendatarios: No se mencionan en estudio de registro.

B.9.4. Licencias o derechos comerciales: No se mencionan en estudio de registro.

B.9.5. Permisos y las licencias o concesiones para la explotación de yacimientos: No se mencionan en estudio de registro.

B.9.6. Precio estimado de las propiedades colindantes y de otras propiedades de la zona o el de las ventas efectuadas en el área:

Para la valoración del terreno se consultó personalmente y vía telefónica con los propietarios de varios terrenos en venta en la zona, además se consultaron otras fuentes de información tales como internet y el área de valoraciones de la Municipalidad de San José.

Conforme a los aspectos analizados, por criterio profesional, se fija un valor unitario de ¢ 63.251,00 por metro cuadrado, tal y como se muestra a continuación.

Cuadro 1. Comparativo de valores de terreno

Ref	Ubicación	Distancia (km)	Frente a calle (m)	Area (m2)	Precio (colones)	Valor ¢ / m2	Contacto
1	Barrio Mexico	0.40	10	325	¢55,000,000.00	¢169,230.77	8816-9000
2	Barrio Mexico	0.34	20	800	¢256,500,000.00	¢320,625.00	6040-1530
3	Barrio Mexico	0.47	4.91	120	¢25,000,000.00	¢208,333.33	2232-6322

De conformidad a las fórmulas sugeridas por el Órgano de Normalización Técnica del Ministerio de Hacienda se aplican los factores de homologación tal como se muestra en la tabla siguiente:

Cuadro 2. Homologación de propiedades

CUADRO DE HOMOLOGACIÓN DE PROPIEDADES							
Factores	Lote a valorar	Comparable 1		Comparable 2		Comparable 3	
			Fc		Fc		Fc
Área	42,977.33	325.00	0.20	800.00	0.27	120.00	0.14
Frente	26.29	10.00	1.27	20.00	1.07	5.00	1.51
Regularidad *	0.522399799	1.00	0.85	1	0.85	1	0.85
% pendiente	20	0	0.77	0	0.77	0	0.77
Nivel *	0.00	0.00	1.00	0.00	1.00	1.00	1.03
Tipo de Via	4	4	1.00	4	1.00	4	1.00
Servicios 1	4	4	1.00	4	1.00	4	1.00
Servicios 2	16	16	1.00	16	1.00	16	1.00
Ubicación ONT *	7	5	0.95	5	0.95	5	0.95
Negociación y comisión	1	0.90	0.90	1.00	1.00	1.00	1.00
Actualización de precios	1.3	1.00	1.30	1.00	1.30	1.00	1.30
Ubicación geográfica	1.3	1.00	1.30	1.00	1.30	1.00	1.30
Valor /m ² referencia dolares			\$294.31		\$557.61		\$362.32
Valor /m ² referencia colones			¢169,230.77		¢320,625.00		¢208,333.33
Factor comparativo resultante			0.2542		0.3038		0.2367
Precio por m2 resultante			¢43,018.16		¢97,413.49		¢49,321.29
Promedio	¢63,251.00						
Mediana	¢49,321.00						
Coefficiente variación	47.04%						
Tipo cambio dólar (venta)	¢575.00		18/10/2019				

B.9.7. Gravámenes y anotaciones que pesan sobre la propiedad:

Anotaciones: No Hay
Gravámenes: No Hay

B.9.8. Cualesquiera otros elementos o derechos susceptibles de valoración e indemnización: No se mencionan en estudio de registro.

C. POR TANTO: Se fijan los siguientes valores:

DESCRIPCION	VALOR
Valor de los derechos cedidos por la servidumbre	¢3,479,802.48
Valor de los daños al remanente	¢4,024,256.89
MONTO TOTAL DE INDEMNIZACION	¢7,504,059.37

El monto total a indemnizar es: ¢ 7,504,059.37 (siete millones quinientos cuatro mil cincuenta y nueve colones con 37/100 céntimos).

POR TANTO

Con fundamento en el artículo 45 y 50 de la Constitución Política y la Ley Constitutiva de AyA, Ley N° 6313 de Adquisiciones, Expropiaciones y Constitución de Servidumbres, aplicable al Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados, por mandato de la Ley N° 6622, se acuerda lo siguiente:

1.- Declarar de utilidad pública y necesidad social la constitución de la servidumbre de alcantarillado sanitario y de paso, con una longitud promedio de 379,57 metros y un ancho promedio 6 metros, para un total de 2.277,00 metros cuadrados. Esta información ha sido catastrada bajo el plano inscrito 1-2139734-2019, realizado por el Ingeniero Topógrafo Carlos Andrés López Carvajal, carné IT-26528.

Ese derecho de servidumbre afectará la finca inscrita en el Registro Inmobiliario, del Partido de San José, matrícula de Folio 1-017671-000, propiedad de los señores: Alfonso Castro Villalobos, cédula 1-0187-0988, derecho 001; Hilda Castro Villalobos, cédula 1-0146-0938, derecho 002; Ale, S.A, cédula jurídica número 3-101-015116, derecho 003; y Asociación Los Cipreses, cédula jurídica número 3-002-200604, derecho 004.

2.- Aprobar el avalúo rendido mediante memorando PRE-PAPS-2019-03449 de 23 de setiembre de 2019 por la Dirección de Ingeniería de la UE PAPS-AYA, en la suma de ¢7.504.059,37 (siete millones quinientos cuatro mil cincuenta y nueve colones con treinta y siete céntimos).

3.- Autorizar a los apoderados del Instituto de Acueductos y Alcantarillados para que realicen las diligencias necesarias, a fin de constituir el derecho de servidumbre supra indicado en vía administrativa o en su defecto, de existir negativa de los afectados a aceptar el precio fijado administrativamente o de que exista algún impedimento legal sobreviniente, que obligue a la Institución a acudir a la vía judicial.

4.- Autorizar a los notarios de la Institución o notarios externos, para que: **a)** Realicen las diligencias necesarias, a fin de inscribir en el Registro Público la servidumbre de alcantarillado sanitario y de paso en el asiento registral de la finca del Partido de San José, Folio Real **1-017671-000**, de acuerdo con el plano catastrado 1-2139734-2019, realizado por el Ingeniero Topógrafo Carlos Andrés López Carvajal, carné IT-26528. **b)** En caso de que, durante la aprobación y notificación de este acuerdo, el o los propietarios registrales cambien debido a algún movimiento registral inscrito sobre la finca de referencia, quedan autorizados los Notarios de la institución o los externos para formalizar la escritura de constitución de servidumbre, con el propietario registral actual, siempre que exista anuencia de este último, sin que se necesite de modificación del acuerdo.

5.- Notificar al propietario registral, si procediere, otorgándole un plazo de cinco días hábiles, para que manifieste lo que considere relacionado con el precio asignado al bien, de conformidad con el artículo 25 de la Ley de Expropiaciones N° 9286.

ACUERDO FIRME

Junta Directiva.—Licda. Karen Naranjo Ruiz.—1 vez.—(IN2020443205).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0106-IT-2019

San José, a las 13:45 horas del 25 de octubre de 2019

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.I. EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN EN SUBSIDIO Y GESTIÓN DE NULIDAD INTERPUESTO POR LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE BEBEDERO DE ESCAZÚ; EL RECURSO DE REVOCATORIA INTERPUESTO POR KAROL VANESSA VARGAS DELGADO, MANUEL ESTEBAN AZOFEIFA DELGADO, DANIEL ENRIQUE GONZÁLEZ GUERRERO, PAOLA MEJÍA KEITH; Y EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN EN SUBSIDIO INTERPUESTO RAUL MARÍN FERNÁNDEZ, CONTRA LAS RESOLUCIONES RE-0013-IT-2019 DICTADA LAS 15:00 HORAS DEL 04 DE FEBRERO DE 2019 Y RE-0019-IT-2019 DICTADA A LAS 9 HORAS DEL 4 DE MARZO DEL 2019.

EXPEDIENTE ET-065-2018

RESULTANDOS

- I.** El 1 de noviembre del 2018, el señor Clifton Tate Gordon, mayor, casado empresario, cédula de identidad 1-0939-0421, en su condición de apoderado especial de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de ajuste de incremento de un 9,72% sobre las tarifas vigentes de la ruta 09 (folios 1 al 430).
- II.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 616 al 618) Admisibilidad OF-2058-IT-2018 del 15 de noviembre de 2018, otorgó
- III.** Mediante memorando ME-0080-IT-2018 del 16 de noviembre de 2018, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a la audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. para la ruta 09 (folio 619).
- IV.** La convocatoria a audiencia pública se publicó el día 29 de noviembre del año 2018 en La Gaceta N°222 y en los diarios: La Teja y La Extra (folio 636).
- V.** La audiencia pública se realizó a las 17:30 horas (5:30 p.m.) del 9 de enero de 2019, en el auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicado en Guachipelín de Escazú, San José, Oficentro Multipark, edificio Turrubares.

- VI.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0020-DGAU-2019 de fecha 16 de enero del 2019, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 1319 al 1338) se detallan las coadyuvancias y oposiciones presentadas en la audiencia pública.
- VII.** Mediante la resolución RE-0013-IT-2019, dictada a las 15:30 horas del 4 de febrero de 2019, la Intendencia de Transporte resolvió la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. para la ruta 09 otorgando un ajuste del 19,68% (folio 1892 al 2032).
- VIII.** Mediante correo electrónico (mraulm88@gmail.com) fechado 5 de febrero del 2019, el opositor Raúl Marín Fernández, formula su desacuerdo por la contestación que la Intendencia de Transporte hace a su oposición dentro de la resolución RE-0013-IT-2019.
- IX.** La opositora Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, presentó el 8 de febrero de 2019 recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad en contra de la resolución RE-0013-IT-2019, según consta a los folios 1885 al 1891.
- X.** Los opositores, Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith presentaron el 8 de febrero de 2019 recurso de revocatoria en contra de la resolución RE-0013-IT-2019, según consta a los folios 1861 al 1884.
- XI.** La Intendencia de Transporte, mediante la resolución RE-0019-IT-2019, dictada a las 9 horas del 4 de marzo del 2019, corrigió un error material y adicionó a la resolución RE-0013-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, relacionada con el ajuste tarifario ordinario para la ruta 09 descrita como: San José-Escazú-Bello Horizonte-San Antonio-Santa Ana y ramales, operada por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A.
- XII.** El opositor Raúl Marín Fernández, mediante escrito presentado a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos el día 5 de marzo del 2019 (folios 2055 al 2058) así como la presentación de documentos adicionales presentados por el mismo señor Marín Fernández que constan en los folios 2130 al 2137, formuló un reclamo en contra de la resolución de la Intendencia de Transporte RE-0019-IT-2019.
- XIII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención número AP-0037-IT-2019 del 9 de abril del 2019, previno al señor Raúl Marín Fernández, aclarar si los documentos presentados al expediente tarifario ET-065-2018 (folios 2055 al 2058 y 2130 al 2137), corresponden a un recurso de revocatoria con apelación en subsidio.

- XIV.** El señor Raúl Marín Fernández, mediante escrito presentado el 12 de abril del 2019, ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, atendió lo prevenido en el auto de prevención número AP-0037-IT-2019, indicando que su reclamo debía ser atendido como un recurso de revocatoria con apelación en subsidio en contra de la resolución RE-0019-IT-2019 (folios 2144 al 2150).
- XV.** La fijación tarifaria extraordinaria correspondiente al primer semestre de 2019 fue resuelta mediante la resolución RE-0030-IT-2019 del 10 de abril de 2019, publicada en el Alcance Digital N°90 a La Gaceta N°76 del 25 de abril de 2019 (folios 670 al 753 del ET-003-2019).
- XVI.** El 20 de mayo de 2019, la Intendencia de Transporte mediante la resolución RE-0044-IT-2019, resuelve la nulidad parcial de oficio de la resolución RE-0013-IT-2019, en lo referente a la corrección del costo promedio del combustible y las tarifas de la ruta 09 en los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum (folios 2153 al 2154).
- XVII.** La fijación tarifaria extraordinaria correspondiente al segundo semestre de 2019 fue resuelta mediante la resolución RE-0095-IT-2019 del 27 de setiembre de 2019, publicada en el Alcance Digital N°213 a La Gaceta N°186 del 2 de octubre de 2019 (folios 409 al 606 al 753 del ET-054-2019).
- XVIII.** Los recursos de revocatoria y las gestiones de nulidad interpuestas por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, la señora Karol Vanessa Vargas Delgado, el señor Manuel Esteban Azofeifa Delgado, el señor Daniel Enrique González Guerrero, la señora Paola Mejía Keith y el señor Raúl Marín Fernández fueron analizados por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0242-IT-2019 del 25 de octubre de 2019, el cual corre agregado al expediente.
- XIX.** Se han observado en los procedimientos todas las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS

- I.** Conviene extraer lo siguiente del oficio IN-0242-IT-2019 del 25 de octubre de 2019, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

Éste Órgano Técnico en aras de una mayor celeridad en los procesos de resolución de los recursos y apegados al principio de economía procesal, entendido el mismo como la obtención de resultados más óptimos en el menor tiempo y costo, siendo ello la obligación de la administración pública para cumplir con sus objetivos y fines de satisfacción de los intereses públicos de manera expedita, rápida y acertada posible, para evitar retardos indebidos, determinó resolver de manera conjunta los recursos y gestión

que se indicarán en la presente resolución en virtud de la similitud de pretensiones, objeto y causa, y que se entran a analizar seguidamente:

I. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE LA GESTION DE NULIDAD Y DE LOS RECURSOS DE REVOCATORIA POR LA FORMA

A) NATURALEZA

Recurrentes: Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith

La Intendencia de Transporte, para el recurso presentado por los opositores: Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith, que corren agregados a los folios 1861 al 1884 del expediente administrativo (ET-065-2018), luego de hacer una lectura preliminar de la acción recursiva interpuesta y a partir del principio de informalismo que rige a la Administración Pública, este Órgano Técnico entiende que el reclamo administrativo entablado por los actores debe ser atendido por la Administración como un recurso de revocatoria. Lo anterior se deduce al indicar los citados opositores que se oponen y rechazan lo dictado en la resolución RE-0013-IT-2019, señalando sus argumentos al respecto.

Así las cosas, el recurso presentado es el ordinario de revocatoria, al que se aplica los artículos 342 a 352 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 y sus reformas (en adelante LGAP).

Recurrente: Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú

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

En cuanto a la resolución de estos, se indica que primero debe resolverse el de revocatoria y, en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico.

Acerca de la nulidad interpuesta, serán aplicables los numerales 158 y siguientes de la LGAP.

Recurrente: Raúl Marín Fernández

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

En cuanto a la resolución de estos, se indica que primero debe resolverse el de revocatoria y, en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico.

B) TEMPORALIDAD

Revisados minuciosamente los autos, se concluye que los actos recurridos se comunican de la siguiente manera:

Recurrentes: Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith

Los recurrentes: Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith recurrieron la resolución RE-0013-IT-2019, siendo notificados en los medios señalados por ellos, el día 5 de febrero del 2019 (folios 1898, 1907, 1927 y 1932, todos del expediente administrativo).

El recurso de revocatoria de dichos recurrentes se presentó el día 8 de febrero de 2019, con lo cual se evidencia que dicha actuación se presenta en tiempo ante la Aresep.

Recurrente: Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú

Revisados minuciosamente los autos, se concluye que el acto recurrido (RE-0013-IT-2019) se comunica al señor Marco Vinicio Jiménez Marín como representante legal de la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú mediante dirección señala por el recurrente adibe.bebedero@gmail.com el día 5 de febrero del 2019 (folio 1905 del expediente administrativo).

El recurso de revocatoria y la gestión de nulidad se presentan el día 8 de febrero de 2019 con lo cual se evidencia que dichas actuaciones se presentan en tiempo ante la Aresep (folios 1885 al 1891).

Recurrente: Raúl Marín Fernández

Revisados los autos, se concluye que el acto recurrido por el señor Raúl Marín Fernández (RE-0019-IT-2019) se comunica al señor Marín Fernández el día 5 de marzo del 2019 mediante dirección electrónica señalada por el recurrente mraulm88@gmail.com (folio 2124 del expediente administrativo).

El recurso de revocatoria con apelación en subsidio se presenta el día 5 de marzo de 2019, con lo cual se evidencia que dichas actuaciones se presentan en tiempo ante la Aresep (folios 2055 al 2058).

C) LEGITIMACIÓN

Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias IN-0020-DGAU-2019 de fecha 16 de enero del 2019, que consta a los folios 1319 al 1338 del expediente administrativo, los aquí recurrentes, fueron opositores dentro de la audiencia pública, lo que en virtud del artículo 36 de la Ley 7593 en concordancia con el artículo 275 de la LGAP, se encuentran debidamente legitimados para interponer los recursos ordinarios y la gestión de nulidad.

Se debe hacer la salvedad, que dentro del recurso de revocatoria entablado por los opositores: Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith, el mismo fue firmado también, por un grupo de personas además de los aquí recurrentes, no obstante, relativo a las demás personas que suscriben el recurso bajo estudio, las mismas no se encuentran legitimadas para interponerlo, pues conforme se verificó en el informe de oposiciones y coadyuvancias IN-0020-DGAU-2019, no fueron parte de la audiencia pública, y de acuerdo con el artículo 36 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) para estar legitimados dentro del proceso deben haber presentado su oposición dentro de los plazos establecidos.

Es decir, dichas personas no se apersonaron al procedimiento de ajuste tarifario de referencia como parte opositora o coadyuvante, por lo que se considera que no opera de su parte una legitimación activa para recurrir en la forma que lo han hecho y en consecuencia para admitir el recurso de revocatoria por ellos interpuesto.

Respecto al tema de la falta de legitimación activa, es necesario tomar en cuenta y explicar los puntos vitales que darán pie a la forma en la que se resolverá el presente caso; estos son:

Primero que nada, la legitimación activa se define como:

“Reunión por una persona de los requisitos necesarios para ser actora en un juicio determinado, en función de las pretensiones que se formulen en la correspondiente demanda. Ciertas pretensiones pueden ser en sí mismas válidas, pero no ser el actor la persona calificada para plantearlas procesalmente-por ejemplo, por no ser parte de las relaciones jurídicas de que surjan esas pretensiones-, faltando en tal caso a ese actor la llamada legitimación activa” (Guillermo Cabanellas de Torres, Diccionario Jurídico Elemental, pág. 222).

Se observa de lo anteriormente citado, la legitimación activa consiste en la calidad que tiene una persona (física o jurídica,) de ser titular de un derecho subjetivo o interés legítimo y por tanto de exigir su cumplimiento. En igual sentido se expresa la definición jurídica transcrita supra, al indicar que la

persona podrá ejercer ciertas pretensiones si reúne el requisito de haber sido parte de las relaciones jurídicas de que surjan dichas pretensiones.

Igualmente, es necesario exponer lo que la normativa vigente aplicable al caso establece respecto al tema.

La Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (número 7593) indica en su artículo 36 lo siguiente:

“(...) Artículo 36.- Asuntos que se someterán a audiencia pública. Para los asuntos indicados en este artículo, la Autoridad Reguladora convocará a audiencia, en la que podrán participar las personas que tengan interés legítimo para manifestarse. Con ese fin, la Autoridad Reguladora ordenará publicar en el diario oficial La Gaceta y en dos periódicos de circulación nacional, los asuntos que se enumeran a continuación: a) Las solicitudes para la fijación ordinaria de tarifas y precios de los servicios públicos (...).”

Para estos casos, todo aquel que tenga interés legítimo podrá presentar su oposición o coadyuvancia, por escrito o en forma oral, el día de la audiencia, momento en el cual deberá consignar el lugar exacto o el número de fax, para efectos de notificación por parte de la Aresep. En dicha audiencia, el interesado deberá exponer las razones de hecho y de derecho que considere pertinentes. (...).”

El artículo 50 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (N°7593), establece sobre las personas (físicas o jurídicas) que serán parte del proceso, lo siguiente:

“(...) Artículo 50.- Partes, legitimación y personería.

a) Será parte quien presente a la Aresep los asuntos que por ley se deben tramitar en audiencia pública; también será parte el Consejero del Usuario de Aresep,

b) Además de las partes indicadas en el inciso anterior, quien desee ser parte en una audiencia pública, debe presentar ante la Aresep, por escrito, planteando su pretensión en el tema objeto de la audiencia, demostrar el derecho o interés legítimo que invoque, acompañar la documentación que sustente la petición y ofrecer sus pruebas e indicará también sus calidades, y lugar para oír notificaciones (...).”

Se observa en el precitado artículo que es obligación del ente regulador dar fiel cumplimiento al capítulo VIII de la ley (7593), que establece dentro del procedimiento la convocatoria a la audiencia pública a todas aquellas personas que tengan interés legítimo para manifestarse. Para ello existe ya

un mecanismo desarrollado en los artículos supra citados de cómo convocar a las personas (tanto físicas como asociaciones del lugar) y todo el procedimiento que ello involucra.

Se concluye de lo anterior, que quienes deseen formar parte del procedimiento y manifestarse respecto a la propuesta, según lo indicado en el artículo 36 de la ley 7593 y el artículo 50 del Reglamento, a la Ley de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, Decreto N°29732-MP, deben de interponer su oposición o coadyuvancia y cumplir con los requisitos señalados en los artículos citados y en la respectiva convocatoria a audiencia pública.

Aclarado lo dicho hasta el momento sobre la legitimación activa y la normativa que la establece, se logra determinar que es preciso para cualquier recurso que se presente ante esta Intendencia, revisar de previo a resolverlo, los presupuestos que dan pie a conocer por el fondo el mismo y resolver conforme a derecho.

Aplicado al caso en concreto, se observa que los recurrentes interponen el recurso de revocatoria, el cual a la luz del artículo 343 de la Ley General de la Administración Pública, se trata de un recurso ordinario que se interpone contra las resoluciones de mero trámite, o incidentales o finales, según estipula el numeral 342 de la ley de cita.

Es importante agregar también, que dicho recurso encuentra su base en lo que dispone la resolución recurrida, sea esta la resolución RE-0013-IT-2019. Ahora bien, del análisis del expediente y el informe de oposiciones y coadyuvancias IN-0020-DGAU-2019, no consta que dichas personas hayan presentado y admitido oposición o coadyuvancia en forma escrita o en forma oral en la audiencia pública convocada al efecto, conforme al procedimiento establecido en el artículo 36 de la ley 7593 y el artículo 50 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, Decreto N°29732-MP.

El origen del concepto de legitimación no nace para explicar los supuestos en que los titulares de una relación jurídica material se convierten en partes del proceso, sino que por medio de él se pretende dar sentido a aquellos otros supuestos en los que las leyes permiten que quien no es sujeto de una relación jurídica material se convierta en parte del proceso, bien pidiendo la actuación del derecho objetivo en un caso concreto, o bien pidiéndose frente a él esa actuación.

Sólo después se aspira a generalizar el concepto y acaba por aplicarse al supuesto normal de quiénes deben ser parte en un proceso determinado y concreto para que en éste pueda aplicarse el derecho objetivo, llegándose a dictar un acto final que se pronuncie sobre el fondo del asunto.

Si volvemos nuestra mirada en el desarrollo histórico de este tema, nos podemos encontrar que lo que manejamos como el instituto de la legitimación, se le denominaba como legitimatio ad causam, legitimación en la causa, legitimación material, legitimación para accionar, cualidad para obrar, legitimación para pretender o resistir la pretensión entre otros; sin embargo, con el transitar de los años unificamos el tema y actualmente entendemos la legitimación cuando se plantea esa referencia a un proceso determinado, de resolver la cuestión de quién debe interponer la pretensión y contra quién debe interponerse para que en nuestro caso (la Intendencia) se pueda dictar un acto final en el que se resuelva el tema de fondo, esto es, para que en esa resolución pueda decidirse sobre si se acoge o desestima la pretensión o los argumentos planteados en los recursos.

En la doctrina, por ejemplo, tenemos al autor Rocco que nos indica sobre el tema:

"(...) la titularidad efectiva o solamente afirmada de la relación o del estado jurídico, constituye el criterio básico para la determinación de los sujetos legitimados para el ejercicio de una acción determinada (...)"

El autor Rocco en su libro Tratado de Derecho Procesal Civil, Tomo I, Bogotá, Editorial Temis, 1969, en resumen, indica que la legitimación expresa si el actor y el demandado, respecto de quienes debe declararse con certeza la existencia de una relación jurídica, están autorizados por la norma procesal para pretender tal declaración. Es una cuestión previa a la determinación de si existe o no la relación jurídica sustancial. Según este autor, no debe confundirse la legitimación con la existencia del derecho o relación material, ya que basta la titularidad simplemente afirmada.

Mientras que el autor DE VESCOVI señala que "(...) la legitimación es un presupuesto de la sentencia de mérito; el juez, previamente (dicho en términos lógicos) a la decisión, debe analizar si las partes que están presentes en el proceso ("las partes") son las que deben estar, esto es, aquellas que son los titulares de los derechos que se discuten. Así, si se demanda a dos condóminos por la propiedad y estos son tres, carecerán de legitimación (...)" "(...) La legitimación no es sino la idoneidad de la persona para actuar en juicio inferida de su posición respecto al litigio (...)" VESCOVI, ENRIQUE "Teoría General del Proceso", segunda Edición, Editorial Temis S.A., Santa Fé de Bogotá – Colombia, 1,999.

La jurisprudencia patria ha desarrollado ampliamente el instituto de la legitimación ad causam, la cual está implícitamente relacionada con la legitimación ad processum, al respecto el Tribunal Contencioso Administrativo, Sección V, en la sentencia 0003 de las trece horas del 13 de enero de 2015, indicó:

“(…) De conformidad con la doctrina, la denominada expresión “legitimatio ad causam” activa o pasiva o, como también se le denomina, legitimación en la causa o legitimación para actuar, alude a la condición de titular del derecho (el actor) y de obligado a la prestación (el demandado). Es decir, están legitimados en la causa las personas que jurídica y directamente van a ser afectadas en sus derechos por la sentencia. La legitimación activa ha sido definida como “La legitimación es la aptitud de ser parte en un proceso concreto. Así como la capacidad -legitimatio ad processum- implica la aptitud genérica de ser parte en cualquier proceso, la legitimación legitimatio ad causam- implica la aptitud de ser parte en un proceso concreto. Y tal aptitud viene determinada por la posición en que se encuentren en determinada relación con la pretensión procesal. Sólo las personas que se encuentran en determinada relación con la pretensión pueden ser partes en el proceso en que la misma se deduce (…)

Por su parte, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia en la Sentencia No. 794 de las 16:05 minutos del 16 de octubre de 2002, ha señalado sobre la legitimación:

“(…) presupuesto de la pretensión formulada en la demanda y de la oposición hecha por el demandado, para hacer posible la sentencia de fondo que las resuelve; consecuentemente la legitimación en la causa no constituye un presupuesto procesal, en tanto no se refiere al procedimiento o al válido ejercicio de la acción, antes bien se refiere a la relación sustancial que debe existir entre actor y demandado y al interés sustancial que se discute en el proceso... (…) De acuerdo al sujeto legitimado o a su posición en la relación procesal se puede distinguir entre legitimación activa y pasiva, la primera le corresponde al actor y a las personas que con posterioridad intervengan para defender su causa, la segunda le pertenece al demandado y a quienes intervengan para discutir y oponerse a la pretensión del actor. La ausencia de legitimación en la causa constituye un impedimento sustancial, si el juzgador se percató de la falta de la misma, así debe declararlo de oficio y dictar una sentencia inhibitoria, lo que no es óbice para que sea alegada oportunamente como excepción previa. La legitimación en la causa además de determinar quiénes pueden actuar en el proceso con derecho a obtener sentencia de fondo, señala o determina a quiénes deben estar presentes para hacer posible la sentencia de fondo. Lo anterior significa que en determinados procesos es indispensable la concurrencia de varias personas (litisconsortes necesarios) en calidad de actores o demandados para que la decisión sobre las peticiones se haga posible, pues la ausencia

de éstas impide la decisión de fondo, de las pretensiones deducidas en la demanda. (...)"

En relación con la jurisprudencia citada, sólo podría ser parte en un procedimiento de fijación tarifaria (fase recursiva) quien tenga participación en la audiencia pública como opositor o coadyuvante y haya sido admitido como tal por parte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, este sería el supuesto habilitante para sustentar el derecho que alega frente a un tercero o aquel que posea un derecho reaccional o expectante frente a una determinada situación subjetiva. Los meros intereses no amparados a estos supuestos no poseen una legitimación suficiente para ser parte en este tipo de procesos. Corresponderá en este sentido al recurrente demostrar que le asiste dicho derecho o interés tutelable, a efecto de poder tener acceso a un pronunciamiento sobre el fondo del extremo alegado.

Debidamente explicado todo lo anterior, únicamente se logra establecer que los señores Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith fueron las únicas personas del grupo de firmas que aparecen en ese recurso en cuestión, que participaron en la audiencia pública y fueron admitidos como opositores, siendo entonces que el resto de las personas no cuentan con la legitimación del artículo 36 de la Ley 7593 para entablar recursos.

D) REPRESENTACIÓN

El recurso de revocatoria es incoado a título personal por los opositores Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith, por ende, se encuentran acreditados dentro del expediente administrativo del folio 1203 al 1208, al ser opositores en la audiencia pública, según el informe de oposiciones y coadyuvancias IN-0020-DGAU-2019 de fecha 16 de enero del 2019, que consta a los folios 1319 al 1338.

El recurso de revocatoria con apelación en subsidio y la gestión de nulidad incoados por la opositora Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú es representada por el señor Marco Vinicio Jiménez Marín, representación que se encuentra acreditada dentro del expediente administrativo al folio 1220 del expediente administrativo.

El recurso de revocatoria con apelación en subsidio incoado a título personal por el opositor Raúl Marín Fernández, se encuentra acreditado dentro del expediente administrativo al ser opositor en la audiencia pública, según el informe de oposiciones y coadyuvancias IN-0020-DGAU-2019 de fecha 16 de enero del 2019, que consta a los folios 1319 al 1338 del expediente administrativo.

II. ANÁLISIS DE LOS RECURSOS DE REVOCATORIA POR EL FONDO

La Intendencia de Transporte, debido a que los recursos de revocatoria y la gestión de nulidad son presentados en el tiempo y la forma legalmente establecidos para ello, tal y como se indica en el punto anterior, analiza por el fondo los mismos, los cuales fueron planteados por Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero, Paola Mejía Keith; por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, y por el señor Raúl Marín Fernández.

A. Argumentos de los recurrentes

A.1. ARGUMENTOS DE LOS RECURRENTES KAROL VANESSA VARGAS DELGADO, MANUEL ESTEBAN AZOFEIFA DELGADO, DANIEL ENRIQUE GONZÁLEZ GUERRERO Y PAOLA MEJÍA KEITH

“(...)

- 1. Quedó claramente comprobado el malestar de los usuarios el día de la audiencia del pasado 09 de enero, con respecto al mal trato, mal servicio, mal estado de algunas unidades, entre otras deficiencias que sufrimos cada día, como usuarios del servicio público que nos brinda dicha empresa.*
- 2. En la audiencia convocada por ustedes en la Gaceta No.222 del jueves 29 de noviembre del 2018, se indica que es para tratar el aumento en las tarifas.*
- 3. En la resolución enviada por el Intendente a los correos electrónicos de algunos usuarios, se indica otra tarifa diferente a la analizada el día de la audiencia, es decir 555, tarifa que a todas luces nos parece exagerada y que no fue conocida en la convocatoria de la audiencia.*
- 4. Además, en la misma resolución se indica que la Cía. de Inversiones la Tapachula S.A. tiene pendiente de cumplir algunos aspectos inherentes a la información que debe de aportar ante la ARESEP, por lo tanto, consideramos que jamás se le podría otorgar un aumento en sus tarifas.*
- 5. Es evidente que no se prestó atención a las quejas de los usuarios, en una clara contradicción a lo que indica la Sala Constitucional referente a la participación de los usuarios.*

(...)”

A.2. ARGUMENTOS DE LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE BEBEDERO DE ESCAZÚ.

a) INCONSISTENCIAS OBSERVADAS EN LA METODOLOGÍA UTILIZADA POR LA ARESEP PARA LA DETERMINACIÓN DEL AUMENTO TARIFARIO.

Manifiesta la recurrente lo siguiente:

“(...)

En lo que respecta propiamente a la metodología aplicada en el informe IN-0025-IT-2019 del 4 de febrero del año en curso, el cual según se indica en la resolución corresponde al estudio técnico realizado por la autoridad reguladora (sic) para recomendar y aprobar el aumento tarifario incluido en la resolución recurrida, se observan importantes inconsistencias en cuanto a los parámetros de cálculo utilizados en el análisis econométrico, mismos que de forma puntual se enumeran a continuación:

- 1. Las variables indicadas en el punto B visible al folio 3 de la resolución recurrida (Análisis Tarifario) incluye variables fluctuantes, como el precio de los hidrocarburos, el cual ha estado experimentando rebajas en los últimos meses, o por ejemplo el tipo de cambio, considerando que el país presenta un déficit fiscal mayor de 6%, lo cual provoca que la inflación y otros datos macroeconómicos observen un aumento súbito, afectar a las clases sociales más desfavorecidas, los cuales en su casi totalidad son usuarios del servicio. De igual forma, se observan inconsistencias en la determinación de algunas variables, tales como la distancia, dado que no establece de forma clara si se trata de una ruta determinada, o si se refiere a una ponderación de todas las rutas.*
- 2. En cuanto a la estratificación de las fuentes para determinar la variable de volumen de pasajeros movilizados (demanda de pasajeros), se observa cómo se utiliza la última fuente contemplada en la metodología vigente, según lo indica la propia resolución, la cual corresponde a un estudio técnico de pasajeros movilizados con una antigüedad menor a 3 años aprobado por el CTP. **La razón de la cual se utiliza este insumo, el cual ni siquiera ha sido validado por la propia ARESEP, y no uno de mucha mayor fiabilidad técnica, como podría ser el estudio de ponderación de las estadísticas mensuales reportadas a la ARESEP, es que el instrumento se encuentra en proceso de aprobación e implementación. (...).***

Si existe un insumo de mayor fiabilidad que permite establecer el cálculo de demanda Pasajeros con base en información de la propia ARESEP, e incluso el mismo se encuentra ya dictaminado por la propia intendencia de Transporte, en el interés de proteger a los usuarios y asegurar la aplicación de la metodología más favorable y precisa para los intereses públicos, bien hubiera sido posible prorrogar o al menos considerar dichas valoraciones como parte del análisis complementario incluido al momento de determinar el aumento tarifario, sobre todo, dado que se procedió a aprobar un aumento mayor al solicitado.

3. *Existen incompatibilidad entre los datos reportados por el INEC y otras instituciones, con relación a la demografía distrital y cantonal vigentes a la fecha según las proyecciones oficiales, y los datos de demanda validados en la resolución. En ese sentido, la información oficial indica que la población nacional va disminuyendo en una tendencia sostenida, mientras que otros estudios revelan que el incremento de vehículos ha aumentado, por lo tanto, el uso del transporte público se ha disminuido. Los dos millones treinta y cinco mil quinientos cincuenta y tres usuarios que según la metodología empleada utilizan el servicio por mes, corresponderían a un porcentaje de aproximadamente un 40,71% de la población costarricense viaje a al oeste de la ciudad todos los días.*

Dicha afirmación como es evidente conforme a la lógica y razonabilidad que toda institución debe emplear al momento de emitir sus decisiones, es más que cuestionable, sobre todo, si se desprende de una única fuente, tal y como lo representa el estudio técnico que fue valorado por el CTP, no la ARESEP.

(...)”

A.3. ARGUMENTOS DEL RECURRENTE RAÚL MARÍN FERNÁNDEZ

El recurrente Marín Fernández, señala que es usuario de la ruta 09; específicamente del siguiente ramal:

Descripción de ramal	Distancia (Km)
San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa	21.60
Distancia Ponderada	27.01

Además, indica que acepta la distancia ponderada para el cálculo de la tarifa, no obstante, señala lo siguiente:

(...)

Acepto la distancia ponderada para el cálculo de la tarifa, sin embargo como se puede observar en la imagen 1 a la que llamaré “Variación de tarifa” por falta de título, presentada en la Resolución RE-0013-IT-2019 el precio de la ramal (sic) “San José-San Antonio de Escazú y viceversa” ya vigente es de 555 colones viceversa- Distancia ponderada 27.01 km, la empresa COMPAÑÍA DE INVERSIONES LA TAPACHULA S.A. me solicita una tarifa de 1110 colones, por lo tanto; claramente lo considero injusto.

Imagen 1. Variación de Tarifa

Descripción del ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa recomendada (¢)		Variación	
	Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
San Jose-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Guachipelin-Pavicen por pista	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Guachipelin-por Anonos	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa	465	0	555	0	19,35%	90
San Jose-Escazú-Santa Teresa v

Ilustración 1 Tomado de RE-0013-IT-2019

Como bien indica Don Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte en su párrafo de la página 9 de la resolución RE-00019-IT-2019, “Respecto al tema de la distancia de la carrera, es relevante indicar que una carrera se define como la sumatoria de la distancia del viaje en el sentido 1-2 (origen-destino) y la distancia del viaje en el sentido 2-1 (destino-origen). En el caso en cuestión, los 27 Km. Del estudio tarifario corresponde a la distancia ponderada de un recorrido completo entre el punto de origen, punto de destino y retorno al punto de origen.” Por lo tanto, todos los usuarios de los ramales que cumplan esta característica de “viceversa” en el ramal de la ruta 09 tienen derecho a pagar el precio establecido por la carrera o recorrido completo.

Por lo tanto; se debe establecer un método de control que identifique específicamente que usuarios se trasladan sentido 1-2 y en sentido 2-1, ya que es incoherente “agarrar bus en San Antonio, ir a San José y devolverse en el mismo bus”. Otro punto que apoya el criterio es que se conoce como Terminal la “Coca Cola” y la terminal “Tapachula”.

(...)

Adicionalmente, el señor Marín Fernández, mantiene su postura indicada en su oposición relacionada a la audiencia pública, pues manifiesta que un usuario cancelaba ¢465 y ahora cancela ¢ 555 por trasladarse sentido 1-2.

Solicita también, que se le haga entrega de la documentación acerca de las rutas “San José-Alajuelita-Los Filtros” y “San José-Aserrí Barrio Lourdes” para analizarlas y determinar si es posible que también se encuentren bajo este modelo de carrera. Solicita puntualmente lo siguiente:

- a. Distancia ponderada
- b. Tarifa vigente
- c. Descripción carrera completa

Finalmente argumenta lo siguiente:

“(...)

Por último, yo entiendo de 1. Inversión 2. demanda y 3. Frecuencia, y como profesional en ambiente defiendo ante cualquier entidad, que el transporte masivo de personas es la solución para el congestionamiento vial (sic). Pero no es correcto que los puntos anteriores sean asumidos por el usuario, ya que; si la empresa privada decide renovar el 100% flotilla según su depreciación estos costos serán trasladado al usuario. Debemos como profesionales tener presente que el modelo de desarrollo de economía lineal bajo el cual nos han educado ya es obsoleto. Y se debe avanzar hacia el modelo de desarrollo de **economía circular**, como lo ha hecho la empresa de buses de Pavas, quien ha tomado las unidades obsoletas las ha reparado y actualizado mecánicamente para cumplir con las especificaciones técnicas de transporte público del presente.

(...)”

B. Petitorias

PETITORIA DE LAS RECURRENTES KAROL VANESSA VARGAS DELGADO, MANUEL ESTEBAN AZOFEIFA DELGADO, DANIEL ENRIQUE GONZÁLEZ GUERRERO Y PAOLA MEJÍA KEITH

“(...)

Por lo expuesto anteriormente solicitamos se suspenda indefinidamente la continuación del procedimiento en el aumento de dichas tarifas, se tomen en cuenta las quejas de los usuarios, se haga una revisión exhaustiva de las unidades, se analice la

calidad del servicio brindado y se complete por parte de la concesionaria de la ruta 9, la información pendiente de presentar ante la ARESEP y se les informe a las comunidades de Escazú y Santa Ana, los resultados de estas gestiones.

(...)”

PETITORIA DE LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE BEBEDERO DE ESCAZÚ

(...)

Con fundamento en los argumentos técnicos y fácticos aportados, y con sustento en el artículo 9 y 11 de la Constitución Política, 10, 11 y 16 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, así como los artículos 41, 44 y siguientes del Reglamento a la Ley General(sic) de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, solicito la revocatoria de la resolución RE-0013-IT-2019 de las 15 horas del 4 de febrero del año en curso, emitida por su autoridad. En caso de que no sea atendida la presente solicitud, solicito se eleve la misma en apelación al jerarca para que este resuelva en segunda instancia administrativa.

(...)”

PETITORIA DEL SEÑOR RAÚL MARÍN FERNÁNDEZ

Pese a que el recurrente no redacta una petitoria como tal, se logra determinar que su reclamo radica en una rebaja de la tarifa de la ruta 9 en lo tocante al ramal entre San José-San Antonio de Escazú y viceversa.

C. ANÁLISIS DEL RECURSO DE REVOCATORIA INTERPUESTO POR, POR KAROL VANESSA VARGAS DELGADO, MANUEL ESTEBAN AZOFEIFA DELGADO, DANIEL ENRIQUE GONZÁLEZ GUERRERO, PAOLA MEJÍA KEITH; RAÚL MARÍN FERNÁNDEZ Y LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE BEBEDERO DE ESCAZÚ

C.1 RECURSO DE REVOCATORIA DE KAROL VANESSA VARGAS DELGADO, MANUEL ESTEBAN AZOFEIFA DELGADO, DANIEL ENRIQUE GONZÁLEZ GUERRERO, PAOLA MEJÍA KEITH

C.1.1 Acerca de la calidad del servicio de la ruta 09

En referencia a lo indicado por los recurrentes al señalar que en la audiencia pública quedó comprobado el mal trato, mal servicio, mal estado

de algunas unidades entre otras deficiencias por parte del prestador de la ruta 09, la Intendencia de Transporte en la resolución recurrida se refirió a cada una de las manifestaciones de los opositores, las cuales se explicitaron en el Considerando II de dicha resolución y que en lo pertinente se indicó:

“(...)

5. Incumplimiento de horarios, capacidad de las unidades, condiciones del servicio, unidades viejas y en mal estado y cantidad insuficiente de unidades por ruta:

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. Si bien ARESEP puede realizar verificación de variables como la distancia o realizar mediciones de la demanda de pasajeros; escapa de nuestro alcance y competencia el cuestionar las decisiones de ese ente competente en materia de transporte, sobre las condiciones de operación de una determinada concesión o permiso para operar determinada ruta.

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.

Se indica, asimismo, 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.

(...)

7. Del costo de la vida, inflación y las tarifas de autobuses.

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.

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

(...)

13. Incumplimiento de las condiciones de los servicios

Aquellos 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.

14. 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.

(...)

19. Respecto a que el servicio brindado es de mala calidad, solicitud de cambio de condiciones de operación y mejora de infraestructura

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: solicitud de un nuevo permisionario, número de carreras, establecimiento de itinerarios, fraccionamientos, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, así como su clasificación, y cambio de rutas correspondientes a la prestación del servicio. Si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les modifiquen los horarios, recorridos, fraccionamientos tarifarios, creación de tarifas mínimas y establezcan paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo de Transporte Público (CTP).

Sobre las terminales y paradas techadas de autobuses deben solicitarlas a su Municipalidad en caso de que el recorrido sea

en rutas cantonales o al Conavi en caso de que el recorrido sea en rutas nacionales.

Se reitera que las condiciones de operación actual para la ruta 09 aprobadas por la Junta Directiva del CTP se pueden detallar en los siguientes oficios (disponibles en el sitio web institucional, expediente administrativo ET-065-2018 según se detalla):

- Demanda de pasajeros, horarios y distancias: Acuerdo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 296).
- Listado de buses autorizados: Oficio DACP-2019-0009 del 9 de enero de 2019 (folios 822 al 839).
- Clasificación de buses autorizados: Oficio DING-2019-0001 del 9 de enero de 2019 (folios 813 al 819).

(...)"

Como puede verse en la resolución recurrida se dio respuesta a los planteamientos de los opositores respecto a la calidad del servicio brindado por la empresa en la ruta 09, en consecuencia, se rechaza el argumento de los recurrentes en este punto.

C.1.2 Relativo a la diferencia entre el incremento en la tarifa presentada en la audiencia pública y el determinado en la resolución RE-0013-IT-2019

Los aquí recurrentes argumentan que la Intendencia de Transporte llevó información diferente a la audiencia pública respecto a lo resuelto en el acto final administrativo, y que eso no les permitió estudiar la solicitud tarifaria y hacer sus oposiciones en debida forma.

Por economía procesal, este argumento al tratarse del mismo argumento expuesto en la gestión de nulidad interpuesta por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, su análisis se hará en el punto C.3.7 de este apartado.

C.1.3 Referente a que a la empresa se le indicó en la resolución RE-0013-IT-2019 que tiene aspectos pendientes de cumplir

La referencia en el recurso de revocatoria no resulta clara en este tema, pues no señala cuáles aspectos son los que a su juicio se encuentran pendientes de cumplir por parte de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A., lo cual imposibilita a este Órgano Técnico verificar específicamente el reclamo de la actora. No obstante, lo anterior y realizando una lectura de la resolución RE-0013-IT-2019, únicamente ubicamos en el Por Tanto lo siguiente:

(...)

I. Indicar a la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. lo siguiente:

- a. 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-065-2018, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.*
- b. Cumplir a cabalidad lo indicado en la disposición primera de la resolución RRG-7635-2007, referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos.*

(...)

Si lo indicado por los actores refieren a estos cumplimientos, se debe indicar, que no corresponden a obligaciones que no se hayan cumplido por el prestador del servicio a la fecha del dictado de la resolución, sino más bien a ordenarle a la operadora su deber inmediato futuro, de cumplir a cabalidad con lo señalado en ese Por Tanto de la resolución, por ende se podía dictar el acto final ya que el cumplimiento de las obligaciones de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A., previas a la fijación tarifaria, fueron constatadas por la Intendencia de Transporte, según se acreditó en la propia resolución de marras, por ende se recomienda el rechazo de este argumento.

C.2 RECURSO DE REVOCATORIA DE RAÚL MARÍN FERNÁNDEZ

En primer lugar, es menester indicar que los argumentos esbozados por el señor Raúl Marín Fernández en su escrito no son claros en cuanto a las pretensiones o sobre los elementos que a su criterio no fueron valorados adecuadamente en la resolución recurrida; sin embargo, en aras de clarificar algunos aspectos abordados por el señor Marín Fernández, esta Intendencia de Transporte procede a dar respuesta en función de la lectura de los elementos contenidos en su escrito de descargo:

C.2.1 Sobre los ramales con indicación de viceversa

Hay que tener claro en primer lugar que la tarifa de una ruta se establece en función de dos variables, a saber: Costo total por kilómetro (CTK') y el Índice de pasajeros por kilómetro (IPK'), cuya división da como resultado la Tarifa por pasajero (T') según se indica a continuación:

$$T' = \frac{CTK'}{IPK'}$$

A su vez el costo total por kilómetro se determina dividiendo los costos mensuales totales necesarios para la prestación del servicio (los cuales se detallan en la pestaña denominada “Estructura de costos” del modelo tarifario que sustenta la resolución RE-0013-IT-2019, visible a folio 1843) entre el total de kilómetros mensuales recorridos por las unidades autorizadas a la ruta. Por su parte, el índice de pasajeros por kilómetro corresponde al volumen mensual de pasajeros de la ruta entre el total de kilómetros mensuales recorridos por las unidades autorizadas a la ruta.

La información anteriormente indicada se puede verificar en la pestaña denominada “Cálculo Tarifario” del modelo tarifario que fundamenta la resolución RE-0013-IT-2019 (folio 1843).

La tarifa por pasajero establece el monto a cancelar por parte de los usuarios para un viaje en la ruta, entendiéndose este como un traslado en el sentido 1-2 (origen-destino) o un traslado en el sentido 2-1 (destino-origen), dado que la cantidad de pasajeros que se toma en consideración en el cálculo de la variable IPK se determina sobre la misma base, es decir, se cuenta un pasajero por cada sentido de desplazamiento. En términos generales, si los pasajeros se cuantificaran sobre la base de recorridos en ambos sentidos, el volumen de pasajeros para el cálculo sería la mitad y por tanto la tarifa resultante sería el doble, pero aplicable a viajes en ambas direcciones. Naturalmente, resulta más práctica la fijación de tarifas para cada sentido por separado (en lugar de ambos juntos) dado que los pasajeros no regresan en el sentido inverso en la misma unidad, sino que esto usualmente sucede en un momento distinto del día.

El hecho de que en la descripción del ramal se indique expresamente el término “viceversa” no significa que la tarifa establecida cubra el costo del recorrido en el sentido 1-2 más un traslado en el sentido 2-1 como lo pretende el señor Marín Fernández. La inclusión del término “viceversa” corresponde a la descripción asignada por el Consejo de Transporte Público a los desplazamientos, para efecto de precisión en el sentido de que la autorización de servicio a ser prestado por el operador incluye ambas direcciones de desplazamiento.

Para mayor claridad se indica lo siguiente: Si se aborda una unidad de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. que presta el servicio en el ramal San José-San Antonio de Escazú en el sentido San José a San Antonio de Escazú, se debe cancelar una tarifa de 560 colones (tarifa vigente, según la resolución RE-0095-IT-2019) y si se aborda una unidad de la empresa prestando el servicio en el ramal San José-San Antonio de Escazú en el sentido San Antonio hacia San José se debe cancelar los mismos 560 colones, es decir que un recorrido completo de ida y vuelta tendrá un valor de 1.120 colones.

Se rechaza el argumento planteado por el recurrente en este aspecto.

C.2.2 Sobre la información de las rutas “San José-Alajuelita-Los Filtros” y “San José-Aserri-Barrio Lourdes”

Las citadas “rutas” no corresponden a ramales autorizados por el Consejo de Transporte Público para la ruta 9, consecuentemente debe rechazarse lo solicitado por el señor Marín Fernández en virtud de que lo pretendido no corresponde al trámite de fijación tarifaria tramitado en el expediente ET-065-2018, ya que la Autoridad Reguladora solamente puede definir tarifas para los esquemas operativos debidamente autorizados por el Consejo. De requerir información particular sobre los desplazamientos indicados puede hacer la gestión pertinente ante el Consejo o esta Autoridad, pero no dentro del recurso de revocatoria planteado contra la resolución RE-0019-IT-2019. Se rechaza lo pretendido por el recurrente.

C.2.3 Sobre el reconocimiento de costos para la determinación de la tarifa de la ruta 9.

La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante las resoluciones RJD-035-2016, RJD-060-2018, y RE-0215-JD-2018 estableció la metodología tarifaria a ser empleada en todas aquellas fijaciones tarifarias ordinarias tendientes a establecer las tarifas con que deben operar las rutas de servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, a nivel nacional; en dicha metodología se consideran los factores de costos e inversión a ser reconocidos en la fijación tarifaria, así como el tratamiento de los mismos. La Intendencia de Transporte como aplicadora de esta metodología está sujeta a la utilización de esta herramienta de cálculo tarifario, por lo que debe acatar lo dispuesto por el órgano colegiado.

Es importante señalar acá que dentro de una fijación tarifa no es procedente discutir ni resolver acerca de las consideraciones de costos metodológicos por no ser el momento procesal adecuado, pues para dichas valoraciones los interesados deben acudir al proceso cuando sean establecidos posibles cambios en la metodología, situación que para el caso bajo análisis ya ocurrió, mediante la participación ciudadana en las audiencias públicas celebradas con ocasión de cada una de las resoluciones anteriormente indicadas.. Por tal motivo no es posible considerar otros esquemas de regulación en tanto no se modifique el actual por lo que el argumento del recurrente debe rechazarse en todos sus extremos.

C.3 RECURSO DE REVOCATORIA DE LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE BEBEDERO DE ESCAZÚ

Relativo a las inconsistencias observadas en la metodología utilizada por la Aresep para la determinación del aumento tarifario.

C.3.1 Sobre el precio del combustible

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.5.1 que el precio promedio del combustible a utilizarse en las fijaciones ordinarias “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)(...)”.

En este caso, la audiencia pública se realizó el 9 de enero de 2019, por lo cual el precio promedio del combustible aplicable correspondía al período entre julio y diciembre de 2018. En el informe técnico IN-0025-IT-2019 del 4 de febrero de 2019, el cual da sustento a la resolución RE-0013-IT-2019, se consideró un precio promedio de ₡575,91 por litro de diésel (punto B.1.6).

Ahora bien, a partir de la aplicación de la fijación extraordinaria a nivel nacional (resolución RE-0030-IT-2019), se constató que el precio promedio empleado en la fijación tarifaria ordinaria de la ruta 09 no consideró los precios del combustible fijados mediante la resolución RE-0101-IE-2018, publicada en La Gaceta N°221 del 28 de noviembre de 2018. De modo tal que al aplicar el procedimiento de cálculo establecido en el apartado 4.5.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, el precio promedio del combustible que debió utilizarse en dicha fijación tarifaria ordinaria era de ₡573,76, esto finalmente quedó plasmado en la resolución RE-0044-IT-2019, que anuló parcialmente la resolución recurrida y se procedió a realizar los respectivos ajustes tarifarios en la ruta de interés, motivos estos que hacen recomendar el rechazo de este argumento.

C.3.2. Sobre el tipo de cambio

En la resolución ahora recurrida por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, se indica claramente en el punto B.1.5 del informe IN-0025-IT-2019 del 4 de febrero de 2019, el cual sirve de sustento técnico para la resolución RE-0013-IT-2019, en lo relativo al tipo de cambio lo siguiente:

“B.1.5. Tipo de cambio

El tipo de cambio utilizado según la metodología vigente es de ₡ 589,72 vigente al día de la audiencia pública.”

Como puede observarse, la metodología tarifaria ordinaria vigente es clara sobre el valor a considerar en esta variable, por lo que no es de recibo el argumento de la recurrente.

C.3.3. Sobre la distancia considerada en el estudio

Respecto a esta variable, la resolución ahora recurrida, establece claramente lo siguiente:

“(…)

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 el recorrido actualizado y autorizado mediante acuerdo en artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 297).

El detalle de distancias es el siguiente:

Descripción de ramal	Distancia (Km)
<i>San Jose-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal</i>	<i>26,80</i>
<i>San Jose-Escazú-Guachipelin-Pavicen por pista</i>	<i>29,89</i>
<i>San Jose-Escazú-Guachipelin por Anonos</i>	<i>26,68</i>
<i>San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa</i>	<i>21,60</i>
<i>San Jose-Escazú-Santa Teresa y viceversa</i>	<i>20,73</i>
<i>San Jose-Escazú-Barrio El Carmen</i>	<i>21,63</i>
<i>San Jose-Escazú-Calle el Curio y viceversa</i>	<i>24,80</i>
<i>San Jose-Escazú Centro y viceversa</i>	<i>16,85</i>
<i>San Jose-Escazú-Bello Horizonte y viceversa</i>	<i>20,16</i>
<i>San Jose-Escazú-Bebedero- viceversa</i>	<i>27,21</i>
<i>San Jose-Escazú-Vista de Oro</i>	<i>21,71</i>
<i>Circunvalación Escazú</i>	<i>47,40</i>
<i>San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista</i>	<i>44,44</i>

Descripción de ramal	Distancia (Km)
<i>San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja</i>	36,26
<i>Santa Ana-Lindora y viceversa</i>	10,27
<i>Santa Ana-Pozos y viceversa</i>	10,33
<i>Santa Ana-Salitral y viceversa</i>	9,01
<i>Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya y viceversa</i>	11,40
<i>Santa Ana-Barrio Los Angeles-La Promesa y viceversa</i>	17,93
<i>Santa Ana-Matinilla y viceversa</i>	14,20
<i>Santa Ana-Barrio España por Cebadilla y viceversa</i>	10,59
<i>Santa Ana-Barrio España por la Chimba y viceversa</i>	9,60
<i>Ciudad Colon-Piedades (periférica y viceversa)</i>	11,20
Distancia Ponderada	27,01

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 27,01 km.

(...)"

Como puede observarse, las distancias para cada ramal autorizado corresponden a las determinadas por el Consejo de Transporte Público (CTP), como órgano competente en la materia, esto de conformidad con el acuerdo por artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 de la Junta Directiva del CTP. Además, como también se indicó la distancia ponderada de la ruta se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal de la ruta.

Con base a lo anteriormente indicado se rechaza el argumento de la recurrente en este punto.

C.3.4. Sobre el valor de la ocupación media

Indica la recurrente que no queda claro en la resolución la forma de establecer el dato de ocupación media, al respecto se debe señalar que en la resolución RE-0013-IT-2019 se establece la forma de calcular este valor, el detalle es como se indica:

"(...)

B.1.10 Ocupación media de las unidades

Acorde a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 09 y el valor calculado de demanda según estudio del CTP, se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 53,21%, 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

(...)"

Como puede verse, se indica claramente que el dato proviene de dividir la cantidad de pasajeros movilizados entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados y de pie de la unidad autorizada a la ruta. Asimismo, se debe dejar claro que el dato de la ocupación media de las unidades no es considerado por este Órgano Técnico para definir la solicitud tarifaria pues únicamente tiene como propósito tener un valor referencia de la ocupación de las unidades en la ruta. Se rechaza el argumento de la recurrente en este aspecto.

C.3.5. Sobre el volumen de pasajeros movilizados

Respecto al volumen de pasajeros movilizados considerado en el estudio tarifario, el punto B.1.1 del informe IN-0025-IT-2019 que sustenta la resolución recurrida se detalla el procedimiento seguido, el cual se encuentra apegado estrictamente a la metodología tarifaria ordinaria vigente.

Es importante indicar respecto a lo señalado por la recurrente en su argumento, que la Intendencia de Transporte en apego al orden de prioridad de las fuentes disponibles para la determinación del volumen de pasajeros, estableció utilizar el estudio técnico de normalización de demanda aprobado por el CTP y no la validación de las estadísticas remitidas por la empresa al Sistema de Información Regulatoria (SIR) en virtud de no contar a ese momento con la herramienta necesaria para establecer el intervalo de confianza requerido para la validación de la información estadística. No se establece en la metodología tarifaria vigente aprobada por la Junta Directiva de la Aresep que esta Institución debe validar el estudio técnico aprobado por el CTP, lo que si establece la metodología es que este estudio técnico del CTP es el instrumento utilizado como referencia para la validación de las estadísticas remitidas por la empresa.

Por otra parte, en el argumento de la recurrente se hace una aseveración carente de rigor técnico al indicar lo siguiente:

“Los dos millones treinta y cinco mil quinientos cincuenta y tres usuarios que según la metodología empleada utilizan el servicio por mes, corresponderían a un porcentaje de aproximadamente un 40,71% de la población costarricense viaje a al oeste de la ciudad todos los días.” (Sic)

Confunde la recurrente un dato mensual de movilización de pasajeros en la ruta 09 contra un dato diario de la población estimada de habitantes que según su decir harían el viaje en esa ruta. Es decir, trata de comparar dos valores que no son comparables para arribar a la conclusión de que el 40,71% de la población costarricense (5 millones de personas) utilizan el servicio de la ruta 09 en un día, lo que a todas luces sería imposible. Para

mejor comprensión conviene hacer la siguiente matemática, si dividimos los 2.035.553 entre 30 días para obtener un dato diario de pasajeros al día se obtendría un valor de 67.852 pasajeros promedio diarios en la ruta, lo que significaría apenas un 1,35% de la población costarricense movilizándose en la ruta 09 diariamente. En virtud de lo anterior debe ser rechazado el argumento de la recurrente.

C.3.6. Sobre la tasa de rentabilidad tipo 1 y tipo 2

Señaló la recurrente, que la tasa de Rentabilidad tipo 1 y tipo 2 son variables, que se presentan con una falta de fundamentación debida en cuanto a la forma en que son definidas, ya que no se cuenta con esa información en la resolución recurrida. No queda claro en la resolución, además, la referencia aportada sobre los datos de la “ocupación media” es decir, si se refiere a la flotilla, o si se hace referencia a otro parámetro propiamente.

Sobre este argumento, se le indica a la recurrente que la resolución recurrida establece claramente en el tema de las tasas de rentabilidad para reglas de cálculo tipo 1 y tipo 2 lo siguiente:

“(…)

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^b) 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:

<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1</i>	<i>15,95%</i>
<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (*)</i>	<i>11,50%</i>

Nota: (*) Valor determinado mediante resolución RIT-096-2018 del 23 de julio de 2018 y publicada en el Alcance N°137 a La Gaceta N°137 del 30 de julio de 2018.

(...)"

Como puede observarse, es clara la definición y las fuentes correspondientes para la determinación de las tasas de rentabilidad para reglas de cálculo tipo 1 y tipo 2, con lo cual debe rechazarse el argumento de la gestionante al indicar que estos valores carecen de la fundamentación debida y que dicha información no estaba disponible.

C.3.7. Sobre la flota autorizada

Señaló la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, que la resolución RE-0013-IT-2019 presenta vicios de nulidad por irregularidades observadas en la realización de la audiencia pública del 9 de enero del 2019. En igual sentido los señores Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero, y Paola Mejía Keith en su recurso de revocatoria señalan los mismos argumentos, por lo que se resolverán ambos seguidamente.

Al respecto argumentan los actores Vargas Delgado, Azofeifa Delgado, González Guerrero y Mejía Keith, que la resolución enviada por el Intendente a los correos electrónicos de algunos usuarios, se indicó otra tarifa diferente a la analizada el día de la audiencia, es decir 555, tarifa que a todas luces nos parece exagerada y que no fue conocida en la convocatoria de la audiencia.

Por su parte la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú señala que la solicitud tarifaria de la operadora Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. llevada a la audiencia pública resulta ser más baja que la aprobada por la resolución RE-0013-IT-2019, lo cual violenta el artículo 41 del Reglamento a la Ley Reguladora de los Servicios Públicos, puesto que la Intendencia de Transporte no realizó su labor verificadora de constatar si la solicitud se encontraba técnica y jurídicamente fundamentada. Es decir, no se hizo una buena valoración en la admisibilidad, lo que dio como resultado un incremento en la tarifa superior al llevado a la audiencia pública.

Al respecto señala la recurrente:

“(…)

EL HECHO COMPROBADO E INCUESTIONABLE DE QUE LOS VECINOS DE ESCAZÚ ASISTENTES A LA AUDIENCIA PÚBLICA DEL PASADO 9 DE ENERO FUERON PUESTOS EN CONOCIMIENTO DE UNA PROPUESTA DE AUMENTO TARIFARIO, MENOR A LA QUE SE PRETENDE APROBAR MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RECURRIDA, EVIDENCIA QUE NO SE COMPARTIÓ TODA LA INFORMACIÓN DISPONIBLE SOBRE LAS POSIBLES AFECTACIONES PARA LOS USUARIOS DEL SERVICIO, INCLUYENDO LA POSIBILIDAD DE QUE SE DECRETARA UN AUMENTO MAYOR AL SOLICITADO.

(…)”

Asimismo, indica que la flota de unidades en funcionamiento en la resolución no es compatible con la que se nombra posteriormente, dado que los vehículos que indica la empresa no son propiedad de esta, y por lo tanto no deben ser incluidos como flotilla dentro de un estudio técnico, dado que introduce variables distintas para el análisis de un mismo parámetro, lo cual, desde una perspectiva económica, implicaría “falsear” los datos del estudio.

En lo relativo a la flota autorizada, la resolución recurrida indicó en lo que interesa lo siguiente:

“(…)

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 indica 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:

<i>Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1</i>	<i>Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2</i>
<i>Unidades que a la fecha de corte se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP</i>	<i>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</i>

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 y la clasificación de las unidades constan en el oficio DACP-2019-0009 del 9 de enero del 2019 (folios 822 al 839) y el oficio DING-2019-0001 del 9 de enero del 2019 (folios 813 al 819).

A continuación, se detalla la flota autorizada:

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
1	CB001868	47	15	2004	URBANO	1
2	GB001465	47	15	2004	URBANO	1
3	GB001601	46	15	2005	URBANO	1
4	GB001602	46	15	2005	URBANO	1
5	GB001698	46	15	2006	URBANO	1
6	SJB010527	49	15	2006	URBANO	1
7	SJB010528	49	15	2006	URBANO	1
8	GB001452	55	15	2004	URBANO	1
9	SJB010534	49	15	2006	URBANO	1
10	SJB011920	46	15	2018	URBANO	1
11	SJB017384	51	15	2019	URBANO	2
12	SJB017385	52	15	2019	URBANO	2
13	SJB009970	51	15	2005	URBANO	1
14	SJB009971	49	15	2005	URBANO	1
15	SJB009972	52	15	2005	URBANO	1
16	SJB009973	52	15	2005	URBANO	1
17	SJB009974	49	15	2005	URBANO	1
18	SJB010009	50	15	2005	URBANO	1
19	SJB010019	42	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
20	SJB010020	48	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
21	SJB010021	45	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
22	SJB010022	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
23	SJB010024	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
24	SJB010025	43	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
25	SJB010026	45	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
26	SJB010027	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
27	SJB010028	47	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
28	SJB010029	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
29	SJB010030	47	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
30	SJB010031	46	15	2005	INTERURBANO LARGO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
31	SJB010032	49	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
32	SJB010033	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
33	SJB010068	52	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
34	SJB010069	50	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
35	SJB010070	51	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
36	SJB010075	52	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
37	SJB010083	49	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
38	SJB010084	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
39	SJB010085	54	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
40	SJB010089	51	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
41	SJB010090	53	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
42	SJB010096	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
43	SJB010105	46	15	2005	URBANO	2
44	SJB010122	47	15	2005	MONTANO	1
45	SJB010123	47	15	2005	MONTANO	1
46	SJB010140	52	15	2006	MONTANO	1
47	SJB010141	52	15	2006	MONTANO	1
48	SJB010142	48	15	2006	MONTANO	1
49	SJB010161	52	15	2006	URBANO	2
50	SJB010162	47	15	2006	URBANO	1
51	SJB010163	52	15	2006	URBANO	2
52	SJB010198	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
53	SJB010199	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	2
54	SJB010200	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
55	SJB010261	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
56	SJB010317	48	15	2006	URBANO	1
57	SJB010318	48	15	2006	URBANO	1
58	SJB010319	47	15	2006	URBANO	1
59	SJB010320	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
60	SJB010321	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
61	SJB010322	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
62	SJB010357	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
63	SJB010358	46	15	2006	URBANO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
64	SJB010359	45	15	2006	URBANO	1
65	SJB010360	45	15	2006	URBANO	1
66	SJB010574	45	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
67	SJB010575	49	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
68	SJB010576	49	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
69	SJB010577	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
70	SJB010578	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
71	SJB010917	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
72	SJB010918	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
73	SJB011177	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
74	SJB011744	46	15	2007	INTERURBANO LARGO	2
75	SJB011346	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
76	SJB011583	48	15	2008	URBANO	2
77	SJB011614	47	15	2008	URBANO	2
78	SJB011615	48	15	2008	URBANO	2
79	SJB011761	49	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
80	SJB011762	49	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
81	SJB011763	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
82	SJB011764	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
83	SJB011868	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
84	SJB011869	48	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
85	SJB011870	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
86	SJB011871	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
87	SJB011872	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
88	SJB012255	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
89	SJB012257	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
90	SJB012258	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
91	SJB012259	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
92	SJB012392	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
93	SJB012393	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
94	SJB012394	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
95	SJB012395	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
96	SJB012396	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
97	SJB012428	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
98	SJB012429	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
99	SJB012430	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
100	SJB012431	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
101	SJB012672	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
102	SJB012673	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
103	SJB012675	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
104	SJB012687	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
105	SJB012688	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
106	SJB012689	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
107	SJB012841	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
108	SJB012842	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
109	SJB012880	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
110	SJB012881	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
111	SJB012882	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
112	SJB012883	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
113	SJB013149	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
114	SJB013150	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
115	SJB013151	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
116	SJB013339	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
117	SJB013340	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
118	SJB013341	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
119	SJB013353	49	15	2012	INTERURBANO LARGO	1
120	SJB013667	50	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
121	SJB013732	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
122	SJB013733	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
123	SJB013735	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
124	SJB013736	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
125	SJB013737	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
126	SJB013759	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
127	SJB013760	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
128	SJB013939	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
129	SJB013940	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
130	SJB013941	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
131	SJB013942	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
132	SJB013996	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
133	SJB014013	53	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
134	SJB014213	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
135	SJB014214	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
136	SJB014215	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
137	SJB014216	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
138	SJB014217	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
139	SJB014240	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
140	SJB014241	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
141	SJB014242	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
142	SJB014243	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
143	SJB014244	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
144	SJB014343	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
145	SJB014344	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
146	SJB014345	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
147	SJB014346	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
148	SJB014347	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
149	SJB014561	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
150	SJB014562	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
151	SJB014563	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
152	SJB014564	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
153	SJB014565	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
154	SJB014576	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
155	SJB014577	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
156	SJB014578	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
157	SJB014579	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
158	SJB014580	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
159	SJB015085	54	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
160	SJB015086	53	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
161	SJB015099	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
162	SJB015100	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
163	SJB015101	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
164	SJB015102	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
165	SJB015103	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
166	SJB015104	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
167	SJB015105	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
168	SJB015106	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
169	SJB015538	53	15	2016	MONTANO	2
170	SJB015540	53	15	2016	MONTANO	2
171	SJB015545	53	15	2016	MONTANO	2
172	SJB015547	52	15	2016	MONTANO	2
173	SJB015573	53	15	2016	MONTANO	2

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
174	SJB015582	51	15	2016	MONTANO	2
175	SJB015721	48	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
176	SJB015722	50	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
177	SJB016847	49	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
178	SJB016848	49	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
179	SJB015840	46	15	2017	MONTANO	2
180	SJB016624	48	15	2017	MONTANO	2
181	SJB016892	48	15	2018	MONTANO	2
182	SJB016893	47	15	2018	INTERURBANO LARGO	2

Según consulta en el Registro Nacional, todas las unidades están a nombre de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. a excepción de las siguientes placas:

N°	Placa	Arrendatario
1	CB001868	TRANSPORTE MORA Y ROJAS
2	GB001465	TRANSPORTE LA PAMPA
3	GB001601	TRANSPORTE LA PAMPA
4	GB001602	TRANSPORTE LA PAMPA
5	GB001698	TRANSPORTES LA PAMPA
6	SJB010527	AUTOTRANSPORTES DESAMPARADOS
7	SJB010528	AUTOTRANSPORTES DESAMPARADOS
8	GB001452	TRANSPORTE LA PAMPA
9	SJB010534	AUTOTRANSPORTES DESAMPARADOS
10	SJB017384	BAC SAN JOSE
11	SJB017385	BAC SAN JOSE
12	SJB015538	DAVIVIENDA LEASING S.A.
13	SJB015540	DAVIVIENDA LEASING S.A.
14	SJB015545	DAVIVIENDA LEASING S.A.
15	SJB015547	DAVIVIENDA LEASING S.A.
16	SJB015573	DAVIVIENDA LEASING S.A.
17	SJB015582	DAVIVIENDA LEASING S.A.
18	SJB015721	DAVIVIENDA LEASING S.A.
19	SJB015722	DAVIVIENDA LEASING S.A.

En estos casos las unidades cuentan con autorización del CTP para ser arrendadas y presentan el correspondiente contrato de alquiler (folios 56 al 60).

La metodología vigente, en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, indica lo siguiente acerca del reconocimiento de este:

“(…)

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.

(...)”

El detalle del reconocimiento de los valores de rentabilidad y depreciación de cada unidad se muestran en la pestaña denominada: “Flota”, columnas AB, AC, AD y AE del modelo tarifario que sustenta el presente informe (...)”

*Como se observa en la resolución recurrida se justificó en el punto **B.1.4 Flota** del informe técnico IN-0025-IT-2019 que sustenta la resolución RE-0013-IT-2019, la flota a ser considerada en el estudio tarifario, esto basado en la información suministrada por el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos (DACP) del Consejo de Transporte Público (CTP), según el oficio DACP-2019-0009 del 9 de enero del 2019 (folios 822 al 839) y la clasificación de las mismas por medio del oficio DING-2019-0001 del 9 de enero del 2019 de la Dirección de Ingeniería del CTP (folios 813 al 819).*

Ahora bien, alega la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú que la flota indicada en la resolución no es compatible con la que se nombra posteriormente, y que existen unidades que no son propiedad de la misma, y por lo tanto no deben ser incluidas como flota dentro de un estudio técnico, dado que introduce variables distintas para el análisis que no son las correctas.

En virtud de lo indicado por la Asociación de Desarrollo, la Intendencia de Transporte procede a revisar lo actuado en la resolución RE-0013-IT-2019

referente a la flota considerada en el estudio tarifario; siendo que de dicha revisión se logra determinar que existe una inconsistencia con lo establecido en el punto 4.12.2.a. de la metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), por cuanto se establece que para el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas por el CTP según el acuerdo de flota vigente al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud.

En este sentido, el Auto de Admisibilidad de la petición de revisión tarifaria se realizó el día 15 de noviembre de 2018, y a ese momento, el acuerdo de flota vigente correspondía al indicado en el DACP-2018-1502 del 14 de setiembre de 2018 (folios 497 al 514); sin embargo como se indicó en el informe IN-0025-IT-2019 que sustenta la resolución recurrida, el acuerdo de flota utilizado correspondió al DACP-2019-0009 del 9 de enero del 2019 (folios 822 al 839), es decir, que en apego a lo establecido en la metodología tarifaria vigente, no se utilizó el acuerdo de flota vigente al momento de la admisibilidad de la solicitud tarifaria.

De lo anterior, al comparar la flota considerada en la resolución RE-0013-IT-2019 y la contenida en el DACP-2018-1502 del 14 de setiembre de 2018 se observa una diferencia en 12 unidades, siendo que, sobre las 170 unidades restantes, las mismas permanecen iguales entre los dos acuerdos por lo que no afectan el resultado del modelo tarifario.

Las referidas 12 unidades son las que se indican en el siguiente cuadro:

N°	DACP-2018-1502		DACP-2019-0009 (RE-0013-IT-2019)	
	Número de placa	Año Modelo	Número de placa	Año Modelo
1	SJB008929	2003	CB001868	2004
2	SJB008930	2003	GB001465	2004
3	SJB008931	2003	GB001601	2005
4	SJB008935	2003	GB001602	2005
5	SJB008936	2003	GB001698	2006
6	SJB008938	2003	SJB010527	2006
7	SJB008940	2003	SJB010528	2006
8	SJB008945	2003	GB001452	2004
9	SJB008946	2003	SJB010534	2006
10	SJB008947	2003	SJB011920	2018
11	SJB008949	2003	SJB017384	2019
12	SJB008951	2003	SJB017385	2019

En este punto es importante indicar que el DACP-2019-0009 del 9 de enero lo que viene a establecer es una sustitución de las 12 unidades modelo 2003 que para el año 2019 ya se encontraban fuera de la vida útil máxima establecida por el CTP; sin embargo, a pesar de esta condición de las unidades, la metodología es clara en establecer que deben utilizarse las unidades autorizadas vigentes al momento de la admisibilidad de la solicitud de revisión tarifaria. Así las cosas, llevan razón los recurrentes en cuanto a este argumento.

Ahora bien, vistos los argumentos del recurso de revocatoria y de la gestión de nulidad en cuanto al tema de la flota presentados por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, la señora Karol Vargas Delgado y Paola Mejía Keith, los señores Manuel Azofeifa Delgado y Daniel González Guerrero, y visto el análisis técnico desarrollado, este Órgano Técnico señala, que se debe verificar si el acto recurrido efectivamente presenta un defecto en alguno de sus elementos, tanto de forma como sustantivos, lo cual se hará a continuación:

Referente estrictamente a los elementos de forma, la resolución RE-0013-IT-2019, no es un acto administrativo nulo, por cuanto este contiene todos los elementos exigidos por la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), en el siguiente sentido:

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

Respecto a los elementos sustanciales (motivo, contenido y fin) es menester recordar que las causas para anular los actos administrativos reposan en los artículos 158 al 179 y 223 de la LGAP, siendo estos la falta o defecto de algún requisito o, que el acto impugnado sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, entendiendo como sustancial, la formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final en aspectos vitales, ergo el motivo, contenido y fin del acto da nacimiento en su efecto jurídico a un cambio que se adopta en el mundo jurídico, y siendo de esa forma no se permite una mala aplicación de esos elementos de forma y sustantivos en los actos, pues la realidad que reflejaría un acto administrativo alejado de sus elementos, distorsionaría precisamente esa realidad, perjudicando a los administrados.

Es decir, del análisis técnico llevado a cabo por la Intendencia de Transporte en definitiva, respecto al tema de la flota considerada en el cálculo tarifario se da un vicio sustantivo en dos de los elementos constitutivos del acto administrativo, pues el motivo y contenido de la resolución quedan viciados, entendiendo el motivo como los antecedentes, presupuestos o razones jurídicas que hacen posible o necesaria la emisión del acto administrativo y sobre los cuales la Administración Pública entiende sostener la legitimidad, oportunidad o conveniencia de éste; y el contenido como lo que el acto administrativo declara, dispone, ordena,

certifica o juzga, el cual debe ser lícito, posible, claro, preciso y abarcar cuestiones de hecho y de derecho surgidas del motivo.

Se observa que para la flota autorizada considerada en el estudio tarifario que fue resuelto mediante la resolución RE-0013-IT-2019, efectivamente hubo una desaplicación de lo estipulado en el apartado 4.12.2.a. de la metodología tarifaria vigente por cuanto se utilizó un acuerdo de flota con fecha posterior a la emisión del Auto de Admisibilidad (15 de noviembre de 2018) y no la flota estipulada mediante el acuerdo por oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre, lo cual hace que en cuanto a este extremo únicamente la resolución RE-0013-IT-2019 contenga un vicio en el motivo con lo cual lo procedente es recalcular las tarifas de la ruta 9, para lo cual se debe retrotraer el procedimiento a la etapa de resolución de la petición tarifaria, es decir a la fecha en que se dictó la resolución RE-0013-IT-2019 (4 de febrero de 2019) y actualizar las tarifas al valor presente ajustándolas con las fijaciones tarifarias a nivel nacional correspondientes al I y II semestre del 2019.

En virtud de esas inconsistencias detectadas en la consideración de la flota, se generó un vicio que afectó sustancialmente las fundamentaciones del acto examinado en este acto, ya que su consideración varió el resultado y el fin del acto. Lo anterior provoca como consecuencia, que se configure una nulidad parcial de dicha resolución, únicamente en cuanto al punto anteriormente indicado.

Así las cosas, conforme al artículo 164 de la Ley General de la Administración Pública, que establece que la invalidez parcial del acto no implicará la de las demás partes del mismo que sean independientes de aquella, lo procedente es:

- Anular parcialmente la resolución RE-0013-IT-2019 de las 15:00 horas del 4 de febrero de 2019 en cuanto a la consideración de la flota con que se hizo el cálculo tarifario.*
- Rechazar la gestión de nulidad respecto a la tasa de Rentabilidad tipo 1 y tipo 2.*
- Retrotraer el procedimiento a la etapa de resolución de la petición tarifaria y traer las tarifas al valor presente ajustándolas con las fijaciones tarifarias a nivel nacional correspondientes al I y II semestre del 2019, para lo cual se debe corregir en el modelo tarifario la flota vehicular autorizada de conformidad con el acuerdo por oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre y recalcular las tarifas resultantes, siendo que por economía procesal se debe fijar en este mismo acto las tarifas resultantes de la ruta 09.*
- Mantener incólumes todos los demás puntos de la resolución RE-0013-IT-2019.*

Dicho lo anterior, se procede a realiza el cálculo tarifario.

E. Cálculo tarifario

Antes de proceder con el recalcu tarifario se debe tener presente lo resuelto por la Intendencia de Transporte mediante la resolución RE-0044-IT-2019 del 20 de mayo de 2019, y publicada en el Alcance N°115 a la Gaceta N°96 del 24 de mayo de 2019, referente a la nulidad parcial de oficio de las resoluciones RIT-048-2018, RE-0134-IT-2018, y RE-0013-IT-2019 que tendrán relación directa con el presente recalcu tarifario para las tarifas de la ruta 9 al momento de efectuarse de nuevo el cálculo tarifario contenido originalmente en la resolución RE-0013-IT-2019. En el caso de las resoluciones RIT-048-2018 y RE-0134-IT-2019, la nulidad parcial se refiere a las tarifas de los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum. Para el caso de la resolución RE-0013-IT-2013, la nulidad parcial se refiere al rubro del costo del combustible utilizado en esa resolución. Finalmente, en el análisis se debe incorporar el acuerdo de flota vigente al momento de la admisibilidad de la solicitud de revisión tarifaria, esto es el acuerdo por oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre.

E.1 Corrección de tarifas de los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum:

Ante una denuncia interpuesta por la señora Mayra Quirós, usuaria del servicio de la ruta 9, respecto al cobro de la tarifa entre San José y Forum, la cual fue conocida por esta Intendencia de Transporte ante solicitud de aclaración incoada por la Dirección General de Atención al Usuario por medio del oficio OF-0887-DGAU-2019 del 11 de marzo de 2019, esta Intendencia de Transporte se dio a la tarea de investigar el caso y luego de revisar la información pertinente llegó a la conclusión que efectivamente existió un error a la hora de consignar las tarifas de los fraccionamientos tarifarios: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum en el pliego autorizado a la ruta 9 en la resolución RIT-048-2018 y cuya afectación trasciende las tarifas de esos fraccionamientos en las resoluciones posteriores a dicha resolución, el detalle es como se indica a continuación:

1- La Intendencia de Transporte por medio de la resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre de 2017, publicada en el Alcance N°261 a La Gaceta N°205 del 31 de octubre de 2017 (ET-052-2017), resolvió la fijación tarifaria a nivel nacional para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al II semestre del 2017. Para la ruta 9 operada por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. se autorizó un ajuste del 1,17% sobre las tarifas vigentes a ese momento, específicamente para los fraccionamientos: San José-

Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum se estableció el siguiente pliego:

Ruta	Descripción de ruta	Descripción de fraccionamiento	Tarifa (¢)	
			Regular	Adulto Mayor
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-TRINIDAD DE SANTA ANA	370	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-BARRIO ESPAÑA	370	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-MULTIPLAZA	370	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-FORUM	370	0

2- Posteriormente, mediante resolución RIT-048-2018 del 10 de abril de 2018, publicada en el Alcance N°76 a la Gaceta N°65 del 16 de abril de 2018 (ET-001-2018), la Intendencia de Transporte resolvió la fijación tarifaria a nivel nacional para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al I semestre del 2018. Para la ruta 9 operada por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. se autorizó un ajuste del 3,45% sobre las tarifas vigentes a ese momento, es decir las establecidas en la resolución RIT-067-2017, esto por cuanto no existía ninguna fijación tarifaria ordinaria posterior a esta resolución. Específicamente para los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum se estableció el siguiente pliego:

Ruta	Descripción de ruta	Descripción de fraccionamiento	Tarifa (¢)	
			Regular	Adulto Mayor
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-TRINIDAD DE SANTA ANA	270	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-BARRIO ESPAÑA	270	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-MULTIPLAZA	270	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-FORUM	270	0

3- Como puede observarse, las tarifas de la ruta 9 del cuadro anterior se consignaron en 270 colones en lugar de aplicárseles el ajuste del 3,45% correspondiente al I semestre de 2018 sobre las tarifas vigentes de 370 colones.

4- Ahora bien, las tarifas establecidas en la resolución RIT-048-2018 para la ruta 9 en los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum se constituyeron en las tarifas base para la fijación tarifaria a nivel nacional para el servicio por autobús correspondiente al II semestre del 2018 (RE-0134-IT-2018, publicada en el Alcance N°172A a la Gaceta N°178), y a su vez estas fueron las tarifas base de la fijación tarifaria ordinaria de la ruta 9 resuelta mediante la resolución RE-0013-IT-2019 del 4 de febrero de 2019, publicada en el Alcance N°29 a la Gaceta N°28 del 8 de febrero de 2019).

Considerando lo anterior y conforme al artículo 164 de la LGAP, que establece que la invalidez parcial del acto no implicará la de las demás partes del mismo que sean independientes de aquella, lo procedente es anular parcialmente las resoluciones RIT-048-2018 de las 15:00 horas del 10 de abril de 2018, y RE-0134-IT-2018 de las 15:30 horas del 21 de setiembre de 2018, respecto a las tarifas establecidas para los de los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum.

Consecuentemente, en virtud del principio de economía procesal, se procede a hacer en este mismo acto, la corrección de las tarifas de los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum de la ruta 09 según se indica:

a) Resolución RIT-048-2018 (I semestre de 2018)

Partiendo de las tarifas vigentes al momento de resolver la resolución RIT-048-2018, las cuales corresponden a las establecidas en la resolución RIT-067-2017 y aplicado el ajuste del 3,54%, las tarifas resultantes de los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum son como se muestra:

Ruta	Descripción de ruta	Descripción de fraccionamiento	Tarifa (¢)	
			Regular	Adulto Mayor
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-TRINIDAD DE SANTA ANA	385	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-BARRIO ESPAÑA	385	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-MULTIPLAZA	385	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-FORUM	385	0

b) Resolución RE-0134-IT-2018 (II semestre de 2018)

Las tarifas base a considerar al momento de resolver la resolución RE-0134-IT-2018, para los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum, correspondían a las establecidas en la resolución RIT-048-2018, las cuales debían ajustarse en un 3,05%, según se indica a continuación:

Ruta	Descripción de ruta	Descripción de fraccionamiento	Tarifa (¢)	
			Regular	Adulto Mayor
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-TRINIDAD DE SANTA ANA	395	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-SANTA ANA-BARRIO ESPAÑA	395	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-MULTIPLAZA	395	0
09	SANTA ANA-DISTRITOS	SAN JOSE-FORUM	395	0

Las indicadas en el cuadro anterior son las tarifas base a considerar al momento de resolver la resolución RE-0013-IT-2019, para los fraccionamientos: San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum.

E.2 Corrección del costo promedio del combustible utilizado en la fijación ordinaria (RE-0013-IT-2019):

La metodología tarifaria establece en la sección 4.5.1 que el precio promedio del combustible a utilizarse en las fijaciones ordinarias “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)”.

En este caso, la audiencia pública se realizó el 9 de enero de 2019, por lo cual el precio promedio del combustible aplicable correspondía al período entre julio y diciembre de 2018. En el informe técnico IN-0025-IT-2019 del 4 de febrero de 2019, el cual da sustento a la resolución RE-0013-IT-2019, se consideró un precio promedio de ¢575,91 por litro de diésel (punto B.1.6).

Ahora bien, a partir de la aplicación de la fijación extraordinaria a nivel nacional (resolución RE-0030-IT-2019), se constató que el precio promedio empleado en la fijación tarifaria ordinaria de la ruta 9 no consideró los precios del combustible fijados mediante la resolución RE-0101-IE-2018, publicada en La Gaceta N°221 del 28 de noviembre de 2018. De modo tal que al aplicar el procedimiento de cálculo establecido en el apartado 4.5.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, el precio promedio del combustible que debió utilizarse en dicha fijación tarifaria ordinaria era de ¢573,76.

E.3 Flota autorizada para el estudio tarifario del expediente ET-065-2018:

Conforme a lo señalado en los párrafos precedentes, se logra determinar una desaplicación de lo estipulado en el apartado 4.12.2.a. de la metodología tarifaria vigente por cuanto se utilizó un acuerdo de flota con fecha posterior a la emisión del Auto de Admisibilidad (15 de noviembre de 2018) y no la flota estipulada mediante el acuerdo por oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre, tal y como lo establece la metodología tarifaria vigente al indicar que serán consideradas para el cálculo tarifario únicamente las unidades autorizadas por el CTP según el acuerdo de flota vigente al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud.

En virtud de lo anterior, debe sustituirse el apartado **B.1.4 Flota** del informe IN-0025-IT-2019, por el que se indica a continuación:

“(…)

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

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 y la clasificación de las unidades constan en el oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre del 2018 (folios 497 al 514) y el oficio DTE-2018-0602 del 6 de noviembre del 2018 (folios 490 al 494).

A continuación, se detalla la flota autorizada:

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
1	SJB008929	50	15	2003	URBANO	1
2	SJB008930	49	15	2003	URBANO	1
3	SJB008931	46	15	2003	URBANO	1
4	SJB008935	49	15	2003	URBANO	1
5	SJB008936	46	15	2003	URBANO	1
6	SJB008938	45	15	2003	URBANO	1
7	SJB008940	45	15	2003	URBANO	1
8	SJB008945	46	15	2003	URBANO	1
9	SJB008946	46	15	2003	URBANO	1
10	SJB008947	50	15	2003	URBANO	1
11	SJB008949	45	15	2003	URBANO	1
12	SJB008951	46	15	2003	URBANO	1
13	SJB009970	51	15	2005	URBANO	1
14	SJB009971	49	15	2005	URBANO	1
15	SJB009972	52	15	2005	URBANO	1
16	SJB009973	52	15	2005	URBANO	1
17	SJB009974	49	15	2005	URBANO	1
18	SJB010009	50	15	2005	URBANO	1
19	SJB010019	42	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
20	SJB010020	48	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
21	SJB010021	45	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
22	SJB010022	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
23	SJB010024	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
24	SJB010025	43	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
25	SJB010026	45	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
26	SJB010027	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
27	SJB010028	47	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
28	SJB010029	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
29	SJB010030	47	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
30	SJB010031	46	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
31	SJB010032	49	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
32	SJB010033	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
33	SJB010068	52	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
34	SJB010069	50	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
35	SJB010070	51	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
36	SJB010075	52	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
37	SJB010083	49	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
38	SJB010084	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
39	SJB010085	54	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
40	SJB010089	51	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
41	SJB010090	53	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
42	SJB010096	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
43	SJB010105	46	15	2005	URBANO	2
44	SJB010122	47	15	2005	MONTANO	1
45	SJB010123	47	15	2005	MONTANO	1
46	SJB010140	52	15	2006	MONTANO	1
47	SJB010141	52	15	2006	MONTANO	1
48	SJB010142	48	15	2006	MONTANO	1
49	SJB010161	52	15	2006	URBANO	2
50	SJB010162	47	15	2006	URBANO	1
51	SJB010163	52	15	2006	URBANO	2

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
52	SJB010198	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
53	SJB010199	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	2
54	SJB010200	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
55	SJB010261	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
56	SJB010317	48	15	2006	URBANO	1
57	SJB010318	48	15	2006	URBANO	1
58	SJB010319	47	15	2006	URBANO	1
59	SJB010320	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
60	SJB010321	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
61	SJB010322	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
62	SJB010357	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
63	SJB010358	46	15	2006	URBANO	1
64	SJB010359	45	15	2006	URBANO	1
65	SJB010360	45	15	2006	URBANO	1
66	SJB010574	45	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
67	SJB010575	49	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
68	SJB010576	49	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
69	SJB010577	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
70	SJB010578	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
71	SJB010917	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
72	SJB010918	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
73	SJB011177	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
74	SJB011744	46	15	2007	INTERURBANO LARGO	2
75	SJB011346	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
76	SJB011583	48	15	2008	URBANO	2
77	SJB011614	47	15	2008	URBANO	2
78	SJB011615	48	15	2008	URBANO	2
79	SJB011761	49	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
80	SJB011762	49	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
81	SJB011763	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
82	SJB011764	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
83	SJB011868	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
84	SJB011869	48	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
85	SJB011870	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
86	SJB011871	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
87	SJB011872	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
88	SJB012255	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
89	SJB012257	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
90	SJB012258	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
91	SJB012259	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
92	SJB012392	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
93	SJB012393	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
94	SJB012394	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
95	SJB012395	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
96	SJB012396	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
97	SJB012428	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
98	SJB012429	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
99	SJB012430	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
100	SJB012431	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
101	SJB012672	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
102	SJB012673	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
103	SJB012675	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
104	SJB012687	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
105	SJB012688	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
106	SJB012689	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
107	SJB012841	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
108	SJB012842	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
109	SJB012880	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
110	SJB012881	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
111	SJB012882	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
112	SJB012883	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
113	SJB013149	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
114	SJB013150	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
115	SJB013151	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
116	SJB013339	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
117	SJB013340	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
118	SJB013341	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
119	SJB013353	49	15	2012	INTERURBANO LARGO	1
120	SJB013667	50	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
121	SJB013732	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
122	SJB013733	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
123	SJB013735	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
124	SJB013736	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
125	SJB013737	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
126	SJB013759	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
127	SJB013760	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
128	SJB013939	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
129	SJB013940	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
130	SJB013941	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
131	SJB013942	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
132	SJB013996	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
133	SJB014013	53	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
134	SJB014213	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
135	SJB014214	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
136	SJB014215	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
137	SJB014216	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
138	SJB014217	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
139	SJB014240	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
140	SJB014241	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
141	SJB014242	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
142	SJB014243	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
143	SJB014244	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
144	SJB014343	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
145	SJB014344	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
146	SJB014345	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
147	SJB014346	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
148	SJB014347	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
149	SJB014561	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
150	SJB014562	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
151	SJB014563	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
152	SJB014564	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
153	SJB014565	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
154	SJB014576	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
155	SJB014577	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
156	SJB014578	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
157	SJB014579	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
158	SJB014580	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
159	SJB015085	54	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
160	SJB015086	53	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
161	SJB015099	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
162	SJB015100	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
163	SJB015101	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
164	SJB015102	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
165	SJB015103	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
166	SJB015104	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
167	SJB015105	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
168	SJB015106	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
169	SJB015538	53	15	2016	MONTANO	2
170	SJB015540	53	15	2016	MONTANO	2
171	SJB015545	53	15	2016	MONTANO	2
172	SJB015547	52	15	2016	MONTANO	2
173	SJB015573	53	15	2016	MONTANO	2
174	SJB015582	51	15	2016	MONTANO	2
175	SJB015721	48	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
176	SJB015722	50	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
177	SJB016847	49	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
178	SJB016848	49	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
179	SJB015840	46	15	2017	MONTANO	2
180	SJB016624	48	15	2017	MONTANO	2
181	SJB016892	48	15	2018	MONTANO	2
182	SJB016893	47	15	2018	INTERURBANO LARGO	2

Según consulta en el Registro Nacional, todas las unidades están a nombre de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. a excepción de las placas:

N°	Placa	Arrendatario
12	SJB015538	DAVIVIENDA LEASING S.A.
13	SJB015540	DAVIVIENDA LEASING S.A.
14	SJB015545	DAVIVIENDA LEASING S.A.
15	SJB015547	DAVIVIENDA LEASING S.A.
16	SJB015573	DAVIVIENDA LEASING S.A.
17	SJB015582	DAVIVIENDA LEASING S.A.
18	SJB015721	DAVIVIENDA LEASING S.A.
19	SJB015722	DAVIVIENDA LEASING S.A.

En estos casos las unidades cuentan con autorización del CTP para ser arrendadas y presentan el correspondiente contrato de alquiler (folios 56 al 60).

La metodología vigente, en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, indica lo siguiente acerca del reconocimiento de este:

“(...)

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.

(...)”

El detalle del reconocimiento de los valores de rentabilidad y depreciación de cada unidad se muestran en la pestaña denominada: “Flota”, columnas AB, AC, AD y AE del modelo tarifario que sustenta el presente informe.

Es importante indicar en este punto, que las unidades modelo 2003, son excluidas del cálculo tarifario en virtud de tener más de 15 años, esto según el artículo 2 del Decreto N°29743-MOPT, “Reglamento de vida máxima autorizada para las unidades de transporte colectivo remunerado de personas y servicios especiales” (publicado en La Gaceta No 169 del 5 de setiembre de 2001).

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 (14,36 km) y la clasificación dada por el CTP según DTE-2018-0602 del 6 de noviembre del 2018 (folios 490 al 494), la empresa tiene autorizado por parte del CTP buses urbanos, Interurbanos Cortos, Interurbanos Largos y Montanos, por lo que su valor debe ser reconocido tarifariamente.

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢94.162.388 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 DING-2018-1502 del 14 de setiembre del 2018 (folios 497 al 514), 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 unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

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.”

Se excluyen del presente estudio las unidades SJB-8929, SJB-8930, SJB-8931, SJB-8935, SJB-8936, SJB-8938, SJB-8940, SJB-8945, SJB-8946, SJB-8947, SJB-8949, y SJB-8951, por ser modelo 2003 y tener más de 15 años, lo cual supera la antigüedad máxima.

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 8,8 años.

(…)

E.4 Ajuste tarifario

Manteniendo incólumes todas las demás variables consideradas en el informe IN-0025-IT-2019, se procede a corregir el precio promedio del litro de combustible, las tarifas de los fraccionamientos San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana, San José-Santa Ana-Barrio España, San José-Multiplaza y San José-Forum, y la flota autorizada a la ruta de acuerdo a la metodología tarifaria vigente. Dicha corrección da como resultado un ajuste tarifario del 15,20% sobre las tarifas vigentes a ese momento, generando el siguiente pliego:

Fijación tarifaria ordinaria (ET-065-2019)

Código Ruta	Descripción del ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa recomendada (¢)		Variación	
		Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
09	San José-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	365	0	420	0	15,70%	55
09	San José-Escazú-Guachipelín-Pavicen por pista	365	0	420	0	15,70%	55
09	San José-Escazú-Guachipelín por Anonos	365	0	420	0	15,70%	55
09	San José-San Antonio de Escazú	465	0	535	0	15,05%	70
09	San José-Escazú-Santa Teresa	365	0	420	0	15,07%	55
09	San José-Escazú-Barrio El Carmen	465	0	535	0	15,05%	70

Código Ruta	Descripción del ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa recomendada (¢)		Variación	
		Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
09	San José-Escazú-Calle el Curio	465	0	535	0	15,05%	70
09	San José-Escazú Centro	365	0	420	0	15,07%	55
09	San José-Escazú-Bello Horizonte	365	0	420	0	15,07%	55
09	San José-Escazú-Bebedero	465	0	535	0	15,05%	70
09	San José-Escazú-Vista de Oro	365	0	420	0	15,07%	55
09	Circunvalación Escazú	365	0	420	0	15,07%	55
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	395	0	455	0	15,19%	60
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Lindora	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Pozos	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Salitral	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Matinilla	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Barrio España por Cebadilla	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Barrio España por la Chimba	280	0	325	0	16,07%	45
09	Ciudad Colón-Piedades (periférica)	280	0	325	0	16,07%	45
09	San José-Escazú-Lotes Badilla	365	0	420	0	15,07%	55
09	San José-Escazú-Los Anonos	365	0	420	0	15,07%	55
09	San José-Piedades	370	0	425	0	14,86%	55
09	San José-Santa Ana	370	0	425	0	14,86%	55
09	San José-Santa Ana-Piedades	395	0	455	0	15,19%	60
09	Santa Ana-Salitral-Quebrador	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-IMAS-Esfuerzo	280	0	325	0	16,07%	45
09	San José-Santa Ana-Salitral	395	0	455	0	15,19%	60
09	San José-Santa Ana-Pozos	395	0	455	0	15,19%	60
09	San José-Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	395	0	455	0	15,19%	60
09	San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana	395	0	455	0	15,19%	60
09	San José-Santa Ana-Barrio España	395	0	455	0	15,19%	60
09	San José-Multiplaza	395	0	455	0	15,19%	60

Código Ruta	Descripción del ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa recomendada (¢)		Variación	
		Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
09	San José-Forum	395	0	455	0	15,19%	60
09	Santa Ana-Salitral-Calle Los Montoya	280	0	325	0	16,07%	45
09	Santa Ana-Piedades-Ciudad Colón por Brasil y Trinidad	280	0	325	0	16,07%	45
09	Circunvalación Santa Ana	365	0	420	0	15,07%	55

Fijación tarifaria extraordinaria (I semestre del 2019)

Posterior a la fijación tarifaria ordinaria se realizó la fijación extraordinaria correspondiente al primer semestre de 2019. De acuerdo con lo indicado en la metodología tarifaria vigente para fijaciones extraordinarias (RJD-120-2012), en el caso de las rutas que hayan recibido un ajuste tarifario en una fijación ordinaria posterior a la fijación extraordinaria inmediata anterior (en este caso la fijación tarifaria a nivel nacional aprobada mediante la resolución RE-0134-IT-2018, publicada en el Alcance N°172 A de La Gaceta N°178 del 27 de setiembre de 2018); la variación relativa en los costos sujetos al ajuste extraordinario, considerará como valores del período anterior, los vigentes a la fecha de la audiencia pública de cada una de las fijaciones ordinarias e incorporados en el cálculo tarifario, contemplando exclusivamente los rubros de costos de la metodología de ajuste extraordinario.

Dada la condición anterior, el porcentaje de ajuste de la fijación extraordinaria que correspondía a esta ruta, al comparar los costos empleados en la fijación tarifaria ordinaria (RE-0013-IT-2019 con el ajuste del precio del combustible) con los aplicables en la resolución RE-0030-IT-2019, es el siguiente:

	Fijación ordinaria (RE-0013-IT-2019)	I semestre-2019 (RE-0030-IT-2019)	Variación	Peso relativo	Ajuste
Combustible	¢573,76	¢573,76	0,00%	20,79%	0,57%
Salarios	¢1 185 366,34	¢1 185 366,34	0,00%	21,19%	
Mantenimiento	¢64,11	¢64,62	0,79%	25,24%	
Administrativos	¢1 755 955,43	¢1 833 141,10	4,40%	8,46%	

Dicho porcentaje se debe a que, en la fijación ordinaria, se consideraron los mismos salarios, costo de cánones y revisión técnica vehicular que en la fijación nacional; y con la corrección del costo del combustible antes explicada, este rubro también es el mismo en ambas fijaciones.

Aplicando dicho porcentaje a las tarifas de la ruta 09 y el respectivo redondeo, se obtiene el siguiente pliego tarifario:

Código Ruta	Descripción del ramal	Tarifa recomendada (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
09	San José-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	420	0
09	San José-Escazú-Guachipelín-Pavicen por pista	420	0
09	San José-Escazú-Guachipelín por Anonos	420	0
09	San José-San Antonio de Escazú	540	0
09	San José-Escazú-Santa Teresa	420	0
09	San José-Escazú-Barrio El Carmen	540	0
09	San José-Escazú-Calle el Curio	540	0
09	San José-Escazú Centro	420	0
09	San José-Escazú-Bello Horizonte	420	0
09	San José-Escazú-Bebedero	540	0
09	San José-Escazú-Vista de Oro	420	0
09	Circunvalación Escazú	420	0
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	460	0
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	325	0
09	Santa Ana-Lindora	325	0
09	Santa Ana-Pozos	325	0
09	Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	325	0
09	Santa Ana-Salitral	325	0
09	Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya	325	0
09	Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa	325	0
09	Santa Ana-Matinilla	325	0
09	Santa Ana-Barrio España por Cebadilla	325	0
09	Santa Ana-Barrio España por la Chimba	325	0
09	Ciudad Colón-Piedades (periférica)	325	0
09	San José-Escazú-Lotes Badilla	420	0
09	San José-Escazú-Los Anonos	420	0
09	San José-Piedades	425	0
09	San José-Santa Ana	425	0
09	San José-Santa Ana-Piedades	460	0
09	Santa Ana-Salitral-Quebrador	325	0
09	Santa Ana-IMAS-Esfuerzo	325	0
09	San José-Santa Ana-Salitral	460	0
09	San José-Santa Ana-Pozos	460	0
09	San José-Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	460	0
09	San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana	460	0
09	San José-Santa Ana-Barrio España	460	0
09	San José-Multiplaza	460	0
09	San José-Forum	460	0
09	Santa Ana-Salitral-Calle Los Montoya	325	0
09	Santa Ana-Piedades-Ciudad Colón por Brasil y Trinidad	325	0
09	Circunvalación Santa Ana	420	0

Fijación tarifaria extraordinaria (II semestre del 2019)

La fijación extraordinaria correspondiente al segundo semestre del 2019 arrojó un ajuste del -0,84%. Aplicando dicho porcentaje a las tarifas de la ruta 09 y el respectivo redondeo, se obtiene el siguiente pliego tarifario:

Código Ruta	Descripción del ramal	Tarifa recomendada (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
09	San José-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	415	0
09	San José-Escazú-Guachipelín-Pavicen por pista	415	0
09	San José-Escazú-Guachipelín por Anonos	415	0
09	San José-San Antonio de Escazú	535	0
09	San José-Escazú-Santa Teresa	415	0
09	San José-Escazú-Barrio El Carmen	535	0
09	San José-Escazú-Calle el Curio	535	0
09	San José-Escazú Centro	415	0
09	San José-Escazú-Bello Horizonte	415	0
09	San José-Escazú-Bebedero	535	0
09	San José-Escazú-Vista de Oro	415	0
09	Circunvalación Escazú	415	0
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	455	0
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	320	0
09	Santa Ana-Lindora	320	0
09	Santa Ana-Pozos	320	0
09	Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	320	0
09	Santa Ana-Salitral	320	0
09	Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya	320	0
09	Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa	320	0
09	Santa Ana-Matinilla	320	0
09	Santa Ana-Barrio España por Cebadilla	320	0
09	Santa Ana-Barrio España por la Chimba	320	0
09	Ciudad Colón-Piedades (periférica)	320	0
09	San José-Escazú-Lotes Badilla	415	0
09	San José-Escazú-Los Anonos	415	0
09	San José-Piedades	420	0
09	San José-Santa Ana	420	0
09	San José-Santa Ana-Piedades	455	0
09	Santa Ana-Salitral-Quebrador	320	0
09	Santa Ana-IMAS-Esfuerzo	320	0
09	San José-Santa Ana-Salitral	455	0
09	San José-Santa Ana-Pozos	455	0
09	San José-Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	455	0
09	San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana	455	0
09	San José-Santa Ana-Barrio España	455	0
09	San José-Multiplaza	455	0
09	San José-Forum	455	0
09	Santa Ana-Salitral-Calle Los Montoya	320	0
09	Santa Ana-Piedades-Ciudad Colón por Brasil y Trinidad	320	0
09	Circunvalación Santa Ana	415	0

F. Conclusiones

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

- 1) *La gestión de nulidad y el recurso de revocatoria presentado por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú; el recurso de revocatoria presentado por Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith y el recurso de revocatoria presentado por Raúl Marín Fernández en contra de las resoluciones RE-0013-IT-2019 y RE-0019-IT-2019, desde el punto de vista formal, resultan admisibles por haberse presentado dentro del término y la forma legalmente establecidos y al efecto resultan a derecho.*
- 2) *La Intendencia de Transporte analizó los aspectos de validez de la resolución RE-0013-IT-2019, y determinó que la misma contiene todos los elementos de forma necesarios, no así los elementos sustanciales en cuanto al motivo y contenido exigidos por la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), esto por cuanto la flota autorizada considerada en el estudio tarifario que fue resuelto mediante la resolución RE-0013-IT-2019, efectivamente hubo una desaplicación de lo estipulado en el apartado 4.12.2.a. de la metodología tarifaria vigente por cuanto se utilizó un acuerdo de flota con fecha posterior a la emisión del Auto de Admisibilidad, por lo que se debe acoger únicamente la gestión de nulidad en cuanto a este aspecto y anular parcialmente la resolución RE-0013-IT-2019 en cuanto a la consideración de la flota con que se hizo el cálculo tarifario.*
- 3) *Las tasas de rentabilidad 1 y 2 utilizadas en la resolución RE-0013-IT-2019, se encuentra ajustada a derecho y dictada bajo la ciencia y la técnica.*
- 4) *La Intendencia de Transporte detectó que se debía corregir el costo promedio del combustible en la resolución administrativa RE-0013-IT-2019, por lo que de oficio realizó la corrección, mediante el dictado de la resolución RE-0044-IT-2019, motivo por el cual se saneó el proceso en debida forma.*
- 5) *Lo actuado por la Intendencia de Transporte se encuentra apegado a la metodología tarifaria ordinaria vigente (excepto en lo concerniente a la flota autorizada) y se brindó la respuesta en el acto administrativo aquí recurrido acerca del argumento por parte de los recurrentes en cuanto a la calidad del servicio, el cual debe ser atendido mediante un procedimiento independiente del proceso de fijación tarifaria.*
- 6) *El recurso de revocatoria interpuesto por el señor Raúl Marín Fernández, no es la vía procesal oportuna mediante la cual se deba discutir ni resolver acerca de las consideraciones de costos metodológicos, pues para dichas valoraciones los interesados deberán acudir al proceso específico cuando sean establecidos posibles cambios en la metodología.*

7) *Retrotraer el procedimiento a la etapa de resolución de la petición tarifaria y actualizar las tarifas ajustándolas con las fijaciones tarifarias a nivel nacional correspondientes al I y II semestre del 2019, para lo cual se debe corregir en el modelo tarifario la flota vehicular autorizada de conformidad con el acuerdo por oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre y recalcular las tarifas resultantes, siendo que por economía procesal se debe fijar en este mismo acto las tarifas resultantes de la ruta 9.*

8) *Mantener incólumes todos los demás puntos de la resolución RE-0013-IT-2019.*

(...)"

- II. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es acoger únicamente en cuanto a la flota utilizada para el cálculo tarifario la gestión de nulidad interpuesta por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofoifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith por este mismo argumento. Asimismo, se deniega el resto de los argumentos de la gestión de nulidad, y se rechazan el resto de los argumentos de dichos recurrentes. Igualmente se rechaza en su totalidad el recurso del señor Raúl Marín Fernández, siendo todo lo anterior, tal y como se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.I.

RESUELVE

- I. Acoger el informe IN-0242-IT-2019 del 25 de octubre de 2019 y proceder a:
- a. Declarar parcialmente con lugar el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad, interpuesto por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú, contra la resolución RE-0013-IT-2019 de las 15:00 horas del 4 de febrero de 2019, únicamente en cuanto al argumento C.3.7. Sobre la flota Autorizada en el cálculo tarifario.
 - b. Declarar parcialmente con lugar el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad, interpuesto por Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel

Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith, contra la resolución RE-0013-IT-2019 de las 15:00 horas del 4 de febrero de 2019, únicamente en cuanto al argumento C.3.7. Sobre la flota Autorizada en el cálculo tarifario.

- c. Rechazar por el fondo el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad interpuesta por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú excepto en lo indicado en el punto C.3.7.
- d. Rechazar por el fondo el recurso de revocatoria y la gestión de nulidad interpuesta por Karol Vanessa Vargas Delgado, Manuel Esteban Azofeifa Delgado, Daniel Enrique González Guerrero y Paola Mejía Keith excepto en lo indicado en punto C.3.7.
- e. Rechazar por el fondo el recurso de revocatoria interpuesto por el señor Raúl Marín Fernández, en contra de la resolución RE-0019-IT-2019 del 4 de marzo del 2019, emitida por la Intendencia de Transporte.
- f. Declarar la nulidad parcial de la resolución RE-0013-IT-2019 únicamente en cuanto a la consideración de la flota con que se realizó el cálculo tarifario.
- g. Retrotraer el procedimiento a la etapa de resolución de la petición tarifaria y actualizar las tarifas, ajustándolas con las fijaciones tarifarias a nivel nacional correspondientes al I y II semestre del 2019, para la ruta 09, y proceder a fijar las siguientes tarifas:

Código Ruta	Descripción del ramal	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
09	San José-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	415	0
09	San José-Escazú-Guachipelín-Pavicen por pista	415	0
09	San José-Escazú-Guachipelín por Anonos	415	0
09	San José-San Antonio de Escazú	535	0
09	San José-Escazú-Santa Teresa	415	0
09	San José-Escazú-Barrio El Carmen	535	0
09	San José-Escazú-Calle el Curio	535	0
09	San José-Escazú Centro	415	0
09	San José-Escazú-Bello Horizonte	415	0
09	San José-Escazú-Bebedero	535	0
09	San José-Escazú-Vista de Oro	415	0
09	Circunvalación Escazú	415	0
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	455	0
09	San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	320	0
09	Santa Ana-Lindora	320	0
09	Santa Ana-Pozos	320	0
09	Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	320	0
09	Santa Ana-Salitril	320	0
09	Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya	320	0
09	Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa	320	0

Código Ruta	Descripción del ramal	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
09	Santa Ana-Matinilla	320	0
09	Santa Ana-Barrio España por Cebadilla	320	0
09	Santa Ana-Barrio España por la Chimba	320	0
09	Ciudad Colón-Piedades (periférica)	320	0
09	San José-Escazú-Lotes Badilla	415	0
09	San José-Escazú-Los Anonos	415	0
09	San José-Piedades	420	0
09	San José-Santa Ana	420	0
09	San José-Santa Ana-Piedades	455	0
09	Santa Ana-Salitral-Quebrador	320	0
09	Santa Ana-IMAS-Esfuerzo	320	0
09	San José-Santa Ana-Salitral	455	0
09	San José-Santa Ana-Pozos	455	0
09	San José-Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús (IMAS)	455	0
09	San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana	455	0
09	San José-Santa Ana-Barrio España	455	0
09	San José-Multiplaza	455	0
09	San José-Forum	455	0
09	Santa Ana-Salitral-Calle Los Montoya	320	0
09	Santa Ana-Piedades-Ciudad Colón por Brasil y Trinidad	320	0
09	Circunvalación Santa Ana	415	0

- II. Mantener incólumes todos los demás puntos de la resolución RE-0013-IT-2019.
- III. Elevar a la Junta Directiva los recursos de apelación en subsidio presentado por la Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de Escazú y el señor Raúl Marín Fernández, y prevenir a las partes que cuentan con tres días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la resolución, para hacer valer sus derechos ante dicho órgano de alzada. Por lo que, una vez notificada la presente resolución, los recurrentes en el término antes indicado, deberán presentar los alegatos que consideren pertinentes ante la Junta Directiva. Una vez cumplido este plazo, comenzará a correr el término para el superior jerárquico a efecto de resolver el recurso. Lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 346, siguientes y concordantes de la Ley General de la Administración Pública.

NOTIFÍQUESE.

Daniel Fernandez Sánchez, Intendente a.í.—1 vez.—O.C. N° 9123-2019.—Solicitud N° 058-2020.—(IN2020444041).