



ALCANCE N° 125 A LA GACETA N° 122

Año CXLIII

San José, Costa Rica, viernes 25 de junio del 2021

132 páginas

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

**INSTITUTO COSTARRICENSE
DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS**

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

JUNTA DIRECTIVA

		
Sesión No. 2021-39 Ordinaria	Fecha de Realización 15/Jun/2021	Acuerdo No. 2021-266
Artículo 3.4-Ampliación de normas técnicas institucionales como continuidad del Acuerdo no. 2020-302. (Ref PRE-UTSAPS-2021-00110) Memorando PRE-2021-00672.		
Atención Unidad Técnica de los Servicios de Abastecimiento de Agua Potable y de Saneamiento,		
Asunto Aprobación de ampliación de normas técnicas institucionales	Fecha Comunicación 21/Jun/2021	

JUNTA DIRECTIVA

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

Conoce esta Junta Directiva las especificaciones técnicas que amplían la Norma Técnica para “Diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” y, que a su vez, se integran al Volumen IV, “Especificaciones técnicas generales de AyA”, aplicable a toda contratación de obra pública, presentada por la Presidencia Ejecutiva según memorando PRE-2021-00672, y acuerda lo siguiente:

PRIMERO: Aprobar las siguientes especificaciones técnicas que son parte esencial de este acuerdo, para que se proceda de conformidad con todo lo dispuesto en el acuerdo N.º 2020-302, a partir de la publicación de las mismas en el Diario Oficial La Gaceta:

1. Especificación técnica AyA-2000-TPVC-01-A01. Tubería de PVC de uso subterráneo para el trasiego de agua sometida a presión en sistemas de abastecimiento de agua potable. Parte 1: requisitos de la tubería PVC de sección circular.
2. Especificación Técnica AyA-4000-TPVC-01-A01. Tubería de PVC de uso subterráneo para el trasiego de agua residual a gravedad o a presión. Parte 1: requisitos de la tubería de PVC de sección circular.
3. Especificación Técnica AyA-6000-TBC-01-A01. Tubería de concreto con o sin refuerzo para conductos pluviales en escurrimiento libre. Parte 1: requisitos de la tubería de concreto de sección circular.

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

Especificación Técnica

AyA-2000-TPVC-01-A01

TUBERÍA DE PVC DE USO SUBTERRÁNEO PARA EL TRASIEGO DE AGUA SOMETIDA A PRESIÓN EN SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE. PARTE 1: REQUISITOS DE LA TUBERÍA PVC DE SECCIÓN CIRCULAR

1. Objeto y campo de aplicación

Esta especificación establece los requisitos técnicos que debe cumplir la tubería de sección circular fabricada a través de un proceso de extrusión utilizando un compuesto plástico de poli (cloruro de vinilo), conocido como PVC, para uso subterráneo en el trasiego de agua sometida a presión en sistemas de abastecimiento de agua potable.

Esta norma no contempla requisitos relacionados con seguridad y salud ocupacional, ni con la gestión o administración del riesgo inherente al objeto normado o que pueda originarse una vez instalado.

2. Términos y definiciones

Son de aplicación las definiciones que se indican en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA ó en las normas técnicas que se referencian en esta especificación.

3. Siglas

A continuación se detallan los nombres de los organismos y las abreviaturas de los códigos normativos que se citan en la presente especificación:

ASTM	American Society for Testing Materials
AWWA	American Water Works Association
ECA	Ente Costarricense de Acreditación
INTECO	Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica
ISO	International Organization for Standardization
NSF	National Sanitation Foundation
OEC	Organismo de Evaluación de la Conformidad

4. Requisitos técnicos

4.1. Requisitos generales

4.1.1. Sistema de dimensionamiento

La referencia al diámetro nominal de una tubería debe entenderse como una designación adimensional del tamaño de esa tubería, debe tomarse en consideración que el diámetro nominal no equivale al diámetro interno o externo del tubo; los valores del diámetro externo e interno son los que se establecen en la norma de fabricación del tubo (norma técnica de producto).

Los valores de los diámetros externo e interno se establecen con base en uno o más sistemas de dimensionamiento aplicable a tuberías, específicamente:

-sistema métrico ISO ((del emisor International Organization for Standardization, por sus siglas en inglés),

-sistema IPS (iron pipe size , por sus siglas en inglés),

-sistema CIOD (cast iron outside diameter, por sus siglas en inglés), y

-sistema DIPS (ductil iron pipe size , por sus siglas en inglés).

En virtud de lo anterior, se debe verificar con la norma de fabricación del tubo seleccionado, el sistema de dimensionamiento aplicable según diámetro nominal y los valores correspondientes para: diámetro externo, diámetro interno, espesores y tolerancias, según lo determine la norma técnica. Esta información es relevante para garantizar una adecuada interconexión entre sistemas existentes y nuevos y entre la tubería y sus accesorios.

Cabe indicar que algunas normas de fabricación incluyen en su contenido dos o más sistemas de dimensionamiento.

4.1.2. Compuesto plástico y “SDR”, “DR” o “Clase de presión”

La determinación del compuesto de Poli (Cloruro de Vinilo) PVC debe corresponder con la “clase” o “clasificación de celda”, señalado en la norma de fabricación del tubo y de sus accesorios.

El código del compuesto que se define según la “clase” ó “clasificación de celda”, está asociado a las propiedades del material con el que se fabrica el tubo y sus accesorios, entre ellas: tipo de resina, resistencia al impacto, resistencia a la tensión, módulo de elasticidad en tensión y temperatura de deflexión bajo carga. Los valores de cada propiedad corresponden a los indicados en la norma INTE Q73 (INTE 15-05-01).

La selección del compuesto de PVC utilizando el formato de “clase” ó “clasificación de celda”, es un requisito que debe ser especificado en los detalles técnico-constructivos de las obras y en los documentos de compra del tubo y accesorios.

Si el compuesto de PVC que se indica en la norma de fabricación, no utiliza el formato de “clase” ó “clasificación de celda” establecido en la norma INTE Q73 (INTE 15-05-01), se debe aportar una certificación de producto del compuesto de PVC según la norma que rige para dicho compuesto. Esta certificación debe cumplir con lo que se establece para tales efectos, en la Norma Técnica para Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial (AyA), en su versión vigente.

Para la selección del tubo se debe calcular el SDR a partir del esfuerzo hidrostático de diseño (HDS), según el compuesto plástico indicado en el cuadro 1 y la presión de trabajo definida por el diseñador (calculado mediante la ecuación ISO^[1]).

¹Ecuación ISO

$$2S/(P_T) = R - 1 \quad \text{ó} \quad 2S/(P_T) = (D_o/t) - 1 \quad (1)$$

Donde:

S = esfuerzo hidrostático de diseño, en MPa (o psi)

P_T = presión de trabajo, en MPa (o psi)

D_o = diámetro externo promedio, en mm (o pulgadas)

t = espesor mínimo de pared, en mm (o pulgadas)

R = relación dimensional estándar para los tubos termoplásticos (D_o/t para tubos de PVC), también conocida como SDR.

Cuadro 1 “Compuesto plástico según nomenclatura por norma técnica de referencia”

Norma técnica	Compuesto plástico		Esfuerzo hidrostático de diseño (HDS)
	Codificación vigente bajo la nomenclatura de clasificación de celda (clase)	Codificación según nomenclatura anterior	MPa (psi)
INTE C173 (INTE 16-01-01)	PVC 12454	PVC 1120	14 (2000)
INTE C175 (INTE 16-01-04)	PVC 12454	PVC 1120	14 (2000)
INTE C223 (ANSI/AWWA C900)	PVC 12454	PVC 1120	14 (2000)

Fuente: AyA.

Una vez calculado el SDR, se debe verificar dentro de las opciones que comercialmente tiene a disposición el fabricante de la tubería, si tiene a disposición ese SDR o bien dentro de las opciones disponibles, seleccionar el SDR cuya presión nominal asociada garantiza el comportamiento esperado del tubo a la presión de trabajo establecida por el diseñador, la cual según la normativa técnica de AyA incluye las sobrepresiones.

En el caso particular de la tubería que se fabrica de conformidad con la norma INTE C223 (ANSI/AWWA C900), se recomienda verificar la clase de presión seleccionada, según la guía que se incluye en el Anexo B de dicha norma.

Las normas de fabricación de tubería y accesorios de PVC, pueden establecer la aplicación de factores de ajuste por efecto de la temperatura del fluido, en respuesta al efecto que ejerce la temperatura sobre la capacidad del tubo para soportar la presión interna, según se especifica en el siguiente cuadro.

El valor de presión que se obtiene al aplicar el coeficiente de reducción por temperatura a la presión nominal, debe ser capaz de soportar la presión de trabajo calculada por el diseñador.

Si la norma de fabricación no establece el factor de corrección por temperatura, se deben aplicar las recomendaciones del fabricante en caso de que así corresponda.

Se advierte que en la misma norma se pueden establecer para un mismo SDR diferentes compuestos plásticos y en consecuencia diferentes esfuerzos hidrostáticos de diseño; razón por la cual siempre debe calcularse el SDR a partir del esfuerzo hidrostático de diseño asociado al compuesto plástico seleccionado y según la presión de diseño.

El término “SDR” (Standar Dimension Ratio) responde a una serie de valores estandarizados para facilitar el diseño de tubería dentro de un rango comercial, cuando no se realiza esa estandarización por parte del fabricante únicamente se indica “DR” (Dimension Ratio). En el caso particular de la norma técnica INTE C223 (ANSI/AWWA C900), los diámetros se clasifican según la “clase de presión”, la cual corresponde a una presión nominal que también está asociada a los diferentes valores de “DR” que permite esa norma técnica.

En relación con la tubería que se fabrica de conformidad con la norma INTE C175 (INTE 16-01-04), también incorpora en su desarrollo normativo el concepto de razón dimensional estándar "SDR"; sin embargo, el término "cédula", conocido también como "Sch" o "schedule", refiere a un dimensionamiento del tubo basado en valores mínimos de diámetro externo y espesor de pared, definiendo en cada caso un rango de tolerancia. Las tuberías según cédula, también tienen asociada una presión de trabajo según el compuesto plástico y los diámetros externos y espesores asociados.

Por lo tanto, la especificación o detalle técnico del tubo seleccionado debe indicar el compuesto plástico, la presión de trabajo^[2], la norma de fabricación y el “SDR”, “DR” ó la cédula “SCH” según corresponda.

^[2] Las normas de fabricación INTE 16-01-01 e INTE 16-01-04 incluyen una definición de presión de trabajo que debe ser entendida como presión nominal dentro del contexto de cada norma, para ser consecuentes con las definiciones de la Norma Técnica de Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de Agua Potable, de Saneamiento y Pluvial (AyA).

4.2. Requisitos específicos

4.2.1. Diámetro

Se acepta el uso de tubería según las normas de fabricación INTE C173 (INTE 16-01-01) e INTE C223 (ANSI/AWWA C900), en el trasiego de agua sometida a presión en sistemas de abastecimiento de agua potable, en los diámetros definidos en la Norma Técnica de Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de Agua Potable, de Saneamiento y Pluvial, con las salvedades o excepciones establecidas en dicha norma técnica emitida por AyA, incluido lo relacionado con sus aplicaciones en sistemas de abastecimiento de agua potable.

En el caso particular la norma INTE C175 (INTE 16-01-04) solo se acepta el uso de tubería de cédula 40 y 80, en el trasiego de agua sometida a presión en sistemas de abastecimiento de agua potable, únicamente en un diámetro nominal de 200 mm o inferior y para tubería no roscada.

Consecuente con lo anterior y verificada la presión de trabajo a la que estará sometida la tubería, si se determina el uso de tubería para un SDR 26 (HDS 2000 psi), para esta condición se acepta como sustituto el uso de tubería cédula 40, manteniendo la condición del diámetro nominal de 200 mm o inferior. Así mismo, para el caso particular del SDR 17 (HDS 2000 psi), se acepta como sustituto el uso de tubería cédula 80, manteniendo la condición del diámetro nominal de 200 mm o inferior.

4.2.2. Deflexión anular

La deflexión anular es la deformación de la sección transversal como respuesta de una tubería flexible a las cargas externas impuestas.

Las cargas a las cuales está sometida la tubería inciden en la deformación de la misma; el resultado de este comportamiento provoca la redistribución de los esfuerzos hacia el relleno de la tubería.

Para cada una de las normas técnicas de fabricación de la tubería que se citan en esta especificación, se debe aportar con la oferta técnica la gráfica carga-deflexión de conformidad con lo establecido en la norma técnica INTE C193 (INTE 16-04-01) y la documentación técnica emitida por el fabricante mediante la cual se respalde el valor de la deformación esperada para cada tubo que se oferte, según su norma de fabricación.

4.2.3. Unión “tubo-tubo”

El tipo de unión “tubo-tubo” en tubería plástica corresponde al de junta elastomérica (empaquete de hule), se aceptan otros tipos de uniones siempre que la norma de fabricación del tubo así lo indique (norma de producto), con excepción de la unión cementada.

En relación con la junta elastomérica aplican los requisitos establecidos en la norma ASTM D3139.

Adicionalmente, se debe aportar en la oferta técnica, la documentación emitida por el fabricante que respalde el valor máximo de desviación angular en la junta de unión entre tubos, de tal manera que la colocación del tubo se pueda ir adaptando al trazado.

4.2.4. Color

Es de aplicación el requisito del color de los tubos que se establece en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA.

Por lo anterior, queda sin efecto toda referencia o requisito de color incluido en las normas técnicas de producto que se indiquen de forma directa o indirecta en la presente especificación.

4.2.5. Rotulado

Cada tubo debe cumplir con el requerimiento de rotulado establecido en la norma técnica de fabricación respectiva (norma técnica de producto), cuyos caracteres deben ser totalmente visibles, legibles e indelebles, para garantizar la correcta identificación de la tubería durante y después de la instalación.

5. Disposiciones complementarias

5.1. Certificaciones de producto

Es de aplicación el requisito de certificación del producto emitido por un Organismo Evaluador e la Conformidad (OEC), organismo de tercera parte, en los términos que se establecen en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA.

En la oferta técnica se debe aportar la certificación de producto del tubo respecto a la norma de fabricación con la que cumple, siendo aceptables únicamente las que se indican en el cuadro 1 de la presente especificación.

5.2. Efectos en la salud por contaminantes que se incorporen al agua potable

NSF61

La tubería al ser un elemento que entre en contacto con el agua hasta su entrega al usuario final, de previo, durante y posterior al proceso de potabilización del agua, debe cumplir con la norma NSF 61 “Drinking Water Systems Components – Health Effects”.

En la oferta técnica se debe aportar la certificación que evidencie para cada tubo ofertado, su cumplimiento con la norma NSF 61, en su versión vigente; esta certificación debe ser emitida por el siguiente organismo:

- National Sanitation Foundation (NSF) International.

Adicionalmente, se deben aportar junto con las certificaciones, los resultados de las pruebas llevadas a cabo por el organismo indicado en relación con el cumplimiento de la NSF 61, donde se detallen los contaminantes y los valores detectados, en caso de que los mismos hayan sido identificados durante las pruebas realizadas. Se advierte que no será aceptado el tubo, cuya prueba evidencie que al menos una de las sustancias detectadas al entrar en contacto con el agua que se trasiega, presenta concentraciones del contaminante que no se ajustan a lo permitido en el Reglamento para la Calidad del Agua Potable vigente en Costa Rica; aun cuando, el valor o valores obtenidos para esa sustancia cumplan con los valores establecidos en la NSF 61.

5.3. Manipulación, almacenamiento y transporte

En la oferta técnica se debe incorporar un capítulo de “Manipulación, almacenamiento y transporte”, donde se detallen las acciones y recomendaciones de parte del o los fabricantes para el adecuado manejo, transporte y almacenamiento de los tubos; lo anterior, según sea

requerido de previo o durante el proceso de construcción, a efecto de garantizar su funcionalidad y vida útil.

Así mismo, se deben incluir en este capítulo toda disposición, que para tales efectos, se indiquen en las normas técnicas de fabricación aplicables a la tubería.

6. Documentos normativos de referencia

Las normas que se citan en este apartado forman parte integral de los requisitos técnicos incluidos en este documento. Las ediciones de las normas estaban en vigencia al momento de formular la presente especificación:

ASTM D1785:2015e1	Standard Specification for Poly(Vinyl Chloride) (PVC) Plastic Pipe, Schedules 40, 80, and 120
ASTM D2241: 2015	“Standard Specification for Poly(Vinyl Chloride) (PVC) Pressure-Rated Pipe (SDR Series)”
ASTM D3139: 2019	“Standard Specification for Joints for Plastic Pressure Pipes Using Flexible Elastomeric Seals”

También fueron revisadas las siguientes normas técnicas de referencia, la cuales se consideran parte integral de esta especificación:

Acuerdo Junta Directiva AyA N° 2017-281	“Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial”. Publicado en los ALCANCE N° 227 A,B,C,D,E,F,G de La Gaceta N° 180 del 22 de setiembre del 2017
Decretos Ejecutivos N°39144-S y N°38924-S	“Reglamento para la Calidad del Agua Potable”. Publicado en La Gaceta N° 170 del 1 de setiembre del 2015
INTE C173: 2014	“Plásticos — Tubos de poli (cloruro de vinilo) (PVC) clasificados según la presión de trabajo (Serie SDR)”
INTE C175: 2015	“Tubería plástica de Poli (Cloruro de vinilo) (PVC) cédula 40,80 y 120”

INTE C193:2017	Determinación de las características de carga externa de tubería plástica por medio de placas paralelas. Método de ensayo
INTE C223: 2017	“Tubos y accesorios de Cloruro de Polivinilo (PVC) sometidos a presión en diámetros desde 100 mm hasta 1500 mm, para servicios de agua”
INTE Q73: 2012	“Compuestos de Poli (Cloruro de Vinilo) (PVC) Rígido y Compuestos de Poli (Cloruro de Vinilo) Clorado (CPVC) – Requisitos”
NSF 61: 2019	“Drinking Water Systems Components – Health Effects”

En caso de que una norma sea actualizada por el emisor de forma posterior a la entrega de la oferta técnica o durante el proceso de suministro o instalación, el contratante y el contratista deben revisar si los requisitos contenidos en la norma mantienen su aplicación, dentro del alcance de la presente especificación técnica.

Los códigos de las normas nacionales que se indican entre paréntesis y que contienen el código “INTE”, corresponden a la codificación anteriormente establecida por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO).

7. Anexos (normativos e informativos)

El presente documento no contiene anexos normativos ni informativos.

8. Bibliografía

Los requisitos que se integran en esta especificación técnica, se sustentan en criterios técnicos según ámbitos de competencia y en documentos normativos de referencia.

9. Descriptores

PVC; tubería y accesorios.

10. Control de versiones

Número de Acuerdo de Junta Directiva AyA: 2021-266
Fecha de aprobación del Acuerdo de Junta Directiva: 15 de junio del 2021

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

Especificación Técnica

AyA-4000-TPVC-01-A01

TUBERÍA DE PVC DE USO SUBTERRÁNEO PARA EL TRASIEGO DE AGUA RESIDUAL A GRAVEDAD O A PRESIÓN. PARTE 1: REQUISITOS DE LA TUBERÍA DE PVC DE SECCIÓN CIRCULAR

1. Objeto y campo de aplicación

Esta especificación establece los requisitos que debe cumplir la tubería de sección circular fabricada a través de un proceso de extrusión utilizando un compuesto plástico de poli (cloruro de vinilo), conocido como PVC, para su uso subterráneo en un sistema de saneamiento de aguas residuales a gravedad, así como la tubería en aquellos tramos del sistema que requieran líneas a presión.

Dentro del alcance de esta especificación, la norma técnica de INTE C173 (INTE 16-01-01) aplica en las presiones establecidas en dicha normativa.

Esta norma no contempla requisitos relacionados con seguridad y salud ocupacional, ni con la gestión o administración del riesgo inherente al objeto normado o que pueda originarse una vez instalado.

2. Términos y definiciones

Son de aplicación las definiciones que se indican en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA ó en las normas técnicas que se referencian en esta especificación.

3. Siglas

A continuación se detallan los nombres de los organismos y las abreviaturas de los códigos normativos que se citan en la presente especificación:

ASTM	American Society for Testing Materials
ECA	Ente Costarricense de Acreditación
INTECO	Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica
ISO	International Organization for Standardization
OEC	Organismo de Evaluación de la Conformidad

4. Requisitos técnicos

4.1. Requisitos generales

4.1.1. Sistema de dimensionamiento

La referencia al diámetro nominal de una tubería debe entenderse como una designación adimensional del tamaño de esa tubería, debe tomarse en consideración que el diámetro nominal no equivale al diámetro interno o externo del tubo; los valores del diámetro externo e interno son los que se establecen en la norma de fabricación del tubo (norma técnica de producto).

Los valores de los diámetros externo e interno se establecen con base en uno o más sistemas de dimensionamiento aplicable a tuberías, específicamente:

-sistema métrico ISO ((del emisor International Organization for Standardization, por sus siglas en inglés),

-sistema IPS (iron pipe size , por sus siglas en inglés),

-sistema CIOD (cast iron outside diameter, por sus siglas en inglés), y

-sistema DIPS (ductil iron pipe size , por sus siglas en inglés).

En virtud de lo anterior, se debe verificar con la norma de fabricación del tubo seleccionado, el sistema de dimensionamiento aplicable según diámetro nominal y los valores correspondientes para: diámetro externo, diámetro interno, espesores y tolerancias, según lo determine la norma técnica. Esta información es relevante para garantizar una adecuada interconexión entre sistemas existentes y nuevos y entre la tubería y sus accesorios.

Cabe indicar que algunas normas de fabricación incluyen en su contenido dos o más sistemas de dimensionamiento.

4.1.2. Compuesto plástico y “SDR”, “DR” o “Clase de presión”

La determinación del compuesto de Poli(Cloruro de Vinilo) PVC debe corresponder con la “clase” o “clasificación de celda”, señalado en la norma de fabricación del tubo y de sus accesorios.

El código del compuesto que se define según la “clase” ó “clasificación de celda”, está asociado a las propiedades del material con el que se fabrica el tubo y sus accesorios, entre ellas: tipo de resina, resistencia al impacto, resistencia a la tensión, módulo de elasticidad en tensión y temperatura de deflexión bajo carga. Los valores de cada propiedad corresponden a los indicados en la norma INTE Q73 (INTE 15-05-01).

La selección del compuesto de PVC utilizando el formato de “clase” ó “clasificación de celda”, es un requisito que debe ser especificado en los detalles técnico-constructivos de las obras y en los documentos de compra del tubo y accesorios.

Si el compuesto de PVC que se indica en la norma de fabricación, no utiliza el formato de “clase” ó “clasificación de celda” establecido en la norma INTE 15-05-01 (INTE Q73), se debe aportar una certificación de producto del compuesto de PVC según la norma que rige para dicho compuesto. Esta certificación debe cumplir con lo que se establece para tales efectos, en la Norma Técnica para Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial (AyA), en su versión vigente.

Para la selección del tubo debe identificarse el compuesto del plástico a utilizar en la línea de tubería que estará sometida a presión, para ello se debe calcular el SDR a partir del esfuerzo hidrostático de diseño (HDS) según lo indicado en el cuadro 1 y la presión de trabajo definida por el diseñador (calculado mediante la ecuación ISO[1]).

³Ecuación ISO

$$2S/(P_T) = R - 1 \quad \text{ó} \quad 2S/(P_T) = (D_o/t) - 1 \quad (1)$$

Donde:

S = esfuerzo hidrostático de diseño, en MPa (o psi)

P_T = presión de trabajo, en MPa (o psi)

D_o = diámetro externo promedio, en mm (o pulgadas)

t = espesor mínimo de pared, en mm (o pulgadas)

R = relación dimensional estándar para los tubos termoplásticos (D_o/t para tubos de PVC), también conocida como SDR.

Cuadro 1 “Compuesto plástico según clasificación de celda y norma técnica de referencia

Norma técnica	Compuesto plástico		Esfuerzo hidrostático de diseño (HDS) de
	Codificación vigente bajo la nomenclatura de clasificación de celda (clase)	Codificación según nomenclatura anterior	
INTE C173 (INTE 16-01-01) a presión	PVC 12454	PVC 1120	14 (2000)
	PVC 14333	PVC 2120	14 (2000)
INTE C175 (INTE 16-01-04) a presión	PVC 12454	PVC 1120	14 (2000)
	PVC 14333	PVC 2120	14 (2000)
	PVC 12454	PVC 1120	14 (2000)

ASTM C3034 a gravedad			
	PVC 12364	NA	NA
INTE C224 (ASTM F 949) a gravedad	PVC 12454	PVC1120	14 (2000)
ASTM F679 a gravedad	PVC 12454	PVC 1120	14 (2000)
	PVC 12364	NA	NA

Fuente: AyA.

Una vez calculado el SDR, se debe verificar dentro de las opciones que comercialmente tiene a disposición el fabricante de la tubería, si tiene a disposición ese SDR o bien dentro de las opciones disponibles, seleccionar el SDR cuya presión nominal asociada garantiza el comportamiento esperado del tubo a la presión de trabajo establecida por el diseñador, la cual según la normativa técnica de AyA incluye las sobrepresiones.

El valor de presión que se obtiene al aplicar el coeficiente de reducción por temperatura a la presión nominal, debe ser capaz de soportar la presión de trabajo calculada por el diseñador.

Si la norma de fabricación no establece el factor de corrección por temperatura, se deben aplicar las recomendaciones del fabricante en caso de que así corresponda.

Se advierte que en la misma norma se pueden establecer para un mismo SDR diferentes compuestos plásticos y en consecuencia diferentes esfuerzos hidrostáticos de diseño; razón por la cual siempre debe calcularse el SDR a partir del esfuerzo hidrostático de diseño asociado al compuesto plástico seleccionado y según la presión de diseño.

El término “SDR” (Standar Dimension Ratio) responde a una serie de valores estandarizados para facilitar el diseño de tubería dentro de un rango comercial, cuando no se realiza esa estandarización por parte del fabricante únicamente se indica “DR” (Dimension Ratio).

En relación con la tubería que se fabrica de conformidad con la norma INTE C175 (INTE 16-01-04), también incorpora en su desarrollo normativo el concepto de razón dimensional estándar "SDR"; sin embargo, el término "cédula", conocido también como "Sch" o "schedule", refiere a un dimensionamiento del tubo basado en valores mínimos de diámetro externo y espesor de pared, definiendo en cada caso un rango de tolerancia. Las tuberías según cédula, también tienen asociada una presión de trabajo según el compuesto plástico y los diámetros externos y espesores asociados.

Por lo tanto, la especificación o detalle técnico del tubo seleccionado debe indicar el compuesto plástico, la presión de trabajo^[2], la norma de fabricación y el “SDR” ó “DR” o la cédula SCH según corresponda.

^[2] Las normas de fabricación INTE 16-01-01 incluyen una definición de presión de trabajo que debe ser entendida como presión nominal dentro del contexto de cada norma, para ser consecuentes con las definiciones de la Norma Técnica de Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de Agua Potable, de Saneamiento y Pluvial (AyA).

4.2. Requisitos específicos

4.2.1. Diámetro

Se acepta el uso de tubería según la norma de ASTM C3034 en flujos a gravedad, en redes terciarias (red general), redes secundarias (subcolectores), redes primarias (colectores) o previstas, para los diámetros definidos en la Norma Técnica de Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de Agua Potable, de Saneamiento y Pluvial, con las disposiciones, salvedades o excepciones establecidas en dicha norma técnica emitida por AyA, incluido lo relacionado con sus aplicaciones en sistemas de saneamiento de aguas residuales.

En el caso particular de líneas de impulsión y sifones, se acepta el uso de tubería según la norma de fabricación INTE C173 (INTE 16-01-01), para los diámetros definidos en la Norma Técnica de Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de Agua Potable, de Saneamiento y Pluvial, con las disposiciones, salvedades o excepciones establecidas en dicha norma técnica emitida por AyA.

Para las líneas de impulsión y sifones también se acepta el uso de la norma INTE C175 (INTE 16-01-04), para este caso particular únicamente se admite tubería de cédula 40 y 80 en un diámetro nominal de 200 mm o inferior y para tubería no roscada.

Consecuente con lo anterior y verificada la presión de trabajo a la que estará sometida la tubería, si se determina el uso de tubería para un SDR 26 (HDS 2000 psi), para esta condición se acepta como sustituto el uso de tubería cédula 40, manteniendo la condición del diámetro nominal de 200 mm o inferior. Así mismo, para el caso particular del SDR 17 (HDS 2000 psi), se acepta como sustituto el uso de tubería cédula 80, manteniendo la condición del diámetro nominal de 200 mm o inferior.

Adicionalmente, se acepta el uso de la tubería según la norma de fabricación ASTM F679 en flujos por gravedad, en redes secundarias (subcolectores) o redes primarias (colectores) a partir de 450 mm de diámetro, así como el uso de la tubería según la norma de fabricación ASTM F949 en flujo por gravedad, en redes terciarias (red general), redes secundarias (subcolectores) o redes primarias (colectores) siempre que la pendiente sea superior al 1%; lo anterior, se aplica con las disposiciones, salvedades o excepciones establecidas en la Norma Técnica de Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de Agua Potable, de Saneamiento y Pluvial, en lo correspondiente.

En el caso particular la norma INTE C175 (INTE 16-01-04) solo se acepta el uso de tubería de cédula 40 y 80.

4.2.2 Deflexión anular

La deflexión anular es la deformación de la sección transversal como respuesta de una tubería flexible a las cargas externas impuestas.

Las cargas a las cuales está sometida la tubería inciden en la deformación de la misma; el resultado de este comportamiento provoca la redistribución de los esfuerzos en el relleno de la tubería.

La deformación anular del tubo para un sistema a gravedad no debe superar el 7,5% de su diámetro interno.

4.2.3. Unión “tubo-tubo”

El tipo de unión “tubo-tubo” en tubería plástica corresponde al de junta elastomérica (empaquete de hule), se aceptan otros tipos de uniones siempre que la norma de fabricación del tubo así lo indique (norma de producto), con excepción de la unión cementada.

En relación con la junta elastomérica aplican los requisitos establecidos en la norma ASTM D3139.

Adicionalmente, se debe aportar en la oferta técnica, la documentación emitida por el fabricante que respalde el valor máximo de desviación angular en la junta de unión entre tubos, de tal manera que la colocación del tubo se pueda ir adaptando al trazado.

4.2.4. Color

Es de aplicación el requisito del color de los tubos que se establece en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA.

Por lo anterior, queda sin efecto toda referencia o requisito de color incluido en las normas técnicas de producto a las que se haga referencia de forma directa o indirecta en la presente especificación.

4.2.5. Rotulado

Cada tubo debe cumplir con el requerimiento de rotulado establecido en la norma técnica de fabricación respectiva (norma técnica de producto), cuyos caracteres deben ser totalmente visibles, legibles e indelebles, para garantizar la correcta identificación de la tubería durante y después de la instalación.

5. Disposiciones complementarias

5.1. Certificaciones de producto

Es de aplicación el requisito de certificación del producto emitido por un Organismo Evaluador e la Conformidad (OEC), organismo de tercera parte, en los términos que se establecen en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA.

En la oferta técnica se debe aportar la certificación de producto del tubo respecto a la norma de fabricación con la que cumple, siendo aceptables únicamente las que se indican en el cuadro 1 de la presente especificación.

5.2. Manipulación, almacenamiento y transporte

En la oferta técnica se debe incorporar un capítulo de “Manipulación, almacenamiento y transporte”, donde se detallen las acciones y recomendaciones de parte del o los fabricantes para el adecuado manejo, transporte y almacenamiento de los tubos; lo anterior, según sea requerido de previo o durante el proceso de construcción, a efecto de garantizar su funcionalidad y vida útil.

Así mismo, se deben incluir en este capítulo toda disposición, que para tales efectos, se indiquen en las normas técnicas de fabricación aplicables a la tubería.

6. Documentos normativos de referencia

Las normas que se citan en este apartado forman parte integral de los requisitos técnicos incluidos en este documento. Las ediciones indicadas estaban en vigencia al momento de formular la presente especificación:

ASTM D2241: 2015	“Standard Specification for Poly(Vinyl Chloride) (PVC) Pressure-Rated Pipe (SDR Series)”
ASTM D3139: 2019	“Standard Specification for Joints for Plastic Pressure Pipes Using Flexible Elastomeric Seals”
ASTM D3034: 2016	“Standard Specification for Type PSM Poly(Vinyl Chloride) (PVC) Sewer Pipe and Fittings”
ASTM F949:2020	“Standard Specification for Poly(Vinyl Chloride) (PVC) Corrugated Sewer Pipe With a Smooth Interior and Fittings”

También fueron revisadas las siguientes normas técnicas de referencia, las cuales se consideran parte integral de esta especificación:

Acuerdo Junta Directiva AyA N° 2017-281	“Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial”. Publicado en los ALCANCE N ° 227 A,B,C,D,E,F,G de La Gaceta N° 180 del 22 de setiembre del 2017
---	---

ASTM F679: 2016	“Standard Specification for Poly(Vinyl Chloride) (PVC) Large-Diameter Plastic Gravity Sewer Pipe and Fittings1”
INTE C173: 2014	“Plásticos — Tubos de poli (cloruro de vinilo) (PVC) clasificados según la presión de trabajo (Serie SDR)”
INTE C175: 2015	“Tubería plástica de Poli (Cloruro de vinilo) (PVC) cédula 40,80 y 120”
INTE C224: 2016	Tuberías de PVC de pared estructurada con interior liso para alcantarillado y sus accesorios
INTE Q73: 2012	“Compuestos de Poli (Cloruro de Vinilo) (PVC) Rígido y Compuestos de Poli (Cloruro de Vinilo) Clorado (CPVC) – Requisitos”

En caso de que una norma sea actualizada por el emisor de forma posterior a la entrega de la oferta técnica o durante el proceso de suministro o instalación, el contratante y el contratista deben revisar si los requisitos contenidos en la norma mantienen su aplicación, dentro del alcance de la presente especificación técnica.

Los códigos de las normas nacionales que se indican entre paréntesis y que contienen el código “INTE”, corresponden a la codificación anteriormente establecida por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO).

7. Anexos (normativos e informativos)

El presente documento no contiene anexos normativos ni informativos.

8. Bibliografía

Los requisitos que se integran en esta especificación técnica, se sustentan en criterios técnicos según ámbitos de competencia y en documentos normativos de referencia.

9. Descriptores

PVC; tubería y accesorios.

10. Control de versiones

Número de Acuerdo de Junta Directiva AyA: 2021-266
Fecha de aprobación del Acuerdo de Junta Directiva: 15 de junio de 2021

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

Especificación Técnica

AyA-6000-TBC-01-A01

TUBERÍA DE CONCRETO CON O SIN REFUERZO PARA CONDUCTOS PLUVIALES EN ESCURRIMIENTO LIBRE. PARTE 1: REQUISITOS DE LA TUBERÍA DE CONCRETO DE SECCIÓN CIRCULAR

1. Objeto y campo de aplicación

Esta especificación establece los requisitos que debe cumplir la tubería de sección circular fabricada en concreto, con o sin refuerzo, para uso en el trasiego de agua por gravedad en sistemas pluviales.

Esta norma no contempla requisitos relacionados con seguridad y salud ocupacional, ni con la gestión o administración del riesgo inherente al objeto normado o que pueda derivarse una vez instalado.

2. Términos y definiciones

Son de aplicación las definiciones que se indican en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA ó en las normas técnicas que se referencian en esta especificación.

3. Siglas

A continuación se detallan los nombres de los organismos y las abreviaturas de los códigos normativos que se citan en la presente especificación:

ASTM American Society for Testing Materials

INTECO Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica

OEC Organismo de Evaluación de la Conformidad

4. Requisitos técnicos

4.1. Requisito general

4.1.1. Sistema de dimensionamiento

La selección de la tubería de concreto debe considerar el valor real de su diámetro interno, así mismo, debe tomarse en consideración que la norma de fabricación del tubo (norma técnica de producto) establece una categorización por diámetro interno, espesor mínimo y resistencia del concreto, denominada “clase”.

Cada norma de fabricación determina el dimensionamiento del tubo según diámetro nominal interno o diámetro interno de diseño, en ambos casos se debe identificar el valor real del diámetro interno y las variaciones permitidas.

4.1.2. Clase en tubería con o sin refuerzo

En zonas de tránsito vehicular, se debe utilizar tubería de concreto reforzado que cumpla con la norma ASTM C76M, clase III como mínimo. El diseñador debe realizar el análisis de las condiciones de proyecto que determine el requerimiento de una clase mayor para la tubería con refuerzo.

En las zonas donde no exista tránsito vehicular, se debe utilizar tubería de concreto sin refuerzo que cumpla con la norma ASTM C14M, clase III como mínimo.

4.2. Requisitos específicos

4.2.1. Diámetro

Se acepta el uso de tubería según las normas de fabricación ASTM C14M y ASTM C76M, en el trasiego de agua por gravedad en sistemas pluviales, en los diámetros definidos en la Norma Técnica de Diseño y Construcción de Sistemas de Abastecimiento de Agua Potable, de Saneamiento y Pluvial, con las salvedades o excepciones establecidas en dicha norma técnica emitida por AyA, incluido lo relacionado con sus aplicaciones en sistemas pluviales

Cuando el diámetro requerido no se especifique en la norma o se requiera un tubo con otros criterios de diseño, se debe confirmar con el fabricante el rango comercial de productos disponibles, y de requerirse un diseño particular se debe evaluar el costo y el tiempo de fabricación asociado, al ser un producto que se diseña bajo condiciones especiales.

El tubo que se fabrique con un diseño modificado, también debe cumplir con la norma de fabricación ASTM C14M ó ASTM C76M, según corresponda.

4.2.2. Unión “tubo-tubo”

En relación con la junta elastomérica, para el tubo de concreto con refuerzo aplican los requisitos establecidos en la norma de fabricación del tubo, para lo cual el diseñador deberá seleccionar la junta siempre que cumpla con alguna de las siguientes normas: ATSM C443, ASTM C990 y ASTM C1628.

En el caso particular de la junta elastomérica del tubo de concreto sin refuerzo, ésta debe cumplir con la norma ASTM C443.

No se permite solaquear las campanas fabricadas para unión tubo-tubo con junta elastomérica.

4.2.3. Fibras sintéticas y no sintéticas

Se permite incluir fibras en la mezcla para tubo de concreto con o sin refuerzo, siempre que éstas sean del tipo II o III sin son “sintéticas”, o del tipo I si son “no sintéticas”, de conformidad con los requisitos señalados en la norma de fabricación del tubo, sea ASTM C14M o ASTM C76M según corresponda.

En todos los casos las fibras deben cumplir con los requisitos de la norma INTE C31 (INTE 06-01-20), como material de fabricación no estructural.

Cuando el tubo incorpore fibras sintéticas o no sintéticas que cumplan con los requisitos señalados, se debe aportar una certificación emitida por el fabricante del tubo, en donde se señale para cada tipo de fibra, lo siguiente:

- Tipo, nombre y composición de la fibra.
- Nombre y código de la norma de fabricación para cada tipo de fibra.
- Método de adición de la fibra al concreto.
- Detalle explicativo del aporte al funcionamiento o desempeño esperado del tubo, al incorporar la fibra como material no estructural.

4.2.4. Color

El color del tubo debe cumplir con lo establecido para sistemas pluviales, de conformidad con la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA.

Por lo anterior, queda sin efecto toda referencia o requisito de color incluido en las normas técnicas de producto a las que se haga referencia de forma directa o indirecta en la presente especificación.

4.2.5. Rotulado

Cada tubo debe cumplir con el requerimiento de rotulado establecido en la norma técnica de fabricación respectiva (norma técnica de producto), cuyos caracteres deben ser totalmente visibles, legibles e indelebles, para garantizar la correcta identificación de la tubería durante y después de la instalación.

5. Disposiciones complementarias

5.1. Certificaciones de producto

Es de aplicación el requisito de certificación del producto emitido por un Organismo Evaluador e la Conformidad (OEC), organismo de tercera parte, en los términos que se establecen en la “Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial” de AyA.

En la oferta técnica se debe aportar la certificación de producto del tubo respecto a la norma de fabricación con la que cumple, siendo aceptables únicamente la ASTM C14M ó ASTM C76M, según corresponda.

5.2. Manipulación, almacenamiento y transporte

En la oferta técnica se debe incorporar un capítulo de “Manipulación, almacenamiento y transporte”, donde se detallen las acciones y recomendaciones de parte del o los fabricantes para el adecuado manejo, transporte y almacenamiento de los tubos; lo anterior, según sea requerido de previo o durante el proceso de construcción, a efecto de garantizar su funcionalidad y vida útil.

Así mismo, se deben incluir en este capítulo toda disposición, que para tales efectos, se indiquen en las normas técnicas de fabricación aplicables a la tubería.

6. Documentos normativos de referencia

Las normas que se citan en este apartado forman parte integral de los requisitos técnicos incluidos en este documento. Las ediciones indicadas estaban en vigencia al momento de formular la presente especificación:

Acuerdo Junta Directiva AyA N° 2017-281	“Norma técnica para diseño y construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable, de saneamiento y pluvial”. Publicado en el ALCANCE N ° 227 A,B,C,D,E,F,G de La Gaceta N° 180 del 22 de setiembre del 2017
ASTM C14M-2020	“Standard Specification for Nonreinforced Concrete Sewer, Storm Drain, and Culvert Pipe (Metric)”
ASTM C1628-2019	“Standard Specification for Joints for Concrete Gravity Flow Sewer Pipe, Using Rubber Gaskets”
ASTM C443-2020	“Standard Specification for Joints for Concrete Pipe and Manholes, Using Rubber Gaskets”
ASTM C76M-2020	“Standard Specification for Reinforced Concrete Culvert, Storm Drain, and Sewer Pipe (Metric)”
ASTM C990-09 (reprobada 2019)	“Standard Specification for Joints for Concrete Pipe, Manholes, and Precast Box Sections Using Preformed Flexible Joint Sealants”
INTE C31:2016	“Fibra de refuerzo de concreto. Especificaciones”

En caso de que una norma sea actualizada por el emisor de forma posterior a la entrega de la oferta técnica o durante el proceso de suministro o instalación, el contratante y el contratista deben revisar si los requisitos contenidos en la norma mantienen su aplicación, dentro del alcance de la presente especificación técnica.

Los códigos de las normas nacionales que se indican entre paréntesis y que contienen el código “INTE”, corresponden a la codificación anteriormente establecida por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO).

7. Anexos (normativos e informativos)

El presente documento no contiene anexos normativos ni informativos.

8. Bibliografía

Los requisitos que se integran en esta especificación técnica, se sustentan en criterios técnicos según ámbitos de competencia y en documentos normativos de referencia.

9. Descriptores

Concreto; tubería y accesorios.

10. Control de versiones

Número de Acuerdo de Junta Directiva AyA: 2021-266
--

Fecha de aprobación del Acuerdo de Junta Directiva: 15 de junio del 2021
--

ACUERDO FIRME

Licda. Karen Naranjo Ruiz, Junta Directiva.—1 vez.—Solicitud N° 276060.—
(IN2021561292).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0039-IT-2021

San José, a las 15:00 horas del 22 de junio de 2021

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR IVÁN ALPÍZAR RODRÍGUEZ, PARA LA RUTA 247 DESCRITA COMO ATENÁS – RÍO GRANDE – Balsa – LA PRESA Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-017-2021

RESULTANDOS:

- I. El 6 de junio de 2007 se publicó en La Gaceta N°108, la resolución RRG-6570-2007 del 29 de mayo de 2007 denominada: “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presenten ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.
- II. El prestador Iván Alpízar Rodríguez con cédula de identidad 2-0392-0481 cuenta con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como concesionario en la ruta 247 descrita como: Atenas – Río Grande – Balsa – La Presa y viceversa, según el acuerdo 8.1.2.27 de la Sesión Ordinaria 30-2015 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), celebrada el 27 de mayo del 2015 (Anexo 1 al informe IN-0150-IT-2021), El contrato de concesión fue refrendado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) según resolución RE-0880-RG-2019 del 9 de diciembre de 2019 (Anexo 2 al informe IN-0150-IT-2021).
- III. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- IV. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a La Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.

- V. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”.
- VI. El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: “*Protocolo para la Determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús*”.
- VII. El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en La Gaceta N°230 del 03 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VIII. El 5 de mayo de 2020 se publica en el Alcance Digital 106 a La Gaceta 101 la resolución RE-0029-IT-2020 del 30 de abril de 2020, mediante la cual se resolvió la “Determinación de la cantidad de pasajeros por carrera a ser utilizada en el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”, con base en las estadísticas reportadas del 2019.
- IX. El 26 de marzo de 2021 fue publicada en el Alcance Digital N°67 de La Gaceta N°60 la resolución RE-0061-JD-2021 denominada: “*Modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas.*”.
- X. El 6 de abril de 2021, el prestador Iván Alpízar Rodríguez, presentó ante la Aresep, solicitud de ajuste de incremento de un 26,24% sobre las tarifas vigentes de la ruta 247 (folios 1 a 84).
- XI. La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0021-IT-2021 del 9 de abril de 2021, solicitó información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos establecidos en la resolución RRG-6570-2007 (folios 87 al 89), dicha prevención fue notificada el mismo 9 de abril de 2021 (folios 93 al 94).

- XII.** El 22 de abril de 2021, el prestador Iván Alpizar Rodríguez, remitió la información solicitada mediante Auto de Prevención AP-0021-IT-2021 (folios 95 al 132).
- XIII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0311-IT-2021 del 27 de abril de 2021, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 133 al 134).
- XIV.** El 27 de abril de 2021 mediante memorando ME-0173-IT-2021, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por el prestador Iván Alpizar Rodríguez, para la ruta 247 (folios 135 al 136).
- XV.** Mediante resolución RE-0025-IT-2021 del 27 de abril de 2021 publicada en el Alcance 82 a la Gaceta 84 del 29 de abril de 2021 se aprobaron las tarifas vigentes de la ruta 247.
- XVI.** Mediante resolución RE-0027-IT-2021 del 28 de abril de 2021, publicada en el Alcance 86 a la Gaceta 83 del 30 de abril de 2021, se actualizó el dato del volumen mensual de pasajeros aproximado por carrera, de acuerdo con el apartado 4.13.2 inciso b) de la metodología tarifaria ordinaria vigente.
- XVII.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP.
- XVIII.** La convocatoria a audiencia pública se publicó el día 6 de mayo de 2021 en La Gaceta N°86 y en los diarios: La Teja y Diario Extra (folios 149 al 152).
- XIX.** La audiencia pública virtual se realizó el 28 de mayo de 2021, bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Cisco Webex en el siguiente enlace y hora:
- Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).
Enlace: <https://aresep.go.cr/participacion/audiencias/et-017-2021>
- XX.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0444-IT-2021 de fecha 4 de junio de 2021 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 172 al 173) y según el acta de la audiencia pública virtual

emitida bajo el oficio AC-0300-DGAU-2021 (folio 171) de fecha 4 de junio de 2021, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

- XXI.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0150-IT-2021 del 22 de junio de 2021, que corre agregado al expediente.
- XXII.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en formato digital y documental, la información que sustenta esta resolución.
- XXIII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS

- I.** Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0150-IT-2021 del 22 de junio de 2021, que sirve de base para la presente resolución:

“(..)

A.3. Resoluciones anteriores:

Recordemos que mediante las fijaciones ordinarias se logra actualizar toda la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente en una ruta, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, la última fijación ordinaria de la ruta 247 se aprobó con la resolución RRG-8528-2008 del 26 de junio de 2008, correspondiente al estudio tarifario tramitado en el expediente ET-058-2008.

Como puede observarse, la ruta 247 tiene 13 años de no ser objeto de una revisión de los costos operativos que incluya los cambios en el esquema operativo y las inversiones realizadas por cambio de unidades por medio de una fijación ordinaria. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, es muy probable se obtenga como resultado un aumento significativo de las tarifas vigentes (rezago tarifario).

La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales para la

prestación del servicio y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Los costos totales del servicio varían según el esquema operativo establecido por el CTP, es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos promedios para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos emplea los datos vigentes de operación y los cálculos utilizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y al costo de dicho servicio.

Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo y de calidad, respetando los principios de servicio al costo y equilibrio financiero, equilibrando así los intereses de usuarios y prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DEL OPERADOR

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 2 de junio de 2021 el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital, con el fin de verificar el estado de situación del prestador Iván Alpízar Rodríguez, respecto al cumplimiento de sus obligaciones ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) y el Instituto Nacional de Seguros (INS) respecto a la validación de pólizas de riesgos del trabajo, determinándose que el concesionario se encuentra al día con sus obligaciones ante la CCSS, el INS y ante Fodesaf (Anexo 3 del presente informe).

Se consultó además al Ministerio de Hacienda la situación tributaria del operador, la cual se verificó el 2 de junio de 2021 accediendo a la dirección electrónica: www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx (Anexo 4 del presente informe), en la cual se indica que el concesionario se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

B.2 Cumplimiento de cancelación de canon

Cumpliendo la verificación de estar al día en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte mediante correo electrónico, emitió la certificación CT-0088-DF-2021 del 1 de junio de 2021, en la cual certificó que el prestador Iván Alpízar Rodríguez no tiene cánones pendientes de pago por concepto de regulación del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús (folio 166).

B.3 Cumplimiento de presentación de informe de quejas y denuncias

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emite el oficio OF-0575-DGAU-2021 del 9 de abril de 2021 (folio 86), en el que se indica que el prestador Iván Alpízar Rodríguez presentó el informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2020.

B.4 Cumplimiento de presentación de información según lo dispuesto en resoluciones anteriores

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde a lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consulta el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria al 21 de junio de 2021, y se constata que el prestador Iván Alpízar Rodríguez se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas.

b. Estadísticas operativas diarias del Sistema de Conteo de Pasajeros

Acorde a lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consulta el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria al 21 de junio de 2021, y se constata que el prestador Iván Alpízar Rodríguez se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas diarias.

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado con la entrega de los estados financieros auditados o certificados, según lo dispuesto en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020

del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información al 1 de junio de 2021, y se constata que se encuentra al día con registro de la entrega de los estados financieros del período octubre 2019 – diciembre 2020 (Anexo 5 del presente informe).

d. Contabilidad Regulatoria

Relacionado con la entrega de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información al 1 de junio de 2021, y se constata que se encuentra al día con registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria (Anexo 5 del presente informe).

B.5 Resumen de revisión de obligaciones legales

Posterior a la revisión de las obligaciones del operador, se determina que cumple con todas las obligaciones legales.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	14.520	14.520	0	0
Distancia ponderada (km/carrera)	12,50	12,50	0	0
Carreras mensuales (carreras)	213,06	213,06	0	0
Flota autorizada (unidades)	2	2	0	0
Valor ponderado por bus (colones)	68.027.879	85.273.221	17.245.342	25,35%
Edad promedio de la flota	6,5	6,5	0	0
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)	612,86	613,48	0,62	0,10%
Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones)	(1)	(1)	-	-
Precio de combustible (colones)	455,80	455,80	0	0
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	16,19	16,19	0	0
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	(2)	(2)	-	-

(1) No aplica ya que la factura es en colones

(2) No aplica porque las unidades están clasificadas como Regla Tipo 1

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (Demanda)

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

“(…)

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

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

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

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

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

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

“(...)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

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

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

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

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

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

- ii. En caso de que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio*

(...)

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

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

(...)"

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

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

En este caso particular, no se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP, tampoco con un estudio de validación en campo de los datos estadísticos que haya sido aceptado por la Aresep antes de la solicitud tarifaria.

Por lo tanto, aunque los datos del SCP hayan sido presentados cumpliendo los requisitos establecidos en la metodología o las estadísticas mensuales cumplan con la verificación de su consistencia lógica y técnica, estos no podrían ser validados ya que no se dispone de los estudios técnicos aprobados por el CTP o aceptados por la Aresep antes señalados.

Debido a lo anterior, por economía procesal y eficiencia en el trámite, no es necesaria la verificación de la consistencia lógica y técnica de las estadísticas remitidas por el operador.

Ante este escenario, la única alternativa a aplicar en este proceso de fijación tarifaria, según la información disponible, es el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría de cada ramal.

C.1.1.1 Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado

La metodología vigente establece que en caso de que no se cuente con alguna fuente de información (estadísticas validadas, estudio aprobado por el CTP o aceptado por Aresep), se debe aplicar el volumen mensual de pasajeros aproximado.

La metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) establece en la sección 4.13.2.b el “Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”. Los pasos que contempla dicho procedimiento son:

“(…)

- i. Para la estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado se requieren los datos: cantidad mensual de carreras y cantidad de pasajeros por carrera de cada ramal.*
- ii. Para el dato de la cantidad mensual de carreras se tomará el dato de las carreras autorizadas según el esquema operativo autorizado por el CTP.*
- iii. Para la cantidad de pasajeros por carrera se toma el valor correspondiente a la categoría del ramal según el análisis de categorización de rutas que la Intendencia de Transporte actualizará anualmente con la información del año calendario anterior completo a partir de las estadísticas reportadas por los prestadores en el Sistema Información Regulatoria (SIR) u otro sistema en el que se disponga mayor cantidad de información.*

(…)”

Nótese que la aplicación de este mecanismo considera el esquema operativo autorizado por el CTP. Este criterio lo mantiene la metodología tarifaria en todos sus apartados relacionados con costos y rentabilidad, de modo que lo que se busca tarifar es el esquema operativo autorizado por el CTP (horarios, recorridos, flota).

Siendo que con la metodología vigente se determina la tarifa necesaria para cubrir los costos necesarios para el cumplimiento del esquema operativo autorizado por el CTP y obtener una rentabilidad razonable, técnicamente lo que procede es que haya consistencia entre el volumen de pasajeros que se utilice para distribuir esos costos y el esquema operativo autorizado.

Por otra parte, la crisis sanitaria provocada por el COVID-19 ha generado modificaciones significativas en la movilización de pasajeros en los servicios de autobús en ruta regular, así como en los niveles de operación del servicio por parte de los prestadores. En este contexto, la Intendencia de Transporte remitió el oficio OF-1570-IT-2020 al CTP consultándole algunos aspectos sobre la operación del servicio de autobús producto de la pandemia (Anexo 6 del presente informe). El CTP respondió con el oficio CTP-DT-OF-0005-2021 del 1 de marzo de 2021 (Anexo 7 del presente informe), indicando lo siguiente:

“(…)

Ante la consulta antes indicada, esos esquemas aprobados entre los meses de marzo y abril no están vigentes, lo que está vigente es la instrucción de “Deberán mantener un mínimo de operación del cuarenta por ciento (40%) del servicio en la ruta (s) autorizada (s) (…)”, sobre los esquemas operativos autorizados en condiciones típicas, quedando a los operadores la determinación de los horarios a brindar respetando el primero y último servicio.

(…)

Los esquemas operativos oficiales son los de condiciones de operación típica, es decir los certificados en la concesión y los permisos, todos los esquemas que se brindan desde el inicio de la emergencia nacional por la Pandemia son “temporales”, por lo que los oficiales son los aprobados que determinan condiciones nuevamente se aclara típicas.

(…)

Ante la operación atípica de las rutas regulares y la demanda fluctuante del servicio, ligado a las directrices presidenciales de cierres, restricciones vehiculares, etc., no se prevé actualmente reducciones de la flota autorizada en dichas rutas; por las condiciones de operación de la emergencia nacional vivida desde marzo 2020.

(…)”

De la respuesta dada por el CTP es importante recalcar que los esquemas operativos oficiales son los de condiciones típicas o normales, según se establecieron en los permisos o concesiones.

Los datos de pasajeros por carrera calculados según tipo de ramal a partir de las estadísticas reportadas durante el 2020 por los prestadores al SIR reflejan los efectos que ha tenido la pandemia en la movilización de pasajeros en autobús. Por lo tanto, en una fijación ordinaria de tarifas, considerar esos valores no estimados como normales junto con el esquema operativo autorizado en “condiciones típicas”, generaría resultados incongruentes y técnicamente no convenientes ni correctos, ya que se estaría considerando en el cálculo tarifario costos para ejecutar un esquema operativo en condiciones típicas junto con los ingresos derivados de la operación del servicio en condiciones de pandemia.

Lo anterior sería contrario a los objetivos a y b establecidos en el artículo 4 de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos, y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores.

Además, proceder de esa manera se podría contraponer con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), según el cual “en ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia”.

Se reitera que la metodología tarifaria vigente considera el esquema operativo autorizado por el CTP para estimar los costos y rentabilidad respectivas de una determinada ruta. A partir de lo descrito anteriormente, se desprende que dicho esquema operativo puede ser el definido por el CTP para condiciones típicas según la concesión o permiso, o dicho ente puede autorizar un nuevo esquema operativo mediante el correspondiente acuerdo de su Junta Directiva que corresponda a la realidad de movilización de pasajeros en situación atípica como sucede con la pandemia del COVID-19. En ambos casos debe existir un acuerdo de la Junta Directiva del CTP que autorice dicho esquema.

Adicionalmente, se tiene que por medio de la resolución RE-0029-IT-2020 del 30 de abril de 2020, publicada en el Alcance Digital 106 a La Gaceta 101 del 5 de mayo de 2020, se resolvió la “Determinación de la cantidad de pasajeros por carrera a ser utilizada en el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”, con base en las estadísticas reportadas del 2019. Dichos valores fueron sometidos al proceso de participación ciudadana

correspondiente, según lo dispone la metodología vigente, como consta en el expediente OT-130-2020. Al considerar dicha resolución los datos del año 2019, estos reflejan la movilización de pasajeros más reciente en “condiciones típicas”, sin la crisis sanitaria actual, debido a que la misma fue decretada en marzo de 2020.

Por lo tanto, en apego al artículo 4 de la Ley 7593 y el artículo 16 de la Ley 6227, lo que técnicamente procede es que en caso de que en una fijación ordinaria se deba utilizar el mecanismo de volumen aproximado de pasajeros, los datos de pasajeros por carrera que se vayan a utilizar hayan sido calculados en un período (año) que corresponda con el esquema operativo que se pretende tarifar (en condiciones típicas o atípicas).

Lo anterior es acorde a la solución dada en la metodología vigente para aquellos casos de falta de información, al indicarse al final del apartado que desarrolla el procedimiento para la determinación del volumen de pasajeros aproximado, lo siguiente:

“(…)

*En caso que para una categoría de ruta / ramal **no haya información** para un año determinado se tomará el dato de cantidad de pasajeros por carrera que fue publicado en el Diario Oficial La Gaceta el año anterior.*

(…)” (Lo resaltado no es del original)

En este sentido, para los casos expuestos líneas atrás, lo que se observa es que en el caso de que no haya información pertinente que corresponda con el esquema operativo que se pretende tarifar (en condiciones típicas o atípicas), tal y como se ha desarrollado en los párrafos anteriores, lo que procede es la aplicación del criterio dado en la metodología para los casos en que no se cuente con información de una categoría de ruta / ramal.

De modo que, si en una fijación tarifaria el mecanismo de determinación del volumen de pasajeros a emplear es el definido en la sección 4.13.2.b de la metodología vigente (Volumen aproximado de pasajeros), se recomienda considerar dentro del respectivo análisis tarifario, lo siguiente:

- En caso de que el esquema operativo autorizado de la ruta mediante un acuerdo de la Junta Directiva del CTP corresponda al esquema definido para condiciones típicas según el permiso o concesión, los datos de pasajeros por carrera de volumen aproximado a utilizar serán los establecidos en la resolución RE-0029-IT-2020.

- En caso de que el esquema operativo autorizado de la ruta mediante un acuerdo de la Junta Directiva del CTP corresponda a un esquema definido para condiciones atípicas, los datos de pasajeros por carrera de volumen aproximado a utilizar serán los establecidos en la resolución RE-0027-IT-2021.

En este caso particular, el esquema operativo considerado fue autorizado en el artículo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019 de 9 de mayo de 2019 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 42 al 53). Este esquema corresponde al aprobado para lo que el CTP llama “condiciones típicas”, el cual es el contemplado en su contrato de concesión. Por lo tanto, según lo expuesto anteriormente, lo que conviene técnicamente es utilizar los valores de pasajeros por carrera establecidos en la resolución RE-0029-IT-2020.

Mediante la resolución RE-0029-IT-2020 del 30 de abril de 2020, publicada en el Alcance N°106 a La Gaceta N°101 del 5 de mayo de 2020 aprobó la disposición denominada “Determinación del volumen de pasajeros por carrera aproximado según la categoría del ramal / ruta”, la cual estableció la cantidad de pasajeros por carrera para cada una de las categorías establecidas en el citado apartado, según se indica:

Categoría	Localización	Extensión	Tarifa	Cantidad de pasajeros por carrera (P/C)
Categoría 1	AMSJ	Cualquiera	Única	63,55
Categoría 2	AMSJ	Cualquiera	Fraccionada	80,80
Categoría 3	ICSJ	U	Cualquiera	63,55
Categoría 4	ICSJ	IC-IM-IL	Única	80,20
Categoría 5	ICSJ	IC-IM-IL	Fraccionada	82,61
Categoría 6	GLOC	U	Única	57,22
Categoría 7	GLOC	U	Fraccionada	68,15
Categoría 8	GLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	91,64
Categoría 9	RLOC	U	Cualquiera	49,92
Categoría 10	RLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	70,86

El ramal autorizado a la ruta 247 se clasifica según su localización como GLOC (Ramales contenidos en la Gran Área Metropolitana AM, sin incluir Área Metropolitana San José (AMSJ)), la extensión de la ruta es menor de 25 km por viaje, por lo que es clasificada como U (Urbana) y tienen tarifa fraccionada, dada esta clasificación el ramal se clasifica dentro de la categoría 7, que tiene una cantidad de pasajeros por carrera (P/C) de 68,15. Para el cálculo del volumen de pasajeros movilizados se multiplica esta cantidad de pasajeros por carrera (P/C) por la cantidad de carreras autorizadas por mes, según se indica en el cuadro siguiente:

N°	Descripción del ramal	Categoría del ramal	Carreras mensuales autorizadas	Pasajeros por carrera (P/C)	Volumen mensual de pasajeros aproximado
1	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	7	213,06	68,15	14.520

Es importante señalar que la metodología tarifaria indica en la sección 4.7.1a respecto al uso del volumen aproximado lo siguiente:

“(…)

Para las rutas a las que se les haya realizado una fijación tarifaria ordinaria en la cual se haya utilizado el dato de volumen de pasajeros según el mecanismo señalado en el punto 5, la Aresep deberá realizar un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados según el punto 3 o solicitarlo al Consejo de Transporte Público (CTP), o en caso que se cuente con alguna de las fuentes de información (SCP, SIR) según los puntos 1 y 2, para que en un plazo máximo de un año contado a partir del día en que ha sido publicada la fijación tarifaria ordinaria en el Diario Oficial La Gaceta, se inicie con el trámite de una nueva fijación tarifaria para esas rutas, en la que se utilice el dato obtenido del estudio técnico realizado.

(…)”

De modo que, a partir de la publicación de esta resolución en La Gaceta, la Intendencia de Transporte tendrá un año máximo para iniciar un estudio tarifario de esta ruta, para el cual deberá contar con el dato de pasajeros reales movilizados según una validación de los datos reportados por el operador, un estudio técnico aprobado por la Junta Directiva del CTP o un estudio técnico aceptado por Aresep.

Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio para la ruta 247 corresponde a 14.520 pasajeros promedio por mes.

C.1.2 Distancia

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

“(…) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global).”

Para el presente estudio, se toma como base la distancia autorizada por el CTP mediante acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019 (folios 42 al 53). El detalle es el siguiente:

N°	Descripción Ramal	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Carrera
1	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	12,50	12,50	25,00

La distancia por carrera para la ruta 247 para el presente estudio es de 25,00 km, además según lo aprobado por el CTP en el acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019 (folios 42 al 53), la ruta cuenta con un 100% de calle asfaltada.

Respecto a las distancias de los fraccionamientos tarifarios, se tomó como base las distancias del pliego tarifario:

Descripción Fraccionamiento	Distancia por viaje (km)
Atenas - Pan de Azúcar	10,2
Atenas - Río Grande	6,8
Atenas - Los Ángeles	2,0
Río Grande - Estación	2,4
Río Grande - Cruce La Garita	2,4

C.1.3 Carreras

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

“(…)

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

Basado en los horarios establecidos por acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019 (folios 42 al 53), se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 247.

N°	Descripción Ramal	Carreras mensuales autorizadas
1	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	213,06

Apoiado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 213,06 carreras promedio mensuales.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

Respecto a la cantidad de unidades autorizadas, según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a., 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

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

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

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa, vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento de la admisibilidad), la cual consta en el oficio DACP-2015-6658 del 24 de noviembre de 2015 (folios 55 al 59). La clasificación de las unidades consta en el oficio DTE-2019-0385 del 23 de mayo de 2019 (folio 54). El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad CTP	Homologación modelo Aresep ⁽¹⁾	Regla de aplicación
1	AB006048	2013	Urbano No Plano (TUP)	Montano	1
2	AB006810	2016	Interurbano Corto/Medio No Plano (TIP)	Interurbano Corto	1

⁽¹⁾ *Para las unidades clasificadas con regla de aplicación 1, la clasificación de la unidad dada por el CTP se homologa con la clasificación vigente a ese momento establecida por Aresep, con base en el acuerdo 7.3 de la Sesión Ordinaria 55-2014 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público del 01 de octubre de 2014, basado en el oficio DING-14-1489, del 27 de agosto del 2014 (Anexo 8 al presente informe).*

Para la unidad clasificada como autobús tipo TIP, siendo que el CTP no hace distinción entre unidades interurbano corto e interurbano medio, se reconoce en el modelo como autobús interurbano corto atendiendo al criterio de la distancia por viaje de la ruta 247, siendo que se aproxima más al criterio establecido en la metodología para el tipo de autobús interurbano corto que interurbano medio.

Según consulta al Registro Nacional, las unidades están a nombre del prestador Iván Alpízar Rodríguez.

C.1.4.2 Valor de 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 (VTA_{abr}).

(..)

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.
“(..)”*

Tipos de reglas:

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. En este caso las dos unidades corresponden a reglas tipo 1.

Reglas tipo 2: se les asignará el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH). En caso de que no se cuente con el valor de MH de autobús nuevo, se aplicará el valor promedio de su tipo de su año de fabricación, si no se cuenta con ese dato, se le dará el valor promedio de su tipo de año modelo posterior a su año de fabricación, si no se cuenta con este dato, se le asignará el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús (sección 4.13.2).

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para la unidad autorizada se indica en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: "Flota" del citado modelo.

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢85.273.221 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento 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 cuentan 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. (...)"

El CTP mediante el oficio DTE-2019-0385, antes mencionado, indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Revisión Técnica Vehicular (RTV)

La inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., 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. (...)”

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

C.1.4.5 Edad promedio

La antigüedad máxima de las unidades autorizadas, según punto 4.12.2.f., se consideran en el cálculo tarifario las siguientes unidades:

“(...) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado. (...)”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 6,5 años y la unidad presenta antigüedad igual o menor a 15 años.

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio es una variable que, metodológicamente, sólo afecta el cálculo tarifario si se cuenta con autobuses con reglas tipo 1 y/o un estudio de calidad del servicio.

Para este estudio tarifario, las unidades autorizadas para brindar el servicio son clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología vigente es de ₡613,48 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública (noviembre 2020 a abril 2021)

La ruta 247 cuenta con estudios de calidad, sin embargo, la factura presentada (folio 77) se encuentra en colones, por lo que no es necesario utilizar la variable de tipo de cambio.

C.1.6 Precio del combustible

Respecto al costo por consumo de combustible, según se indica en el punto 4.5.1, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

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

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡455,80 por litro, correspondiente al promedio del semestre desde el 1 de julio de 2020 al 31 de diciembre de 2020.

C.1.7 Tasa de Rentabilidad

El procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad según se indica en el punto 4.6.1, se establecen 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^v) 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:

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

Donde:

tr^v = 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.

(…)”

Se consideran los siguientes datos para el presente estudio tarifario:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ⁽¹⁾	16,19%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2	No aplica

⁽¹⁾ Valor correspondiente a fecha del 16 de abril de 2019.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.4.8 lo siguiente:

“(...) El costo mensual de los estudios de calidad del servicio (CECSr), será incluido dentro de los costos del servicio, según lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas” y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 158 del 18 de agosto de 2000, o la norma que lo sustituya y las reglas que para tal efecto establezca el Consejo de Transporte Público.

Para obtener el costo mensual de los estudios de calidad del servicio se dividirá el monto anual entre doce. Para ello, debe de utilizarse el costo anual que determine el CTP para el conjunto de rutas o ramales con flota unificada, correspondiente al estudio aprobado por el CTP que se encuentre vigente al momento de la audiencia pública del estudio tarifario. Para efectos tarifarios se reconocerá un único estudio de calidad al año.

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)”

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con nuestros registros, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2019 aprobada en el artículo 7.13.46 de la Sesión Ordinaria 36-2020 del 12 de mayo de 2020 (anexo 9 al presente informe). La factura cancelada por el prestador se presenta en el folio 77.

C.2 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento del 38,89% sobre las tarifas vigentes de la ruta 247.

Es importante señalar que el pliego vigente no cuenta con una tarifa autorizada hasta la comunidad de La Presa. De acuerdo con el artículo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019 de la Junta Directiva del CTP, el cual sirve de sustento para el presente informe, el recorrido autorizado incluye en la descripción del recorrido la comunidad de La Presa (Atenas – Río Grande – Balsa – La Presa y viceversa). De acuerdo con la metodología tarifaria

vigente, para definir la tarifa de un fraccionamiento se requiere contar con la cantidad de pasajeros movilizados en dicho fraccionamiento, la cual no se posee actualmente datos de ese fraccionamiento. De modo que se conserva el fraccionamiento tarifario a la comunidad de Balsa con una extensión a la comunidad de La Presa, sin perjuicio de que al momento de realizar el respectivo estudio de volumen de pasajeros (según lo dispuesto en la metodología vigente), se pueda analizar la estructura del pliego tarifario y la definición de sus fraccionamientos en el total del recorrido autorizado. Según lo anterior, se tiene como resultado el siguiente pliego tarifario incluyendo los respectivos redondeos a los cinco colones más cercanos:

Descripción ramal	Descripción fraccionamiento	Tarifa regular				Tarifa adulto mayor	
		Vigente (₡)	Resultante (₡)	Variación absoluta (₡)	Variación relativa (%)	Vigente (₡)	Resultante (₡)
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Balsa ext. La Presa	465	645	180	38,71	0	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Pan de Azúcar	370	515	145	39,19	0	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Río Grande	305	425	120	39,34	0	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Los Ángeles	240	335	95	39,58	0	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Río Grande-Estación	240	335	95	39,58	0	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Río Grande-Cruce La Garita	240	335	95	39,58	0	0

C.2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del Corredor Común

La metodología vigente señala lo siguiente respecto al manejo de corredor común:

“(…)

El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de esta metodología tarifaria, tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado “corredor común”) con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo. Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión N° 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

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

Dicho acuerdo establece las condiciones para la aplicación del corredor común, a saber:

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

En consonancia con lo anterior, se precisan las condiciones bajo las cuales se configura el principio de corredor común:

- i. Se debe entender que el término “ruta corta” del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de “ruta urbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.*
- ii. Se debe entender que el término “ruta más larga” corresponde al concepto de “ruta interurbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.*
- iii. La situación de “corredor común” se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:*
 - a) Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.*
 - b) Que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana.*

Si se determina que existe una situación de corredor común de acuerdo con los criterios anteriores, se establece como criterio tarifario que, para contrarrestar la competencia desleal en contra de las rutas urbanas involucradas en una situación de corredor común, a las rutas interurbanas se les fijará una tarifa superior

solamente para el fraccionamiento en común, como mínimo en una cuya diferencia del 20% de la tarifa de la ruta urbana. Dicho margen es un parámetro por medio del cual existirán diferencias tarifarias significativas.

(...)"

Se tiene que el CTP mediante acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019, informa que el prestador Iván Alpízar Rodríguez operador de la ruta 247, presenta corredor común con las siguientes rutas:

N°	Ruta	Operador
1	246	Coopetransatenas R.L.
2	203	Coopetransatenas R.L.

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas con la ruta 247 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.2.1.i Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia máxima de cada ruta o ramal se clasifican en urbana o interurbana:

Ruta	Descripción	Máxima distancia por viaje (km)	Tipo de Ruta según distancia
247	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa y viceversa	12,50	URBANA
246	Fusionada con la ruta 203	-	-
203	San José-Alajuela-Atenas-Barrio San José-Rincón-Santa Eulalia-Estanquillos y ramales	41,80	INTERURBANA

Acorde a lo anterior, se obtiene que la ruta 247 y la ruta 203, cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta corta (ruta Urbana) con una ruta larga (ruta Interurbana).

C.2.1.ii Verificación de que se comparta un tramo en común

Según el acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019, se puede constatar que se cumple el segundo criterio el cual se refiere el compartir un tramo común del recorrido, denominado "corredor común", específicamente indica que comparten los siguientes tramos:

Ruta con la que comparte	Desde	Hasta	Distancia del tramo (km)
203	Atenas	Cruce Río Grande	5,00

C.2.1.iii Existencia de fraccionamientos autorizados

El tercer y último criterio para cumplir es la existencia de fraccionamientos tarifarios autorizados por el CTP en el tramo que comparten en común. Para determinar si se cumple el criterio se presentan los pliegos tarifarios vigentes de cada una de las rutas:

Ruta 203: SAN JOSE-ALAJUELA-ATENAS-BARRIO SAN JOSE-RINCON-SANTA EULALIA-ESTANQUILLOS Y RAMALES

Nombre fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
PALMARES-CANDELARIA	5.35	325	0
PALMARES-ZARAGOZA	1.6	325	0
SAN JOSE-ATENAS	41.8	1415	710
SAN JOSE-ALAJUELA	16.9	985	0
ATENAS-ALAJUELA	23.7	1025	0
ATENAS-LA GARITA (ESCUELA)	11.2	500	0
ATENAS-CALLE LA GARITA	11.8	435	0
TARIFA MINIMA	0	415	0
ATENAS-ESTANQUILLO	13.1	705	0
ATENAS-BARRIO JESUS	5.2	375	0
ATENAS-SABANA LARGA	2.7	350	0
ATENAS-BARRIO SAN JOSE NORTE	7.315	405	0
ATENAS-MORAZAN ARRIBA	8.23	405	0
ATENAS-ALTO LOPEZ	6.04	370	0
ATENAS-MORAZAN ABAJO	7.17	370	0
ATENAS-BARRIO SAN JOSE SUR	4.61	295	0
TARIFA MINIMA	0	225	0
ATENAS-SANTA EULALIA	7.5	620	0
ATENAS-PAVAS	9	130	0
ATENAS-SAN ISIDRO (BENEFICIO)	8	130	0
ATENAS-BAJO CACAO	7	130	0
ATENAS-PLANCILLO	6	130	0
ATENAS-BARRIO MERCEDES	5	130	0
ATENAS-BARRIO FATIMA	1.5	130	0
ATENAS-RINCON	9.6	1165	0
ATENAS-ALTOS DE NARANJO	8.3	1165	0
ATENAS-EL MANGO	7.15	835	0
ATENAS-SAN ISIDRO	6.25	835	0
ATENAS-BAJO CACAO	5.45	675	0
ATENAS-BARRIO MERCEDES	3.85	610	0
ATENAS-BARRIO FATIMA	1.55	610	0

Tras el estudio del pliego tarifario se puede determinar que el recorrido que comparte la ruta 247 con la ruta 203, no presenta fraccionamientos tarifarios coincidentes, lo que significa que atienden a centros poblacionales distintos, y se trata únicamente de una convergencia de operadores dentro de ese espacio de vía pública, por lo tanto, no se cumple el último criterio que debe existir una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.

En conclusión y desde el punto de vista tarifario la ruta 247 no presenta afectación ni afecta a otras rutas por el concepto de corredor común, por lo cual no procede ajustes tarifarios a otras rutas por este concepto, según lo establecido en la metodología vigente.

C.2.2 Explicación del ajuste tarifario respecto a la solicitud presentada por el operador

*Tal como se indicó en el apartado “**C.2 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario**” el resultado del análisis tarifario arroja un ajuste tarifario de un 38,89% sobre las tarifas vigentes de la ruta 247. Por otro lado, se tiene que en la solicitud tarifaria presentada por el operador a folios 121 al 127, solicitan un ajuste tarifario de un 28,98% sobre las tarifas vigentes de la ruta 247 a ese momento.*

A continuación, se detallan las causas por las cuales el porcentaje de ajuste tarifario calculado por la Aresep difiere del solicitado por el operador:

- *Valor ponderado por autobús: La empresa en su solicitud tarifaria indica que el valor ponderado por autobús para la flota de la ruta 247 es de $\text{C}\$68.027.879$, por el contrario, en el actual análisis tarifario se reconoce un valor ponderado por autobús de $\text{C}\$85.273.221$. Esta diferencia de un 25,35% en el valor ponderado de la unidad, radica en la clasificación dada a las unidades que conforman la flota de la ruta 247, específicamente para el autobús con placa AB-006048, el cual fue clasificado por el operador como un bus tipo Urbano, cuando lo correcto era clasificarlo como un bus tipo Montano, esto según lo indicado por el CTP en su certificación oficio DTE-2019-0385 del 23 de mayo de 2019 (ver sección “**C.1.4 Flota**” del presente informe para más detalle).*
- *Tipo de cambio del dólar: Según se explica en la sección “**C.1.5 Tipo de cambio**” el tipo de cambio se calcula como promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública, por lo que al momento de la solicitud tarifaria (22 de abril de 2021: fecha de respuesta del auto de prevención AP-0021-IT-2021), el tipo de cambio calculado fue de $\text{C}\$612,86$ (octubre de 2020 a marzo de 2021), por lo contrario, en el presente análisis tarifario el tipo de cambio calculado fue de $\text{C}\$613,48$, que comprende el período desde noviembre de 2020 a abril de 2021 (fecha de audiencia pública: 28 de mayo de 2021).*

- Costo de estudio anual de calidad: Según lo indicado por la empresa en su solicitud tarifaria, el costo de estudio anual de calidad es de 0 colones, sin embargo, la empresa a folio 77 aporta la factura cancelada por el prestador de la última evaluación de calidad para la ruta 247, es por esto que en presente análisis se reconoce un costo por estudio anual de calidad de ₡813.822.
- Tarifas vigentes: Como última causa de la diferencia entre los porcentajes de ajuste solicitado por la empresa y recomendado por la Aresep, se tiene la variable tarifa vigente, la cual es la base comparativa con la cual se calcula dicho porcentaje de ajuste (ver pestaña “9. Cálculo tarifario” de la herramienta Excel de cálculo tarifario, Anexo 10 al presente informe). Al momento de la solicitud tarifaria la tarifa vigente promedio de la ruta 247 era de ₡318, correspondiente a las tarifas aprobadas mediante resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 (correspondiente a la fijación nacional del I semestre del 2020). Ahora bien, en el presente análisis tarifario la tarifa vigente promedio de la ruta 247 es de ₡310, correspondiente a las tarifas aprobadas mediante resolución RE-0025-IT-2020 del 27 de abril de 2021 (correspondiente a la fijación nacional del II semestre del 2020), teniéndose una tarifa vigente menor a la presentada en la solicitud tarifaria, dando como resulte un porcentaje de ajuste mayor.

Es importante indicar que la Intendencia de Transporte aplica la metodología aprobada mediante la resolución de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, número RJD-035-2016 de las 16 horas del 25 de febrero del año 2016, publicada el Alcance Digital N°35 a la Gaceta N° 46 del 07 de marzo del 2016 y sus modificaciones, la cual tiene su asidero legal en la Ley N°7593, siendo dicho acto de aprobación de la metodología, debidamente sustentado, tomando en consideración el debido proceso y el mecanismo de participación ciudadana contemplado en dicha ley. La metodología contempla los elementos de costos y demás rubros (“demanda” de pasajeros) entre otros, así como los mecanismos y procedimientos para calcular las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, para todas y cada una de las rutas del país.

Como ya se ha indicado, en el presente estudio, la estructura de costos emplea los datos vigentes de operación y los cálculos utilizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y al costo de dicho servicio.

(...)”

- II. Igualmente, del informe IN-0150-IT-2021 del 22 de junio de 2021, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio y el consejero del usuario, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos y se les da respuesta de la siguiente manera:

“(..)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

I. POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PUBLICA VIRTUAL:

No se celebró Audiencia Pública por falta de asistencia de interesados.

POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

1. Coadyuvancia: Omar Ramos Arce. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 164).

a) *Está de acuerdo con el aumento dado que se brinda un buen servicio y se da un buen trato al usuario.*

2. Oposición: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, con la cédula de identidad número 05-0302-0917. Presenta escrito (folio 165). No hace uso de la palabra en la audiencia pública.

Indica que se opone parcialmente al ajuste tarifario, entiende que la última fijación tarifaria fue hace más de 10 años mediante resolución RRG-8528-2008 del 26 de junio del 2008, por lo que se deben actualizar las tarifas, sin embargo, resalta los siguientes temas para que sean analizados por la Intendencia:

a) **Justificación de la petición:** *El prestador Iván Alpízar Rodríguez en su solicitud tarifaria indica ““(..) la petición se fundamenta por que la empresa ha hecho varias inversiones en las cuales no se han reconocido ninguna INVERSIÓN, y ha realizado mejoras en el parque automotor”, no obstante, incumple lo establecido en el artículo 33 de la Ley 7593 y en la resolución RRG-6570-2007 al no justificar ampliamente cuáles son esas mejoras.*

Además, parte de la justificación por parte del prestador para el aumento tarifario es por un considerable incremento en el precio de los principales insumos utilizados en el sector (aceites, lubricantes, llantas y los repuestos en general), sin embargo, indica el Consejero que dichas variaciones de precios son ajustadas mediante fijaciones extraordinarias, ya que la fijación ordinaria obedece concretamente a ajustes en la tarifa por cambios en el esquema operativo.

b) Estimación de volumen mensual de pasajeros: El prestador en su solicitud tarifaria (folio 60) indica los siguientes criterios para el cálculo de la demanda:

- **CRITERIO DE APLICACIÓN PARA EL CALCULO DE LA DEMANDA.**
- Criterio 1: la empresa no posee sistema automatizado de conteo de pasajeros, por lo que este criterio no es de aplicación.
- Criterio 2: las estadísticas presentadas bajo el sistema SIR, presentan un error al existir duplicidad en el envío de la información, lo que genera una grave distorsión, lo que imposibilita el uso de este mecanismo.
- Criterio 3: la empresa no cuenta con un estudio técnico aceptado por la Aresep, con menos de 3 años.
- Criterio 4: la empresa no cuenta con un estudio técnico aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP).
- Ante esta perspectiva el criterio a aplicar para la determinación del volumen mensual de pasajeros sería la estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado, establecido en el acuerdo 05-23-2018, del acta de la sesión extraordinaria de la Junta Directiva de ARESEP, cuya clasificación por ruta/ramal y cantidad de pasajeros por carrera fueron determinados por medio de la resolución RE-0038-IT-2019.

Al respecto el Consejero solicita a la Intendencia de Transporte poner atención al argumento, utilizado en varias ocasiones por los operadores, relacionado al supuesto error de duplicidad en el envío de la información estadísticas al SIR, lo cual va en detrimento de los instrumentos regulatorios promovidos por la Autoridad Reguladora, y que se tomen todas las medidas necesarias para garantizar que la remisión de la información de las estadísticas presentadas por los prestadores cumpla con la calidad, veracidad y exactitud requeridos para el uso de este instrumento regulatorio.

Además, solicita por la relevancia e incidencia de dato de volumen de pasajeros a utilizar, se realice estudio de volumen de pasajeros que contemple las variaciones del esquema operativo aprobado por el Consejo de Transporte Público en abril de 2020 y contenidas en el documento CTP-DT-DING-OF-0307-2020.

- c) Carreras autorizadas: Indica que existe un acuerdo de horarios aprobado por el CTP mediante acuerdo 3.1 de la sesión ordinaria 28-2020 “Propuesta de Esquema de horarios por emergencia nacional por COVID-19 para la ruta N°247” (oficio CTP-DT-DING-OF-0307-2020), posterior al utilizado en la solicitud tarifaria (acuerdo 3.8 de la sesión ordinaria 24-2019), sin embargo, el mismo al no encontrarse refrendado carece del requisito de eficacia, lo cual no permite ser utilizado en la presente solicitud tarifaria. Lo anterior, al no contemplarse en este estudio tarifario, la información real con la que opera actualmente la empresa la fijación tarifaria se aleja del cumplimiento del Principio de Servicio al Costo, establecido en la Ley N°7593.

Adicionalmente, solicita que se inste al CTP a solicitar el refrendo de las modificaciones del esquema operativo de la ruta 247.

- d) Clasificación de las unidades: Referente a la clasificación de las unidades indica que tanto en la corrida presentada por el prestatario en su solicitud tarifaria, así como en la herramienta Excel “Modelo de fijación ordinaria buses 2021.05.17” colgada en la página web de Aresep, existen clasificaciones distintas a la clasificación dada por el CTP (Urbano no plano TUP-TUM), y tampoco ninguno de los dos archivos contiene clasificaciones que hagan una referencia explícita al tipo autorizado por el CTP, lo cual genera confusión al momento de corroborar la información.
- e) Se solicita rechazar la solicitud de fijación tarifaria para la ruta N°247, presentada por Iván Alpízar Rodríguez hasta tanto no se cuente con estudio de volumen de demanda y no se actualicen las variables del esquema operativo actual.

II. POSICIONES NO ADMITIDAS

1. **Posición: María Teresa González P., cédula de identidad número: no indica, quien dice actuar en representación de la Asociación de Desarrollo Integral de Balsa. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 167).**

Se rechaza posición por extemporánea y falta de firma, mediante resolución número RE-0099-DGAU-2021.

Respuestas numeradas a posiciones admitidas

Cuadro guía de respuestas		
# de oposición	Opositor / Coadyuvante	# de respuesta(s)
1	Omar Ramos Arce	1
2	Consejero del Usuario	2-3-4-5-6-7

1. Sobre la coadyuvancia presentada por el señor Omar Ramos Arce.

Se indica al señor Ramos que todos los criterios expresados fueron utilizados para dar mayor sustento a la fijación tarifaria que se está aprobando.

2. Sobre la justificación que presenta la empresa para el ajuste tarifario y la actualización de su tarifa mediante fijaciones extraordinarias.

La justificación presentada por la empresa a la Autoridad Reguladora cumple con la metodología ordinaria actual, la cual se fundamenta en el principio al costo ordinario vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad, clasificación y modelo de buses, recorridos y demanda de pasajeros movilizados) variables que no se consideran en la actualización de tarifas a nivel nacional. Es importante indicar en este punto que la fijación tarifaria extraordinaria para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, a nivel nacional considera solamente la variación de los costos de operación ajenos al prestador del servicio como son: salarios, combustibles, insumos de mantenimiento y gastos administrativos, pero no considera los costos asociados a las condiciones de operación propias de la ruta como son: cantidad de carreras, distancias, recorridos, tipos de unidad, además tampoco sopesa la inversión realizada por la empresa en la ruta para atender la prestación del servicio.

3. Sobre el uso de valor aproximado de pasajeros y la solicitud de un estudio de demanda de pasajeros solicitado por el Consejero del Usuario.

El prestador Iván Alpízar Rodríguez en su solicitud tarifaria (folios 1 al 84), realiza el cálculo del volumen de pasajeros según la estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado, el cual se basa en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal, mecanismo que se encuentra aprobado en la metodología vigente, según se muestra en la sección 4.13.2.b. de la misma.

En el apartado “C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (Demanda)” del presente informe se explica ampliamente el análisis realizado por la Intendencia de Transporte respecto al cálculo del volumen de pasajeros.

Respecto a la solicitud de que la Aresep realice un estudio de demanda de pasajeros, se debe tener presente que la Intendencia de Transporte por medio del oficio OF-1115-IT-2020 del 7 de setiembre de 2020 dirigido a la Junta Directiva, señaló con respecto a establecer estudios de cantidad de pasajeros movilizados que existe imposibilidad de iniciar fijaciones tarifarias de oficio para rutas con fijación tarifaria ordinaria con volumen mensual de pasajeros aproximado, debido a que no ha sido posible ejecutar los respectivos estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados. En el citado oficio se señaló en lo pertinente lo siguiente:

“(…)

- 2. De acuerdo con lo expuesto sobre la evidente afectación en los niveles de movilización de usuarios en el servicio de transporte público remunerado de personas modalidad autobús desde la declaratoria de emergencia nacional en marzo del 2020a raíz dela pandemia mundial COVID-19, que se extenderá al menos por lo que resta del año 2020 y según los criterios técnicos establecidos en el protocolo, desde ese momento no ha sido posible la ejecución de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados pendientes, lo que incluye tanto los que proceden en atención a lo establecido en la sección 4.7.1.a. de la metodología tarifaria vigente como de las solicitudes de prestadores.*
- 3. En este momento se contabilizan 7 rutas de autobús para las que, en principio, se debían realizar estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados para poder iniciar nuevos estudios tarifarios ordinarios a en los próximos días, los que no ha sido posible realizar hasta el momento y se desconoce por cuánto tiempo más, por lo que no resulta posible cumplir con el plazo de un año establecido en la sección 4.7.1.a. de la metodología tarifaria vigente en cuanto a las rutas a las que se les haya aprobado una fijación tarifaria ordinaria utilizando el mecanismo de volumen mensual de pasajeros aproximado para uno o más ramales.*

4. *La Intendencia de Transporte continuará realizando el monitoreo constante de la movilización de pasajeros en las rutas de autobús según la información disponible, por lo que se procederá a programar los estudios técnicos requeridos una vez que se haya normalizado la situación según los criterios técnicos aplicables y siempre y cuando las condiciones a nivel de salud pública lo permitan.
(...)"*

Lo anterior aplica también para una serie de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados pendientes de ejecutar por solicitud de diferentes actores desde el 2019, como es el caso de la ruta en cuestión. Por lo que por ahora no es posible proceder con un estudio técnico de cantidad de pasajeros para la ruta.

4. Relacionado a los datos estadísticos mensuales presentados por los operadores al SIR.

Según lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020 todos los operadores tienen la obligación de remitir mensualmente a más tardar los días 20 del mes posterior los datos de las variables operativas con las cuales se brindó el servicio correspondiente, para ello, deben de remitir la información con un estándar establecido y bajo ciertas verificaciones de entrada realizadas por el sistema.

Cabe indicar, que, a pesar de lo indicado por los operadores relacionado a una posible duplicidad en las estadísticas, la Intendencia de Transporte realiza una verificación de los datos según el documento IT-DI-02 Instrucciones para la verificación de consistencia lógica y técnica de estadísticas del servicio de autobús en la Intendencia de Transporte. Para este caso en concreto, no se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP, tampoco con un estudio de validación en campo de los datos estadísticos que haya sido aceptado por la Aresep antes de la solicitud tarifaria, por lo tanto, aunque las estadísticas mensuales cumplan con la verificación de su consistencia lógica y técnica, estos no podrían ser validados ya que no se dispone de los estudios técnicos aprobados por el CTP o aceptados por la Aresep.

5. Sobre las carreras autorizadas utilizadas en el estudio tarifario.

Las carreras utilizadas en este estudio tarifario son las autorizadas por el CTP según el acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019.

Como bien indica el Consejero del Usuario mediante acuerdo 3.1 de la sesión ordinaria 28-2020, el CTP aprobó para varias rutas del país, específicamente la ruta 247 la “Propuesta de Esquema de horarios por emergencia nacional por COVID-19 para la ruta N°247”, según oficio CTP-DT-DING-OF-0307-2020. Ante estas decisiones tomadas por el CTP y otras condiciones de servicio de cara a la pandemia por Covid-19, la Intendencia de Transporte remitió al Consejo el oficio OF-1570-IT-2020 del 16 de diciembre de 2020 (Anexo 6 del presente informe) para consultar si dichas condiciones operativas hoy en día se mantenían, concretamente lo siguiente:

“(…)

1. Debido a que el CTP ha emitido diferentes directrices posteriores a la aprobación de las modificaciones de horarios en rutas particulares, además de que en los meses posteriores a esos ajustes se ha presentado un leve aumento en la movilización de pasajeros, generado por las aperturas progresivas del comercio y el turismo, se solicita aclarar si los esquemas operativos temporales aprobados en los meses de marzo y abril 2020, por la afectación del virus COVID-19, continúan vigentes actualmente.

(…)”

El CTP respondiendo el oficio OF-1570-IT-2020 emitió el oficio CTP-DT-OF-0005-2021 del 1 de marzo de 2021(Anexo 7 del presente informe), en el cual indicó lo siguiente:

“(…)”

Ante la consulta antes indicada, esos esquemas aprobados entre los meses de marzo y abril no están vigentes, lo que está vigente es la instrucción de “**Deberán mantener un mínimo de operación del cuarenta por ciento (40%)** del servicio en la ruta (s) autorizada (s) (…)”, sobre los esquemas operativos autorizados en condiciones típicas, quedando a los operadores la determinación de los horarios a brindar respetando piso y primero y último servicio.

(…)”

Dicho esto, queda claro que el esquema operativo vigente para la ruta 247 es el autorizado según el acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 24-2019, mismo que es utilizado en el presente estudio tarifario.

6. Respecto a la clasificación de la unidad.

Ante lo indicado por el Consejero del Usuario, se indica que la flota autorizada para la ruta 247 fue clasificada por el Consejo de Transporte Público mediante el oficio DTE-2019-0385 (folio 54) según el siguiente detalle:

RUTA N° 247									
N°	PLACA	MODELO	CAPACIDAD SENTADOS	CAPACIDAD DE PIE	RAMPA	POTENCIA KW	CLASIFICACIÓN	BUS DE ALTA CAPACIDAD	CONTRATO DE ARRENDAMIENTO
1	AB-6048	2013	49	30	SI	179	TUP	NO	NO
2	AB-6810	2016	53	30	SI	201	TIP	NO	NO

Ambas unidades al ser clasificadas como reglas tarifarias Tipo 1, en el presente cálculo tarifario se utiliza una homologación de la clasificación dada por el CTP versus la tipología existente a ese momento (previo al 7 de marzo de 2016 fecha de entrada de la nueva metodología tarifaria RJD-035-2016), a saber:

Tipos de Vehículo (k)	Descripción
Buseta	Vehículo con una capacidad de hasta 44 pasajeros sentados.
Autobús urbano	Vehículo con una capacidad mayor a 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas dentro de la GAM con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.
Autobús rural	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas fuera de la GAM.
Autobús montano	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados.
Autobús interurbano corto	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas dentro de la GAM con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros pero igual o menor a 50 kilómetros.
Autobús interurbano medio	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas fuera de la GAM con recorrido en un sentido mayor a 50 kilómetros pero igual o menor a 100 kilómetros.
Autobús interurbano largo	Vehículo con una capacidad de más de 44 pasajeros sentados, utilizado en rutas fuera de la GAM con recorrido en un sentido mayor a 100 kilómetros.

GAM= Gran Área Metropolitana.

En el apartado “**C.1.4 Flota**” del presente informe y en la herramienta de cálculo tarifario (Anexo 10 del presente informe), se detalla la clasificación utilizada para cada unidad.

7. Sobre el rechazo de la solicitud tarifaria presentada por el operador hasta tanto se cuente con estudio de demanda.

Respecto a la solicitud del Consejero del Usuario de rechazar la solicitud de revisión tarifaria del operador hasta tanto no se cuente con un estudio de volumen de pasajeros, no es procedente por cuanto la metodología tarifaria ordinaria vigente establece los mecanismos pertinentes para

obtener el dato del volumen de pasajeros, tal y como se desarrollo en el apartado C.1.1 del presente informe. Adicionalmente, no se establece en la metodología tarifaria un mecanismo técnico-legal para rechazar una solicitud de revisión tarifaria por el motivo expuesto por el Consejero del Usuario. Finalmente, tampoco es procedente realizar un estudio de cantidad de pasajeros movilizados a la ruta, dada las condiciones imperantes por efectos de la pandemia, tal y como se esbozó en el punto 3 de las presentes respuestas.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas de la ruta 247 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0150-IT-2021 del 22 de junio de 2021 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 247, descrita como: Atenas – Río Grande – Balsa – La Presa y viceversa, operada por el prestador Iván Alpízar Rodríguez, de la siguiente manera:

Descripción ruta	Descripción ramal	Descripción fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (₡)	Tarifa adulto mayor (₡)
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa y viceversa	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Balsa ext. La Presa	12,5	645	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa y viceversa	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Pan de Azúcar	10,2	515	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa y viceversa	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Río Grande	6,8	425	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa y viceversa	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Atenas-Los Ángeles	2,0	335	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa y viceversa	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Río Grande-Estación	2,4	335	0
Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa y viceversa	Atenas-Río Grande-Balsa-La Presa	Río Grande-Cruce La Garita	2,4	335	0

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

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la LGAP, se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente de Transporte.—1 vez.—Solicitud N° 276433.—(IN2021561037).

RESOLUCIÓN RE-0173-JD-2021
ESCAZÚ, A LAS DIEZ HORAS Y VEINTE MINUTOS DEL OCHO DE JUNIO DE DOS
MIL VEINTIUNO

MODIFICACIÓN PARCIAL A LA “METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN ORDINARIA DE TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS”, DICTADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RJD-035-2016 DEL 25 DE FEBRERO DE 2016 Y SUS REFORMAS.

EXPEDIENTE IRM-001-2021

RESULTANDO:

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, aprobó la “*Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús*”, publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016. (Folios 370 al 500 y 656 del expediente OT-230-2015).
- II. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, aprobó la modificación parcial a la “*Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús*” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016. Dicha modificación fue publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018. Uno de los aspectos modificados mediante la citada resolución, fue la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2. (Folios 2367 al 2450 del expediente OT-289-2018).
- III. Que el 4 de diciembre de 2018, fue publicada en el Alcance Digital No. 202 a La Gaceta No. 225, la Ley No. 9635 (Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas), la cual en el Título II, artículo 2 modificó la Ley No. 7092 (Ley del Impuesto sobre la Renta), definiendo el año fiscal de enero a diciembre.
- IV. Que el 11 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RE-0215-JD-2018, dictó la modificación parcial a la “*Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús*” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016. Dicha modificación fue publicada en el Alcance N° 214 del diario oficial La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018. (Folios 488 a 650 del expediente OT-586-2018).

- V. Que el 16 de abril de 2019, el Banco Central de Costa Rica (BCCR), publicó por última vez las tasas de interés que debían ser consideradas según la metodología tarifaria vigente para la tasa de rentabilidad, tanto para las reglas de cálculo tarifario tipo 1 como tipo 2.
- VI. Que el 12 de junio de 2019, mediante el oficio OF-0809-IT-2019, la Intendencia de Transporte (IT), hizo de conocimiento del Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR) el hecho anterior, para su valoración a la luz de la aplicación de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (RJD-035-2016) y sus reformas”*, en relación con la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas tipo 1. (Folios 27 y 28)
- VII. Que el 18 de junio de 2019, mediante el oficio OF-0823-IT-2019, la IT hizo de conocimiento del CDR, el cese de la publicación de la tasa de interés por el BCCR, para su valoración a la luz de la aplicación de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (RJD-035-2016) y sus reformas”*, en relación con la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas tipo 2. (Folios 29 y 30)
- VIII. Que el 26 de junio de 2019, fue publicado en el Alcance Digital No. 145 a La Gaceta No. 119, el Decreto 41818-H *“Reforma al Reglamento a la Ley de Impuesto sobre la Renta”*.
- IX. Que el 1° de julio de 2019, entró en vigor la modificación del año fiscal contemplada en la Ley No. 9635.
- X. Que el 16 de setiembre de 2019, mediante el oficio OF-0505-CDR-2019, el CDR, remitió al BCCR una consulta sobre la discontinuación de la publicación de la serie de tasas de interés. (Folios 31 y 32)
- XI. Que el 15 de octubre de 2019, mediante el oficio DEC-DEM-0104-2019, el BCCR remitió la respuesta a la consulta realizada por el CDR. (Folio 33)
- XII. Que el 28 de octubre de 2019, mediante la resolución RE-0107-IT-2019, la IT, estableció un nuevo plazo para la presentación de los estados financieros y la contabilidad regulatoria por parte de los prestadores del servicio de transporte remunerado de personas en autobús, a la luz de lo dispuesto en la Ley No. 9635 y el Reglamento a la *“Reforma al Reglamento a la Ley de Impuesto sobre la Renta”*.

- XIII.** Que el 13 de noviembre de 2019, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RE-0139-JD-2019 dictó la modificación a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado *“4.10 procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”*, en cumplimiento de lo dispuesto en las resoluciones RE-0123-JD-2019 y RE-0124-JD-2019 del 24 de setiembre de 2019. Dicha modificación fue publicada en el diario oficial La Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019.
- XIV.** Que el 12 de diciembre de 2019, mediante correo electrónico de las 15:26 horas, el CDR, trasladó a la Fuerza de Tarea la respuesta contenida en el oficio DEC-DEM-0104-2019 del BCCR para su conocimiento. (Folio 34)
- XV.** Que el 18 de diciembre de 2019, mediante el oficio OF-1587-IT-2019, la IT, le comunicó al CDR, que los nuevos plazos para los prestadores del servicio de transporte remunerado de personas en autobús, para la presentación de la información financiera y contabilidad regulatoria, coincidían con los establecidos en la metodología tarifaria para determinar la tasa de rentabilidad para reglas tipo 2. (Folios 43 al 45)
- XVI.** Que el 22 de octubre de 2020, mediante correo electrónico, se remitió una consulta al BCCR, solicitando aclarar en cuál categoría de las tasas de interés publicadas se encuentran clasificados los créditos de la actividad de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. (Folios 47 al 48)
- XVII.** Que el 23 de octubre de 2020, mediante correo electrónico, el BCCR, indicó que los créditos para transporte remunerado de personas, modalidad autobús, se encuentran en la categoría *“Transporte y otros”*. (Folios 47 al 48)
- XVIII.** Que el 11 de noviembre de 2020, mediante el oficio OF-0635-CDR-2020, el CDR, le consultó al BCCR, que le aclarara cuál es la estructura de clasificación de actividades empleada en la publicación de las tasas de interés y le indicara la clasificación específica de para la actividad de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. (Folio 46)
- XIX.** Que el 17 de noviembre de 2020, mediante correo electrónico, el BCCR respondió lo consultado en el oficio OF-0635-CDR-2020, indicando que la actividad de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, corresponde a la clasificación *“Transporte y otros”*, en la sección H y subcuenta número 4921 de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas (CIIU, revisión 4). (Folio 49)

- XX.** Que el 11 de diciembre de 2020, mediante el oficio OF-1541-IT-2020, la IT, explicó a la Junta Directiva de la Aresep, los hechos en torno al cálculo de la tasa de rentabilidad para reglas tipo 1 y 2 y les recomendó valorar una modificación a la sección respectiva de la metodología vigente. (Folios 53 al 59)
- XXI.** Que el 16 de diciembre de 2020, mediante el oficio OF-1206-RG-2020, el Regulador General trasladó a la Fuerza de Tarea el oficio OF-1541-IT-2020 para su análisis. (Folio 60)
- XXII.** Que el 17 de diciembre de 2020, mediante correo electrónico, la Fuerza de Tarea, remitió al CDR el documento de informe técnico preliminar y la propuesta de modificación parcial de la metodología ordinaria del servicio de autobús.
- XXIII.** Que el 18 de diciembre de 2020, mediante el oficio OF-0713-CDR-2020, el CDR envió a la Intendencia de Transporte (IT) y la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), el informe técnico preliminar y la propuesta de modificación parcial de la metodología ordinaria del servicio de autobús y se les convocó para una exposición de esta, de acuerdo con el procedimiento DR-PO-03 "*Procedimiento para desarrollar modelos tarifarios y reglamentos técnicos*".
- XXIV.** Que el 5 de enero de 2021, la Fuerza de Tarea expuso a la IT y DGAU la propuesta de modificación parcial de la metodología ordinaria del servicio de autobús, según el procedimiento DR-PO-03.
- XXV.** Que el 11 de enero de 2021, mediante el oficio OF-0009-IT-2021, la IT remitió al Regulador General sus observaciones en torno a la propuesta de modificación parcial de la metodología ordinaria del servicio de autobús.
- XXVI.** Que el 12 de enero de 2021, mediante el oficio OF-0037-DGAU-2021, la DGAU remitió al Regulador General algunos comentarios en torno a la propuesta de modificación parcial de la metodología ordinaria del servicio de autobús.
- XXVII.** Que el 15 de enero de 2021, mediante el oficio OF-0027-RG-2021, el Regulador General, remitió a la Fuerza de Tarea las observaciones y comentarios realizados por la IT y DGAU, para su valoración.
- XXVIII.** Que el 18 de enero de 2021, la Fuerza de Tarea, remitió al CDR de conformidad con el oficio OF-0017-RG-2021 del 11 de enero de 2021 del Regulador General, el informe técnico sobre la propuesta de la modificación parcial a la "*Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús*" establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas.

- XXIX.** Que el 19 de enero de 2021, el CDR, mediante el memorando ME-0005-CDR-2021, remitió al Regulador General, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea de fecha 18 de enero de 2021, que contiene el informe técnico que motiva y justifica la propuesta de la modificación parcial a la *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas para su respectivo trámite; dicho informe técnico fue avalado por el director del CDR mediante el oficio OF-0027-CDR-2021. (Folio 24)
- XXX.** Que el 19 de enero de 2021, el Regulador General, mediante el oficio OF-0035-RG-2021, remitió a la Junta Directiva, el informe técnico que motiva y justifica la propuesta de la modificación parcial a la *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, para su conocimiento.
- XXXI.** Que el 9 de febrero de 2021, la Junta Directiva de Aresep, mediante el acuerdo 26-08-2021 de la sesión ordinaria 08-2021, dispuso entre otras cosas *“Ordenar a la Administración, para que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la modificación parcial de la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*. (Folios 7 al 23)
- XXXII.** Que el 3 de marzo de 2021, en el Diario Oficial La Gaceta 43 y el 4 de marzo de 2021 en los diarios de circulación nacional La Teja y La Extra, se publicó la convocatoria a la audiencia pública virtual para conocer la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, a realizarse el 5 de abril de 2021. (Folio 70)
- XXXIII.** Que el 5 de abril de 2021, de acuerdo con el acta AC-0185-DGAU-2021, se realizó la audiencia pública virtual. (Folio 77)
- XXXIV.** Que el 6 de abril de 2021, la DGAU, mediante el oficio IN-0254-DGAU-2021, emitió el *“Informe de oposiciones y coadyuvancias”* presentadas en la audiencia pública virtual. (Folios 78 y 79)
- XXXV.** Que el 12 de abril de 2021, el CDR, mediante el oficio OF-0087-CDR-2021, solicitó a la Fuerza de Tarea de la metodología ordinaria, elaborar el informe de análisis de las posiciones presentadas en la audiencia pública virtual de la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas. (Folios 80 y 81)

- XXXVI.** Que el 7 de mayo de 2021, la Fuerza de Tarea de la metodología ordinaria, en atención al oficio OF-0087-CDR-2021, remitió al CDR, el informe de respuesta a las posiciones planteadas en la audiencia pública virtual así como la propuesta técnica final de la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, para su trámite respectivo ante la Junta Directiva de Aresep.
- XXXVII.** Que el 10 de mayo de 2021, el CDR, mediante el oficio OF-0130-CDR-2021, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, el informe de respuesta a las posiciones presentadas en la audiencia pública de la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, así como el informe técnico final de dicha propuesta, elaborados por la Fuerza de Tarea en fecha 7 de mayo de 2021, para continuar con el procedimiento interno post audiencia pública.
- XXXVIII.** Que el 11 de mayo de 2021, la SJD, mediante el memorando ME-0099-SJD-2021, remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR), el informe final de la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, para su análisis respectivo conforme al procedimiento interno post audiencia pública.
- XXXIX.** Que el 2 de junio de 2021, la DGAJR, mediante el oficio OF-0596-DGAJR-2021, emitió el criterio sobre el informe final de la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, conforme al procedimiento interno post audiencia pública.
- XL.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y 6 inciso 16) del “*Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado*” (RIOF), corresponde a la Junta Directiva de Aresep, dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública, establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, la eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV. Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas al amparo de la Ley.
- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren constantes cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- VI. Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en la regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII. Que el Banco Central de Costa Rica en el ejercicio de sus competencias, en el año 2019, dispuso dejar de publicar el indicador denominado “*tasa activa promedio del sistema financiero nacional*” en la sección de “Tasas de interés”, fundamentó su decisión en la imposibilidad de seguir calculándola por no disponer de los insumos necesarios para ello; y le indicó al Ente Regulador mediante el oficio DEC-DEM-0104-2019, que esa tasa activa promedio es equivalente a la tasa activa negociada para el grupo de las Otras Sociedades de Depósito (OSD).

En virtud de lo señalado y siendo que la metodología vigente -*resolución RJD-035-2016 y sus reformas*- contempla la tasa activa promedio para el cálculo de la rentabilidad para las reglas de cálculo tarifario tipo 1, es necesario modificar la metodología en este aspecto y disponer con fundamento en lo indicado por el Banco Central como órgano competente en la materia, utilizar tasa activa negociada para el grupo de las Otras Sociedades de Depósito.

- VIII.** Que el Banco Central de Costa Rica en el ejercicio de sus competencias, en la tasa de interés considerada en el costo de la deuda, modificó la clasificación por actividad económica y definió una categoría específica para la actividad de transporte de personas, denominada "*Transporte y otros*" y además cambió la frecuencia de publicación de los datos de diaria a semanal o mensual; en virtud de ello es necesario modificar la metodología en cuanto a la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, puesto que en la metodología vigente-*resolución RJD-035-2016 y sus reformas*- dichos créditos se encuentran contemplados en una categoría genérica de servicios con una frecuencia diaria.
- IX.** Que el 4 de diciembre de 2018, fue publicada en el Alcance Digital No. 202 a La Gaceta No. 225, la Ley No. 9635 "*Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas*", la cual en el Título II, artículo 2 modificó la Ley No. 7092 "*Ley del Impuesto sobre la Renta*", definiendo el año fiscal de enero a diciembre; en virtud de esta disposición de la Asamblea Legislativa, es necesario modificar la metodología vigente para que sea consistente con la legislación y disponer que el año fiscal tal y como la Ley lo estableció será el año calendario natural de enero a diciembre, para el cálculo de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2.
- X.** Que la modificación parcial a la "*Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús*", se justifica y se fundamenta en garantizar la aplicabilidad de la metodología ordinaria del servicio de autobús y su consistencia con la legislación vigente, específicamente en lo relacionado con el cálculo de la tasa de rentabilidad, a partir de los cambios que introdujo el Banco Central de Costa Rica en sus publicaciones periódicas de tasas de interés, así como la modificación del período fiscal contenida en la Ley No. 9635 (Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas).

Dicha justificación literalmente es la siguiente:

"(...)

2 Análisis de las propuestas de modificación

2.1 Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1

La metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (RJD-035-2016 y sus reformas), en adelante metodología vigente, establece en la sección 4.6.1.a lo siguiente:

“(…)

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

La tasa de rentabilidad (t^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.

(…)”

Como lo señaló la IT en los oficios OF-0809-IT-2019 y OF-1541-IT-2020, se evidencia en la página web del BCCR que a partir del 16 de abril de 2019, el ente emisor dejó de publicar el indicador denominado “tasa activa promedio del sistema financiero nacional” en la sección de “Tasas de interés” del menú “Indicadores Económicos”.

El BCCR señaló en el oficio DEC-DEM-0104-2019, la imposibilidad de seguir calculando la tasa de interés contemplada en la metodología tarifaria vigente, dado que no disponen de los insumos necesarios para eso. Asimismo, indicó que la tasa activa promedio del sistema financiero nacional es equivalente a la tasa activa negociada para el grupo de las Otras Sociedades de Depósito (en adelante grupo OSD).

A partir de lo anterior, considerando que la metodología vigente utiliza la tasa de interés correspondiente al día de la audiencia pública y que los nuevos valores publicados por el BCCR son semanales y mensuales, es necesario modificar la metodología vigente y para ello se propone utilizar el último valor semanal disponible de la tasa activa negociada promedio ponderada para el grupo OSD de préstamos en colones, publicada por el BCCR al día de la respectiva audiencia pública del estudio tarifario ordinario.

Adicionalmente, como el BCCR podría modificar en el futuro el nombre, metodología o segregación de las tasas de interés que publica, se propone incluir una previsión para poder utilizar la tasa de interés que el BCCR señale como equivalente a la anterior y evitar así una modificación adicional a la metodología tarifaria vigente.

2.2 Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

La metodología vigente establece en la sección 4.6.1.b lo siguiente:

“(…)

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

La tasa de rentabilidad (tr^{γ}) 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:

$$tr^{\gamma} = \frac{D}{A} * rd + \frac{E}{A} * re \quad \text{Ecuación 1}$$

Donde:

tr^{γ} =Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 para la ruta “r” del conjunto de unidades “γ”.

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

r_d =Costo del financiamiento (tasa de interés bancaria activa de bancos estatales para préstamos en moneda nacional para “Servicios”).

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

r_e =Costo de los recursos propios.

La definición de cada una de estas variables y la forma cómo se realiza el cálculo se describe seguidamente, para lo cual se considerarán los operadores del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús incluidos en el listado de título habilitante empleado en la fijación extraordinaria inmediata anterior al inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros y que hayan presentado los estados financieros a la Aresep, para el último periodo fiscal correspondiente, a más tardar el quince de diciembre, según lo acordado en la resolución 131-RIT-2015 o el plazo que se determine mediante resolución, o cualquier otro acto administrativo. Los datos que se utilizarán para los cálculos de las variables serán los que provengan de la contabilidad regulatoria o en su defecto, de la información de los estados financieros.

a. Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda (D/A)

Para cada empresa, se dividirá el monto correspondiente a la cuenta contable Total de Deuda entre la suma de la cuenta contable Total de Deuda y cuenta contable Total de Capital (Patrimonio). La cuenta contable Total de Deuda debe incluir los rubros del Pasivo que correspondan a obligaciones financieras con costo financiero

del servicio regulado (Deuda de Largo Plazo, tanto su parte circulante como fija). Luego, se obtiene el promedio ponderado de los resultados individuales que se obtuvieron de cada empresa, ponderando según el tamaño de la flota autorizada por el CTP según el listado más reciente con el que cuente la IT.

Para el cálculo de este porcentaje, se considerarán sólo aquellos operadores incluidos en el listado de título habilitante empleado en la fijación extraordinaria inmediata anterior al inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros que tengan flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al 30 de setiembre (inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros), que hayan presentado los estados financieros correspondientes al último período fiscal y cuya cuenta de patrimonio sea positiva.

b. Costo del financiamiento (r_d)

El costo del financiamiento (r_d) se obtiene utilizando la información de la tasa de interés bancaria activa de bancos estatales para préstamos en moneda nacional para “Servicios”. Se calcula como la media aritmética simple del valor diario de esta tasa, publicada por el BCCR y se utiliza la serie de datos del período fiscal correspondiente a los estados financieros empleados.

c. Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios (E/A)

Para cada empresa, se dividirá el monto correspondiente a la cuenta contable Total de Capital (Patrimonio) entre la suma de la cuenta contable Total de Deuda y cuenta contable Total de Capital (Patrimonio). La cuenta contable Total de Deuda debe incluir los rubros del Pasivo que correspondan a obligaciones financieras con costo financiero del servicio regulado (Deuda de Largo Plazo, tanto su parte circulante como fija). Luego, se obtiene el promedio ponderado de los resultados individuales que se obtuvieron de cada empresa, ponderando según el tamaño de la flota autorizada por el CTP según el listado más reciente con el que cuente la IT.

Para el cálculo de este porcentaje, se considerarán sólo aquellos operadores incluidos en el listado de título habilitante empleado en la fijación extraordinaria inmediata anterior al inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros, que tengan flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al 30 de setiembre (inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros) que hayan presentado los estados financieros correspondientes al último período fiscal y cuya cuenta de patrimonio sea positiva.

d. Costo de los recursos propios (r_e)

(...)

En caso de no contar con las variables derivadas de la contabilidad regulatoria, si la información aportada en los estados financieros no permite conocer cuáles son las obligaciones financieras con costo financiero ligadas al servicio público regulado, se considerará la cuenta de Pasivo a Largo Plazo o Pasivo No Corriente como una aproximación a la cuenta “Total de Deuda”.

La actualización de la tasa de rentabilidad (r_{try}) se realizará una vez al año utilizando los datos, series y fuentes de información correspondientes. La Aresep deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación de los valores indicados, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad de los mismos. El expediente deberá incluir como mínimo las hojas de cálculo, la información base y el informe técnico que sustenta los resultados obtenidos. Estos resultados deben someterse previamente al trámite de consulta pública establecido en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, los resultados finales serán establecidos en una resolución que deberá ser publicada en el diario oficial La Gaceta como máximo el último día hábil de abril de cada año y regirá el día hábil posterior a su publicación.

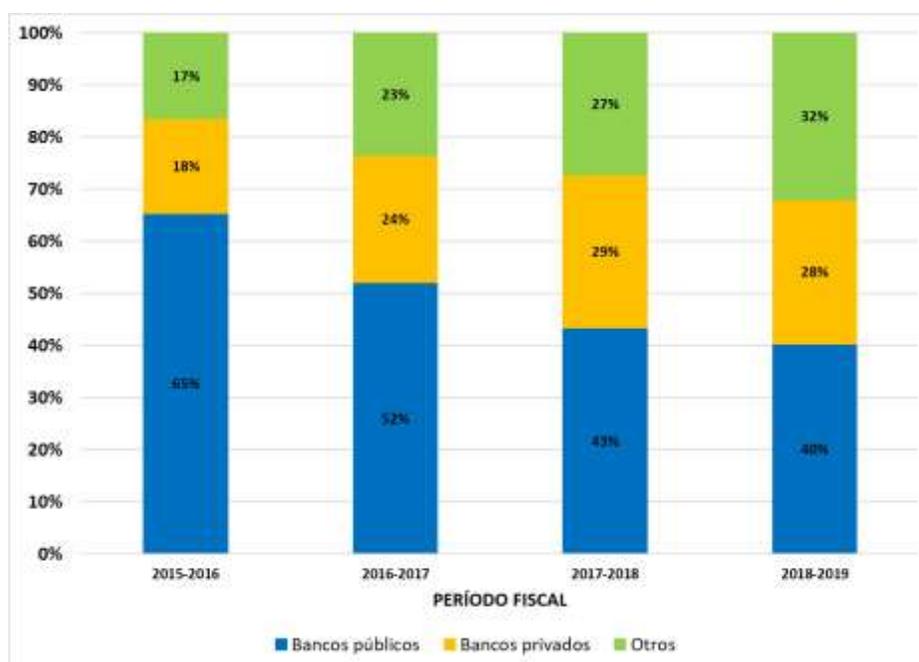
(...)” (El original no está subrayado).

Se pueden contemplar que los tres elementos principales establecidos en la metodología vigente que requieren ser modificados son:

- i. *Tasa de interés considerada en el costo de la deuda: en la serie anterior publicada por el BCCR, no existía una categoría específica para la actividad de transporte de personas, sino que estos créditos estaban incluidos en la categoría “Servicios”. Con la nueva serie publicada por el BCCR, se modificó la clasificación por actividad económica, teniendo una categoría denominada “Servicios y turismo” y otra llamada “Transporte y otros”; además la frecuencia de los datos pasó de diaria a semanal o mensual. A partir de la consulta realizada al BCCR mediante el oficio OF-0635-CDR-2020, cuya respuesta se recibió mediante correo electrónico, tenemos que “lo relacionado al transporte remunerado de personas público como taxis y autobuses se incluyen en la actividad “Transporte y otros”, en la subcuenta número 4921 de la clasificación CIIU (revisión 4).*

Además, al analizar el comportamiento que han tenido las deudas de los operadores de autobús según los estados financieros remitidos a la Aresep y disponibles en los expedientes de requisitos de admisibilidad (expedientes RA), se tiene que la distribución por origen de los fondos ha variado considerablemente en los últimos años. En el siguiente gráfico se muestra la distribución porcentual de los saldos de las deudas por origen de los fondos para cada período fiscal.

Gráfico 1. Distribución porcentual de los saldos de las deudas de largo plazo de los operadores de autobús, según origen de los créditos



Fuente: Elaboración propia con datos de los estados financieros de los operadores de autobús.

A partir de la información financiera de las empresas de las que se pudo obtener el origen de las deudas de largo plazo, se evidencia que a setiembre de 2016 el 65% del saldo total del sector procedía de créditos con bancos públicos. Esta proporción se ha ido reduciendo hasta alcanzar un 40% a setiembre de 2019. En contraste, los porcentajes del saldo total proveniente de deudas con bancos privados y de otras fuentes distintas a bancos públicos o privados, se incrementaron en ese período hasta abarcar el 28% y 32%, respectivamente.

Por las razones antes explicadas, se propone modificar la tasa de interés activa y la actividad económica a la que se refiere el costo de la deuda y la periodicidad de los datos contemplados para calcular el promedio aritmético. La propuesta consiste en emplear la tasa de interés activa del grupo OSD para "Transporte y otros", considerando el promedio de los datos mensuales publicados por el BCCR. El grupo OSD considera bancos (públicos y privados), cooperativas, mutuales y financieras¹.

- ii. *Los operadores considerados en el cálculo del costo promedio del capital que se financia con deuda y con recursos propios, están referenciados al listado de la flota autorizada del 30 de setiembre, lo cual se sustentaba en que el año fiscal anteriormente abarcaba de octubre a setiembre del año siguiente. Con la Ley de Fortalecimiento de la Finanzas Públicas, el año fiscal se modificó para coincidir con el año calendario natural (de enero a diciembre).*

Se propone que esta referencia sea el listado de flota autorizada al primer día natural del período fiscal correspondiente a los estados financieros que fueron utilizados en el cálculo de la tasa de rentabilidad.

- iii. *El plazo para publicar la resolución por parte de la IT, es el último día hábil de abril de cada año. Esa fecha consideraba que los prestadores debían presentar las información financiera y contable en el mes de diciembre. Con la modificación del período fiscal, la IT trasladó con la resolución RE-0107-IT-2019 el plazo para la presentación de los estados financieros y la contabilidad regulatoria estableciéndolo en “el último día del cuarto mes posterior al cierre del período fiscal de cada año (establecido según las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y sus reformas)”.*

Es decir, el momento para resolver sobre la tasa de rentabilidad debe ser trasladado para garantizar que se cuente con la mayor cantidad de información financiera posible del período fiscal más reciente. Adicionalmente, el plazo para publicar una resolución no es controlado por la IT, sino que intervienen otros elementos como los procedimientos y plazos de la Dirección General de Atención al Usuario (para la convocatoria a consulta pública), del Departamento de Proveeduría Institucional y de la propia Imprenta Nacional.

Por eso se propone que la metodología establezca que cada año la propuesta de tasa de rentabilidad para reglas tipo 2, debe ser sometida a consulta pública como máximo el último día hábil del séptimo mes posterior al cierre del período fiscal que establezca la legislación vigente.

Además, se especifica que en las resoluciones de las fijaciones tarifarias ordinarias se considerará el valor de la tasa que haya estado vigente al momento de la audiencia pública del respectivo trámite tarifario. Esto con el objetivo de dar mayor certeza a la dependencia aplicadora, prestadores y usuarios sobre el criterio que se debe utilizar en el cálculo tarifario.

Adicionalmente, se propone adicionar a la sección 4.13.2 “Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente”, el criterio de cómo proceder en caso de que las tasas de interés definidas en la metodología tarifaria dejen de ser publicadas por el BCCR con el objetivo de garantizar la continuidad de su aplicación.

Por último, la propuesta plantea una previsión relacionada con su aplicación según el momento en que sea aprobada y debidamente publicada en La Gaceta. La propuesta establece que la dependencia que aplica la metodología ordinaria deberá solicitar a DGAU la convocatoria a consulta pública sobre el cálculo anual de la tasa de rentabilidad tipo 2 como máximo el último día hábil del séptimo mes posterior al cierre del período fiscal. Lo anterior considerando que los prestadores del servicio de autobús deben remitir a la Aresep su información financiera y contabilidad regulatoria a más tardar el último día del cuarto mes posterior al cierre del año fiscal, según la resolución RE-0107-IT-2019.

En función de lo anterior, en el escenario actual los prestadores deben remitir la información a la Aresep como máximo el último día de abril y la Intendencia de Transporte debería solicitar la convocatoria a consulta pública a más tardar el último día hábil de julio. Esos tres meses se consideran suficientes para que la IT analice y procese la información, solicite las aclaraciones que requiera y realice la propuesta anual de la tasa de rentabilidad tipo 2, tal y como lo establece la metodología vigente en función del plazo anterior que tenían los prestadores para remitir la información a la Aresep y como se evidencia en las anteriores aplicaciones (OT-273-2018, OT-231-2019 y OT-182-2020). Por eso se propone que en caso de que esta propuesta se apruebe y sea publicada en La Gaceta luego del finalizado el mes de abril, la IT cuente con esos 90 días naturales para su aplicación por primera vez (...).”

- XI.** Que por principio de legalidad y seguridad jurídica, se debe establecer como debe proceder la Intendencia de Transporte, para la aplicación por primera vez de lo dispuesto en la presente resolución; por lo que es necesario dictar un transitorio que disponga expresamente que en caso de que esta modificación sea aprobada y publicada en La Gaceta luego del plazo máximo establecido por la Intendencia de Transporte (IT) para la recepción de la información financiera y de contabilidad regulatoria correspondiente al último período fiscal concluido, la IT contará con 90 días naturales (contados a partir del día de su publicación en La Gaceta, inclusive) para aplicarla por primera vez y solicitar la convocatoria a consulta pública, considerando la información disponible del último período fiscal concluido.
- XII.** Que las respuestas a las posiciones presentadas en la audiencia pública virtual, celebrada el 5 de abril de 2021, se fundamentan en el oficio OF-0130-CDR-2021 del 10 de mayo de 2021, que remitió el informe de respuesta a las posiciones planteadas, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 7 de mayo de 2021.

- XIII.** Que con fundamento en los resultados y considerandos que preceden, lo procedente es **1-** Aprobar la modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas. **2-** Transitorio: Disponer que en caso de que esta modificación sea aprobada y publicada en La Gaceta luego del plazo máximo establecido por la Intendencia de Transporte (IT) para la recepción de la información financiera y de contabilidad regulatoria correspondiente al último período fiscal concluido, la IT contará con 90 días naturales (contados a partir del día de su publicación en La Gaceta, inclusive) para aplicarla por primera vez y solicitar la convocatoria a consulta pública, considerando la información disponible del último período fiscal concluido. **3-** Tener como respuesta a las posiciones planteadas en la audiencia pública virtual celebrada el 5 de abril de 2021, lo señalado en el oficio OF-0130-CDR-2021 del 10 de mayo de 2021, que remitió el informe de respuesta a las posiciones planteadas, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 7 de mayo de 2021 y agradecer la valiosa participación en el este proceso. **4-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a notificar al Consejero del Usuario y a la Asociación Cámara Nacional de Transportes, la respuesta a las posiciones planteadas en la audiencia pública virtual así como la presente resolución. **5-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a realizar la publicación de la presente resolución en el diario oficial La Gaceta. **6-** Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que proceda con la consolidación de la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, la cual deberá remitirla a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, para que proceda con la divulgación en la página web institucional.
- XIV.** Que en la sesión ordinaria 49-2021, celebrada el 08 de junio de 2021, cuya acta fue ratificada en 15 de junio de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, con fundamento en el informe final de fecha 7 de mayo de 2021 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0130-CDR-2021 del 10 de mayo de 2021 de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0596-DGAJR-2021 del 2 de junio de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, de cita, acuerda, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP *“Reglamento a la Ley 7593”* y en el *“Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado” (RIOF)*; se dispone lo siguiente:

**LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

RESUELVE:

- I. Aprobar la modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas; con fundamento en el informe final de fecha 7 de mayo de 2021 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0130-CDR-2021 del 10 de mayo de 2021 de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0596-DGAJR-2021 del 2 de junio de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, para que se lea de la siguiente manera:

Modificación parcial a la *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*

- I. Modificar la sección 4.6.1.a “Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1” para que se lea de la siguiente manera:

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

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará el valor semanal de la tasa activa promedio ponderada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente al último valor semanal disponible al día de la audiencia pública del respectivo estudio tarifario ordinario.”

- II. En la sección 4.6.1.b “Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2”:

1. Cambiar la descripción de la variable r_d de la ecuación 44 para que se lea como sigue:

“Costo del financiamiento (tasa de interés activa negociada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en moneda nacional para la actividad “Transporte y otros”).”

2. En el segundo párrafo del apartado “a. Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda (D/A)”, modificar la fecha de corte de la base de flota autorizada para que en lugar de “flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al 30 de setiembre (inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros)” se lea “flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al primer día natural del período fiscal correspondiente a los estados financieros”.

3. Modificar todo el apartado “b. Costo del financiamiento (r_d)” para que se lea de la siguiente manera:

“b. Costo del financiamiento (r_d)

El costo del financiamiento (r_d) se obtiene utilizando la información de la tasa de interés activa negociada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en moneda nacional para “Transporte y otros”. Se calcula como la media aritmética simple del valor mensual de esta tasa, publicada por el BCCR y se utiliza la serie de datos del período fiscal correspondiente a los estados financieros empleados.”

4. En el segundo párrafo del apartado “c. Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios (E/A)”, modificar la fecha de corte de la base de flota autorizada para que en lugar de “flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al 30 de setiembre (inicio del período fiscal correspondiente a los estados financieros)” se lea “flota autorizada por parte del CTP según la base con corte al primer día natural del período fiscal correspondiente a los estados financieros”.

5. Modificar el penúltimo párrafo de la sección 4.6.1.b para que se lea como sigue:

“La actualización de la tasa de rentabilidad (tr^y) se realizará una vez al año utilizando los datos, series y fuentes de información correspondientes. La Aresep deberá conformar un expediente administrativo con el fin de documentar el proceso de determinación de los valores indicados, de manera que sea auditable y permita la trazabilidad de los mismos. El expediente deberá incluir como mínimo las hojas de cálculo, la información base y el informe técnico que sustenta los resultados obtenidos.

Estos resultados deben someterse previamente al trámite de consulta pública establecido en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública. La solicitud de la convocatoria debe ser remitida a la Dirección General de Atención al usuario (DGAU) como máximo el último día hábil del séptimo mes

calendario posterior al cierre del período fiscal correspondiente a la información contable y financiera utilizada en el cálculo. La tasa de rentabilidad que se establezca en la respectiva resolución regirá el día siguiente de su publicación en el diario oficial La Gaceta. Para las resoluciones de las fijaciones tarifarias ordinarias, se considerará la tasa de rentabilidad que haya estado vigente al día de la audiencia pública correspondiente al expediente tarifario específico.”

III. Adicionar al final de la sección 4.13.2.a “Procedimiento para la obtención de datos con variables aproximadas”, el siguiente punto número 8:

“8. Tasas de interés: en caso de que las tasas de interés publicadas por el BCCR que se requieren para el cálculo de las tasas de rentabilidad (sección 4.6.1) dejen de ser publicadas por dicha entidad, se considerará aquella tasa que la haya reemplazado o que sea equivalente según el BCCR a partir de la consulta que realice la dependencia encargada de aplicar la presente metodología. Entretanto el BCCR atiende a dicha consulta, se utilizará el último valor semanal disponible de la tasa de interés para la variable “tr^α” (tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1) y los valores mensuales disponibles del período fiscal respectivo para determinar la variable “rd” (costo del financiamiento). Para la variable “rd”, una vez que el BCCR indique cuál es la nueva tasa de interés, se utilizarán los valores de esta necesarios para completar la cantidad de meses del período fiscal contemplado en el cálculo de la tasa de rentabilidad. En estas circunstancias, si al momento de la apertura del expediente del cálculo anual de la tasa de rentabilidad para reglas tipo 2 el BCCR no ha respondido a la consulta realizada por la Aresep, el cálculo se realizará con los valores disponibles a ese momento según lo indicado anteriormente.”

- II.** Transitorio: Disponer que en caso de que esta modificación sea aprobada y publicada en La Gaceta luego del plazo máximo establecido por la Intendencia de Transporte (IT) para la recepción de la información financiera y de contabilidad regulatoria correspondiente al último período fiscal concluido, la IT contará con 90 días naturales (contados a partir del día de su publicación en La Gaceta, inclusive) para aplicarla por primera vez y solicitar la convocatoria a consulta pública, considerando la información disponible del último período fiscal concluido.
- III.** Tener como respuesta a las posiciones planteadas en la audiencia pública virtual celebrada el 5 de abril de 2021, lo señalado en el oficio OF-0130-CDR-2021 del 10 de mayo de 2021, que remitió el informe de respuesta a las posiciones planteadas, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 7 de mayo de 2021 y agradecer la valiosa participación en el este proceso.

- IV. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a notificar al Consejero del Usuario y a la Asociación Cámara Nacional de Transportes, la respuesta a las posiciones planteadas en la audiencia pública virtual así como la presente resolución.
- V. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a realizar la publicación de la presente resolución en el diario oficial La Gaceta.
- VI. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que proceda con la consolidación de la “*Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús*” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, la cual deberá remitirla a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, para que proceda con la divulgación en la página web institucional.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, contra la presente resolución cabe el recurso ordinario de reposición o reconsideración, el cual deberá interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación, y el recurso extraordinario de revisión, el cual deberá interponerse dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada Ley. Ambos recursos deberán interponerse ante la Junta Directiva de Aresep, órgano colegiado al que corresponde resolverlos.

Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

Roberto Jiménez Gómez, Presidente de la Junta Directiva.—Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.—1 vez.—Solicitud N° 276470.—(IN2021561046).

RE-0040-IT-2021

San José, a las 9:00 horas del 23 de junio de 2021

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES CAMBRONERO ALFARO S.A., CONCESIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 233, DESCRITA COMO: ALAJUELA-BALNEARIO DE OJO DE AGUA-URBANIZACIÓN LA PAZ-RINCÓN DE VENEGAS-SAN ANTONIO DE BELÉN-LA REFORMA Y VICEVERSA

EXPEDIENTE ET-016-2021

RESULTANDOS:

- I. La empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como concesionaria en la ruta 233 descrita como: Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa, según el artículo 7.9.216 de la Sesión Ordinaria 53-2014 del 24 de setiembre del 2014. El contrato de concesión fue refrendado por la ARESEP mediante resolución RE-0534-RG-2020 de 24 de abril de 2020 (expediente de refrendo OT-808-2019).
- II. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46, la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”.
- III. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- IV. El 11 de diciembre de 2018, por medio de la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 de la Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas

para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante resolución RJD-060-2018”.

- V.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RJD-042-2019 denominada: “Protocolo para la Determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”.
- VI.** El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en La Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VII.** Mediante resolución RE-0029-IT-2020 del 30 de abril de 2020, publicada en el Alcance 106 a la Gaceta 101 del 5 de mayo de 2020, se actualizó el dato del volumen mensual de pasajeros aproximado por carrera, se acuerdo con el apartado 4.13.2 inciso b) de la metodología tarifaria ordinaria vigente.
- VIII.** El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- IX.** El 22 de marzo de 2021, la empresa Autotransportes Cambroneró Alfaro S.A. representada por el señor Héctor E. Alpízar Camacho, con cédula de identidad 2-0436-0624, en su condición de Presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa indicada (folios 42-43), presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) ajuste tarifario sobre las tarifas vigentes de la ruta 233 descrita como: Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa (folios 1 al 47).

- X.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0020-IT-2021 del 26 de marzo de 2021, previno a la empresa información faltante que resultaba necesaria para el análisis de la solicitud, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RRG-6570-2007, publicada en La Gaceta N°108 del 6 de junio de 2007 (folios 49 al 51).
- XI.** El Auto de Prevención AP-0020-IT-2021 del 26 de marzo de 2021, se notificó a la petente el 26 de marzo de 2021, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual fenecía el 19 de abril de 2021, contando el cierre de Aresep por Semana Santa (folio 54).
- XII.** La empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A., presentó el 16 de abril de 2021 información referente al Auto de prevención AP-0020-IT-2021 (folios 55 al 80).
- XIII.** La Intendencia de Transporte, mediante oficio OF-0298-IT-2021 del 19 de abril de 2021, le otorgó la admisibilidad a la solicitud de revisión tarifaria de la petente (folios 81 al 84).
- XIV.** El 21 de abril de 2021, mediante memorando ME-0147-IT-2021, la Intendencia de Transporte remitió a la Dirección General de Atención al Usuario, el Auto de Admisibilidad OF-0298-IT-2021 y le solicitó continuar con el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A., para la ruta 233 (folios 86 al 88).
- XV.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia se realizó el 27 de abril de 2021 en La Gaceta N°80 y el 28 de abril de 2021 en los diarios La Teja y La Extra (folio 98).
- XVI.** La audiencia pública virtual se realizó el 24 de mayo de 2021, bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Cisco Webex en el siguiente enlace y hora:
- Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).
Enlace: <https://aresep.go.cr/participacion/audiencias/et-016-2021>
- XVII.** De acuerdo con el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0409-DGAU-2021 de fecha 31 de mayo de 2021 de la Dirección General

de Atención al Usuario (folios 120 al 121) y según el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0292-DGAU-2021 (folios 111 al 119) de fecha 31 de mayo de 2021, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

- XVIII.** Mediante resolución RE-0025-IT-2021 de 27 de abril de 2021, publicada en el Alcance 84 a La Gaceta 82 del 29 de abril de 2021, con motivo de la fijación extraordinaria correspondiente al I semestre del 2021, se aprobaron las tarifas vigentes de la ruta 233.
- XIX.** Mediante resolución RE-0027-IT-2021 del 28 de abril de 2021, publicada en el Alcance 86 a la Gaceta 83 del 30 de abril de 2021, se actualizó el dato del volumen mensual de pasajeros aproximado por carrera, se acuerdo con el apartado 4.13.2 inciso b) de la metodología tarifaria ordinaria vigente.
- XX.** El 16 de junio de 2021, mediante el oficio OF-0304-SJD-2021, se comunicó a la Intendencia de Transporte el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de la Aresep del 3 de junio de 2021, en el cual se le indicó a la Intendencia de Transporte que la definición de la estructura de los pliegos tarifarios en el servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Aresep (corre agregado al expediente).
- XXI.** El 22 de junio de 2021, mediante el informe IN-0149-IT-2021 se realizó un estudio de tiempos de viaje de la ruta 233 (corre agregado al expediente).
- XXII.** El 22 de junio de 2021, mediante el oficio OF-0487-IT-2021 el Intendente de Transporte aceptó los resultados del informe IN-0149-IT-2021 y solicitó fueran considerados en el presente trámite tarifario (corre agregado al expediente).
- XXIII.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en formato digital y documental, la información que sustenta esta resolución.
- XXIV.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0152-IT-2021 del 22 de junio de 2021, que corre agregado al expediente.
- XXV.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Del informe IN-0152-IT-2021 del 22 de junio de 2021 que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

A.3. Resoluciones anteriores:

Recordemos que mediante las fijaciones ordinarias se logra actualizar toda la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente en una ruta, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, en los archivos y bases que maneja la Aresep no hay registro de que esta ruta haya tenido una fijación tarifaria para la ruta 233, por lo menos desde que la Aresep asumió las competencias tarifarias con la Ley 7593.

Como puede observarse, la ruta 233 tiene más de 25 años de no realizarse una revisión de los costos operativos que incluya los cambios en el esquema operativo y las inversiones realizadas por cambio de unidades. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, es muy probable se obtenga como resultado un aumento significativo de las tarifas vigentes (rezago tarifario).

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

En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos emplea los datos vigentes de operación y los cálculos utilizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y al costo de dicho servicio.

Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo y de calidad, respetando los principios de servicio al costo y equilibrio financiero, equilibrando así los intereses de usuarios y prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DEL OPERADOR

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes Cambroner Alvaro S.A., con respecto a la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), y con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) así como la validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la concesionaria se encuentra al día con sus obligaciones.

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consultó la misma al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó accediendo a la dirección electrónica: www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx (anexo al presente informe), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

B.2 Cumplimiento de cancelación de canon

En cuanto al cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte mediante correo electrónico, emitió el oficio CT-0087-DF-2021 del 1 de junio de 2021, en el cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar (Anexo 01).

B.3 Cumplimiento de presentación de informe de quejas y denuncias

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emitió el oficio OF-0232-DGAU-2021, de 12 de febrero de 2021 (folio 124), en el que se indica que:

*“(...) la empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A., en relación con la ruta 233, presentó el 9 de febrero de 2021 (GD-001635-2021), el informe de quejas y denuncias correspondiente al segundo semestre de 2020.
(...)”*

Por lo tanto, se considera que la empresa cumple con este requerimiento de presentación de informe de quejas y denuncias.

B.4 Cumplimiento de presentación de información según lo dispuesto en resoluciones anteriores

Acorde con lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de:

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Se constata que la empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A. se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas al Sistema de Información Regulatoria (SIR) para el periodo mayo 2020 a mayo 2021.

b. Estadísticas operativas diarias del Sistema de Conteo de Pasajeros

Se consulta el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria y se constata que la empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A. cargó la información diaria desde el 1 de marzo de 2021.

c. Estados financieros auditados o certificados

Se constata que la empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A. se encuentra al día con el registro de la entrega de los estados financieros auditados del período octubre 2019 – diciembre 2020.

d. Contabilidad Regulatoria

La Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información al 31 de mayo de 2021, y se constató que se encuentra al día con registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1. Variables utilizadas:

Variable	Aresep
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros/mes)	211 428
Distancia ponderada (km/carrera)	27,08
Carreras	3 102,38
Flota (unidades)	15
Tipo de cambio (\$)	613,48
Precio combustible (¢)	455,80
Tasa de rentabilidad (tipo 1) (%)	16,19%
Tasa de rentabilidad (tipo 2) (%)	13,01%
Valor del bus (¢)	69 965 135
Edad promedio de la flota	7,40
Ocupación media (%)	43,02%

C.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

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

“(…)

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

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

1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Cuento de Pasajeros (SCP).
2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).
3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:

- i. Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - ii. Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
- 4. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
- 5. Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

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

(...)"

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

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

“(…)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

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

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

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

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

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

ii. *En caso de que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio*

(...)

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

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

(...)”

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

- a) *Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año (últimos 12 meses).*
- b) *Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- c) *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.*

d) *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.*

Ahora bien, en este caso particular, no se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP, tampoco con un estudio de validación en campo de los datos estadísticos que haya sido aceptado por la Aresep antes de la solicitud tarifaria.

Por lo tanto, aunque los datos del SCP hayan sido presentados cumpliendo los requisitos establecidos en la metodología o las estadísticas mensuales cumplan con la verificación de su consistencia lógica y técnica, estos no podrían ser validados ya que no se dispone de los estudios técnicos aprobados por el CTP o aceptados por la Aresep antes señalados para poder validar la información.

Debido a lo anterior, por economía procesal y eficiencia en el trámite, no es necesaria la verificación de la consistencia lógica y técnica de las estadísticas remitidas por el operador.

Ante este escenario, la única alternativa a aplicar en este proceso de fijación tarifaria, según la información disponible, es el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría de cada ramal.

C.1.1.1 Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado

La metodología vigente establece que en caso de que no se cuente con alguna fuente de información (estadísticas validadas, estudio aprobado por el CTP o aceptado por Aresep), se debe aplicar el volumen mensual de pasajeros aproximado.

La metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) establece en la sección 4.13.2.b el “Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”. Los pasos que contempla dicho procedimiento son:

“(…)

- i. Para la estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado se requieren los datos: cantidad mensual de carreras y cantidad de pasajeros por carrera de cada ramal.*

- ii. Para el dato de la cantidad mensual de carreras se tomará el dato de las carreras autorizadas según el esquema operativo autorizado por el CTP.
- iii. Para la cantidad de pasajeros por carrera se toma el valor correspondiente a la categoría del ramal según el análisis de categorización de rutas que la Intendencia de Transporte actualizará anualmente con la información del año calendario anterior completo a partir de las estadísticas reportadas por los prestadores en el Sistema Información Regulatoria (SIR) u otro sistema en el que se disponga mayor cantidad de información.

(...)”

Nótese que la aplicación de este mecanismo considera el esquema operativo autorizado por el CTP. Este criterio lo mantiene la metodología tarifaria en todos sus apartados relacionados con costos y rentabilidad, de modo que lo que se busca tarifar es el esquema operativo autorizado por el CTP (horarios, recorridos, flota).

Partiendo de que con la metodología vigente se determina la tarifa necesaria para cubrir los costos necesarios para el cumplimiento del esquema operativo autorizado por el CTP y obtener una rentabilidad razonable, técnicamente lo que procede es que haya consistencia entre el volumen de pasajeros que se utilice para distribuir esos costos y el esquema operativo autorizado.

Sabemos que la crisis sanitaria provocada por el COVID-19 ha generado modificaciones significativas en la movilización de pasajeros en los servicios de autobús en ruta regular, así como en los niveles de operación del servicio por parte de los prestadores. En este contexto, la Intendencia de Transporte remitió una consulta general al CTP mediante el oficio OF-1570-IT-2020 al CTP consultándole algunos aspectos sobre la operación del servicio de autobús producto de la pandemia (Anexo 02). El CTP respondió con el oficio CTP-DT-OF-0005-2021 del 1 de marzo de 2021 (Anexo 03), indicando lo siguiente:

“(...)”

Ante la consulta antes indicada, esos esquemas aprobados entre los meses de marzo y abril no están vigentes, lo que está vigente es la instrucción de “Deberán mantener un mínimo de operación del cuarenta por ciento (40%) del servicio en la ruta (s) autorizada (s) (...)”, sobre los esquemas operativos

autorizados en condiciones típicas, quedando a los operadores la determinación de los horarios a brindar respetando el primero y último servicio.

(...)

Los esquemas operativos oficiales son los de condiciones de operación típica, es decir los certificados en la concesión y los permisos, todos los esquemas que se brindan desde el inicio de la emergencia nacional por la Pandemia son “temporales”, por lo que los oficiales son los aprobados que determinan condiciones nuevamente se aclara típicas.

(...)

Ante la operación atípica de las rutas regulares y la demanda fluctuante del servicio, ligado a las directrices presidenciales de cierres, restricciones vehiculares, etc., no se prevé actualmente reducciones de la flota autorizada en dichas rutas; por las condiciones de operación de la emergencia nacional vivida desde marzo 2020.

(...)”

De la respuesta dada por el CTP es importante recalcar que los esquemas operativos oficiales son los de condiciones típicas o normales, según se establecieron en los permisos o concesiones.

Ahora bien, los datos de pasajeros por carrera calculados según tipo de ramal a partir de las estadísticas reportadas durante el 2020 por los prestadores al SIR reflejan los efectos que ha tenido la pandemia en la movilización de pasajeros en autobús, siendo que en una fijación ordinaria de tarifas, considerar esos valores no estimados como normales junto con el esquema operativo autorizado en “condiciones típicas”, generaría resultados incongruentes y técnicamente no convenientes ni correctos, ya que se estaría considerando en el cálculo tarifario costos para ejecutar un esquema operativo en condiciones típicas junto con los ingresos derivados de la operación del servicio en condiciones de pandemia.

Lo anterior sería contrario a los objetivos a y b establecidos en el artículo 4 de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos, y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores.

Además, proceder de esa manera se podría contraponer con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), según el cual “en ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia”.

Se reitera que la metodología tarifaria vigente considera el esquema operativo autorizado por el CTP para estimar los costos y rentabilidad respectivas de una determinada ruta.

A partir de lo descrito anteriormente, se desprende que dicho esquema operativo puede ser el definido por el CTP para condiciones típicas según la concesión o permiso, o dicho ente puede autorizar un nuevo esquema operativo mediante el correspondiente acuerdo de su Junta Directiva que corresponda a la realidad de movilización de pasajeros en situación atípica como sucede con la pandemia del COVID-19. En ambos casos debe existir un acuerdo de la Junta Directiva del CTP que autorice dicho esquema.

Adicionalmente, se tiene que por medio de la resolución RE-0029-IT-2020 del 30 de abril de 2020, publicada en el Alcance Digital 106 a La Gaceta 101 del 5 de mayo de 2020, se resolvió la “Determinación de la cantidad de pasajeros por carrera a ser utilizada en el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”, con base en las estadísticas reportadas del 2019. Dichos valores fueron sometidos al proceso de participación ciudadana correspondiente, según lo dispone la metodología vigente, como consta en el expediente OT-130-2020. Al considerar dicha resolución los datos del año 2019, estos reflejan la movilización de pasajeros más reciente en “condiciones típicas”, sin la crisis sanitaria actual, debido a que la misma fue decretada en marzo de 2020.

Así las cosas y bajo esa inteligencia y en apego al artículo 4 de la Ley 7593 y el artículo 16 de la Ley 6227, lo que técnicamente procede es que en caso de que en una fijación ordinaria se deba utilizar el mecanismo de volumen aproximado de pasajeros, los datos de pasajeros por carrera que se vayan a utilizar hayan sido calculados en un período (año) que corresponda con el esquema operativo que se pretende tarifar (en condiciones típicas o atípicas).

Lo anterior es acorde a la solución dada en la metodología vigente para aquellos casos de falta de información, al indicarse al final del apartado que desarrolla el procedimiento para la determinación del volumen de pasajeros aproximado, lo siguiente:

“(...)

*En caso que para una categoría de ruta / ramal **no haya información** para un año determinado se tomará el dato de cantidad de pasajeros por carrera que fue publicado en el Diario Oficial La Gaceta el año anterior.*

(...)” (Lo resaltado no es del original)

En este sentido, para los casos expuestos líneas atrás, lo que se observa es que en el caso de que no haya información pertinente que corresponda con el esquema operativo que se pretende tarifar (en condiciones típicas o atípicas), tal y como se ha desarrollado en los párrafos anteriores, lo que procede es la aplicación del criterio dado en la metodología para los casos en que no se cuente con información de una categoría de ruta / ramal.

De modo que, si en una fijación tarifaria el mecanismo de determinación del volumen de pasajeros a emplear es el definido en la sección 4.13.2.b de la metodología vigente (Volumen aproximado de pasajeros), se debe considerar dentro del respectivo análisis tarifario, lo siguiente:

- *En caso de que el esquema operativo autorizado de la ruta mediante un acuerdo de la Junta Directiva del CTP corresponda al esquema definido para condiciones típicas según el permiso o concesión, los datos de pasajeros por carrera de volumen aproximado a utilizar serán los establecidos en la resolución RE-0029-IT-2020.*
- *En caso de que el esquema operativo autorizado de la ruta mediante un acuerdo de la Junta Directiva del CTP corresponda a un esquema definido para condiciones atípicas, los datos de pasajeros por carrera de volumen aproximado a utilizar serán los establecidos en la resolución RE-0027-IT-2021.*

En este caso particular, el esquema operativo considerado fue autorizado en el artículo 3.7 de la Sesión Ordinaria 27-2019 de 23 de marzo de 2019 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 131 al 152 del expediente de refrendo OT-808-2019). Este esquema corresponde al aprobado para lo que el CTP llama “condiciones típicas”, el cual es el contemplado en su contrato de concesión. Por lo tanto, según lo expuesto anteriormente, lo que conviene técnicamente es utilizar los valores de pasajeros por carrera establecidos en la resolución RE-0029-IT-2020.

Mediante la resolución RE-0029-IT-2020 del 30 de abril de 2020, publicada en el Alcance N°106 a La Gaceta N°101 del 5 de mayo de 2020, la misma aprobó la disposición denominada “Determinación del volumen de pasajeros por carrera aproximado según la categoría del ramal / ruta”, la cual estableció la cantidad de pasajeros por carrera para cada una de las categorías establecidas en el citado apartado, según se indica:

Categoría	Localización	Extensión	Tarifa	Cantidad de pasajeros por carrera (P/C)
Categoría 1	AMSJ	Cualquiera	Única	63,55
Categoría 2	AMSJ	Cualquiera	Fraccionada	80,80
Categoría 3	ICSJ	U	Cualquiera	63,55
Categoría 4	ICSJ	IC-IM-IL	Única	80,20
Categoría 5	ICSJ	IC-IM-IL	Fraccionada	82,61
Categoría 6	GLOC	U	Única	57,22
Categoría 7	GLOC	U	Fraccionada	68,15
Categoría 8	GLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	91,64
Categoría 9	RLOC	U	Cualquiera	49,92
Categoría 10	RLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	70,86

Los 4 ramales autorizados a la ruta 233 se clasifican según su localización como GLOC (Rutas cuyo origen y destino se ubican dentro del Gran Área Metropolitana sin incluir el Área Metropolitana de San José), la extensión de la ruta es menor de 25 km por viaje, por lo que es Urbana y tienen tarifa fraccionada, dada esta clasificación los ramales se clasifican dentro de la categoría 7, que tiene una cantidad de pasajeros por carrera (P/C) de 68,15.

Es importante señalar que el pliego tarifario actual contiene 10 tarifas (9 fraccionamientos y 1 tarifa mínima). Además, al analizar los recorridos autorizados por el CTP (expediente OT-808-2019, folios 132 al 138) se puede constatar que estos comparten la mayor parte de los trayectos, de modo que actualmente todos los recorridos corresponden a ramales de tarifa fraccionada.

Para el cálculo del volumen de pasajeros movilizados se multiplica esta cantidad de pasajeros por carrera (P/C) por la cantidad de carreras autorizadas por mes, según se indica en el cuadro siguiente:

Descripción del ramal	CATEGORÍA DE RAMAL	CANTIDAD MENSUAL DE CARRERAS	PASAJEROS POR CARRERA	VOLUMEN MENSUAL DE PASAJEROS APROXIMADO
Alajuela-Rincón Venegas-San Antonio de Belén	GLOC/Urbana Tarifa Fraccionada	989,20	68,15	67 414

<i>Descripción del ramal</i>	CATEGORÍA DE RAMAL	CANTIDAD MENSUAL DE CARRERAS	PASAJEROS POR CARRERA	VOLUMEN MENSUAL DE PASAJEROS APROXIMADO
<i>Alajuela-Urbanización La Paz-San Antonio de Belén</i>	<i>GLOC/Urbana Tarifa Fraccionada</i>	882,67	68,15	60 154
<i>Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén</i>	<i>GLOC/Urbana Tarifa Fraccionada</i>	91,31	68,15	6 223
<i>Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-San Antonio de Belén</i>	<i>GLOC/Urbana Tarifa Fraccionada</i>	1 139,21	68,15	77 637

Según el cuadro anterior, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a: 211 428 pasajeros mensuales.

Este dato difiere a lo presentado por la empresa en su solicitud, ya que clasificó uno de los ramales como ramal de tarifa única (categoría 6). Como se explicó anteriormente, considerando el pliego tarifario vigente y los recorridos autorizados, todos los ramales corresponden a ramales con tarifa fraccionada.

C.1.2. Distancia

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).”

El presente estudio se toma como base las distancias medidas por el CTP según artículo 3.7 de la Sesión Ordinaria 27-2019 de 23 de marzo de 2019 de la Junta Directiva del CTP (folios 131 al 152 del expediente de refrendo OT-808-2019) para aquellos recorridos o ramales que cuentan con un esquema de horarios autorizado por el CTP. El detalle de distancias es el siguiente:

<i>Descripción del ramal</i>	<i>Distancia por carrera (km)</i>
<i>Alajuela-Rincón Venegas-San Antonio de Belén</i>	28,10
<i>Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén</i>	30,90
<i>Alajuela-Balneario Ojo de Agua-San Antonio de Belén</i>	26,80
<i>Alajuela-Urbanización La Paz-San Antonio de Belén</i>	25,90

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 27,08 km por carrera (que equivale a 18,46 km por viaje).

B.1.3. Carreras

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

“(…)

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

Basado en los horarios autorizados mediante acuerdo según artículo 3.7 de la Sesión Ordinaria 27-2019 de 23 de marzo de 2019 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 131 al 152 del expediente de refrendo OT-808-2019), se calcula una cantidad mensual de carreras autorizadas para cada ramal de la ruta 233. El detalle es el siguiente:

Ruta	Descripción del Ramal	Carreras / mes
233	Alajuela-Rincón Venegas-San Antonio de Belén	989,20
	Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén	91,31
	Alajuela-Balneario Ojo de Agua-San Antonio de Belén	1 139,21
	Alajuela-Urbanización La Paz-San Antonio de Belén	882,67
	TOTAL	3 102,38

El presente estudio se usará el dato de **3 102,38** carreras mensuales.

C.1.4. Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

Respecto a la cantidad de unidades autorizadas, según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a, 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.” (El resaltado no es del original).

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
<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>

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

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

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa, vigente a la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio DACP-2019-0836 del 15 de julio de 2019 (folios 126 al 130 del OT-808-2019). La clasificación de esas unidades consta en el oficio DTE-2019-0948 del 07 de noviembre de 2019 (folio 201 del OT-808-2019). El detalle es el siguiente:

Flota autorizada en ruta 233					
#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	SJB	12715	2011	URBANO	1
2	SJB	12720	2011	URBANO	1
3	SJB	12726	2011	URBANO	1
4	SJB	12766	2011	URBANO	1
5	SJB	13406	2012	MONTANO	1
6	AB	6466	2014	URBANO	1
7	AB	6468	2014	URBANO	1
8	AB	6469	2014	URBANO	1
9	GB	2759	2014	MONTANO	1
10	SJB	14125	2014	MONTANO	1
11	AB	6470	2015	URBANO	1
12	AB	6498	2015	URBANO	1
13	AB	6802	2016	URBANO	1
14	AB	6888	2016	URBANO	1
15	AB	7054	2016	URBANO	2

Según consulta efectuada al Registro Nacional, todas las unidades están inscritas a nombre la empresa Autotransportes Cambrero Alfaro S.A.

C.1.4.2 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.

“(…)”

Tipos de reglas:

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. En este caso hay 14 unidades con reglas tipo 1.

Reglas tipo 2: se les asignará el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH). En caso de que no se cuente con el valor de MH de autobús nuevo, se aplicará el valor promedio de su tipo de su año de fabricación, si no se cuenta con ese dato, se le dará el valor promedio de su tipo de año modelo posterior a su año de fabricación, si no se cuenta con este dato, se le asignará el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús (sección 4.13.2). En este caso hay 1 unidad con reglas tipo 2.

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “Flota” del citado modelo.

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ₡69 965 135 por autobús. Este valor difiere levemente del presentado por el prestador en su solicitud (₡69 949 305), ya que los valores de las unidades tipo 1 están determinados en dólares y se convierten a colones según el tipo de cambio promedio de los seis meses naturales a la audiencia pública. Dicho tipo de cambio promedio es de 613,48 colones por dólar, mientras que el considerado en la petición fue de 613,33 colones por dólar.

C.1.4.3 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. (...)”

El CTP mediante oficio DACP-2019-0836 del 15 de julio de 2019 (folios 126-130 del OT-808-2019) y el oficio DTE-2019-0948 del 07 de noviembre de 2019 (folio 201 del OT-808-2019), 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.

C.1.4.4 Revisión Técnica Vehicular (RTV)

La inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., 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. (...)

Consultada 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 el total de las unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

C.1.4.5 Edad promedio

La antigüedad máxima de las unidades autorizadas, según punto 4.12.2.f., se consideran en el cálculo tarifario las siguientes unidades:

“(...) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado. (...)”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 7,40 años y todas las unidades presentan antigüedad igual o menor a 15 años.

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio promedio utilizado según la metodología vigente es de 613,48. De acuerdo con la metodología vigente, corresponde al promedio diario de los seis meses naturales anteriores a la audiencia pública, lo cual difiere del considerado al momento de la petición (613,33).

C.1.6 Precio del combustible

Respecto al costo por consumo de combustible, según se indica en el punto 4.5.1, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

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

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡ 455,80 por litro.

C.1.7 Tasa de Rentabilidad

El procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad según se indica en el punto 4.6.1, se establecen 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:

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

Donde:

r_v = 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.

(...)"

Aplicación de la metodología al caso concreto

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ⁽¹⁾	16,19%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ⁽²⁾	13,01%

⁽¹⁾ Valor correspondiente a fecha del 16 de abril de 2019.

⁽²⁾ Valor determinado mediante resolución RE-0027-IT-2020 del 24 de abril de 2020 publicada en el Alcance N°99 a La Gaceta N°93 del 27 de abril de 2019.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.4.8 lo siguiente:

“(...) El costo mensual de los estudios de calidad del servicio (CECSr), será incluido dentro de los costos del servicio, según lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas" y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 158 del 18 de agosto de 2000, o la norma que lo sustituya y las reglas que para tal efecto establezca el Consejo de Transporte Público.

Para obtener el costo mensual de los estudios de calidad del servicio se dividirá el monto anual entre doce. Para ello, debe de utilizarse el costo anual que determine el CTP para el conjunto de rutas o ramales con flota unificada, correspondiente al estudio aprobado por el CTP que se encuentre vigente al momento de la audiencia pública del estudio tarifario. Para efectos tarifarios se reconocerá un único estudio de calidad al año.

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con nuestros registros, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2019 aprobada en el artículo 7.10.5 de la Sesión Ordinaria 40-2020 del 26 de mayo de 2020, visible a folio 762 del expediente RA-072. La factura aportada por el prestador (visible a folio 29) corresponde al estudio de calidad del 2019, por un monto de 1.661.700 colones de fecha 10 de setiembre de 2019. Se reconoce dicho monto ya que es inferior al monto tope establecido por el CTP.

C.1.9 Tiempos de viaje

La metodología tarifaria establece en la sección 4.10 “Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”, que uno de los datos requeridos para esta estimación es el tiempo de viaje en la ruta. Al respecto se señala lo siguiente:

“(...) En caso que se disponga de la información del tiempo de viaje a nivel de sentido, día de la semana y bloque horario procedente de un estudio de campo del Consejo de Transporte Público (CTP) o la Aresep, se tomará ese dato.

(...)

En este caso, la Intendencia ejecutó un trabajo de campo mediante el cual determinó los tiempos de viaje promedio en la ruta. Los resultados de este estudio fueron consignados en el informe IN-0149-IT-2021 (Anexo 04) y acogido por el Intendente de Transporte mediante oficio OF-0487-IT-2021 (Anexo 05) por lo anterior son considerados en el presente cálculo tarifario

como se puede observar en la pestaña “5. Jornadas.eq.choferes” de la herramienta de cálculo. Los tiempos de viaje en horas estimados en dicho informe son los siguientes:

PERÍODO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
0:00 a 0:59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1:00 a 1:59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2:00 a 2:59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3:00 a 3:59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4:00 a 4:59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5:00 a 5:59	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,78	0,78
6:00 a 6:59	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,78	0,78
7:00 a 7:59	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,78	0,78
8:00 a 8:59	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,95	0,95
9:00 a 9:59	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,95	0,95
10:00 a 10:59	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,95	0,95
11:00 a 11:59	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,95	0,95
12:00 a 12:59	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,79	0,79
13:00 a 13:59	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,79	0,79
14:00 a 14:59	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,79	0,79
15:00 a 15:59	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,79	0,79
16:00 a 16:59	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,77	0,77
17:00 a 17:59	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,77	0,77
18:00 a 18:59	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,77	0,77
19:00 a 19:59	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75
20:00 a 20:59	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75
21:00 a 21:59	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75
22:00 a 22:59	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75
23:00 a 23:59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Los datos anteriores corresponden a los tiempos de viaje promedio en la ruta, considerando todos los recorridos muestreados. Es importante indicar que para el cálculo tarifario, en todos los casos lo procedente es redondear las duraciones del viaje a 1 hora, ya que la metodología tarifaria establece en la sección antes citada lo siguiente:

“(…)

En ambos casos se redondea el tiempo medio de viaje en horas al entero mayor. El hecho que la estimación del tiempo de viaje sea en hora pico y el redondeo al entero mayor en horas permite que el tiempo medio de viaje incluya los tiempos asociados los tiempos de espera para la próxima salida (tiempos muertos).

(…)”

C.1.10 Ramales y tarifas autorizadas

Mediante acuerdo según artículo 3.7 de la Sesión Ordinaria 27-2019 de 23 de marzo de 2019 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 131 al 152 del expediente de refrendo OT-808-2019), que forma parte del contrato de concesión refrendado por ARESEP según RE-0534-2020), se consignan los ramales que a continuación se transcriben:

“(...)

2. Autorizar las descripciones y ramales de la Ruta N°233, operada actualmente por la empresa AUTOTRANSPORTES ALFARO S.A., tal y como se detalla a continuación:

N°	Ramal
1	Alajuela-Aeropuerto-Belén
2	Alajuela-Urbanización La Paz-Belén
3	Alajuela- Urbanización Mellizas-Belén
4	Alajuela-Portones-Belén
5	Alajuela-Reforma-Belén
6	Alajuela-Belén
7	Alajuela-Calle Monge-Belén

(...)”

Sin embargo, en ese mismo acuerdo, más adelante, en la autorización de los horarios correspondientes, se indica:

“(...)

6. Mantener los horarios establecidos en el Artículo 5.1 de la Sesión Ordinaria 62-2009, celebrada el 22 de setiembre de 2009, para la ruta N° 233, operada por la empresa AUTOTRANSPORTES CAMBRONERO ALFARO S.A., tal como se detalla a continuación:

(...)

Los horarios detallados en dicho acuerdo son los siguientes:

N°	Recorrido
1	Alajuela-Rincón Venegas-San Antonio de Belén
2	Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén
3	Alajuela-Balneario Ojo de Agua-San Antonio de Belén
4	Alajuela-Urbanización La Paz-San Antonio de Belén

(...)”

Esta situación fue prevenida al solicitante con el fin de que aclarase correspondencia entre horarios y ramales, a lo cual la empresa explica en el siguiente cuadro resumen:

Ramales según Horarios Autorizados	Carreras	Km / Carrera	Ramales según Distribución Flota Óptima
Alajuela-Rincón Venegas-San Antonio de Belén	989,20	28,10	Alajuela - Calle Monge - Belén
			Alajuela - Belén
			Alajuela - Portones - Belén
			Alajuela - Urbanización Melissas - Belén
Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén	882,67	30,90	Alajuela - Reforma - Belén
Alajuela-Balneario Ojo de Agua-San Antonio de Belén	91,31	26,80	Alajuela - Aeropuerto - Belén
Alajuela-Urbanización La Paz-San Antonio de Belén	1 139,21	25,90	Alajuela - Urbanización La Paz - Belén

De esta forma, los cuatro horarios establecidos atienden los 7 ramales autorizados y sus correspondencias y nomenclaturas quedan aclaradas. En consecuencia, el pliego tarifario que fue propuesto por la empresa es el siguiente:

Ruta	Nombre de la ruta	Nombre de fraccionamiento	Km por Viaje (Promedio)	Tarifa vigente (¢)		Tarifa Solicitada (¢)		Variación	
				Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	Abs.	%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Alajuela-San Rafael-San Antonio de Belén	17,08	295	0	450	0	155	52,54%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Alajuela-San Rafael-La Reforma	10,82	285	0	435	0	150	52,63%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Alajuela-Calle Monge-San Francisco	8,88	285	0	435	0	150	52,63%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	San Rafael-San Antonio de Belén	3,25	285	0	435	0	150	52,63%

Ruta	Nombre de la ruta	Nombre de fraccionamiento	Km por Viaje (Promedio)	Tarifa vigente (¢)		Tarifa Solicitada (¢)		Variación	
				Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	Abs.	%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	San Rafael-Coco-Reforma-Urbanización Los Portones	5,81	210	0	320	0	110	52,38%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Alajuela-El Coco	3,90	210	0	320	0	110	52,38%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Alajuela-La Asunción de Belén-Ojo de Agua	8,12	270	0	410	0	140	51,85%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Alajuela-San Antonio de Belén	9,66	270	0	410	0	140	51,85%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Alajuela-La Candela	4,60	230	0	350	0	120	52,17%
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	Tarifa Mínima	0	230	0	350	0	120	52,17%

C.2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

Debemos señalar que en este caso concreto se han detectado dos elementos que merecen ser corregidos o clarificados: en primer lugar, la tarifa mínima (¢225) no es la menor de las tarifas, sino que es superior a las tarifas de los fraccionamientos San Rafael – Coco – Reforma – Urb. Los Portones y Alajuela – El Coco (¢205), adicionalmente puede presentarse algún tipo de confusión al contar la ruta con 4 horarios y 7 recorridos autorizados.

Estas situaciones resultan necesarias corregirlas en el presente estudio ordinario. Para lograrlo, de acuerdo con la metodología vigente, se puede hacer de varias maneras que se indican y explican a continuación:

- | |
|--|
| 1. Recalcular las tarifas de todos los fraccionamientos aplicando la ecuación 81 de la metodología vigente. |
| 2. Eliminar los fraccionamientos tarifarios de los 4 ramales y establecer 4 tarifas únicas para cada uno aplicando la ecuación 79 de |

la metodología vigente, la cual consiste en el cálculo de la tarifa de un ramal.

3. Calcular una única tarifa que aplique a todos los recorridos de la ruta, aplicando la ecuación 64 de la metodología vigente.

Seguidamente se pasan a explicar cada una de estas alternativas y valorar cuál es la mejor solución para resolver la inconsistencia hallada no sin antes referirnos de previo al tema de las competencias de la Aresep y de fraccionamientos tarifarios.

Acerca de las competencias de la Aresep

Es menester iniciar este acápite puntualizando que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189 ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley 7593, la Aresep es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal.

Así conforme a lo establecido en el artículo 4 inciso f) de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) uno de los objetivos primordiales de la Aresep es "(...) ejercer conforme lo dispuesto en esta Ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella".

Asimismo, dicha ley en el artículo 5 (funciones) confiere a la Autoridad Reguladora la competencia y facultades legales para ejercer dicha regulación sobre los servicios públicos definidos en dicha norma, siendo el transporte público remunerado de personas (salvo el aéreo) uno de ellos y dentro de esos ubicamos la modalidad de autobús.

Ahora bien, conforme al artículo 6 del cuerpo normativo invocado, se establecen las obligaciones de la Autoridad Reguladora, para ejercer dichas competencias, encontrándonos en el inciso d) de este artículo la obligación de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

También y bajo ese pensamiento, es necesario señalar que esas fijaciones tarifarias deben obedecer al marco regulatorio estipulado en los artículos 3 inciso b) (servicio al costo) 31 (fijaciones de tarifas y precios) y 35 (acceso a estudios técnicos), acompañados también del artículo 4 inciso a) punto 2 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (funciones y obligaciones de la Aresep), pues en ellos se asientan los parámetros, criterios y elementos centrales de las fijaciones de tarifas.

Es decir, la Aresep cuenta por ley con competencias exclusivas y excluyentes para fijar tarifas, siendo que para realizar su fin, debe definir los elementos necesarios conforme a la ley para cumplir a cabalidad y bajo el principio del servicio al costo y el respeto al equilibrio financiero y el equilibrio entre los usuarios y los operadores, la tarifa adecuada vista y aplicada bajo la metodología vigente establecida por la Junta Directiva de la Aresep.

Esto anterior ya ha sido reconocido en muchos dictámenes por la Procuraduría General de la República, siendo uno de esos dictámenes el C-003-2002 del 7 de enero de 2002, que en lo que interesa resaltó que la regulación confiada a la Aresep “comprende el control de precios o tarifas de los servicios”, que esa función “es exclusiva y excluyente de cualquier intervención respecto de los servicios que enumera el artículo 5 antes citado. Lo cual significa que ningún otro organismo, público o privado, puede intervenir en la fijación de las citadas tarifas” y además señaló que “la Autoridad no sólo fija cuál es la tarifa concreta del servicio público y, por ende, la retribución que recibirá el prestatario de parte de los usuarios del servicio, sino que define los elementos que, conforme a la ley, considerará para la fijación de las tarifas.

Tiene un poder normador sobre su propia competencia, que le permite imponer a los concesionarios del servicio las reglas que deben seguir para la fijación de la tarifa o, en su caso, para el ajuste tarifario.”.

Igualmente, en ese mismo sentido la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007, resolvió que las atribuciones legales a la Aresep “sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios”.

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 56 y 129 de la Ley General de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021 (Anexo 06), dispuso:

“(...)

II. Indicar a la Intendencia de Transporte que, con fundamento en el análisis jurídico realizado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el oficio OF-0216-DGAJR-2021, los elementos técnicos expuestos en los considerandos de la presente resolución y la aprobación de la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” (resolución RJD-035-2016 y sus reformas), que los resultados que se deriven de la aplicación que realice el Consejo de Transporte Público de su política de fraccionamientos (artículo 5.6 de la sesión ordinaria 56-2012 del 27 de agosto de 2012) no son de acatamiento obligatorio para las fijaciones tarifarias que realiza la Intendencia, ya que la definición de la estructura del pliego tarifario de cada ruta del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de que se puedan realizar los análisis pertinentes de los insumos aportados por el CTP.

(...)”

Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

Conforme a lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF) corresponde a la Intendencia de Transporte, fijar los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos bajo su competencia, según lo disponen los artículos 16, 17 inciso 1) y 20 inciso 1), esto claro está aplicando la metodología vigente previamente aprobada y publicitada por la Junta Directiva de la Aresep.

Acerca de los fraccionamientos tarifarios

A partir de lo esclarecido en cuanto a las competencias exclusivas y excluyentes de la Autoridad Reguladora, recordamos entonces que para efectuar las fijaciones tarifarias debemos ocuparnos del desarrollo de todos y cada uno de los elementos necesarios para definir las mismas, basados por supuesto en la ley y las normativas propias institucionales (Metodología vigente) y que como resultado de tales análisis técnicos y legales ajustados al artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública requieren

dictarse los actos administrativos, respetando las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o bien a partir de los principios elementales de justicia, lógica y conveniencia.

Pues bien, dentro de esos elementos necesarios para determinar la tarifa correcta, hay que incorporar lo concerniente a la valoración de la conveniencia de que la ruta que se analice requiera o no fraccionamientos tarifarios para garantizar el servicio y el equilibrio entre las partes (usuarios y prestadores del servicio).

Es a partir de este examen técnico de valoración, y si se determina que existe una situación de fraccionamiento tarifario, se establece entonces que la Autoridad Reguladora frente a un estudio ordinario tarifario, puede en conjunto con el resto del acervo documental que cuente dentro del expediente administrativo del estudio tarifario en cuestión, asociado con el expediente de requisitos de admisibilidad propio del operador donde reposa la información directa y primaria del prestador del servicio, decidir acerca de la necesidad de establecer fraccionamientos tarifarios a la ruta, especificando por supuesto los motivos técnicos y legales por los cuales se considera tal situación (motivo y motivación del acto administrativo).

Esta facultad queda más que clara en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de Aresep, citado previamente.

Dicho lo anterior, y bajo esa lógica expuesta, procedemos aplicar este tema de los fraccionamientos tarifarios para la ruta 233, descrita como: Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz- Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa.

Acerca de los fraccionamientos de la ruta 233

Replicando lo señalado líneas atrás del estudio técnico tarifario de la ruta 233 se refleja en el pliego tarifario actual que se viene presentando una inconsistencia ya que la tarifa mínima (¢225) no es la menor de las tarifas, sino que es superior a las tarifas de los fraccionamientos San Rafael – Coco – Reforma – Urb. Los Portones y Alajuela – El Coco (¢205).

Para enderezar y ajustar las tarifas en debida forma a partir de esta situación en la ruta 233, existen varias alternativas técnicas y ajustadas a la metodología vigente para solventar la situación, las cuales se analizan seguidamente

- 1. Recalcular las tarifas de todos los fraccionamientos aplicando la ecuación 81 de la metodología vigente.*

Se puede recalcular las tarifas de todos los fraccionamientos, sin embargo, para hacerlo se debe contar con el dato del volumen de pasajeros a ese nivel de desagregación, como lo exige la metodología tarifaria en la sección 4.8.3 “Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta”, lo cual no se cuenta en este momento, por lo que esta alternativa se debe desechar.

- 2. Eliminar los fraccionamientos tarifarios de los 4 ramales y establecer 4 tarifas únicas para cada uno aplicando la ecuación 79 de la metodología vigente, la cual consiste en el cálculo de la tarifa de un ramal.*

Este mecanismo es viable y se apega a la metodología vigente, no obstante, como se indicó previamente, los recorridos autorizados para esta ruta comparten entre sí gran parte del trayecto y los ramales poseen el mismo origen y destino, de modo que un escenario de 4 tarifas distintas técnicamente no conviene de cara al usuario del servicio, ya que puede encontrarse ante la situación de tener que pagar un monto distinto por viajar hacia el mismo punto dependiendo del ramal al que corresponda el viaje que realiza el autobús, y eso no resulta congruente con el dictado de actos apegados a las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia técnica, como lo estipula la Ley General de Administración Pública en su artículo 16, motivo por el cual no se puede aplicar a este caso.

- 3. Calcular una única tarifa que aplique a todos los recorridos de la ruta, aplicando la ecuación 64 de la metodología vigente*

Observando las dificultades para aplicar las dos alternativas anteriores, se determina entonces que para corregir la inconsistencia del pliego actual, la alternativa técnicamente conveniente y razonable es unificar las tarifas de todos los recorridos bajo una sola, esto por cuanto el tener todos los recorridos la misma tarifa no genera distorsiones para el usuario, y además permite corregir la inconsistencia actual con la tarifa mínima y esto simplifica el pliego tarifario, lo cual es beneficioso tanto para el usuario como para el operador. Esta simplificación tarifaria también es conveniente de cara a la implementación del proyecto de pago electrónico a nivel nacional, ya que facilita su puesta en marcha y su operación por cuanto el monto que debe cobrar el prestador a cada usuario no depende de su origen y destino, sino que es un monto único para cualquier viaje en la ruta.

Esta última alternativa corresponde a la aplicación de la ecuación 64 de la sección 4.8.2 “Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales” de la metodología vigente.

Resulta importante señalar que esta tarifa única respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología vigente, ya que es la tarifa que permite cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio en el escenario de que todos los usuarios deban pagar el mismo monto.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14 de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores, además que el costo de todas las actividades reguladas que realiza el prestador (sean rentables o no) deben ser cubiertas por el ingreso global del servicio.

También se alinea con los artículos 4 y 16 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), según los cuales “la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios”, además que no pueden dictarse actos a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

Adicionalmente, es importante recalcar la instrucción dada por la Junta Directiva de Aresep con el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, según la cual queda claro que la definición de la estructura tarifaria contenida en el pliego de las rutas del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Aresep.

Por lo tanto, esta alternativa es técnicamente viable y beneficiosa para usuarios y prestador, ya que, desde el punto de vista de conveniencia y oportunidad, simplifica la estructura tarifaria en una ruta que por su distancia es razonable contar con una única tarifa y permite, en su conjunto, recuperar los costos y rentabilidad de la empresa.

De acuerdo con lo establecido en el apartado 4.8 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda eliminar los fraccionamientos tarifarios actuales y aplicar la ecuación 64, según la cual se tiene lo siguiente:

$$T' = \frac{CTK'}{IPK'} = \frac{\$767,40}{2,29} = \$335,41$$

Donde T' es la tarifa por pasajero para el conjunto de rutas y/o ramales, CTK' es el costo total por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales e IPK' es el índice de pasajeros por kilómetro del conjunto de rutas y/o ramales (estos cálculos pueden verificarse en la pestaña “9.Cálculo tarifario” de la herramienta de cálculo que se anexa a este informe).

Considerando lo anterior y aplicando la regla de redondeo establecida en la metodología vigente en la sección 4.13.1.f “Tarifas finales”, se recomienda aprobar la siguiente tarifa única para los ramales de la ruta 233:

Ruta	Ramal	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
233	Alajuela-Rincón Venegas-San Antonio de Belén	335	0
	Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén	335	0
	Alajuela-Balneario Ojo de Agua-San Antonio de Belén	335	0
	Alajuela-Urbanización La Paz-San Antonio de Belén	335	0

C.2.2 Recomendación técnica sobre el corredor común:

La metodología vigente señala lo siguiente respecto al manejo de corredor común:

“(…)

El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de esta metodología tarifaria, tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado “corredor común”) con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo. Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión N° 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

“(…) Cuando dos o más rutas de transporte remunerado de personas en las modalidades autobuses, busetas, y microbuses comparten un recorrido en común, (corredor común), debe establecerse una tarifa superior para la ruta más larga, a un nivel razonable para evitar la competencia desleal, esto para el tramo en común. Además, ante una

modificación de la tarifa de la ruta corta se deben ajustar las tarifas de las rutas largas correspondientes a los tramos comunes a la ruta corta (...)"

Dicho acuerdo establece las condiciones para la aplicación del corredor común, a saber:

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

En consonancia con lo anterior, se precisan las condiciones bajo las cuales se configura el principio de corredor común:

- i. Se debe entender que el término "ruta corta" del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de "ruta urbana", definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.*
- ii. Se debe entender que el término "ruta más larga" corresponde al concepto de "ruta interurbana", definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.*
- iii. La situación de "corredor común" se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:*
 - a) Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.*
 - b) Que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana.*

Si se determina que existe una situación de corredor común de acuerdo con los criterios anteriores, se establece como criterio tarifario que, para contrarrestar la competencia desleal en contra de las rutas urbanas involucradas en una situación de corredor común, a las rutas interurbanas se les fijará una tarifa superior solamente para el fraccionamiento en común, como mínimo en una cuya diferencia del 20% de la tarifa de la ruta urbana. Dicho margen es un parámetro por medio del cual existirán diferencias tarifarias significativas.

(...)"

A folio 75 del OT-808-2019 se establecen las rutas que comparten corredor común con la ruta 233, según el CTP:

Ruta con la que comparte	Desde	Hasta	Distancia del tramo (km)
217	San Antonio de Belén	La Reforma	6,39
222-223	Alajuela Centro	Rincón Monge	3,92
235	Alajuela Centro	Entrada San Antonio	2,17
299	San Antonio de Belén	Rincón Venegas	4,92

Nota: La ruta 299 no tiene título habilitante.

Por su parte, la empresa solicita análisis por corredor común únicamente para las rutas 217 y 405.

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas cumplen el criterio de corredor común con la ruta, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios establecidos en la metodología tarifaria vigente:

Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia máxima de cada ruta o ramal se clasifican en urbana o interurbana:

Ruta	Descripción ruta o ramal con corredor común	Máxima distancia por viaje (km)	Tipo de Ruta según distancia
233	Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén	15,45	URBANA
217	San José-La Reforma	23,7	URBANA

Ruta	Descripción ruta o ramal con corredor común	Máxima distancia por viaje (km)	Tipo de Ruta según distancia
233	Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa	15,45	URBANA
222-223	Alajuela-El Roble Y Vic, Alajuela-Ciruelas-Guácima Arriba Y Viceversa	14,98	URBANA

Ruta	Descripción ruta o ramal con corredor común	Máxima distancia por viaje (km)	Tipo de Ruta según distancia
233	Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén	15,45	URBANA
235	Alajuela-Villa Bonita	3,15	URBANA

De acuerdo con lo anterior, se obtiene que la ruta 233 y las rutas 217, 223, 235 no cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta corta (ruta Urbana) con una ruta larga (ruta Interurbana), puesto que todas las rutas son urbanas. Por lo tanto, no cabe ningún ajuste por corredor común para las rutas solicitadas.

Respecto a la ruta 405, no se considera dentro del análisis de corredor común, esto en virtud de que el acuerdo del CTP no considera a la ruta 405 como ruta que comparte corredor común con la ruta 233. No obstante, en caso de que el CTP la hubiera considerado, esta tampoco cumple con el criterio establecido en la metodología vigente ya que también es una ruta urbana (su distancia máxima es 14 km por viaje).

(...)

- II. Igualmente, del informe IN-0152-IT-2021 del 22 de junio de 2021, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos, los cuales están ampliamente señalados en el acta de audiencia pública.

“(...)

POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL:

1. Oposición: Marjorie Esther Buitrago Araica, portadora de la cédula de identidad número 8-0076-0956.

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- *Vecina de Villa Bonita donde es imposible tomar un bus por las mañanas porque van a aforo total y no paran o sencillamente no aparecen.*
- *Debe esperar de 20 a 40 minutos en la parada de Villa Bonita y en Alajuela centro las filas son enormes.*
- *En contra del aumento por mal servicio señalado.*

2. Oposición: Jorge Luis Blanco Arcia, portador de la cédula de identidad número 8-0076-0956.

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- *Le toca esperar hasta 2 horas por el servicio.*
- *La situación económica del país no está para aumentos tarifarios.*
- *En contra del aumento por mal servicio señalado.*

POSICIONES RECIBIDAS EN EL EXPEDIENTE:

3. Oposición: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 05-0302-0917.

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito. (Visible a folio 104).

- *Claridad en cuanto a ramales: Ante la existencia de 7 ramales, pero solo 4 ramales con horarios y otras inconsistencias prevenidas por Aresep, la empresa responde con un reordenamiento de las variables operativas que aumentan la solicitud inicial de un 39,34% a un 51,85%. Se cuestiona la validez del procedimiento realizado dentro del marco del modelo tarifario vigente.*
- *Volumen de pasajeros movilizados: Existe un procedimiento para el cálculo de pasajeros transportados en la metodología vigente, pero la empresa utiliza el último mecanismo en la jerarquía de los mecanismos establecidos, sin que quede claro el por qué no se usa información más precisa.*
- *En la flota de 15 unidades se usan 12 autobuses tipo urbano y 3 autobuses tipo montano. Ya que la ruta es tipo urbana, se insta a la Intendencia de Transporte a reconocer solo unidades urbanas y no el valor de las montañas que tienen un valor más alto en aras de aplicar el principio del servicio al costo.*
- *Se solicita realización de un estudio de demanda de parte del CTP o de ARESEP para obtener el dato real de pasajeros de la ruta. Que se verifiquen los datos señalados, la composición de ramales y argumentos aquí esgrimidos.*

4. Oposición: Asociación de Desarrollo Integral de San Rafael de Alajuela, cédula de persona jurídica número 3-002-066401, representada por el señor Gabriel Arroyo Oconitrillo, portador de la cédula de identidad número 2-0732-0122, en su condición de presidente y Apoderado General.

Observaciones: No Hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 105).

- *En el contrato de concesión para la ruta 233, refrendado por ARESEP mediante resolución RE-0534-RG-2020 se autorizan 7 ramales, pero solo hay horarios para 4 ramales que no corresponden a los 7 autorizados.*
- *En la solicitud inicial la empresa presenta 211.428 pasajeros movilizados por mes, mientras que posteriormente presenta 198.976 pasajeros/mes, lo cual corresponde a 12.452 pasajeros/mes (6%) de diferencia. Esto puede causar desproporción en las tarifas. Otra desproporción sería usar los datos estadísticos puesto que no son normales por el efecto de la pandemia del Covid-19.*
- *No deben usarse valores de buses montanos puesto que lo que corresponde a esta ruta, que es urbana, son buses urbanos cuyo valor es menor que los buses montanos.*

RESPUESTA A POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL EN EL EXPEDIENTE:

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
1	<i>Marjorie Esther Buitrago Araica</i>	2.
2	<i>Jorge Luis Blanco Arcia</i>	1, 2.
3	<i>Jorge Sanarrucia Aragón</i>	3, 4, 5.
4	<i>Asociación de Desarrollo Integral de San Rafael de Alajuela</i>	3, 4, 5.

Respuestas numeradas:

1. Acerca del ajuste tarifario y la condición económica de los usuarios del servicio.

Acerca de la condición económica de los usuarios 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, conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene 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.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, sobre el cual se fundamenta la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y reformas) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan únicamente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizados).

2. Acerca de la sobrecarga y horarios de las unidades.

Respecto a las obligaciones de las empresas, según lo señala la Ley 3503, en sus artículos 16 al 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, flota óptima y condiciones de dicha flota, recorridos, entre otros.

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 al operador, para que dé respuesta a cada uno de ellos y tome las acciones correctivas pertinentes.

3. Acerca de la claridad en cuanto a ramales.

Efectivamente, en el artículo 3.7 de la Sesión Ordinaria 27-2019 de 23 de marzo de 2019 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 131 al 152 del expediente de refrendo OT-808-2019), que forma parte del contrato de concesión refrendado por ARESEP según resolución RE-0534-RG-2020 de 24 de abril de 2020, se tiene la situación de que se aprobaron 7 ramales y solo 4 horarios generales (donde están contenidos los puntos de los 7 ramales aprobados).

Ante esta situación, la empresa opta por acomodar los 3 recorridos carentes de horarios dentro un horario general que los contiene (los demás 3 recorridos sí tienen horarios) y explicar su correspondencia. De esta forma cumplió a satisfacción con la prevención hecha por la Intendencia de Transporte.

En el estudio actual, en apego a lo establecido por la metodología tarifaria vigente, se optó por correr el modelo considerando los cuatro ramales generales que definen los horarios aprobados por el CTP. Además, se corre el modelo con el objetivo de unificar las tarifas de los distintos recorridos, de esta forma se solventa la problemática de 7 ramales con 4 horarios sin apartarse de la metodología tarifaria vigente, además se corrige la inconsistencia actual de la tarifa mínima y se simplifica el pliego tarifario.

4. Acerca de los pasajeros movilizados.

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cinco mecanismos principales que son, en orden de jerarquía, los siguientes:

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

La empresa aduce que se utiliza el mecanismo 5: volumen aproximado de pasajeros, que es el último recurso para obtener la demanda, con el fin de no usar las bajas demandas causadas por efectos de la pandemia del Covid-19 y así no perjudicar a los usuarios.

En nuestro estudio, tal como se explica en el apartado C.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados, al no existir un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP, ni tampoco un estudio de validación en campo de los datos estadísticos que haya sido aceptado por la Aresep antes de la solicitud tarifaria, no se pueden validar ni los datos estadísticos ni del sistema de conteo de pasajeros. Por esto, lo que queda es usar el mecanismo 5: volumen aproximado de pasajeros, tal y como lo permite la metodología tarifaria ordinaria vigente.

5. Acerca del tipo de unidades.

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 como son el establecimiento de rutas y la flota con que se debe prestar el servicio. Así, mediante el oficio DACP-2019-0836 del 15 de julio de 2019 (folios 126-130 del OT-808-2019) y el DTE-2019-0948 del 07 de noviembre de 2019 (folio 201 del OT-808-2019) el MOPT define y clasifica las unidades de la ruta 233 y aun cuando por la extensión y localización de la ruta esta se clasifique como ruta urbana (cuadro 39 de la RJD-035-2016 y sus modificaciones) y así lo establezca la Adenda #1 del contrato de concesión (folio 75 del OT-808-2019), y tal como se estipula en la metodología tarifaria, la ARESEP debe aceptar la clasificación de las unidades establecida por el MOPT en el DTE-2019-0948, de 7 de noviembre de 2019 en el cual, en efecto, se asignan 3 unidades tipo montano y 12 tipo urbano.

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 233 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el IN-0152-IT-2021 del 22 de junio de 2021 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 233 descrita como: Alajuela-Balneario de Ojo de Agua-Urbanización La Paz-Rincón de Venegas-San Antonio de Belén-La Reforma y viceversa, operada por la empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A., de la siguiente manera:

Ruta	Ramal	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
233	<i>Alajuela-Rincón Venegas-San Antonio de Belén</i>	335	0
	<i>Alajuela-La Reforma-San Antonio de Belén</i>	335	0
	<i>Alajuela-Balneario Ojo de Agua-San Antonio de Belén</i>	335	0
	<i>Alajuela-Urbanización La Paz-San Antonio de Belén</i>	335	0

- II. Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el periódico oficial La Gaceta.
- III. Indicar a la empresa Autotransportes Cambronero Alfaro S.A. que en plazo ordenatorio de veinte días hábiles, debe dar respuesta a todos y cada uno de los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-016-2021, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y NOTIFÍQUESE.

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente de Transporte.—1 vez.—
Solicitud N° 276506.—(IN2021561049).