



ALCANCE Nº 219 A LA GACETA Nº 208

Año CXLIII

San José, Costa Rica, jueves 28 de octubre del 2021

139 páginas

**PODER LEGISLATIVO
PROYECTOS**

**REGLAMENTOS
MUNICIPALIDADES**

**INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

TEXTO ACTUALIZADO EXPEDIENTE N.º 21.229

CON MOCIÓN APROBADA (2-37) EN SESIÓN N.º 37 DEL 12-10-2021

COMISIÓN ESPECIAL DE LA PROVINCIA DE GUANACASTE,
EXPEDIENTE 20.936

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

FORTALECIMIENTO Y MEJORAMIENTO AMBIENTAL DE LA MINERÍA ARTESANAL DE ABANGARES, POR MEDIO DE LA MODIFICACIÓN DE LA LEY 8904, REFORMA DEL SEGUNDO PÁRRAFO Y ADICIÓN DE VARIOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 8; ADICIÓN DEL ARTÍCULO 8 BIS; ADICIÓN DEL INCISO F) AL ARTÍCULO 65, Y REFORMA DEL INCISO K) DEL ARTÍCULO 103 DEL CÓDIGO DE MINERÍA, LEY N.º 6797, DE 4 DE OCTUBRE DE 1982 Y SUS REFORMAS, LEY PARA DECLARAR A COSTA RICA PAÍS LIBRE DE MINERÍA METÁLICA A CIELO ABIERTO, DE 1 DE DICIEMBRE DE 2010, Y DE LA LEY 6797, CÓDIGO DE MINERÍA, DE 4 DE OCTUBRE DE 1982

ARTÍCULO ÚNICO - Se reforma el transitorio I y se adicionan los transitorios VIII, IX y X a la Ley 8904, Reforma del Segundo Párrafo y Adición de Varios Párrafos al Artículo 8; Adición del Artículo 8 bis; Adición del Inciso f) al Artículo 65, y Reforma del Inciso k) del Artículo 103 del Código de Minería, Ley N.º6797, de 4 de octubre de 1982 y sus Reformas, Ley para Declarar a Costa Rica País Libre de Minería Metálica a Cielo Abierto, de 1 de diciembre de 2010. Los textos son los siguientes:

Transitorio I- Durante el plazo de ocho años, contando a partir de la entrada en vigencia de esta reforma, la prohibición de utilización de técnicas de lixiviación con cianuro y mercurio no regirá para los trabajadores organizados en cooperativas

mineras dedicadas a la explotación de minería en pequeña escala para subsistencia familiar, artesanal y coligallero. En ese plazo, estas personas tendrán la obligación de reconvertir sus actividades al desarrollo de tecnologías alternativas más amigables con el ambiente; para ella, contará con el apoyo, el asesoramiento y la asistencia técnica y financiera del Estado costarricense.

Para tales efectos dentro de ese mismo plazo, el Estado deberá brindar el apoyo, asesoramiento y asistencia técnica, a las personas trabajadoras de las comunidades vecinas a la explotación minera que se encuentren debidamente organizados, en cooperativas dedicadas a la minería en pequeña escala para subsistencia familiar, artesanal y coligallero; a efectos de que estos reduzcan y cuando sea viable, eliminen, el uso de mercurio y de compuestos de mercurio y las emisiones y liberaciones de mercurio en el ambiente proveniente de esta actividad, ajustándose a las medidas, plazos y plan de acción que el Poder Ejecutivo determine, de conformidad con la Ley N° 9391 de 16 de agosto de 2016, "Convenio de Minamata sobre el Mercurio".

Las técnicas de lixiviación con cianuro y mercurio se podrán seguir utilizando bajo los controles que el Estado determine, de conformidad con los planes referidos, hasta que este certifique a las distintas cooperativas concesionarias como usuarias de tecnologías amigables con el ambiente, de acuerdo al plan de acción mencionado. Para estos efectos el Estado dispondrá de un plazo hasta el 10 de febrero del año 2025.

Para estos fines, la actividad minera en pequeña escala, la artesanal y coligallero, tendrá la condición de sector prioritario en el acceso al crédito para su desarrollo, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 8634, Sistema de Banca para el Desarrollo, de 23 de abril de 2008 y la banca estatal.

Transitorio VIII- En el plazo de dos meses, contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), por medio de la Dirección de Geología y Minas, deberá realizar un estudio sobre el estado de todas las solicitudes pendientes de resolución, así como de los permisos y las concesiones otorgadas en el área de reserva minera establecida en el artículo 8 de la Ley 6797, Código de Minería, de 4 de octubre de 1982. Inmediatamente procederá a la cancelación, previa aplicación del debido proceso, de las concesiones que no cumplan lo dispuesto en dicho artículo. Asimismo, deberá archivar, sin más trámite, todas las solicitudes de permisos o concesiones que se encuentren en esa misma condición de incumplimiento.

Las personas funcionarias públicas responsables del incumplimiento de los plazos establecidos en esta ley incurrirán en el delito de incumplimiento de deberes, de conformidad con lo establecido en el artículo 339 de la Ley 4573, Código Penal, de 4 de mayo de 1979.

Transitorio IX- En los tres meses posteriores a la publicación de la presente ley, el Poder Ejecutivo deberá reglamentar lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 6797, Código de Minería, de 4 de octubre de 1982. Dicho reglamento incluirá las disposiciones necesarias para ordenar y dar seguridad jurídica a la actividad de la minería en pequeña escala para subsistencia familiar, artesanal y coligallero. Además, deberá contemplar la asistencia y los incentivos necesarios para promover el desarrollo de tecnologías limpias, así como la promoción de alternativas productivas sustentables como el turismo minero, la orfebrería y otras opciones que den valor agregado a la producción minera en pequeña escala para subsistencia familiar, artesanal y coligallero. El Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), el Instituto de Desarrollo Rural (Inder), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Fomento Cooperativo (Infocoop), el Sistema de Banca para el Desarrollo y la banca pública deberán colaborar, en sus respectivos ámbitos de competencia, a efectos de que el Estado otorgue la asistencia, los incentivos y la promoción requeridos. El Poder Ejecutivo incluirá, en este reglamento, la creación de una comisión interinstitucional con las instituciones mencionadas en este transitorio, así como con cualquier otra que este considere necesario, para poder dar cumplimiento a estos objetivos.

Transitorio X- A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y durante un plazo de dieciocho meses, queda habilitada la explotación y el procesamiento del

Transitorio X- A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y durante un plazo de dieciocho meses, queda habilitada la explotación y el procesamiento del oro por parte de los trabajadores mineros debidamente asociados a las cooperativas de mineros a las que hace referencia el artículo 8 del Código de Minería, que tengan presentadas solicitudes de concesión para el área de reserva minera de este cantón, para lo cual deberán hacer la solicitud correspondiente ante la Dirección de Geología y Minas del Ministerio de Ambiente y Energía, indicando:

- a) Que el material proviene únicamente del cantón de Abangares , del área concesionada o el área solicitada en concesión, según corresponda.
- b) El tipo de material a exportar, la cantidad y el peso, tanto bruto como neto, que pertenezcan exclusivamente a las partidas arancelarias del Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), a saber, las partidas 710811000000, 710812000000, 710813000000, 710820000000.
- c) El país, lugar de destino y medio de transporte a utilizar.
- d) La estimación del valor comercial.

Rige a partir de su publicación.

Diputada Aida María Montiel Héctor
Presidenta de la Comisión Especial de Guanacaste

1 vez.—Solicitud N° 303301.—(IN2021594739).

PROYECTO DE LEY

INTERPRETACIÓN AUTÉNTICA DE LOS ARTÍCULOS II, SECCIÓN 7ª, INCISO A) Y V, SECCIÓN 19, INCISO B) DE LA CONVENCIÓN SOBRE PRERROGATIVAS E INMUNIDADES DE LAS NACIONES UNIDAS, APROBADA MEDIANTE LEY N°743 DEL 6 DE OCTUBRE DE 1949, PUBLICADA EN LA PÁGINA 409 DEL TOMO 2 DE LA COLECCIÓN DE LEYES Y DECRETOS CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DE 1949; Y DEL ARTÍCULO 5, INCISO 1, ACÁPITE B) DEL ACUERDO REVISADO ENTRE LAS NACIONES UNIDAS, LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN, LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA, LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES, LA ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL, EL ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA Y LA UNIÓN POSTAL UNIVERSAL Y EL GOBIERNO DE COSTA RICA, APROBADO MEDIANTE LEY N°3345-A DEL 5 DE AGOSTO DE 1964, PUBLICADA EN LA PÁGINA 236 DEL TOMO 1 DE LA COLECCIÓN DE LEYES Y DECRETOS CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DE 1964

Expediente N.º 22.730

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El reconocimiento de privilegios e inmunidades como parte del desarrollo de las relaciones diplomáticas se ha erigido históricamente como el medio idóneo para asegurar su buen desarrollo, los cuales se reconocen tanto a representaciones de otros Estados como de organismos internacionales.

En esa línea de ideas, es esencial asegurar el principio de seguridad jurídica a dichas representaciones, en el tanto las divergencias de criterios entre los Estados receptores y las entidades acreditantes podría dar paso a conflictos de carácter internacional que derivarían en procesos de solución de controversias en dicho ámbito.

Con respecto al Sistema de Naciones Unidas, debe señalarse que existen dos tratados internacionales que sustentan, a nivel general, el régimen de privilegios e inmunidades, a saber, la Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de

Naciones Unidas, aprobada mediante ley N.º 743 del 6 de octubre de 1949 y la Convención sobre los Privilegios e Inmunidades de los Organismos Especializados, a este último acuerdo se hace referencia por medio de las leyes N.º 3345 y N.º 3345-A, ambas del 5 de agosto de 1964; este aspecto es de especial relevancia pues las normas debidamente aprobadas y ratificadas de manera expresa por nuestro país hacen un reconocimiento de su aplicación al fungir con un carácter de remisión al contenido de dicho cuerpo normativo.

Por su parte, sobre la base de dichas convenciones, las agencias especializadas de Naciones Unidas con sede en nuestro país han procedido a suscribir acuerdos sede en los cuales se han incluido diversas disposiciones adicionales o complementarias con respecto a las disposiciones generales indicadas en el párrafo anterior.

Cabe resaltar que dentro de dichos textos se incluye la terminología derivada de la costumbre del Sistema de Naciones Unidas y no así la correspondiente al régimen jurídico particular de cada Estado, lo cual implicaría dificultades prácticas para suscribir los acuerdos.

Además de lo anterior, debe señalarse que dichos acuerdos internacionales fueron suscritos en diversos contextos históricos, razón por la que se puede entender que ha sido necesario mantener una misma jerga en aras de evitar divergencias en las interpretaciones que, con el pasar del tiempo y las nuevas realidades, podrían aparecer.

Bajo esa línea de ideas, en nuestro país ha surgido la duda sobre cómo interpretar diversas disposiciones incluidas en los textos indicados, tanto de las convenciones marco como de los acuerdos sede, especialmente relacionadas con las “cuotas obrero patronales”, entendidas estas como los aportes patronales que se realizan a favor de la Caja Costarricense del Seguro Social, el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, Instituto Mixto de Ayuda Social, Instituto Nacional de Aprendizaje y Banco Popular y de Desarrollo Comunal.

Dicha diferencia de interpretación entre las Naciones Unidas y diversas instituciones a lo interno del país ha implicado el inicio de procesos de cobro por concepto de cuotas obrero patronales contra agencias de Naciones Unidas con sede en Costa Rica, con el correspondiente congelamiento de cuentas bancarias que implican los procesos judiciales de dicha índole, lo cual ha dificultado que estas ejerzan sus funciones de conformidad con el mandato para el que fueron creadas.

Es indispensable tomar en cuenta que el Estado costarricense, por medio de la firma, aprobación y ratificación de los tratados internacionales en cuestión, se obligó internacionalmente a cumplir con una serie de compromisos, los cuales deben ser analizados desde el marco general de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, específicamente con respecto al principio de *Pacta Sunt Servanda*, establecido en su numeral 26.

La referencia anterior se complementa con el artículo 31.1 del mismo cuerpo normativo, el cual indica que *“Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los **términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin**”* (RESALTADO AÑADIDO).

Además, es menester indicar que el conflicto de interpretación suscitado no permanece únicamente en el ámbito jurídico, sino también en el político.

Por una parte, las instituciones facultadas para presentar los procesos de cobro, crean una expectativa con base en dichos trámites sobre montos con los que no se tiene certeza que se van a obtener, lo cual podría afectar su correcto funcionamiento. Por otra parte, en caso de no zanjarse esta discusión en la vía interna ni por las vías de la negociación entre las partes, sería necesario acudir a estrados internacionales a esclarecer esta situación, lo cual acarrea, sin duda alguna, una importante erogación de fondos públicos para sufragar los gastos correspondientes.

Así las cosas, en aras de dilucidar el conflicto, debe tomarse como referencia la interpretación que, históricamente, las Naciones Unidas han dado a los términos correspondientes, pues es esta la principal fuente que permitiría esclarecer la intención de incluir dichas referencias en los textos.

Como ejemplo de lo anterior, destaca lo señalado en el Anuario de la Comisión de Derecho Internacional de 1967, en la que se estableció que cuando se habla de “exención”, implica:

*“...que se conceda la exención de todas las formas de impuesto nacional (por ejemplo, **las contribuciones para la seguridad social**, así como el impuesto sobre la renta) sobre los sueldos y emolumentos recibidos de la Organización”* (RESALTADO AÑADIDO).

De igual manera, en el Anuario Jurídico de las Naciones Unidas de 2015, se incluyó lo siguiente:

*“la posición de larga data de la Organización es que **las contribuciones obligatorias a los regímenes de bienestar social o a los regímenes de seguridad social previstos en la legislación nacional se consideran una forma de tributación y, por lo tanto, son contrarias a las disposiciones del apartado (b) de la sección 18 del artículo V de la Convención General.** En consecuencia, por las razones expuestas anteriormente, deseo confirmar que todos los funcionarios de las Naciones Unidas, incluidos los funcionarios [del Estado] contratados localmente, tienen derecho a una exención de las contribuciones obligatorias exigidas por las legislaciones nacionales... **La exención de las contribuciones obligatorias a los regímenes nacionales de seguridad social se pone de manifiesto además por el hecho de que las Naciones Unidas tienen su propio régimen general de seguridad social.** El establecimiento de*

dicho régimen se exige en virtud de la cláusula 6.2 del Estatuto del Personal de las Naciones Unidas, establecido por la Asamblea General con arreglo al artículo 101 de la Carta de las Naciones Unidas... Cabe señalar que, con la excepción de la Regla 6.6 (Seguro médico), en la que los miembros del personal “podrán estar obligados a participar... en las condiciones establecidas por el Secretario General”, el sistema de seguridad social de las Naciones Unidas es obligatorio. Por lo tanto, sería incoherente con la cláusula 6.2 del Estatuto del Personal que un Estado miembro insistiera en que los miembros del personal no participaran en el régimen de las Naciones Unidas, sino en su régimen nacional. Además, como el régimen de seguridad social de las Naciones Unidas está subvencionado por las Naciones Unidas y a menudo ofrece prestaciones que otros regímenes nacionales no ofrecen, las cotizaciones obligatorias al régimen [del Estado] podrían privar a los nacionales y residentes permanentes del Estado de las prestaciones favorables del régimen de seguridad social de las Naciones Unidas” (RESALTADO AÑADIDO).

Dichas referencias, con 48 años de diferencia entre la emisión de una y otra, son una muestra de la conceptualización sostenida en el tiempo por parte de las Naciones Unidas con respecto a lo que se ha negociado sobre las cargas sociales propias de los países receptores. Dicha posición es esencial pues permite determinar cuál era la intención en el momento de suscribir los textos correspondientes, en especial por la utilización de la misma terminología en la mayoría de los acuerdos sede, cuya interpretación sería aplicable también a estos.

Es de resaltar que Costa Rica no hizo reserva alguna con respecto a la aplicación de dichas disposiciones, por lo que los efectos de la aplicación de dicha costumbre cubren a la totalidad del personal contratado por el Sistema de Naciones Unidas con sede en nuestro país.

No se debe omitir señalar que, a la hora de superar las etapas de firma, aprobación y ratificación, el Estado, como un todo, decidió soberanamente someterse a dichas obligaciones, las cuales se sustentan en el espíritu de las negociaciones que llevaron a que dichos acuerdos se convirtieran en leyes de la República, por lo que resulta necesario aclarar el significado de los conceptos sobre los que las divergencias de interpretación han derivado en conflictos como los mencionados supra.

En razón de los antecedentes expuestos, el rol de la Asamblea Legislativa como intérprete auténtico de las leyes en nuestro país es trascendental para establecer la hoja de ruta por la que se debe manejar el tema que nos ocupa, así como ha sido establecido en el artículo 121, inciso 1) de la Constitución Política, el cual señala que corresponde al Poder Legislativo, “*Dictar las leyes, reformarlas, derogarlas, y **darles interpretación auténtica**, salvo lo dicho en el capítulo referente al Tribunal Supremo de Elecciones”* (RESALTADO AÑADIDO).

Tal y como lo señaló la Procuraduría General de la República en su dictamen C-273-2003 del 17 de setiembre de 2003:

*“La interpretación es un procedimiento racional que tiene como objeto **determinar el resultado o sentido de una norma jurídica**. El objeto de este proceso es hallar una norma jurídica, contenido de significación que se extrae de un texto jurídico (...) Por otra parte, **el supuesto de la interpretación auténtica es un texto jurídico susceptible de diversas interpretaciones diferentes, un texto ambiguo, lo que genera inseguridad y diferenciación jurídicas**. Una confusión causada por el propio texto normativo y que se considera sólo puede ser resuelta acudiendo al autor de la norma. Máxime que la existencia de distintas interpretaciones puede conducir a dar un trato diferente a los distintos destinatarios, puesto que el texto no permite una interpretación uniforme”* (RESALTADO AÑADIDO).

Lo anterior se ha visto complementado por la jurisprudencia constitucional, la cual ha venido a moldear la conceptualización y requisitos para que se dé la figura de la interpretación auténtica. En este sentido, la resolución N.º 18735-2016 del 21 de diciembre de 2016, citó la sentencia 2005-08424 de este mismo órgano jurisdiccional, en la que indicó:

“...la ley interpretativa pretende aclarar conceptos oscuros o dudosos de otra ley, precisando cuál es su verdadero sentido normativo. Para ello, el legislador identifica con precisión la norma que es objeto de interpretación respetando el marco material a que dicha disposición se refiere. En este sentido, la norma interpretativa intenta descubrir la verdadera intención del legislador y por eso se incorpora o integra retroactivamente al contenido de la norma interpretada.

(...)

Finalmente, aparte de cumplir las exigencias antes señaladas, la ley interpretativa no debe agregarle a la norma interpretada un contenido que no esté comprendido en su ámbito material”.

En virtud de lo anterior se somete a conocimiento de los señores diputados el siguiente proyecto: **INTERPRETACIÓN AUTÉNTICA DE LOS ARTÍCULOS II, SECCIÓN 7ª, INCISO A) Y V, SECCIÓN 19, INCISO B) DE LA CONVENCIÓN SOBRE PRERROGATIVAS E INMUNIDADES DE LAS NACIONES UNIDAS, APROBADA MEDIANTE LEY N°743 DEL 6 DE OCTUBRE DE 1949, PUBLICADA EN LA PÁGINA 409 DEL TOMO 2 DE LA COLECCIÓN DE LEYES Y DECRETOS CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DE 1949; Y DEL ARTÍCULO 5, INCISO 1, ACÁPITE B) DEL ACUERDO REVISADO ENTRE LAS NACIONES UNIDAS, LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN, LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA**

EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA, LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES, LA ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL, EL ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA Y LA UNIÓN POSTAL UNIVERSAL Y EL GOBIERNO DE COSTA RICA, APROBADO MEDIANTE LEY N°3345-A DEL 5 DE AGOSTO DE 1964, PUBLICADA EN LA PÁGINA 236 DEL TOMO 1 DE LA COLECCIÓN DE LEYES Y DECRETOS CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DE 1964

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:**

INTERPRETACIÓN AUTÉNTICA DE LOS ARTÍCULOS II, SECCIÓN 7ª, INCISO A) Y V, SECCIÓN 19, INCISO B) DE LA CONVENCION SOBRE PRERROGATIVAS E INMUNIDADES DE LAS NACIONES UNIDAS, APROBADA MEDIANTE LEY N°743 DEL 6 DE OCTUBRE DE 1949, PUBLICADA EN LA PÁGINA 409 DEL TOMO 2 DE LA COLECCIÓN DE LEYES Y DECRETOS CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DE 1949; Y DEL ARTÍCULO 5, INCISO 1, ACÁPITE B) DEL ACUERDO REVISADO ENTRE LAS NACIONES UNIDAS, LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN, LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA, LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES, LA ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL, EL ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA Y LA UNIÓN POSTAL UNIVERSAL Y EL GOBIERNO DE COSTA RICA, APROBADO MEDIANTE LEY N°3345-A DEL 5 DE AGOSTO DE 1964, PUBLICADA EN LA PÁGINA 236 DEL TOMO 1 DE LA COLECCIÓN DE LEYES Y DECRETOS CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DE 1964

ARTÍCULO 1- Interpretétese auténticamente el artículo II, sección 7ª, inciso a) de la Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de las Naciones Unidas, aprobada mediante Ley N.º 743 del 6 de octubre de 1949, publicada en la página 409 del tomo 2 de la Colección de Leyes y Decretos correspondiente al segundo semestre de 1949, para que donde se establece “contribución directa” se entiendan incluidas las “cuotas obrero patronales”. En todo lo demás, permanece incólume dicho inciso.

ARTÍCULO 2- Interpretétese auténticamente el artículo V, sección 18, inciso b) de la Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de las Naciones Unidas, aprobada mediante Ley N.º 743 del 6 de octubre de 1949, publicada en la página 409 del tomo 2 de la Colección de Leyes y Decretos correspondiente al segundo semestre de 1949, para que donde se establece “impuestos” se entiendan incluidas las “cuotas obrero patronales”. En todo lo demás, permanece incólume dicho inciso.

ARTÍCULO 3- Interpretétese auténticamente el artículo 5, inciso 1, acápite b) del Acuerdo Revisado entre las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Mundial de la Salud, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización Meteorológica Mundial, el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Unión Postal Universal y el Gobierno de Costa Rica, aprobado mediante Ley N.º 3345-A del 5 de agosto de 1964, publicada en la página 236 del tomo 1 de la Colección de Leyes y Decretos correspondiente al segundo semestre de 1964, para que cuando este remite a la Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los Organismos Especializados, la cual, en su artículo III, sección 9, inciso a), indica “impuesto directo”, y en su artículo VI, sección 19, inciso b) indica “impuesto”, se entiendan incluidas, en ambos casos, las “cuotas obrero patronales”. En todo lo demás, permanece incólume dicho inciso.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, San José, el treinta días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA

Rodolfo Solano Quirós
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto

20 de octubre de 2021

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

1 vez.—Solicitud N° 303872.—(IN2021594984).

PROYECTO DE LEY

DECLARATORIA DE BENEMERITAZGO DEL HOSPITAL RAFAEL ÁNGEL CALDERÓN GUARDIA

Expediente N.º22.739

ASAMBLEA LEGISTIVA:

La presente iniciativa es el resultado del acuerdo entre los suscritos diputados en presentar un único proyecto en forma conjunta para la Declaración del Benemeritazgo del Hospital Rafael Angel Calderon Guardia.

Lo anterior, debido a que se presentaron en forma individual los expedientes **22.305 DECLARACIÓN DE BENEMERITAZGO DEL HOSPITAL RAFAEL ÁNGEL CALDERÓN GUARDIA** y el **22.295 BENEMERITAZGO DEL HOSPITAL DR. RAFAEL ÁNGEL CALDERÓN GUARDIA**, ambos con la misma finalidad.

En aras de lograr el objetivo propuesto en dichos proyectos, se propone un proyecto que logra el mismo objetivo y de forma conjunta se presenta para el conocimiento de la Asamblea Legislativa.

El proyecto declara como institución benemérita al Hospital Calderón Guardia, en reconocimiento a la encomiable labor asistencial, académica y científica en el campo de la salud pública desde su fundación en 1969, en beneficio del pueblo costarricense.

Designado como hospital el 15 de setiembre de 1945, el Calderón Guardia se denominó "Policlínico del Seguro Social". Con 29 camas y 20 médicos; esa fecha marca el inicio de la leyenda. Hoy 75 años después el Hospital Calderón Guardia es líder en el sistema de salud costarricense.

Es de justicia otorgar el benemeritazgo a una institución que, a lo largo de sus setenta y cinco años de existencia, ha dado importantes aportes en el campo de la salud de importancia nacional e internacional.

A continuación, se demostrará que el Hospital Calderón Guardia, en cada uno de sus departamentos, ha sido desde, su apertura y hasta la actualidad, un buque insignia de la seguridad social costarricense, con un único norte: "buscar permanentemente la excelencia en todos los campos de la salud".

Cada servicio sobresale por la atención que brinda desde el punto de vista de métodos diagnósticos y de tratamiento integral y algunas de las actividades que se realizan desglosadas por departamento incluyen, pero no se limitan a:

LOGROS EN HEMATO-ONCOLOGÍA

1. CREACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE HEMATO-ONCOLOGIA, AÑO 2009.
2. CREACIÓN DEL LABORATORIO DE BIOLOGÍA MOLECULAR, AÑO 2012.
3. IMPLEMENTACIÓN DE CONSULTA DE ONCOLOGÍA GENÉTICA, CENTRO NACIONAL DE REFERENCIA AÑO 2020.

LOGROS EN EL SERVICIO DE PSIQUIATRÍA

El Servicio de Psiquiatría del Hospital Doctor Rafael Ángel Calderón Guardia fue fundado en el año 1961, siendo el primer hospital nacional dentro de la institución que impulsó y estableció un Servicio de Psiquiatría en la CCSS, ofreciendo atención psiquiátrica fuera del hospital especializado en psiquiatría, Hospital Nacional Psiquiátrico.

Desde entonces, es así como por más de 60 años el Hospital Doctor Rafael Ángel Calderón Guardia ha sido el único Hospital Nacional que ofrece a usuarios de la CCSS hospitalización psiquiátrica, tanto para hombres como para mujeres. Asimismo, este servicio es el único servicio de psiquiatría dentro de la CCSS (exceptuando al Hospital Nacional Psiquiátrico), que brinda atención de emergencias psiquiátricas en un Servicio de Emergencias, durante la jornada ordinaria y en jornada extraordinaria hasta las 10:00 pm, los siete días de la semana.

Igualmente, este servicio ofrece atenciones de consulta externa, tanto para adultos como para niños y adolescentes, en la especialidad de psiquiatría y de psicología clínica. Además, dispone de un Centro de Apoyo del MEP en la consulta externa de adolescentes, para la población menor de edad que necesitan apoyo pedagógico. De este modo, este servicio ofrece una atención integral, estructurada y diferenciada tanto para la consulta de adultos, como de niños y adolescentes, atenciones que no en todos los servicios de psiquiatría de la institución se brindan.

Simultáneamente, este servicio ejecuta una amplia gama de intervenciones intrahospitalarias y extrahospitalarias como, por ejemplo, consulta de telemedicina a hospitales regionales que no disponen de médicos psiquiatras infantiles, interconsultas intrahospitalarias, participación en clínicas interdisciplinarias, realiza terapias de grupo, apoya a equipos multidisciplinarios de trasplantes, cirugía bariátrica, neurología, etc.

Es decir, el Servicio de Psiquiatría del Hospital Doctor Rafael Ángel Calderón Guardia es un pionero para la atención igualitaria de los usuarios portadores de enfermedad mental, contribuyendo a la responsabilidad social de desestigmatización de la patología psiquiátrica en nuestro país e institución. A la vez, este servicio representa un modelo a seguir por otros hospitales dentro de la CCSS, indudablemente constituye un baluarte para el sistema nacional de seguridad social.

LOGROS EN EL SERVICIO DE RADIOLOGÍA

El Servicio de Radiología e imágenes ha venido sufriendo una profunda transformación desde finales del 2017 cuando con una restructuración y con el cumplimiento de los estándares de producción se logró poner casi al día la lectura de estudios y se disminuyó significativamente la lista de espera, a la misma vez se fomentó para continuar con esta tendencia la resolución de las listas de espera con ayuda de la unidad técnica de listas de espera.

La producción bajo la modalidad de jornadas fue tan efectiva que permitió a los radiólogos de esta unidad poder ayudar a muchos otros hospitales, dentro y fuera de la red logrando esperas tan cortas como 30 días para pacientes de consulta externa poniendo a este hospital y a su departamento de radiología en niveles excepcionales.

En abril del 2020 se recibe el angio tomógrafo, siendo este el equipo con mayor cantidad de cortes en el país aportando mucho a un mejor diagnóstico para soporte de los médicos clínicos.

En setiembre de 2020 radiología pasó de ser un servicio con equipos para una atención básica de limitada capacidad y analógico, a ser un servicio completamente nuevo en un edificio con todas las comodidades y con atención de punta para los usuarios.

El servicio de rayos x cuenta con equipos sumamente modernos y de alta calidad lo que lo cataloga como el mejor servicio de Radiología e Imágenes Médicas de Centroamérica y, por lo tanto, esto conlleva a un incremento en la capacidad de resolución de las necesidades de los usuarios y además cumplimos con el objetivo de dar la mejor atención y calidad del servicio.

Con estos equipos tan modernos el servicio logra hacer estudios de alta complejidad en un menor tiempo, con menos complicaciones para los pacientes y esto por consiguiente conlleva a un mejor, más rápido y acertado diagnóstico.

Se cuenta también con como lo es la densitometría, la ortopantografía. Además, cuenta con mamógrafos en los cuales se pueden realizar estudios de alta complejidad como biopsias, estero taxias, marcaciones, colocaciones de coil que son de suma importancia debido a la cantidad de pacientes que deben ser intervenidos quirúrgicamente y esto les agiliza su tiempo de espera. Lo anterior

aunado a la realización de tomo síntesis en donde se logra tener imágenes en cortes diferentes y tridimensionales de cada mama y por lo tanto esto conlleva a un resultado casi inmediato, un diagnóstico más certero y esto por supuesto conlleva a un excelente diagnóstico en el menor tiempo posible lo que es una gran ventaja por la alta tasa de cáncer de mama en nuestro país. Estas tomo síntesis se le están realizando a todas y cada una de las pacientes por lo que se da al máximo el uso del equipo. Además de todo lo anterior, las salas de radiología por ser totalmente digitales se logra la revisión inmediata de los estudios lo que conlleva a no tener que hacer repeticiones de estudios y por lo tanto se disminuye la cantidad de radiación al paciente y como se mencionó anteriormente, se disminuye el desperdicio de recursos y no menos importante que el paciente debe esperar el mínimo tiempo en el servicio.

Equipo robotizado para la atención de radiología de emergencias: a mediados del 2020 se colocó en la torre sur para la atención de pacientes del servicio de emergencias un moderno equipo de radiología el cual posee la totalidad de movimientos para cada proyección radiológica automatizado, lo que reduce los tiempos de estudios y atención de los usuarios, así como el aumento en la calidad del estudio y la mejora en la ergonomía del personal del servicio.

Hay que reconocer además la labor insuperable de todo el personal tanto médico, profesional y no profesional de radiología, ya que han sabido enaltecer el HCG siendo congruentes con los principios de esta institución y poniendo el corazón en todas sus funciones lo que ha sido el complemento perfecto para los avances tecnológicos.

LOGROS EN LA SECCIÓN DE MEDICINA

La Sección de Medicina del HCG brinda atención integral a la población costarricense, no solo atiende la población adscrita por área geográfica, sino que muchos de los proyectos se extienden a todo el territorio nacional. Esto gracias a que el Hospital ha tenido una visión mucho más global y se ha convertido en centro nacional de referencia de diversas patologías complejas.

La sección cuenta con 10 departamentos o servicios que brindan una cobertura amplia de patologías que afectan a la población adolescente y adulta, que trabajan en estrecha coordinación con las otras secciones de Cirugía, Gineco-obstetricia, Neurociencias y Hemato-oncología del Hospital.

Se ofrecen cuidados hospitalarios en las 100 camas disponibles y se atiende en consulta externa más de 90.000 pacientes por año, haciendo uso de todas las facilidades tecnológicas para brindar atención continua aun en momentos de emergencia y pandemia. Se incluyo el uso de expedientes electrónicos, telemedicina y teleconsultas que han sido fundamentales en estos tiempos de crisis. Además, brinda consulta domiciliar a través de múltiples equipos multidisciplinarios, que son líderes nacionales en la atención de consultas en el hogar en áreas de geriatría, oxigenoterapia, rehabilitación.

De igual forma, se cuenta con instalaciones modernas con tecnología y condiciones apropiadas a la necesidad de los usuarios, a la vez que se respetó las edificaciones patrimoniales que fueron cuna de la seguridad social en nuestro país y que nos recuerdan el camino recorrido.

Además, el servicio cuenta con la unidad de cuidados intensivos (UCI) donde se manejan los pacientes severamente enfermos y que durante la reciente pandemia se convirtió en el principal centro de referencia a nivel nacional para la atención de pacientes críticos covid-19, logrando aumentar su capacidad a más de 150 camas de cuidado crítico.

Con más de 90 especialistas y subespecialistas formados en las mejores universidades del mundo participan activamente en la formación de nuevos profesionales a través de programas de pre y posgrado en las principales universidades públicas y privadas del país. El Hospital participa en todas las ramas de la salud incluyendo medicina, enfermería, nutrición, psicología, rehabilitación, terapia respiratoria y otras. De especial mención es la formación de más de 100 residentes que se encuentran en cursando alguna de todas las especialidades que ofertamos con un estándar de calidad reconocido a nivel mundial.

Todos los departamentos cuentan con clínicas multidisciplinarias donde se abordan en forma integral las patologías de los pacientes, junto a los equipos de enfermería, psicología clínica, rehabilitación, nutrición incluyendo programas de trasplante renal, hepático y cardiopulmonar, control de antibióticos hospitalarios, programas de apoyo oncológico y aplicación de técnicas en procedimientos de última generación.

Los 10 servicios involucran todas las especialidades médicas y todos son líderes en tratamientos modernos para enfermedades del siglo XXI. Todos los departamentos son igualmente importantes y comprenden en forma alfabética: Cardiología, Dermatología, Endocrinología, Gastroenterología, Geriátrica, Infectología, Medicina Interna, Nefrología, Neumología y Reumatología.

LOGROS EN EL SERVICIO DE CARDIOLOGÍA

El Servicio de Cardiología Hospital Calderón Guardia es líder nacional en la atención de la patología cardiovascular, de hecho, es el Centro Nacional para la atención y control de arritmias (artículo 10 de la sesión de la Junta Directiva, N.º8825, celebrada el 11 de febrero de 2016), dado que en el área de Electrofisiología cuenta con especialistas de renombre mundial y pioneros en ablación compleja.

A diario se colocan marcapasos, desfibriladores y resincronizadores, además de realizar mapeos intracardiacos para ablaciones y control de las arritmias, únicos en la seguridad social de nuestro país.

Desde el punto de vista diagnóstico se cuenta con equipos de punta para la realización de ecocardiogramas, ecostress con dobutamina y pruebas de esfuerzo. En el laboratorio de hemodinamia se realizan cateterismos, angioplastias y colocación de stents con horario de 24/7, aparte de procedimientos más complejos de cardiología intervencionista tales como procedimientos de TAVI y mitraclips (reemplazo de válvulas a través de un catéter), cierres de defectos congénitos y orejuelas en pacientes con fibrilación atrial con contraindicación absoluta para recibir anticoagulación.

LOGROS EN EL SERVICIO DE DERMATOLOGÍA

Además de la consulta externa presencial y por teleconsulta, se realizan miles de procedimientos menores, cirugías ambulatorias de Mohs (para cáncer). Se cuenta con una clínica de melanoma y cáncer complejo, y además se estableció la atención psicoterapéutica dirigida a pacientes y familiares con cáncer cutáneo complejo o enfermedades cutáneas crónicas de difícil manejo.

LOGROS EN EL SERVICIO DE ENDOCRINOLOGÍA

Se brinda atención especializada en modernas instalaciones que incluyen clínicas de diabetes mellitus con énfasis en autocontrol, y atención de patologías complejas que se atienden en clínicas especializadas multidisciplinarias tales como de tiroides e hipófisis y la clínica de pie diabético.

LOGROS EN EL SERVICIO DE GASTROENTEROLOGÍA

Para la atención de la patología gastrointestinal se cuenta con la última tecnología y modernos equipos incluyendo ultrasonido endoscópico, el cual permite diferenciar entre lesiones benignas y malignas, también dirigir la toma de biopsias más precisas y la realización de complejos procedimientos endoscópicos tales como la resección submucosa de tumores sin necesidad de cirugía abierta. Se cuenta con estudios de enteroscopia para el abordaje de patología tanto benigna como maligna de intestino delgado.

Se cuenta con equipo para manometría esofágica de alta resolución, así como un PH-metro esofágico lo que permite un incremento en la sensibilidad en el estudio de reflujo gastroesofágico, logrando así seleccionar a los pacientes que ameritan tratamiento quirúrgico, lo que evita cirugías innecesarias.

Además, se ha incrementado la calidad de los dispositivos necesarios para llevar a cabo procedimientos con tecnología de punta, lo que ha permitido no solo llegar al diagnóstico certero, sino una posibilidad terapéutica mínimamente invasiva lo que representa menores costos en hospitalización y morbilidad asociada a procedimientos; estos incluyen procedimientos invasivos en hígado: TIPS (puerto porto sistémico intrahepático transyugular), colocación de quimioterapia regional para cáncer y el equipo de especialistas tiene una participación activa en la selección, preparación y manejo de pacientes con trasplante hepático.

LOGROS EN EL SERVICIO DE GERIATRÍA

Se cuenta con consultas geriátricas especiales y únicas en el país, tal es el caso de SIDA-geriatría, caídas, nonagenarios, oncogeriatria y valoraciones preoperatorias. Se cuenta con un activo programa domiciliar a cargo de un equipo multidisciplinario con involucra enfermería, nutrición, psicología, terapia respiratoria.

El programa TAPA (Tratamiento Ambulatorio Parenteral) adscrito al servicio de geriatría atiende cientos de pacientes anualmente para la aplicación de terapias parenterales ambulatorias, que inicialmente se limitaba a antibióticos pero que posteriormente atiende la aplicación de tratamientos biológicos, transfusiones de hemoderivados, nutriciones parenterales y lo cual representa un gran ahorro para la institución y ofrece una alternativa muy conveniente para los pacientes.

LOGROS EN EL SERVICIO DE INFECTOLOGÍA

El Servicio de Infectología cuenta con una clínica modelo para la atención de la patología relacionada la VIH, a cargo de un equipo multidisciplinario, donde se realizan a nivel de consulta múltiples exámenes diagnósticos, y se atiende gran número por medio de telemedicina en apoyo a clínicas y hospitales periféricos.

A nivel hospitalario realiza una labor de suma importancia en el manejo, tratamiento y prevención de las infecciones asociadas a la atención en salud y lleva a cabo una labor importante en el control del uso racional de antibióticos a través del programa PROA.

LOGROS EN EL SERVICIO DE MEDICINA INTERNA

Importante labor tanto a nivel de consulta externa como hospitalización, donde cuenta con tecnología de ultrasonido al lado de la cama del paciente, para la colocación de accesos centrales y POCUS.

A nivel de consulta externa atienden clínicas especializadas tales como clínica de anticoagulados e insuficiencia cardíaca.

LOGROS EN EL SERVICIO DE NEFROLOGÍA

Amplio programa de tratamiento con hemodiálisis y diálisis peritoneal ambulatoria, así como una participación activa en el programa de trasplante renal.

LOGROS EN EL SERVICIO DE NEUMOLOGÍA

El servicio de neumología es líder nacional en procedimientos intervencionistas, cuenta con la última tecnología para la realización de procedimientos endoscópicos flexibles y rígidos, tales como biopsias diagnósticas, recanalización de estenosis traqueobronquiales, crioextracción de tumores y extracción de coágulos o cuerpos extraños localizados en vía aérea.

Se cuenta con ultrasonido endobronquial para toma de biopsias, lo que permite un adecuado estudio en el caso de nódulos pulmonares evitando someter al paciente a radiación repetida en estudios tomográficos o a procedimientos invasivos como la toma de biopsias a cielo abierto.

Tiene clínicas especiales de pleura, catéteres, enfermedades intersticiales, TB, hipertensión pulmonar y clínica de patología respiratoria asociada al sueño, donde se ofrece el tratamiento con CPAP a cientos de pacientes.

Cuenta con el mejor programa de rehabilitación pulmonar a nivel institucional de renombre mundial y un activo programa de cesación de fumado a través de su exitosa clínica de tabaquismo.

LOGROS EN EL SERVICIO DE REUMATOLOGÍA

Cuenta con un activo programa tanto de hospitalización como de consulta externa, donde a través de telemedicina con ebais y clínicas periféricas atiende casos complejos de patología reumatológica. En la consulta presencial además realiza ultrasonidos en el sitio, lo cual acelera el diagnóstico y tratamiento de la patología articular. Se administra tratamientos biológicos de punta tanto en forma ambulatoria como en hospitalización.

LOGROS EN EL SERVICIO DE NUTRICIÓN

El Servicio de Nutrición del Hospital Calderón Guardia es líder en la implementación de programas de atención nutricional y servicios de alimentación hospitalarios a nivel nacional, que han sido utilizados de base en la estandarización de procesos en la Caja Costarricense de Seguro Social. Entre ellos citamos:

1. PIONERO EN EL PROGRAMA DE INTERVENCIÓN NUTRICIONAL EN ENFERMEDADES CRÓNICAS (PINEC)

Este programa se inició en el Hospital en julio del 2011 como plan piloto, permitiendo extenderlo al resto del país en el transcurso de los años siguientes. Actualmente este programa es una de las principales estrategias para mejorar la oferta de servicios de salud a los pacientes con enfermedades crónicas no transmisibles, siendo el profesional en nutrición el gestor de la intervención en el establecimiento de salud.

2. PIONERO EN LA IMPLEMENTACIÓN DE PRE-REQUISITOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE INOCUIDAD DE ALIMENTOS

Desde el año 2000, este servicio de nutrición fue el primero en desarrollar los prerrequisitos que exige la implementación de un Sistema de Gestión de Inocuidad de Alimentos, tales como:

- Procedimiento operativo estandarizado: recibo de alimentos
- Procedimiento operativo estandarizado: almacenamiento de alimentos
- Procedimiento operativo estandarizado: regeneración y recalentamiento
- Procedimiento operativo estandarizado: enfriamiento y descongelación
- Procedimiento operativo estandarizado: distribución y ensamblaje de alimentos
- Procedimiento operativo estandarizado: manejo de residuos
- Procedimiento operativo estandarizado de saneamiento: inocuidad del agua y del hielo
- Procedimiento operativo estandarizado de saneamiento: manejo de sustancias químicas
- Procedimiento operativo estandarizado de saneamiento: condición de salud de los colaboradores
- Procedimiento operativo estandarizado de saneamiento: prevención de la contaminación cruzada
- Procedimiento operativo estandarizado de saneamiento: limpieza y desinfección de superficies en contacto directo con alimentos
- Procedimiento operativo estandarizado de saneamiento: limpieza y desinfección de superficies en contacto no directo con alimentos

Los procedimientos implementados en el servicio de nutrición constituyen la base para el desarrollo de diversos documentos elaborados por la Caja Costarricense de Seguro Social para el resto de los hospitales.

La infraestructura actual del servicio de nutrición es utilizada de parámetro para el diseño y construcción de los nuevos servicios de nutrición del país.

3. FOMENTO A LA DOCENCIA Y CAPACITACIÓN

El servicio de nutrición representa en el país un pilar en la formación profesional tanto de estudiantes universitarios como de profesionales en nutrición tanto a nivel nacional como internacional. Entre ellos se pueden citar:

- Formación de inspectores de inocuidad de alimentos. Coordinó con el Instituto Nacional de Aprendizaje, la formación de 18 nutricionistas del país como inspectores de inocuidad de alimentos.
- Visita internacional del Programa “Foods and Nutrition” de la Universidad de Georgia. Se han recibido 14 estudiantes de esta universidad, como parte de su formación profesional considerando que una vez terminada su licenciatura trabajarán con población latina residente en Estados Unidos.
- El servicio de nutrición, con los profesionales expertos en las diversas áreas, participa en la docencia de estudiantes de universidades del país.

LOGROS EN EL SERVICIO DE GINECO-OBSTETRICIA

Desde el año de 1980 y hasta 1994, el auge de esta especialidad promueve la creación de dos subespecialidades de gran valor nacional e internacional:

1. Medicina materno fetal (alto riesgo obstétrico) unidad clínica y de postgrado, dirigida y creada por los doctores Gerardo Escalante López y Arturo Esquivel Grillo.

A partir del año 1994, la escuela de Perinatología nacional e internacional se mantiene formando perinatólogos en el país y cercanos a la región. Esto motivó el ingreso de Costa Rica al monitoreo fetal electrónico y el ultrasonido perinatal especializado además de la implementación de las normas del embarazo patológico de acuerdo con los lineamientos internacionales modernos.

El Hospital Calderón Guardia incursiona en la medicina reproductiva con inseminación intrauterina con perfeccionamiento in vitro de semen.

En el año de 1997 se realiza la primera cirugía de una malformación adenomatosa quística intrafetal, ya para el año 2003 se logró el primer embarazo por técnica de fertilización in vitro.

Las nuevas generaciones han tenido grandes avances tecnológicos y su aplicación, tal es el caso de la primera cirugía “EXIT” (ex-utero intra-partum therapy, por sus siglas en inglés) en el año 2015, la cual le da esperanza a pacientes con enfermedades tumorales de cuello, tórax y cabeza que ameriten intubación inmediata; además, se instaura la cirugía intrauterina por láser en embarazos gemelares con shunts venosos compartidos en sus placentas.

Todo lo anterior ha contribuido a la reducción de la mortalidad materna y fetal, así como el abordaje oportuno de las enfermedades de la madre y el feto.

2. Ginecología oncológica (unidad clínica y de postgrado), dirigida y creada por los doctores Francisco Fuster Alfaro y Danilo Medina Angulo.

Entre 1980 y 1990, la tasa de mortalidad por cáncer de cuello uterino se encontraba en 26 por cada 100 000 mujeres. En 1992 se funda la Unidad de Ginecología Oncológica, única en el país, cuyo objetivo fue normar y promover estrategias nacionales para la atención del cáncer ginecológico incluyendo el cáncer de mama, promoviendo el postgrado en la subespecialidad, la cual se crea en 1993 y que hasta la fecha ha promovido a 30 especialistas, los cuales se encuentran distribuidos en los principales centros de salud del país.

En 1994 se elaboran las Normas y Procedimientos de atención de I-II-III nivel de atención de la CCSS del cáncer cérvico uterino. Incursionar en la ginecología oncológica ha sido tan importante para el país que las técnicas operatorias fueron cambiando y desarrollándose con la tecnología, la mortalidad por cáncer de cérvix disminuyó a 5.16 por cada 100 000 mujeres para el año 2018, lo que se traduce en una reducción del 38% en la mortalidad por este mal. En los años de existencia de la Unidad Clínica se han realizado cirugías en más de 16 mil mujeres lo que representa cerca del 60% del cáncer ginecológico del país, de igual forma las otras enfermedades ginecooncológicas, mama, útero, endometrio, ovario, trompas uterinas, vulva, vagina y placenta, también han disminuido la mortalidad y mejorado notablemente la sobrevida.

3. Creación de la Clínica de la Adolescente

El Hospital Dr. R.A Calderón Guardia como parte de la CCSS tiene la obligación ética y legal de atender de forma diferenciada a la población adolescente necesitada de consulta especializada.

La Clínica de la Adolescente existe desde hace aproximadamente 20 años, brinda atención diferencial para adolescentes embarazadas en el servicio de obstetricia; y desde 1992 el curso educativo de preparación integral para el embarazo, parto y puerperio dirigido exclusivamente a adolescentes.

Desde febrero del 2005 y con la apertura del programa de Consulta de Ginecología para adolescentes, se cumple con el mandato legal de ofrecer atención diferenciada a mujeres menores de edad que requieran atención ginecológica. De esta forma se inicia la importante tarea de llevar a cabo una consulta de atención integral con enfoque de género a la población adolescente que es referida a ginecología y obstetricia del Hospital Calderón Guardia.

Los principales avances que ha logrado la Clínica de Adolescentes en los últimos cinco años son:

I) Aumento de la oferta anticonceptiva a pacientes adolescentes: desde el año 2014 y como parte de la Iniciativa Salud Mesoamérica se participa en el diseño y puesta en marcha de un programa en las Regiones Brunca y Atlántica que tiene el

objetivo de disminuir la tasa de embarazo en adolescentes. Se inicia la colocación de métodos anticonceptivos de larga duración: IMPLANTE SUBDÉRMICO CON ETONORGESTREL Y SISTEMA INTRAUTERINO CON LEVONORGESTREL. Para enero 2019 se han colocado cerca de 1.000 anticonceptivos de larga duración (66% implantes subdérmicos y 34% sistemas intrauterinos). La colocación ha requerido el trabajo coordinado y pacientes de todo el equipo de la clínica pues cada colocación requiere cerca de 20 minutos y el llenado de varios formularios y la hoja de consentimiento informado, a pesar de que se cuenta con el mismo tiempo de consulta para cada usuaria.

II) Programa interdisciplinario de atención a adolescentes con ausencia congénita de vagina: este programa tiene cerca de 15 años de funcionamiento, hasta el día de hoy se han atendido 15 pacientes, 10 de las cuales requirieron cirugía para resolver su patología. El programa cuenta con la participación de médicos ginecólogos, psicólogas, enfermeras, nutricionistas del Servicio de ginecología y del hospital.

Cabe destacar que este modelo de atención es único en el país. Cada año se recibe profesionales de distintas áreas para capacitarse en materia de atención de adolescente.

4. Servicio de Neonatología

En 1964, con la apertura del Hospital Nacional de Niños, se traslada el Servicio de Pediatría del Hospital Calderón Guardia.

Hasta mediados de los años de 1980 se pasó de ser un cunero a tener alojamiento conjunto entre madre y recién nacido, además se contó con la ventilación mecánica, mejorando la atención del recién nacido grave.

A inicios de los años de 1990, se cambia el nombre del Servicio de Recién Nacidos y Prematuros a Servicio de Neonatología y con ello se inicia un período de grandes cambios que van desde la capacitación del personal, incorporación de nuevos equipos tecnológicos (tanto en incubadoras como en equipos para la ventilación mecánica).

En el año de 1992, se incrementa el uso del factor surfactante, y en año de 1999 el uso de ventilación de alta frecuencia.

Debido a los grandes cambios que se dieron en el servicio hubo una gran mejoría en las estadísticas de morbi-mortalidad infantil y materna, ya que el personal de gineco-obstetricia y neonatología, establecieron esfuerzos conjuntos para trabajar juntos en el área.

Este servicio atiende al neonato desde su ingreso en el post parto hasta su recuperación en consulta externa de neonatología y consulta de neuro – desarrollo, de esta forma el Servicio de Neonatología ofrece una atención integral al neonato.

Este enfoque integral del Servicio de Neonatología es la culminación de esfuerzos del personal médico y de enfermería, altamente capacitados, los cuales responden a las políticas fundamentales del Caja Costarricense de Seguro Social, basados en la atención solidaria hacia la población costarricense.

El hito principal y que abarca a todos los demás es el aumento en la expectativa de vida de los recién nacidos pretérmino y una tasa de mortalidad infantil menor que la tasa país en general (prematuros con pesos menor a 1500gramos y edades gestacionales menores de 29 semanas).

- Fototerapia con luz led que desde su introducción en el servicio prácticamente eliminó la necesidad de exanguinotransfusión en bebés con ictericia neonatal, actualmente se efectúan 2 a 3 exanguinotransfusiones por año, previamente este número correspondía a cada semana
- Alimentación parenteral que asegura que el recién nacido de pretérmino continúe con su proceso de crecimiento y desarrollo durante la vida extrauterina mientras que no pueda ser alimentado por la vía oral.
- Terapia de enfriamiento: tratamiento para la asfixia perinatal moderada y severa que se inició en el año 2018 y únicamente disponible en el HNN y en el Hospital México.

En el ámbito ambulatorio se presentan los siguientes hitos:

- Visita domiciliar pre-egreso y post egreso, el Servicio de Neonatología cuenta con este programa desde el año 2001 y por muchos años fue el único Servicio de Neonatología del país en contar con este programa, hasta el año 2019 que inició en el Hospital de la Mujer.
- Consulta de seguimiento de Neonatología de alto riesgo que permite monitorizar el progreso de los pacientes y la detección temprana de patologías relacionadas con la prematuridad o las causas de internamiento para su abordaje oportuno.
- Consulta de Neurodesarrollo instaurada con el fin de detectar y abordar oportunamente las secuelas de la prematuridad tanto neurológicas como conductuales, a cargo de una pediatra con una subespecialidad en neurodesarrollo, solo el Hospital Nacional de Niños cuenta con este tipo de seguimiento.

Esta Sección sigue en evolución adaptándose a los cambios tecnológicos, demográficos y de transición epidemiológica, es una sección que ha ofrecido al país lo mejor de la profesión para beneficio de los habitantes de Costa Rica.

LOGROS EN EL SERVICIO DE SERVICIO DE TRABAJO SOCIAL

Como es de conocimiento, la Caja Costarricense de Seguro Social realiza una atención integral y especializada, esta atención es evidenciada en cada uno de los programas que son ejecutados a nivel hospitalario y en los que trabajo social como disciplina es parte trascendental.

Trabajo social es la “especialidad que estudia, investiga e interviene en asuntos relativos al bienestar social de las personas, de acuerdo con sus necesidades e intereses”. De esta manera en el contexto del Hospital Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia la salud es vista como lo define la Organización Mundial de la Salud, como el estado de bienestar físico, mental y social de las personas usuarias atendidas. De esa manera, desde el tercer nivel en salud, se procura brindar la atención a las personas usuarias desde esa visión de integralidad, considerando los indicadores de complejidad biopsicosocial vinculados a su proceso de salud.

Es por ello que históricamente, el Servicio de Trabajo Social ha laborado de forma coordinada e interdisciplinariamente aportando su espertiz en procesos de investigación social para apoyar la toma de decisiones en programas de trascendental importancia como son: Programa de Trasplantes de Órganos y Tejidos donde las intervenciones sociales son realizadas a lo largo del territorio nacional, Clínica de Adolescentes, Psiquiatría Infanto Juvenil, Neonatos en Riesgo, Hemato-oncología, Clínica de VIH, en los cuales el criterio experto de las profesionales de trabajo social conlleva a liderar procesos que culminan con la representación del Hospital y del señor director general en procesos a nivel judicial en procura de la defensa de los derechos de las personas usuarias en condición de vulnerabilidad social.

También es importante evidenciar que la labor de trabajo social se da en dos principales procedimientos de trabajo: Atención social (a nivel hospitalario) y la consulta social (consulta externa) en las modalidades de consulta individual, familiar y grupal. En estos se brinda intervención socio- terapéutica; mediación en procesos de crisis diversas; intervención en situaciones de violencia física, sexual, patrimonial o psicológica; conflictos intrafamiliares, alcoholismo y farmacodependencia; crisis derivadas de múltiples situaciones sociales; atención psicosocial en emergencias (por ejemplo la intervención activa con familiares tanto en la emergencia acaecida con el incendio del hospital, así como con la atención de las familias de las personas usuarias afectadas por covid-19).

LOGROS EN EL SERVICIO DE CIRUGÍA

En el año 2020 se contabilizaban 50 trasplantes de órganos intratorácicos corazón y pulmón. Único programa activo de Costa Rica y Centroamérica. En el año de 2013 se realizado primer trasplante de pulmón de adultos en Costa Rica, paciente que se encuentra vivo a la fecha.

En el año 2019 se realizó la colocación de tres asistencias ventriculares con el dispositivo Centrimag y se colocó el primer corazón artificial o asistencia ventricular ambulatoria de Costa Rica y Centroamérica conocida como Heartmate 3.

Actualmente en el Hospital se cuenta con el único programa de asistencia ventricular cardiaca de la región.

Actualmente, el Hospital Calderón Guardia cuenta con el único programa de cirugía torácica de mínima invasión avanzada donde se han realizado aproximadamente 50 lobectomías toracoscópicas.

El Hospital Calderón Guardia tiene el centro Nacional de Terapia ECMO donde se han realizado colocación de esta terapia que reemplaza pulmón o corazón a más de 140 pacientes dentro de los cuales se han colocado 8 pacientes con covid-19 y de los cuales se han logrado recuperar 3 por el momento. Es el único hospital de adultos de Costa Rica y de Centroamérica con un programa activo de esta terapia.

LOGROS EN EL SERVICIO DE MEDICINA NUCLEAR

En el Servicio de Medicina Nuclear se remodelaron y ampliaron las instalaciones para mejorar la atención de los pacientes y las condiciones de protección radiológica, se adquirieron dos cámaras de flujo laminar blindadas para manipular materiales radiactivos de forma segura, así como muebles plomados de acero inoxidable para el almacenamiento de materiales radiactivos.

También, se adaptaron dos cuartos de cirugía-2 a los cuales se les plomó las paredes, se les adaptaron las condiciones de los baños y se rotularon para ser utilizados de forma exclusiva con pacientes que reciben terapia con radionúclidos, con este proyecto se eliminó la lista de espera para tratamiento con yodo radiactivo.

Además, se han incorporado nuevos radiofármacos para ampliar la lista de estudios gammagráficos ofrecidos.

Se logró la creación de la plaza de física médica para la creación e implementación de los programas de control de calidad requeridos por los equipos detectores de radiaciones ionizantes.

Se han implementado estrategias para reducir el riesgo de exposición injustificada a las radiaciones ionizantes.

LOGROS EN EL SERVICIO DE ENFERMERÍA

El Departamento de Enfermería ha realizado diversos aportes al sistema de salud, entre los cuales se destacan:

1. Alta Hospitalaria Programada

El Programa de Enfermería de Alta Hospitalaria inició como una necesidad de salud enfocada en la educación de personas con elevada complejidad clínica y/o necesidades de cuidados, además del acompañamiento a los usuarios y sus familias que requerían continuidad de atención fuera del medio hospitalario, a través de la organización de recursos de apoyo y gestiones con los diversos niveles asistenciales.

Todo esto basados en modelos y teorías de enfermería los cuales se fundamentan en una visión humanista del cuidado, como por ejemplo lo planeta Jeane Watson, la cual refiere que el cuidado es para la enfermería su razón moral, no es un procedimiento o una acción, el cuidar es un proceso interconectado, intersubjetivos, de sensaciones compartidas entre las enfermeras, usuario y familia.

El Programa de “Alta Hospitalaria programada” inicia en el año 1997 en el área de medicinas y cumple con un modelo de gestión que busca mejorar la atención de los usuarios, utilizando la valoración integral, la atención planificada y la coordinación en interniveles, para garantizar a los usuarios, familiares y cuidadores el acceso a los recursos que se necesitan en cada momento logrando un egreso hospitalario con las mejores condiciones para el autocuidado en el hogar y disminuir los índices de reingresos por complicaciones prevenibles.

Este programa de enfermería ha sido modelo para otros hospitales y disciplinas de la CCSS que han realizado pasantías y observaciones para su posterior desarrollo en los centros: Hospital de Quepos, Liberia, Guápiles, Limón, Hospital de Geriátrica y Gerontología, Hospital San Juan de Dios, México, Hospital Dr. Max Peralta y otros.

A nivel institucional existen políticas, normas e indicadores de calidad desarrolladas a partir del concepto del alta programada de enfermería, y se vislumbran hacia la enfermería de práctica avanzada.

2. Comité de lesiones por presión

Las lesiones por presión es un indicador de calidad de enfermería a nivel mundial, razón por lo que las autoridades en la institución las tienen contempladas dentro de los eventos adversos que se deben evitar.

El comité local para la prevención y el tratamiento de lesiones por presión (LPP) cuenta con más de 20 años de trabajo y está integrado por profesionales de enfermería representantes de las áreas de medicinas, cirugías, emergencias, neurociencias, neonatos y unidades de cuidado intensivo. La mayoría de integrantes son los profesionales de enfermería del Programa de Alta Hospitalaria. Esto debido a que es un indicador muy importante de considerar para la prevención y el tratamiento en el proceso de egreso hospitalario.

El programa inició como respuesta a la alta incidencia de lesiones por presión que se presentaban en los usuarios hospitalizados, largas estancias hospitalarias, ingresos y motivos de reingreso.

Un representante de este comité ha sido parte activa del Comité Institucional de LPP desde sus inicios; por lo tanto, la experiencia de este Hospital se ha incorporado al nivel central y con el apoyo de la Coordinación Nacional de

Enfermería desde el año 2007 se cuenta con el “Manual Técnico de Prevención y Tratamiento de Lesiones por Presión”, documento que establece las normas para la prevención y tratamiento de las lesiones en todas las instituciones de la CCSS. El registro que se lleva a cabo en este hospital evidencia que la incidencia es menor a la establecida como parámetro institucional y desde el año 2016 no se presentan como incidencia lesiones grado III y IV resultado que evidencia el impacto positivo del trabajo liderado por dicho comité y la calidad de atención que se ofrece a los usuarios Hospitalizados.

3. Categorización de pacientes según nivel de dependencia del cuidado de enfermería:

La institución tiene establecido una nomenclatura para clasificar los pacientes según el grado de dependencia; sin embargo, no existía una escala con indicadores específicos para establecerlo de una manera objetiva.

La categorización o clasificación de los usuarios hospitalizados es un tema de interés en la gestión, ya que mediante ésta se logra identificar diariamente la complejidad en cuanto al nivel de cuidados asociados a la dependencia de enfermería. Conocer esta situación hace posible en forma objetiva establecer las necesidades de recurso humanos, equipo y materiales precisos para ofrecer una atención según los estándares institucionales de calidad.

Se realizó una labor de socialización en diferentes hospitales y se presentó el trabajo ante las autoridades quienes aprobaron la escala y fue incorporada la EDUS en el año 2018 y es utilizada por el personal de enfermería en todo el país.

4. Programa de Oxigenación por Membrana Extracorpórea (ECMO):

En setiembre del año 2014 debido a una necesidad urgente y compromiso de salud de una paciente femenina de 32 años, la Unidad de Cuidado Intensivo Quirúrgico, mediante el abordaje y decisión del equipo interprofesional, decide retomar el Programa de Oxigenación por Membrana Extracorpórea; el que había sido un mandato de Junta Directiva de la CCSS.

La terapia de oxigenación por membrana extracorpórea viene a convertirse en una alternativa común de tratamiento para los pacientes con insuficiencia respiratoria severa o disfunción cardíaca severa que no responden a medidas terapéuticas convencionales; por lo tanto, que además se requería que los profesionales que laboran en la Unidad de Cuidados Intensivos Quirúrgicos tuvieran la capacitación adecuada y de calidad, para brindar el cuidado óptimo a estos pacientes.

Es por esta razón que se establece en el año 2014 también un programa de colaboración con la Escuela de Enfermería de la Universidad de Costa Rica y la Unidad de Cuidados Intensivos Quirúrgicos del Hospital Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia, para desarrollar un curso y ofrecerlo a los profesionales de la salud (médicos y enfermeras(os)) con el propósito de formar líderes y ayudar a mantener

sus destrezas, dentro de un equipo interdisciplinario especializado en brindar soporte orgánico extracorpóreo, específicamente en las terapias de Oxigenación por membrana extracorpórea (ECMO). Impartiendo el primer curso en febrero del año 2015, el cual a la fecha ha llevado a cabo 7 ediciones, en las cuales han participado más de 141 profesionales en ciencias de la salud, de los cuales cerca de 50 son enfermeros y enfermeras del Hospital Rafael Ángel Calderón Guardia.

Siguiendo con el proceso, y en aras de garantizarle a los pacientes estándares de calidad en la atención, el equipo decide afiliarse en el año 2015 a la Organización de Soporte Vital Extracorpóreo (ELSO), la cual es un consorcio internacional sin fines de lucro de instituciones de atención médica que se dedican al desarrollo y evaluación de terapias novedosas para respaldar fallas de órganos.

En este camino y papel del profesional de enfermería con el equipo interdisciplinario, en aras de continuar brindando apoyo a la vida de los pacientes y familias, como un compromiso con el cuidado excepcional se somete el Centro Nacional de ECMO (Oxigenación por Membrana Extracorpórea) del Hospital Rafael Ángel Calderón Guardia, a valoración por ELSO para recibir el Premio ELSO a la Excelencia en Apoyo a la Vida: Nivel Plata, reconocimiento se le brinda a aquellos Programas de Soporte de Vida Extracorpóreo en el mundo que se distinguen por tener procesos, procedimientos y sistemas en el lugar que promueven la excelencia y el cuidado excepcional en la oxigenación de membrana extracorpórea (ELSO, 2017). Reconocimiento que tiene una vigencia de 3 años (2017-2020) el Centro obtuvo una calificación total de 810 puntos, siendo la nota mínima necesaria 450 puntos.

En cumplimiento de un reconocimiento internacional de tal envergadura, el compromiso es grande, razón que llevo a enfermería, con el apoyo de la Coordinación Nacional de Enfermería del Hospital a presentar en el 2018 el “Manual del Rol del Profesional de Enfermería en el Proceso de Oxigenación por Membrana Extracorpórea (ECMO)”, el cual va de la mano con las “Guías clínicas para el funcionamiento y criterios de referencia del Centro Nacional de Terapia de Oxigenación por Membrana Extracorpórea (ECMO)”, ambos avalados por la Gerencia Médica.

Hoy en día el Centro Nacional de ECMO, adscrito a la Unidad de Cuidado Intensivo Quirúrgico, se encuentra registrado en ELSO bajo el código 431 y ha colocado un total de 134 pacientes en ECMO.

LOGROS EN EL SERVICIO DE NEUROLOGÍA

- 1- Neurociencias: primer departamento integrado en el país (neurología, neurocirugía y psiquiatría, fundado en el año 2005.
- 2- Primera unidad de ictus (aplicación de trombolítico) integrada en la seguridad social en 2009.

- 3- Primera clínica de toxina botulínica, como Centro Nacional de Referencia desde el año 2001.
- 4- Primera clínica integrada de deterioro cognitivo en paciente joven.
- 5- Unidad de Neurocríticos, Epilepsia Refractaria y Cirugía de Epilepsia

Unidad de Cuidado Neurocrítico

Durante el 2020, la Unidad de Cuidado Neurocrítico logró, a pesar de la pandemia, mantener la atención continua, en jornada ordinaria y extraordinaria, de pacientes críticos del área de Neurocirugía y Neurología.

Se amplió la capacidad de atención de pacientes con falla orgánica mediante la adquisición de equipo de hemodiálisis intermitente propio lo cual va a permitir dar soporte renal a los pacientes incluso sin desplazarlos a otros servicios.

Se cuenta con doppler transcraneal propio y hay ecocardiógrafo también propio de la unidad. El monitoreo multimodal neurointensivo ahora cuenta con monitor de flujo sanguíneo cerebral y monitoreo electroencefalográfico continuo, además de monitoreo de presión intracraneal por fibra óptica. Hay consola para brindar hipotermia terapéutica endovascular.

Unidad de Cuidados Intensivos Quirúrgicos:

La Unidad de Cuidados Intensivos Quirúrgicos ha asumido un papel preponderante en la atención de posoperatorio de cirugía cardíaca compleja y trasplante de órganos como hígado, corazón y pulmones, en los estos dos últimos, es el único centro del país que lo realiza.

La pandemia ha obligado a extender la capacidad del Centro de ECMO, único en el país, para poder brindar atención a pacientes con hipoxemia refractaria. Los especialistas en medicina crítica de dicha unidad se incorporaron activamente en la atención de pacientes severos y críticos por covid-19. Se reubicó la Unidad a la nueva edificación de la torre este lo cual aumento su capacidad de 7 a 14 camas, 11 de ellas con un sistema de esclusas único en el área, para el manejo de paciente infectados por gérmenes de alto riesgo.

LOGROS EN EL SERVICIO DE ODONTOLOGÍA

En los albores del nacimiento del Policlínico Aranjuez, en el año 1941, se da origen al Servicio de Odontología. El tipo de prestaciones que se otorgaban eran las valoraciones, limpiezas dentales, toma de radiografías, exodoncias a los asegurados directos y familiares; y adicionalmente tratamientos de operatoria solamente a los asegurados directos.

Al paso de los años, en el año 1945 el servicio fue trasladado a la casa donde se ubica actualmente, al costado oeste de la entrada principal del actual nosocomio, frente de la plazoleta. Este inmueble se ha remodelado para ir adaptándolo y adecuándolo para brindar consultas odontológicas de acuerdo con las necesidades de la población y de la época.

Antes de 1961, con la Universalización de los Servicios de Salud en la Ley 2738, los asegurados indirectos no tienen acceso a tratamientos de operatoria y por esta razón eran más propensos a perder piezas dentales quedando mutilados de por vida. Fue iniciativa de este servicio quien planteó ante las autoridades superiores del Hospital la necesidad de resolver esta problemática, creándose así un laboratorio de prótesis dentales, único en el país para la época. Se comenzó a rehabilitar a todos los pacientes del país por medio de prótesis totales y parciales dentales removibles.

A través de los años, las necesidades han aumentado y se han modificado, así como el servicio. Actualmente se cuenta con nueve especialidades odontológicas, es el único hospital nacional con esta característica brindando servicios a todo el país.

Hoy se cuenta con 90 funcionarios, es el único servicio de odontología que brinda confección de prótesis dentales y maxilofaciales, tratamientos de endodoncia de alta complejidad, cirugías periodontales, tratamientos de ortopedia funcional y ortodoncia, cirugías orales y maxilofaciales, abordaje de trastornos temporomandibulares. Atiende las necesidades orales, así como las interconsultas médicas con profesionales de otras disciplinas de los pacientes hospitalizados previo a sus intervenciones quirúrgicas y médicas. Rehabilita y trata a los pacientes con cáncer que le refieren de todo el territorio nacional de los servicios de oncología antes de su tratamiento con quimioterapia y/o radioterapia previniendo complicaciones a nivel oral.

Además, brinda colaboración a otros hospitales hermanos en las especialidades con las que ellos no cuentan en beneficio a los pacientes adscritos a ellos.

LOGROS EN EL SERVICIO DE SERVICIO DE PATOLOGÍA

El Servicio de Patología desde hace varios años atrás ha venido trabajando en busca de una innovación constante en la parte médica y tecnológica del servicio. Esto en aras de mejorar cada día no solo la calidad del trabajo, sino también para acortar los tiempos de respuesta en el diagnóstico final de las biopsias y citologías siempre en beneficio de los usuarios. Todo esto a través de la adquisición de equipos de última generación, así como de la investigación para la implementación de nuevas y mejoradas técnicas de trabajo.

Por ejemplo, periódicamente los médicos patólogos realizan investigaciones para conocer los avances en la tecnología para la adquisición de nuevos anticuerpos y reactivos. Para gestionar su adquisición y que esto facilite la detección de los

diferentes padecimientos que presentan los pacientes. Y que en muchas ocasiones no ha sido posible una pronta detección de la enfermedad y, por ende, su tratamiento.

En el caso específico del Laboratorio de Inmunohistoquímica es un logro que a la fecha cuenta con 155 marcadores, los cuales permiten realizar 1300 láminas mensualmente, las cuales equivalen a 150 biopsias de pacientes con lesiones neoplásicas. Pacientes que gracias a esto pueden recibir su tratamiento en el tiempo adecuado, lo cual les puede garantizar una sobre vida.

Actualmente, el Laboratorio de Oncología Molecular realiza ensayos para determinación de mutaciones somáticas en los siguientes genes, mediante la técnica de pirosecuenciación:

Gen	Región analizada	Enfermedad asociada
EGFR	Exones 18,19,20 y 21	Adenocarcinoma de pulmón
BRAF	Codón 600	Melanoma y colorrectal
KRAS	Codones 12,13 y 61	Cáncer colorrectal
NRAS	Codones 12,13 y 61	Cáncer colorrectal
KIT	Exón 9	Melanoma y GIST
PDGFRA	Exón 18	GIST

Por otro lado, mediante Hibridación in situ Fluorescente (FISH) se realiza la determinación del grado de amplificación del gen HER2 para cáncer de mama y la determinación de presencia de rearrreglos en el gen ALK, para pacientes con adenocarcinoma de pulmón que no presentan mutaciones en el gen EGFR.

Recientemente, se adquirieron los reactivos para el análisis de biopsia líquida en pacientes con adenocarcinoma de pulmón que presentan progresión al tratamiento con inhibidores de tirosina kinasas. Este análisis pretende detectar la mutación T790M en sangre de estos pacientes para monitorear su respuesta al tratamiento. Se utiliza la técnica de PCR digital en gotas, la cual es la más sensible y novedosa para este tipo de ensayos.

LOGROS EN EL SERVICIO DE LABORATORIO CLÍNICO

El Laboratorio Clínico del Hospital Calderón Guardia se ha caracterizado como servicio de apoyo diagnóstico en satisfacer la demanda de necesidades de pruebas que se requieren en los diferentes servicios del Hospital.

Desde las diferentes divisiones que conforman el servicio de laboratorio clínico se ha dado un apoyo diagnóstico a los médicos tratantes beneficiándose los pacientes de esta área de atracción.

Se desglosan según las divisiones los aportes que ha realizado este Laboratorio Clínico al Hospital Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia y la seguridad social.

División de Hematología

- Desde el año 2019 cuenta esta División con reactivos y equipos para el estudio dinámico de coagulación, por medio del tromboelastografo ROTEM de gran utilidad para pacientes críticos con sangrado activo, porque permite dar una terapia correctiva dirigida, que contribuye a un tratamiento asertivo y un ahorro importante de hemocomponentes, los cuales son limitados.
- Perfil para la atención y seguimiento de pacientes covid-19: dímero D, fibrinógeno y hemograma.

División de Microbiología

- Desde el año 2018 se inició el trabajo de aislamiento de los microorganismos con medios cromogénicos para la detección de cepas resistentes a los antibióticos, permitiendo un reporte en menor tiempo de las infecciones causadas por microorganismos con mecanismos de resistencia.
- Se realiza el tamizaje en mujeres gestantes para Estreptococos del Grupo B, por medio de la toma de muestras con aplicador con medio de transporte. Este tamizaje se inició antes de entrar en vigencia el lineamiento técnico L.T.G.M.DDSS.A.AIP.22052018. Para garantizar la estabilidad de la prueba se cuenta tanto con los medios de transporte para mantener el microorganismo viable del consultorio, donde se toma la muestra, hasta el laboratorio, así como los medios de cultivo adecuados para el aislamiento de los microorganismos (medio Todd Hewitt y el medio cromogénico de Streptococcus agalactiae).
- Se manejan los reactivos y equipos Film Array para los patógenos de sepsis y de gastrointestinal, que permite la identificación de los microorganismos aislados de hemocultivos y patógenos gastrointestinales, con resultados en una hora y 10 minutos, reduciendo el tiempo de espera para un tratamiento adecuado, lo que mejora los tiempos de recuperación de pacientes en estado crítico.

- Los paneles para neumonías, por medio de filme array permite realizar un diagnóstico muy rápido con respecto a los métodos convencionales.

División de Inmunología

Se llevó a cabo la compra de los marcadores tumorales y los reactivos, evaluación cardiaca. Con esta compra ingreso un equipo preanalítico Cobas p612, con las siguientes ventajas:

- Trazabilidad de las muestras, de manera que se puede conocer con veracidad las muestras que ingresan al flujo de trabajo de la división, lo que no era posible anteriormente.
- Disminución del riesgo biológico de infecciones para el personal: el equipo lleva a cabo el proceso de identificación de muestras primarias, destapado, preparación y etiquetado de tubos secundarios (alícuotas) a partir del tubo primario. Funciones que eran llevadas de forma manual, con el riesgo de la manipulación, además se evita el error de identificación de las muestras secundarias, ya que esto se genera de forma automática.
- Disminución en la cantidad de tubos de sangre por paciente: antes de su implementación a los usuarios se les podía extraer hasta 5 tubos de sangre, solo para la División de Inmunología, lo que podía ser traumático y conlleva un periodo importante de tiempo durante la flebotomía. Con este equipo se ha disminuido a un máximo de dos tubos primarios por paciente, siendo que el promedio es de solo un tubo para la mayoría de análisis.
- Creación de seroteca, por medio de la creación de una seroteca, con los tubos primarios debidamente identificados y sellados por el equipo, se tiene un registro temporal (de dos días, debido a limitaciones de espacio) de las muestras de los pacientes. Lo que permite su rápida localización en caso necesario.

Equipos Film Array: se logró instalar dos equipos de PCR punto final, destinados para la determinación de patógenos respiratorio y meningitis /encefalitis. Lo que viene a solventar la necesidad de un pronto resultado en pacientes sospechosos de estas patologías, los cuales tienen un mejor pronóstico de recuperación con tratamientos tempranos y oportunos.

Determinación de Anti Aquaporina 4: durante mucho tiempo en Costa Rica no se podía realizar el diagnóstico de neuro mielitis óptica, siendo el laboratorio el primero en realizarlo en la institución.

Determinación de encefalitis autoinmune: durante mucho tiempo en Costa Rica no se podía realizar el diagnóstico de casos de encefalitis autoinmune, siendo el laboratorio el primero en realizarlo en la institución.

Determinación de riesgo para preeclampsia: en Costa Rica solo a nivel privado se podía realizar la determinación de riesgo de preeclampsia, siendo este laboratorio el primero que incluyó el panel completo de pruebas relacionadas con esta situación, lo que representa un aspecto muy importante para la institución en la atención de la mujer embarazada.

Determinación de HE4, proteína epididimal humana: ampliando la oferta de pruebas para el diagnóstico de cáncer de ovario.

Perfil para la atención de pacientes covid-19: La División de Inmunología ha respondido a la necesidad actual en la atención de la pandemia covid-19 en pruebas tales como procalcitonina, interleucina -6, ferritina, proteína C reactiva, vitamina D. Pruebas que contribuyen con un mejor seguimiento para los pacientes porque apoyan a las decisiones médicas.

Pruebas para SARS-CoV-2: ante la necesidad de pruebas de diagnóstico para el virus SARS-CoV-2 se está realizando las pruebas en esta División, las 24 horas del día, respondiendo a la necesidad de los médicos tratantes para tener resultados que le permitan tomar decisiones.

División de Banco de Sangre

El Banco de Sangre se ha esforzado por el servicio que brinda a los donadores, por lo que se remodeló la sala de donación y se equipó con sillones que brindan comodidad a los donadores de sangre.

Se tiene los procesos del banco de sangre automatizados permitiendo mejorar los estudios de grupos sanguíneos y anticuerpos con tecnología sensible y específica, para los pacientes y donadores. Se realiza procedimientos de aféresis en la donación de plaquetas y glóbulos rojos, con la ventaja de disminuir las reacciones de sensibilización de aloantígenos de pacientes que reciben los hemocomponentes.

Ha brindado todo el apoyo a los médicos tratantes para los procedimientos de plasmaféresis, actualmente en los pacientes de covid-19.

Da apoyo con la preparación de hemocomponentes para atender a los trasplantes de órganos, con personal capacitado y procedimientos que disminuyen los riesgos de reacciones para los receptores.

División de Química Clínica

Realización de la prueba de la cromatografía capa fina para la determinación de fosfatidilglicerol en líquido amniótico, prueba especializada que determina la madurez pulmonar fetal.

Ante la atención de la pandemia por el covid-19 la División de Química Clínica ha respondido a las necesidades de la demanda de exámenes para gases arteriales de los pacientes que atiende el Hospital, mejorando la capacidad instalada con un gasómetro más y con recurso humano para brindar un resultado oportuno ante la severidad del estado de salud de los pacientes covid-19 positivos.

Trasplante de órganos

El Laboratorio Clínico durante muchos años ha apoyado al Hospital en los procedimientos de trasplante de órganos, brindado las pruebas de estudio de HLA para la compatibilidad del donador versus receptor y para la División de Banco de Sangre con los hemocomponentes necesarios que se necesitan para los procedimientos durante la cirugía, como en el postoperatorio, de manera que aseguren la estabilidad hemodinámica del paciente.

Todo lo anterior demuestra que el Hospital Calderón Guardia ha destacado por la atención que brinda a los costarricenses, en cada uno de sus servicios, desde el punto de vista de métodos diagnósticos y de tratamiento integral, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos y revolucionando el sistema de salud costarricense.

En atención a lo expuesto anteriormente se somete a consideración de las señoras y señores diputados la presente iniciativa.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**DECLARATORIA DE BENEMERITAZGO DEL HOSPITAL
RAFAEL ÁNGEL CALDERÓN GUARDIA**

ARTÍCULO ÚNICO- Se declara Institución Benemérita al Hospital Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia, como reconocimiento a la encomiable labor asistencial, académica y científica en el campo de la salud pública en beneficio del pueblo costarricense.

Rige a partir de su publicación.

Eduardo Newton Cruickshank Smith

Diputados

Walter Muñoz Cespedes

21 de octubre de 2021

NOTA: Este Proyecto aún no tiene comisión asignada.

1 vez.—Solicitud N° 304165.—(IN2021595558).

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

CONCEJO MUNICIPAL DE DISTRITO DE CÓBANO

El Concejo Municipal del Concejo Municipal de Distrito de Cobano en su sesión Ordinaria número 73-21, artículo VIII, inciso a.5., del día veintiuno de setiembre del año dos mil veintiuno, mediante acuerdo N° 3 por unanimidad aprobó “Someter a publicación por segunda vez, el Reglamento denominado:

REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, EL PROCEDIMIENTO INTERNO Y EL COBRO ADMINISTRATIVO Y JUDICIAL DEL CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO DE COBANO

CAPITULO I Disposiciones generales

Artículo 1 - **Objetivo.** El presente Reglamento tiene por objetivo establecer las normas que regularán la gestión cobratoria, el cobro administrativo y judicial de las obligaciones dinerarias del periodo y de plazo vencido, que se adeuden a favor del Concejo Municipal de Distrito de Cobano; así como las facultades, funciones y actividades que en materia de fiscalización y recaudación tributaria deben ejercer las autoridades tributarias.

Artículo 2 - **Ámbito de Aplicación.** Este Reglamento será de aplicación obligatoria, tanto para la Administración Tributaria Municipal en su gestión, sus dependencias, así como en su proceso de cobro administrativo y para los profesionales en derecho, tanto internos como externos que sean contratados por el Concejo Municipal de Distrito de Cobano para gestionar el cobro judicial de las obligaciones dinerarias que se le adeuden a ésta y se regulará por el siguiente marco normativo:

a) La Constitución Política y la jurisprudencia que sea vinculante emitida por la Sala Constitucional y la Corte Suprema de Justicia.

b) Los tratados internacionales.

Las leyes sustanciales y formales en materia tributaria y sus reglamentos.

Los pronunciamientos que sean vinculantes o no vinculantes emitidos por la Procuraduría General de la República.

Las resoluciones y directrices generales emitidas por la Dirección Tributaria Municipal.

La jurisprudencia de los Tribunales de Justicia y del Tribunal Fiscal Administrativo.

La costumbre y la doctrina tributaria.

Disposiciones relativas a otras ramas del derecho que sean de aplicación supletoria.

Artículo 3 - **Definiciones.** Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por:

1. **Administración Tributaria Municipal:** Está compuesto por los siguientes departamentos: Departamento de Patentes, Departamento de Bienes Inmuebles y valoraciones, Departamento de Gestion de Cobros y Plataforma de Servicios, del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, el cual desempeñan labores estrechamente de fiscalización, administración y recepción de tributos. En lo sucesivo entiéndase Administración Tributaria.

2. **Administrado:** Cada uno de los vecinos o vecinas residentes en el distrito de Cóbano o quienes tengan intereses en este distrito y que paguen tributos, precios públicos, cánones, arrendamientos, o bien, reciban servicios prestados por el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano. Son sinónimos del concepto de Administrado y para los efectos de este reglamento, los términos, contribuyente, usuario, concesionario, y / o permisionario.
3. **Arreglo de pago:** Son todas aquellas gestiones internas o propuestas de pago, que en forma conjunta acuerden el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano y los administrados por uno o más periodos trimestrales vencidos, en cualquiera de los conceptos de cobro especificados en este reglamento y que, previo cumplimiento de requisitos que adelante se dirán, se formalizarán mediante documento idóneo y se mantendrán en custodia del departamento de Gestión de Cobros y con copia en su expediente personal.
4. Los arreglos de pago incluyen los cargos por sanciones, las multas e intereses moratorios vencidos a la fecha de suscripción del arreglo de pago.
5. **Cobro administrativo:** Todas las acciones que se realizan por parte del Departamento de Cobros o bien por los profesionales en derecho, internos o externos, para la cancelación de las obligaciones vencidas trasladadas a estos para su respectivo cobro, previo a iniciar la gestión judicial correspondiente.
6. **Cobro judicial:** Es toda acción cobratoria que el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano acuerde realizar, por medio de sus profesionales en derecho internos, o bien, a través de los profesionales en derecho externos contratados (físicos o jurídicos), para la recuperación de las obligaciones a favor de la institución que se encuentren en mora, de acuerdo a lo establecido en este reglamento y a los procedimientos aplicables del Código Procesal Civil, una vez que se agote el trámite de cobro administrativo.
7. **Condonación:** Es el acto jurídico establecido en una ley de carácter general por el cual una persona, en este caso el Concejo Municipal, decide renunciar a su derecho liberando del pago a la persona deudora.
8. **Contribuyente:** Todas aquellas personas respecto de las cuales se verifica el hecho generador de la obligación tributaria sean personas físicas o jurídicas.
9. **Declaración:** Todo documento o medio que contenga información de interés para la Administración Tributaria aportada por contribuyentes, declarantes o responsables, sea en cumplimiento de un deber de colaboración o espontáneamente.
10. **Declaración jurada:** Aporte de información y determinación o liquidación de la obligación tributaria efectuada por los contribuyentes y responsables en los medios establecidos por la Administración Tributaria.
11. **Departamento de Gestión de Cobros:** Corresponde al Departamento encargado de la función de la gestión y recaudación del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano.
12. **Determinación de la deuda:** Se refiere a la potestad de liquidar (hacer cobrable) el tributo que tiene la Administración Tributaria y que le es conferida por la aplicación de la ley. La falta de ejercicio de dicha potestad durante el plazo previsto determina la prescripción del derecho que tiene la Administración Tributaria a liquidar una deuda tributaria. En el ámbito tributario, la liquidación es un procedimiento que permite cuantificar el tributo que un contribuyente debe pagar.

13. **Inactividad de la Administración Tributaria en ejercicio de la acción cobratoria:** Se da cuando, teniendo los datos necesarios para efectuar el proceso de cobro no se lleva a cabo, o cuando en el ejercicio de la acción cobratoria no se encuentran los datos necesarios (direcciones, correo electrónico, teléfonos, fax u otras señas) que debieron haber sido registrados por parte de los departamentos que integran la Administración Tributaria o aquellas personas a quienes les corresponda en otros departamentos y que permitan realizar el proceso de cobro efectivo.
14. **Deuda líquida y exigible:** Se trata de una deuda tributaria que ya ha sido determinada y liquidada, notificada, vencida y no pagada.
15. **Dirección Tributaria:** Se refiere a la Dirección que ocupa la responsabilidad de la Administración Tributaria.
16. **Documento de formalización:** Documento mediante el cual el sujeto pasivo en mora se compromete a cumplir las condiciones del arreglo de pago acordado, y en el cual se reconoce expresamente la totalidad de la deuda.
17. **Estrategia de cobro:** Es la acción por medio de la cual se establece el cómo realizar las gestiones de cobro, para la recuperación de obligaciones tributarias y las deudas en un periodo determinado.
18. **Formalización de arreglo de pago:** Compromiso de pago. Se refiere a la gestión mediante la cual se constituye la promesa unilateral de pago por parte del sujeto pasivo en mora, obligatoria en sus términos y en el plazo convenido, el cual debe ser aceptado por el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano para que surta efecto.
19. **Gestión de cobro preventivo:** Son todas las acciones que realiza el Departamento de Cobros, con el fin de prevenir a los sujetos pasivos o contribuyentes, de la obligación de pago antes del vencimiento de cada período.
20. **Hecho generador:** El hecho generador de la obligación tributaria es el presupuesto establecido por la ley para tipificar el tributo y cuya realización original nacimiento de la obligación.
21. **Intereses vencidos:** Son los cargos financieros que devenga un monto principal cancelado posterior a su vencimiento en cualquiera de los tributos municipales y que impide el uso oportuno del dinero.
22. **Mora:** Es el incumplimiento del pago de capital en las fechas establecidas. El cómputo de la mora se da a partir del día natural siguiente a la fecha de pago pactada.
23. **Multa por mora:** Recargo financiero que se efectúa por el pago tardío o inferior al debido.
24. **Concejo Municipal:** El Concejo Municipal de Distrito de Cóbano.
25. **NICSP:** Normas Internacionales de contabilidad para el sector público.
26. **Obligaciones Tributarias Municipales:** Corresponderán a todas aquellas prestaciones en dinero adeudadas por los contribuyentes o responsables al Concejo Municipal, como consecuencia de cánones, impuestos municipales, precios públicos, impuestos de administración municipal, tasas, contribuciones especiales y multas por sanciones administrativas.
27. **Obligaciones vencidas:** Las obligaciones dinerarias vencidas, o bien, créditos exigibles de plazo vencido a favor del Concejo Municipal. Obligaciones que pueden provenir tanto de obligaciones tributarias municipales o de administración municipal, así como de cánones y arrendamientos a favor del Concejo Municipal.

28. **Pago debido:** Se refiere al saldo a favor que se deriva de la aplicación de la mecánica establecida en la ley de la materia; es decir, pagos que realizó el contribuyente por su voluntad que luego se comprueba, no correspondían.
29. **Pago indebido:** Se refiere a todas aquellas cantidades que el contribuyente pagó en exceso, es decir, montos que el particular no adeudaba al municipio, pero que se dieron por haber pagado una cantidad mayor a la que le impone la ley de la materia. Pueden ser aritméticos, de cálculo o de un servicio no prestado o cobrado en exceso.
30. **Pagos por adelantado:** Corresponde al pago que de forma voluntaria efectúe todo administrado, de forma adelantada de uno o todos los periodos del año de sus obligaciones tributarias municipales.
31. **Profesionales en derecho Externos:** Los Licenciados y Licenciadas en Derecho que habiendo cumplido con los requisitos que el Concejo Municipal exige, y concursado para ofrecer sus servicios profesionales a la Institución, bajo la normativa de este Reglamento, realicen la gestión de cobro administrativo o judicial respectiva para la recuperación de las obligaciones vencidas de esta última.
32. **Profesionales en derecho internos:** Licenciadas o licenciados en Derecho que ocupan una plaza fija o interina en el Concejo Municipal, y que les corresponde dentro de sus funciones, brindar asesoría profesional a la Intendencia Municipal y al Departamento de Administración Tributaria; además de llevar, cuando así se amerite, el proceso de cobro extrajudicial o judicial.
33. **Registro de contribuyentes:** Base de datos que contiene la información identificativa de los obligados tributarios por deber formal y el detalle de sus obligaciones.
34. **Reglamento:** El Reglamento para el funcionamiento de la Administración Tributaria, el procedimiento interno y el cobro administrativo y judicial del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano.
35. **Salario base:** Corresponde al establecido en el artículo 2 de la Ley que crea el Concepto Salario Base para Delitos Especiales del Código Penal, N°7337, del 5 de mayo de 1993, publicada en el diario oficial “La Gaceta” N°92 del 14 de mayo de 1993 y sus reformas.
36. **Sujeto Pasivo:** La persona obligada al cumplimiento formal y material de la obligación tributaria, ya sea en calidad de contribuyente o de responsable (persona física o jurídica).

CAPITULO II De la Administración Tributaria Municipal

SECCIÓN I

Aspectos Generales

Artículo 4 - **Fines de la Administración Tributaria Municipal.** Tendrá las facultades establecidas en el título III del Código de Normas y Procedimientos Tributarios en cuanto a ilícitos tributarios sobre infracciones y sanciones administrativas. Cuando, en la fase de fiscalización de los tributos que administra tenga noticia de que se ha cometido un presunto delito, procederá a denunciarlo al Ministerio Público. Para cumplir lo previsto en esta norma, se contará con la colaboración obligada de la Dirección General de Tributación, la Dirección General de Aduanas y de los demás entes públicos.

Le corresponde lograr al máximo el cumplimiento voluntario de los deberes y obligaciones tributarias de los contribuyentes del Concejo Municipal, mediante el desarrollo de un conjunto de acciones, cuyo propósito es la implementación y ejecución de sistemas y procedimientos eficientes de planificación, coordinación y control. Dentro de este marco, le corresponderá todo lo relacionado con la gestión, recaudación y fiscalización de las obligaciones tributarias municipales o de administración municipal. Le corresponde además elaborar en conjunto con otros departamentos y profesionales los estudios correspondientes para la actualización de las tarifas, tasas, precios, multas e intereses, así como cualquier otro que en un futuro se brinde, en el caso específico del servicio de recolección de residuos junto al Gestor Ambiental, según artículo 8 inciso c) de la ley 8839.

Los servidores del Concejo Municipal únicamente están autorizados a acceder a la información propia de la gestión administrativa que estén tramitando. En todo momento, el Concejo Municipal velará por el cumplimiento del derecho al debido proceso y el derecho de defensa de los sujetos pasivos en los procedimientos ante el Concejo Municipal.

Artículo 5 - Medios para el cumplimiento de sus funciones: La Administración Tributaria para el cumplimiento de sus funciones, podrá realizar estudios estadísticos o sectoriales sobre el comportamiento de las personas contribuyentes, responsables o declarantes. De igual manera podrá realizar análisis técnicos, informáticos o de cualquier otra naturaleza, siguiendo criterios de oportunidad y conveniencia. Quedan obligadas las personas responsables de las áreas que contengan la información que respaldarán los estudios correspondientes a brindarla en el tiempo establecido por la Administración Tributaria.

Artículo 6 - Identificación del personal de la Administración Tributaria: para el desempeño de su labor, todo el personal de la Administración Tributaria acreditará su condición de funcionario mediante un carné de identificación, el cual deberá ser exhibido de previo al inicio de las actuaciones. Excepto cuando se actúe en programas de fiscalización de cumplimiento de los deberes formales y de sanción en caso de incumplimiento. En tales casos y una vez constatado el hecho a verificar, deberá darse el cumplimiento del deber de identificación.

Artículo 7 - Deberes del personal. El personal de la Administración Tributaria en el cumplimiento de sus funciones y sin desmedro del ejercicio de su autoridad, ni del cumplimiento de sus tareas, guardará el debido respeto a los interesados y al público en general e informará a aquellos, tanto de sus derechos como de sus deberes, al igual que sobre la conducta que deben seguir en sus relaciones con la Administración Tributaria orientándolos en el cumplimiento de sus obligaciones.

Artículo 8 - Confidencialidad de la información. La información respecto de las bases gravables y la determinación de los impuestos que figuren en las declaraciones tributarias y en los demás documentos en poder de la Administración Tributaria solo podrán ser vistos por los funcionarios que conforman la Administración Tributaria y tendrá el carácter de información confidencial. Por consiguiente, los funcionarios que por razón del ejercicio de sus cargos tengan conocimiento de ella, sólo podrán utilizarla para el control, gestión, fiscalización, resolución de los recursos, recaudación y administración de los impuestos, y para efectos de informaciones estadísticas impersonales, bajo pena de incurrir en las sanciones que contempla la ley.

Los profesionales en derecho externos que se contraten al amparo de lo indicado en este reglamento deberán de respetar la confidencialidad de la información a la que tengan acceso en razón de los servicios que prestarán, y estarán sujetos a las mismas sanciones que contempla la ley para los funcionarios de la Administración Tributaria.

No obstante, lo anterior, los sujetos obligados a respetar la confidencialidad de la información deberán proporcionar tal información a los tribunales comunes y a las demás autoridades públicas, que, en ejercicio de sus funciones, y conforme a las leyes que las regulan, tengan facultad para recabarla. En estos casos, las autoridades que requieran la información estarán igualmente obligadas a mantener la confidencialidad, salvo que la ley disponga otra cosa.

Los bancos y demás entidades que en virtud de la autorización para recaudar impuestos y, cuando sea del caso, recibir las declaraciones tributarias de bienes inmuebles o patentes, conozcan las informaciones y demás datos contenidos en éstas, deberán guardar la más absoluta reserva en relación con ellos y sólo los podrán utilizar para los efectos del cumplimiento de sus obligaciones. Esta previsión se entenderá sin perjuicio de la obligación de suministrar la información necesaria para el control de los tributos municipales o de administración municipal, en el marco y para los fines que contempla el presente reglamento.

Las declaraciones tributarias municipales podrán ser examinadas cuando se encuentren en las dependencias de la Administración Tributaria, directamente por el contribuyente, responsable o declarante, su representante legal o cualquier otra persona autorizada por aquel.

Artículo 9 - Horario de actuaciones. Los funcionarios de la Administración Tributaria actuarán normalmente en horas y días hábiles. Sin embargo, podrán actuar fuera de esas horas y días, cuando sea necesario para lograr el cumplimiento de sus deberes de gestión, fiscalización o recaudación tributaria.

Artículo 10 - Documentación de actuaciones. En todo caso, el desarrollo de las tareas llevadas a cabo por los funcionarios de la Administración Tributaria, deberán consignarse en un expediente administrativo, el cual se conformará en orden cronológico, en que se obtengan o produzcan los distintos documentos que deberán foliarse en orden secuencial, con el fin de resguardar adecuadamente su conservación.

Artículo 11 - Notificación de las actuaciones. Todas aquellas actuaciones de la Administración Tributaria, que sean susceptibles de ser recurridas por el interesado y aquellas que incidan en forma directa en la condición del contribuyente frente a la Administración Tributaria, deberán ser notificadas a éste de conformidad con lo establecido en los artículos 137 y 137 bis del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, los artículos de comunicación de actos de procedimientos contenidos en la Ley General de la Administración Pública y la Ley de Notificaciones, así como leyes que pudieren aplicarse de manera supletoria.

Se entenderá válidamente efectuada la notificación en cualquier momento en que el interesado, enterado por cualquier medio de la existencia de un acto administrativo, de cumplimiento a éste, o interponga en su contra los recursos procedentes.

Cuando la Administración Tributaria lleve a cabo programas masivos de control de obligaciones formales, su notificación se hará mediante exhibición del oficio en que se ordenen, determinando el lugar o área en que han de llevarse a cabo, al igual que la lista de los funcionarios facultados al efecto, los cuales se identificarán mediante la presentación del correspondiente carné.

Los actos que resulten del cumplimiento de tales programas serán notificados en el momento mismo de su realización y en el lugar en que estos programas se hayan ejecutado.

Artículo 12 - **Requisitos que debe contemplar la resolución.** Toda resolución administrativa debe llenar los siguientes requisitos:

- a) Enunciación del lugar y fecha;
- b) Indicación del tributo, del período fiscal correspondiente y, en su caso, del avalúo practicado;
- c) Apreciación de las pruebas y de las defensas alegadas;
- d) Fundamentos de la decisión;
- e) Elementos de determinación aplicados, en caso de estimación sobre la base presunta;
- f) Determinación de los montos exigibles por tributos.
- g) Firma del funcionario legalmente autorizado para resolver.

Se eximen los incisos c), d) y e) de este artículo cuando el sujeto pasivo no impugne el traslado de cargos por parte de la Administración Tributaria en las determinaciones de oficio, cuando no se hayan presentado declaraciones juradas, o cuando, las presentadas sean objetadas por la Administración Tributaria por considerarlas falsas, ilegales o incompletas. En este caso, puede la Administración Tributaria determinar de oficio la obligación tributaria del contribuyente o responsable, sea en forma directa, por el conocimiento cierto de la materia imponible, o mediante estimación, si los elementos conocidos sólo permiten presumir la existencia y magnitud de aquella.

En todos los casos, a la Administración Tributaria le corresponde acreditar, según el principio de libre valoración de la prueba, que el sujeto pasivo es el autor de las infracciones. Siempre deberá respetarse el derecho de defensa.

Artículo 13 - **Obligación de comunicar el domicilio.** Los sujetos pasivos deberán comunicar su domicilio fiscal y el cambio de este a la Administración Tributaria del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, de la forma y en los términos que se establecen en este reglamento. El cambio de domicilio fiscal no producirá efectos frente a la Administración Tributaria hasta que se cumpla con dicho deber de comunicación, pero ello no impedirá que, conforme a lo establecido, los procedimientos que se hayan iniciado de oficio, antes de la comunicación de

dicho cambio, puedan continuar tramitándose por el órgano correspondiente al domicilio inicial, siempre que las notificaciones derivadas de dichos procedimientos se realicen de acuerdo con lo previsto en la ley.

Artículo 14 - Domicilio fiscal. El domicilio fiscal es el lugar de localización de los sujetos pasivos, en sus relaciones con la Administración Tributaria, sin perjuicio de lo dispuesto en este reglamento en cuanto a la notificación de las actuaciones administrativas. Se establecen de la siguiente manera:

1. **Para las personas físicas:** Es el lugar donde tengan su residencia habitual dentro del distrito. No obstante, para las personas físicas que desarrollen principalmente actividades económicas, la Administración Tributaria podrá considerar como domicilio fiscal el lugar donde esté efectivamente centralizada la gestión administrativa y la dirección de las actividades desarrolladas o el lugar donde ocurra el hecho generador de la obligación tributaria.
2. **Para las personas jurídicas,** será su domicilio social, siempre que en él esté efectivamente centralizada su gestión administrativa y la dirección de sus negocios. En otro caso, se atenderá el lugar en el que se lleve a cabo dicha gestión o dirección. Las disposiciones de este artículo se aplican también a las sociedades de hecho, los fideicomisos, las sucesiones y las entidades análogas que carezcan de personalidad jurídica propia.
3. **Para las personas domiciliadas en el extranjero,** se aplicará lo siguiente:
 - a) Si tienen establecimiento permanente en el país, se debe aplicar el domicilio fiscal.
 - b) En los demás casos, el domicilio es el de su representante legal.
 - c) A falta de dicho representante, se debe tener como domicilio el lugar donde ocurra el hecho generador de la obligación tributaria.

Artículo 15 - De las notificaciones. La Administración Tributaria del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, a través de los diferentes departamentos que la componen, podrá practicar notificaciones en el correo electrónico a que se refiere el artículo 134 o 137 bis del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, siempre que se identifique fidedignamente al remitente y destinatario de la notificación. Además de ello, podrá notificar por correspondencia efectuada mediante correo público o privado o por sistemas de comunicación telegráficos, electrónicos, facsímiles y similares, siempre que tales medios permitan confirmar la recepción.

Cuando el sujeto pasivo no haya brindado su domicilio fiscal dentro del distrito de Cóbano, deberá aportar de manera obligatoria una única dirección de correo electrónico para la recepción de notificaciones por este medio.

En estos casos, la notificación quedará en firme para todos los efectos legales, tomando en cuenta lo indicado en el artículo 38 de la Ley 8687 de Notificaciones Judiciales.

El sistema de notificación deberá acreditar la transmisión, las fechas y las horas en que se produzca el depósito de la notificación en el correo electrónico.

En caso de no haber aportado ningún medio de notificación, la Administración Tributaria quedará facultada para realizar la notificación mediante edicto que se publicará en el diario oficial La Gaceta.

Las notificaciones practicadas en los medios señalados en este artículo producirán los efectos de las realizadas en el domicilio fiscal constituido.

Artículo 16 - **Labores en el local o sede del contribuyente.** Los funcionarios de la Administración Tributaria, cuando ejecuten sus labores en el local del contribuyente, responsable, declarante o de terceros relacionados con éstos, deberán practicar sus actuaciones procurando no perturbar el desarrollo normal de las actividades que allí se cumplan.

Artículo 17 - **Colaboración a los funcionarios de la Administración Tributaria.** Los contribuyentes, responsables, declarantes y terceros deben atender a los funcionarios de la Administración Tributaria y prestarles la mayor colaboración en el desarrollo de su función.

Artículo 18 - **Las decisiones de la Administración Tributaria deben fundarse en los hechos probados.** La determinación de los tributos, multas o intereses, y en general toda decisión de la Administración Tributaria deberá fundarse en los hechos que aparezcan probados en el respectivo expediente. La idoneidad de los medios de prueba contenidos en un expediente tributario dependerá, en primer término, de los requisitos que para la validez de determinados actos prescriban las leyes tributarias y comunes, o de las exigencias que tales disposiciones establezcan en materia probatoria.

En todo caso deberá valorarse la mayor o menor conexión que el medio de prueba tenga con el hecho a demostrar, y el valor de convencimiento que pueda atribuírsele conforme a las reglas de la sana crítica racional y el principio de la realidad económica.

Artículo 19 - **Carga de la prueba.** Le corresponde a la Administración Tributaria la carga de la prueba respecto de los hechos constitutivos de la obligación tributaria material. En el caso de reclamos o recursos planteados ante la Administración Tributaria corresponderá al contribuyente, responsable o declarante, según el caso, demostrar la veracidad de lo manifestado en sus declaraciones, así como demostrar los beneficios fiscales que pueda alegar como existentes en su favor, o cualquier otra cuestión que pretenda contra algún criterio o acto de la Administración Tributaria. Los contribuyentes pueden invocar como prueba documentos expedidos por la Administración Tributaria, siempre que se identifiquen plenamente, bastando con indicar la oficina donde se encuentren.

Artículo 20 - **Sobre las consultas.** Quien tenga un interés personal y directo puede consultar a la Administración Tributaria sobre la aplicación del derecho a una situación de hecho concreta y actual. A ese efecto, el consultante debe exponer en escrito especial, con claridad y precisión, todos los elementos constitutivos de la situación que motiva la consulta y debe expresar, asimismo, su opinión fundada. La nota o el escrito en que se formule la consulta debe ser presentada con copia fiel de su original, la que debidamente sellada y con indicación de la fecha de su presentación debe ser devuelta como constancia al interesado.

También, se podrán presentar consultas tributarias ante el Departamento de Administración Tributaria por correo electrónico, en cuyo caso, el documento que contiene la consulta deberá ser firmado digitalmente por quien presenta la consulta o, tratándose de personas jurídicas, por su representante legal. La respuesta se remitirá por este mismo medio al consultante, cuando la Administración Tributaria posea correo electrónico ya declarado como medio de notificación por parte del contribuyente, no será indispensable que el documento este firmado digitalmente.

La contestación a las consultas tributarias escritas tendrá carácter informativo y el interesado no podrá entablar recurso alguno contra dicha contestación; podrá hacerlo contra el acto o los actos administrativos que se dicten posteriormente en aplicación de los criterios manifestados en la contestación.

La consulta presentada antes del vencimiento del plazo para la presentación de la declaración jurada o, en su caso, dentro del término para el pago del tributo, exime de sanciones al consultante por el excedente que resulte de la resolución administrativa, si dicho excedente es pagado dentro de los treinta días siguientes a la fecha de notificada la respectiva resolución.

Para evacuar la consulta, la Administración dispone de cuarenta y cinco días y, si al vencimiento de dicho término no dicta resolución, se debe entender aprobada la interpretación del consultante, si este la ha expuesto. Dicha aprobación se limita al caso concreto consultado y no afecta a los hechos generadores que ocurran con posterioridad a la notificación de la resolución que en el futuro dicte la Administración.

No obstante, la Administración Tributaria no tendrá la obligación de responder las consultas planteadas de conformidad con este artículo, cuando se presente cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Que el solicitante haya obtenido ya un criterio de la Administración Tributaria sobre la misma materia.
- b) Cuando la Administración Tributaria se haya pronunciado sobre el asunto, con ocasión de una actuación de comprobación al solicitante.
- c) Cuando el solicitante esté siendo objeto de un procedimiento de comprobación de sus declaraciones tributarias o se le haya informado del inicio de tal procedimiento, y la Administración entienda que la materia objeto de consulta forma parte de las cuestiones que tendrán que aclararse en el curso de dicho procedimiento.

Es nula la consulta evacuada sobre la base de datos inexactos proporcionados por el consultante o cuando no posea medios de notificación.

Artículo 21 - Responsabilidad solidaria sobre deudas líquidas y exigibles: Quienes adquieran del sujeto pasivo, por cualquier concepto, la titularidad de bienes o el ejercicio de derechos, son responsables solidarios por las deudas tributarias líquidas y exigibles del anterior titular, hasta por el valor de tales bienes o derechos. Para estos efectos, los que sean socios de sociedades liquidadas, al momento de ser liquidadas, serán considerados igualmente responsables solidarios.

Artículo 22 - **Metodología para el cómputo de los plazos.** Los plazos legales y reglamentarios se deben contar de la siguiente manera:

- a) Los plazos por años o meses son continuos y terminan el día equivalente del año o mes respectivo.
- b) Los plazos establecidos por días se entienden referidos a días hábiles.
- c) En todos los casos, los términos y plazos que venzan en día inhábil para la Administración Tributaria se extienden hasta el primer día hábil siguiente. No se podrá, bajo ninguna circunstancia, autorizarse un plazo superior al establecido en este inciso. Lo anterior significa, que cuando el periodo de vencimiento finalice en día inhábil o feriado, o bien en periodo de vacaciones colectivas o se encuentre el Concejo Municipal cerrado por cualquier situación, se deberá habilitar únicamente, el día hábil siguiente.
- d) Los plazos no son prorrogables, salvo que exista ley que indique que sí pueden serlo.

SECCIÓN II

Funciones de la Administración Tributaria Municipal

Artículo 23 - **De la función de gestión.** La función de gestión tiene por objeto administrar las bases de información que constituyen el censo de contribuyentes, responsables o declarantes de los distintos tributos municipales, cuyo control ejerce la Administración Tributaria, verificando el cumplimiento que estos hagan de las obligaciones formales establecidas por ley. Para tal efecto, la Administración Tributaria gozará de amplias facultades de control, en los términos que establece este reglamento. Asimismo, deberán en virtud de la función de gestión indicada, realizar tareas de divulgación en materia tributaria municipal, al igual que resolver las consultas que planteen los interesados.

Con respecto a los plazos para resolver peticiones o recursos planteados contra los actos, la Dirección de la Administración Tributaria o las personas responsables de las áreas que la conforman, están obligados a resolverlas en un plazo de dos meses contados a partir de la fecha de la interposición.

Artículo 24 - **De la función de fiscalización.** La función de fiscalización tiene por objeto comprobar la situación tributaria de los sujetos pasivos, con el fin de verificar el exacto cumplimiento de sus obligaciones y deberes, propiciando la regularización correspondiente. para el caso de declaraciones juradas sobre impuesto de actividades lucrativas o liquidaciones de otro tipo de impuestos que requieren licencia municipal, así como de liquidaciones por impuesto sobre extracción de materiales en tajos o canteras, la responsabilidad será del Departamento de Patentes. Cuando se trate de fiscalización de declaraciones voluntarias sobre valor de propiedades, será responsabilidad del Departamento de Bienes Inmuebles y Valoraciones.

Artículo 25 - **De la función de recaudación.** La función de recaudación es el conjunto de actividades que realiza la Administración Tributaria destinadas a percibir efectivamente el pago de todas las obligaciones tributarias municipales de los contribuyentes. Esta función será desarrollada por el Departamento de Cobros del Concejo Municipal.

La función recaudadora se realizará en tres etapas sucesivas: voluntaria, administrativa y ejecutiva.

En la etapa voluntaria, el sujeto pasivo de la obligación tributaria municipal cancelará sus obligaciones, en algunos casos sin necesidad de actuación alguna por parte del Departamento de Cobros, o bien con el apoyo informativo o el aviso preventivo que ejecute este departamento.

En la etapa administrativa, el Departamento de Cobros del Concejo Municipal efectuará obligatoriamente dos requerimientos persuasivos de pago a los sujetos pasivos morosos.

En etapa ejecutiva, la recaudación se efectúa coactivamente, utilizando los medios legales establecidos y recurriendo a los órganos jurisdiccionales respectivos. Esta etapa es la que ejecutarán los profesionales en derecho, internos cuando se les haya asignado esa función, o externos cuando hayan sido contratados.

Artículo 26 - **De las fechas de pago:** Cuando la ley tributaria no fije plazo para pagar el tributo, deberá pagarse dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha en que ocurra el hecho generador de la obligación tributaria. Las fechas establecidas para el pago de los tributos, precios y sanciones, son las siguientes:

- a) **Toda la prestación de servicios municipales (Recolección de desechos sólidos, Aseo de vías y sitios públicos, Mantenimiento de parques y zonas verdes, mantenimiento de Alcantarillado pluvial, Mantenimiento de cementerios y cualquier otro que en el futuro se brinde) y el impuesto a la propiedad de bienes inmuebles:** Deberán cancelarse en los meses de, marzo (I trimestre), junio (II trimestre), setiembre (III trimestre) y diciembre (IV trimestre). Cada año se repetirá el proceso.
- b) **Impuesto sobre Actividades lucrativas (patentes) e impuesto por expendio y consumo de bebidas con contenido alcohólico:** Deberán cancelarse dentro de los meses de, enero (I trimestre), marzo (II trimestre), junio (III trimestre) y setiembre (IV trimestre). Cada año se repetirá el proceso.
- c) **Impuesto de extracción de materiales de tajos y canteras e impuesto sobre espectáculos públicos:** Deberán liquidarse y cancelarse dentro de los primeros quince días hábiles de cada mes.
- d) **Alquiler de milla marítima, locales en mercados u otros alquileres:** En las fechas que se establezcan en los contratos respectivos.

Artículo 27 - **Del cobro de multa e intereses por morosidad en el pago:** Cuando los pagos no se realicen dentro de las fechas establecidas, se cobrarán los siguientes recargos financieros:

a) **Con carácter de multa por mora:** Un uno por ciento (1%) por mes o por fracción de mes, la cual no podrá sobrepasar en ningún caso, el veinte por ciento (20%) de la suma principal adeudada.

b) **Con carácter de intereses por mora:** El porcentaje, que mediante resolución emitida por la Dirección Tributaria se fije por lo menos de manera semestral. para el método de cálculo se debe aplicar lo dispuesto en el artículo 57 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios. El mismo porcentaje se utilizará para el reconocimiento de intereses a los contribuyentes o patentados.

c) La multa e intereses se cobrarán a partir del primer día de cada periodo trimestral, cuando no se haya efectuado el pago. para el caso de las sanciones, únicamente procederá el cobro de intereses.

d) La sanción establecida en el inciso b) del artículo 8° de la Ley N° 7866, denominada "*Tarifa de Impuestos Municipales*", deberá aplicarse de la siguiente forma:

d.1) Con base en lo establecido en el párrafo segundo del artículo 5° de la Ley N° 7866, y conforme a la variación del periodo fiscal autorizado por la Ley N° 9635 sobre el "*Fortalecimiento de las Finanzas Públicas*" (reforma del artículo 4 de la Ley N.° 7092, Ley del Impuesto sobre la Renta, de 21 de abril de 1988), se aplicará para todas las personas físicas y jurídicas patentadas, aún y cuando obtengan otro tipo de periodo diferenciado.

d.2) El impuesto de patente para el primer trimestre de cada año, se mantendrá en la misma proporción económica al último trimestre del año anterior; sin embargo, cuando producto de la aplicación de las declaraciones juradas presentadas o de la información suministrada por la Dirección General de Tributación, existan aumentos o disminuciones en el monto del impuesto a pagar, se aplicarán las recalificaciones de aumento o disminución correspondientes y los créditos respectivos por las diferencias pagadas de más o de menos durante el primer trimestre.

d.3) La sanción por la no presentación o presentación tardía de la declaración jurada de patente, se aplicará para el II trimestre de cada año y deberá ser cancelada en la misma fecha fijada para el impuesto de ese periodo trimestral.

SECCION III

Del Departamento de Cobros del Concejo Municipal

SUBSECCION I

Del cobro de las obligaciones tributarias municipales en la etapa administrativa

Artículo 28 - **Obligaciones del Departamento de Cobros del Concejo Municipal.** En cumplimiento de su función de recaudación tendrá las siguientes atribuciones y obligaciones:

a) Podrá, cuando se cuente con la tecnología apropiada y con la información de localización brindada por el sujeto pasivo o contribuyente, remitir por la vía de correo electrónico, fax o mensajería de texto, los avisos preventivos antes del vencimiento de cada mes o trimestre, según sea la modalidad de cobro.

- b)** Realizar las gestiones de cobro administrativo de las cuentas atrasadas. Este se iniciará a partir de los quince días después de haberse vencido la obligación respectiva, y las acciones consistirán en avisos de cobro, llamadas telefónicas, publicaciones generales, notificaciones u otros.
- c)** Las obligaciones tributarias municipales que tengan un atraso de dos trimestres, serán notificadas dos veces administrativamente, otorgándosele al contribuyente diez días hábiles en la primera ocasión y cinco días hábiles en la segunda, para que se efectúe el pago respectivo; si vencido dicho plazo después de la última notificación no se hiciere presente el sujeto pasivo a cancelar, se remitirá la documentación correspondiente a las personas profesionales en derecho, ya sea internas como externas contratadas, dejando la documentación original en el expediente administrativo. Deberá observarse que el monto enviado a la etapa ejecutiva sea igual o superior a la quinta parte de un salario base, de conformidad con la publicación vigente al momento de realizarse el cobro.
- d)** Las copias de las notificaciones de cobro realizadas que consten en el expediente, junto con la documentación adicional que formará parte de la demanda, se adjuntará a la certificación de la deuda para efectos de proceder al cobro judicial, de conformidad con lo que se indica en este Reglamento. Las notificaciones indicadas se realizarán por los medios legales correspondientes, establecidos en el presente Reglamento.
- e)** Ejercer las funciones de recepción y seguimiento de los informes sobre la actuación que ejerzan los profesionales en derecho, internos como externos, en la etapa ejecutiva.
- f)** Rendir informes trimestrales, semestrales o anuales, según lo disponga su jefatura inmediata, sobre el estado de las obligaciones vencidas que se encuentran en la etapa administrativa.
- g)** Organizar la información y asistencia al contribuyente, así como controlar el cumplimiento de obligaciones materiales que se le deleguen, siempre que solamente impliquen la comprobación abreviada o formal de la situación tributaria del sujeto pasivo.
- h)** Establecer, en el marco de sus funciones, los procedimientos y directrices necesarias para facilitar a los contribuyentes, responsables y declarantes, el cumplimiento voluntario de sus obligaciones tributarias.
- i)** Cumplir con las fechas designadas por el Departamento de Contabilidad para el traslado de información que se requiere, ante la exigencia en el cumplimiento de las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público.
- j)** Resolver las solicitudes de prescripción presentadas por los contribuyentes que se refieren al cobro de sumas líquidas y exigibles, los reclamos por cobros debidos e indebidos y las consultas relacionadas a su gestión. Las declaratorias de prescripción por sanciones y las prescripciones por determinaciones de deudas, serán responsabilidad de los Departamentos de Bienes Inmuebles, en cuanto a la administración de ese impuesto y a la sanción por incumplimiento de la actualización de valor de propiedad; y del Departamento de Patentes, en cuanto a la declaración jurada del impuesto de patentes y la determinación de ese impuesto.

SUBSECCION II

De los arreglos de pago

Artículo 29 - **Definición.** El arreglo de pago es el compromiso que adquiere el sujeto pasivo con el Departamento de Cobros del Concejo Municipal de pagar la deuda y los periodos posteriores puestos al cobro, dentro del tiempo concedido, el cual no podrá exceder de doce meses plazo para el caso del impuesto de bienes inmuebles y servicios municipales, y de tres meses para el caso de las licencias comerciales. Ambos plazos se concederán únicamente durante la etapa de cobro administrativo. Si el cobro ha sido trasladado a profesionales en derecho, internos o externos y aún no se ha presentado la demanda judicial, pero las personas contribuyentes atienden el llamado de estos profesionales en derecho, los plazos serán de ocho y dos meses en el mismo orden y si ya se ha presentado la demanda en vía judicial, sin que exista sentencia condenatoria de pago u orden de remate, el plazo máximo será de seis meses y en el caso de las licencias comerciales se deberá cancelar el monto total pendiente.

Los plazos mencionados en el párrafo anterior podrán ampliarse, hasta en un 50 por ciento, siempre y cuando la persona contribuyente presente condiciones de extrema pobreza, comprobada mediante estudio socioeconómico por parte del Instituto Mixto de Ayuda Social “IMAS” y se cuente con el visto bueno de la Dirección Tributaria.

Cuando exista sentencia condenatoria de pago u orden de remate emitida por los Tribunales de Justicia únicamente procederá la cancelación total de la deuda y no habrá opción de arreglo de pago.

Artículo 30 - **Condiciones para otorgar arreglos de pago.** El arreglo de pago se podrá otorgar en cualquier momento durante la etapa administrativa o judicial, de acuerdo con los plazos fijados en el artículo 29 de este Reglamento. Para ello, el departamento de Gestión de Cobros deberá evaluar los siguientes aspectos:

- a) Contar con los medios de notificación actualizados (dirección fiscal, correo electrónico, teléfonos, celulares y en caso de personas jurídicas nombre completo del representante legal y número de identificación del mismo).
- b) Los contribuyentes que posean el correo electrónico debidamente actualizado mediante boleta de actualización de datos oficial, podrán realizar el trámite por este medio.
- c) En caso del impuesto de bienes inmuebles, se deberá tener la declaración al día según lo indica la ley 7509.

Artículo 31 - **Formalización del arreglo de pago.** La formalización del arreglo de pago deberá realizarla la persona contribuyente, el albacea en caso de fallecimiento del primero, la persona representante legal en caso de sociedades, quien aporte un poder especial administrativo, o la persona interesada en caso de que su cónyuge o familiar se encuentre como deudor o deudora y no quiera apersonarse poniendo en riesgo el patrimonio familiar, mediante una declaración jurada. Se realizará ante el Departamento de Cobros del Concejo Municipal, única competente para realizar esta gestión, mediante la suscripción del documento idóneo que tendrá para tales efectos, siempre y cuando el sujeto pasivo haya cumplido con los requisitos que se hayan exigido para tal gestión. Dicho documento, en conjunto con la certificación de la deuda, serán válidos para reclamar en la vía judicial el incumplimiento de pago.

Artículo 32 - **Rescisión del arreglo de pago.** El convenio de arreglo de pago se resolverá únicamente, ante el pago total que realice el sujeto pasivo de la obligación vencida, o cuando se haya retrasado por más de un mes calendario en el cumplimiento de su obligación, se remitirá el expediente a etapa ejecutiva.

Cuando se haya dado un incumplimiento de arreglo de pago y el saldo haya sido trasladado a la etapa de cobro judicial, podría concederse una nueva autorización por única vez, previo a ello, deberá cancelarse los honorarios correspondientes del profesional en derecho que represente el caso y el plazo máximo para estos casos no podrá exceder de seis meses en los pendientes correspondientes al impuesto de bienes inmuebles y servicios, en el caso de licencias comerciales deberá pagarse el total adeudado.

Artículo 33 - **Monto mínimo para realizar arreglo de pago.** Únicamente procederán arreglos de pago cuando las obligaciones vencidas sobre el monto principal de la deuda sean por un monto mayor a la décima parte del salario base, de conformidad con el Decreto de Salarios vigente al momento de efectuarse el arreglo de pago respectivo, o bien, cuando revisado el caso por la Dirección Tributaria y el departamento de Gestión de Cobros lo aprueben por un monto menor ante una situación especial.

Artículo 34 - **Sobre la documentación relacionada con los arreglos de pago.** Toda la documentación que haya sido requerida por el Departamento de Cobros del Concejo Municipal para la suscripción del arreglo de pago, así como dicho documento, estarán en custodia de este mismo departamento para su conservación. Los requisitos que se establezcan para ello serán los siguientes:

Presentar debidamente lleno el formulario de solicitud de arreglo de pago, que será brindado por el Concejo Municipal, el cual tendrá la validez de Declaración Jurada para todos los efectos legales.

Cuando se trate de personas jurídicas, deberá aportarse la personería jurídica original con no más de quince días de emitida.

SUBSECCION III

Formas de extinción de la obligación tributaria municipal

Artículo 35 - **Formas de extinción de la obligación tributaria municipal.** La obligación tributaria municipal se extingue por cualquiera de los siguientes medios:

a) Pago. Lugar, fecha y forma. El pago de todos los tributos municipales debe efectuarse en la Plataforma de Servicios del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, Agencias bancarias y sus auxiliares de recaudación que hayan suscrito el contrato correspondiente, a través de la página web establecida por el Concejo Municipal, así como otros medios establecidos por la Administración Tributaria. La administración Tributaria estará obligada a recibir pagos parciales.

El pago se hará por alguno de los siguientes medios, con los requisitos y condiciones que para cada uno de ellos se establecen:

- 1) Moneda de curso legal.
- 2) Tarjetas de débito o crédito.
- 3) Cheques.

Cuando los pagos se efectúen mediante cheque, éstos deberán reunir, además de los requisitos legales exigidos por la legislación mercantil, los siguientes:

- a) Girarse a favor del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano.
- b) Expresar claramente el nombre o razón social del contribuyente o responsable cuya deuda cancela, su número de cédula y número telefónico.

La entrega del cheque no liberará al deudor por el importe consignado sino hasta que éste se haga efectivo. La deuda tributaria no satisfecha por la emisión de un cheque cuyo pago se rechace, será generada nuevamente y continuará generando los intereses y sanciones de conformidad con la ley. Tampoco se deberán otorgar constancias o certificaciones de tributos al día que hayan sido cubiertos mediante el pago de cheque, hasta que éste se haga efectivo.

4) Transferencias electrónicas o depósitos bancarios. En cuyo caso, el pago se aplicará hasta que el banco acredite en la cuenta municipal el monto cancelado; y las sanciones moratorias se aplicarán hasta el día en que se haya realizado la transferencia o depósito. Cuando el monto transferido o depositado sea inferior a la deuda, se aplicará por orden de antigüedad de los débitos, determinados por la fecha de vencimiento del plazo para el pago de cada uno. Será obligación del administrado reportar al Departamento de Cobros su pago.

4.1) Pago por terceros. Subrogación. El pago efectuado voluntariamente por un tercero extinguirá la obligación tributaria y quién pague se subrogará en el crédito, conjuntamente con sus garantías y privilegios. Cuando el pago por el tercero se produzca por un error habrá lugar a su re imputación, previa devolución y anulación del correspondiente recibo, siempre y cuando se realice en los plazos establecidos por ley.

4.2) Recibos de pago. Es todo aquel documento físico o digital, oficial del Concejo Municipal, emitido en la Plataforma de Servicios municipal, en las cajas de los entes recaudadores convenidos o en la plataforma digital, que demuestra que el pago de la deuda tributaria se ha llevado a cabo, sea de forma total o parcial y deberán estar autorizados mediante el sello respectivo de cada cajero.

De igual manera se entenderá como recibo de pago, toda transacción realizada a través de internet que quede debidamente acreditada en la cuenta integral tributaria de la base de datos municipal.

4.3) Comprobantes de pago. Es todo aquel documento físico, oficial del Concejo Municipal y emitido únicamente por el Departamento de Cobros y la Plataforma de Servicios del Concejo Municipal, con el cual se demuestra que el pago de la deuda tributaria se ha llevado a cabo, ya sea en forma total o parcial y que obedece a transacciones realizadas a través de depósitos bancarios o transferencias a favor del Concejo Municipal, así como a la aplicación de abonos por arreglos de pago y casos fortuitos que no pueda resolver el sistema informático municipal.

4.4) Imputación de pagos. Al efectuar el pago la persona deudora y si se trata de servicios municipales e impuestos a la propiedad de bienes inmuebles, el Departamento de Cobros deberá establecerla por orden de antigüedad de los débitos, determinados por la fecha de vencimiento del plazo para el pago de cada uno. Si se trata de otros impuestos, precios o multas, el deudor podrá imputarlo a aquella o aquellas que libremente determine, siempre por orden de antigüedad de los débitos, determinados por la fecha de vencimiento del plazo para el pago de cada uno. En los casos que no indique la imputación del pago, o que se realice por depósito o transferencia bancaria, el Departamento de Cobros deberá establecerla por orden de antigüedad de los débitos, determinados por la fecha de vencimiento del plazo para el pago de cada uno.

b) Compensación. El Departamento de Cobros compensará de oficio o a petición de parte, los créditos tributarios firmes, líquidos y exigibles que tenga en su favor con los de igual naturaleza del sujeto pasivo, empezando por los más antiguos, sin importar que provengan de distintos tributos, y siempre que se trata de obligaciones tributarias municipales, mismo que deberá ser respaldo mediante informe de cada jefatura de departamento correspondiente.

c) Confusión. Procederá la extinción de la obligación vencida por confusión, siempre que el sujeto activo – *Concejo Municipal de Distrito de Cóbano*-, quede colocada en la situación del deudor –*sujeto pasivo*-, como consecuencia de la transmisión de los bienes o derechos afectos al tributo.

d) Condonación. Las deudas por obligaciones tributarias municipales y sus accesorios – multas e intereses- solo podrán ser condonadas por ley. La Administración Tributaria queda facultada para condonar, los recargos financieros que se generen por evidente error de la Administración. Para tales efectos se deberá emitir resolución administrativa de la persona encargada de la Dirección de la Administración Tributaria, con las formalidades y bajo las condiciones que establece la ley.

e) Prescripción. La prescripción es la forma de extinción de la obligación que surge como consecuencia de la inactividad de la Administración Tributaria en ejercicio de la acción cobratoria. Esta opción, por tratarse de sumas debidamente liquidadas, notificadas, vencidas y no pagadas, solo podrá concederse a petición del sujeto pasivo y nunca podrá ser concedida oficiosamente. Los plazos para que esta opere, su interrupción y demás aspectos sustanciales se regirán conforme a lo siguiente:

e.1) Cómputo de los términos. El término de prescripción se debe contar a partir del primer día del mes siguiente a la fecha en que el tributo debe pagarse.

e.2) En el caso de los impuestos y tasas municipales, el plazo de prescripción es de cinco años, de conformidad con el artículo 82 del Código Municipal.

e.3) En el caso de tributos de administración municipal, como es el caso del Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles, se aplica la prescripción de tres años señalada en el artículo 8 de la Ley N° 7729 y sus reformas.

e.4) Para determinar la obligación tributaria, que es la potestad o derecho que tiene la Administración Tributaria de liquidar o hacer cobrable un tributo, el plazo de prescripción es de cuatro años. Este plazo se extiende a diez años para los contribuyentes o responsables no registrados ante la Administración Tributaria, o a los que estén registrados, pero hayan presentado declaraciones calificadas como fraudulentas, o no hayan presentado las declaraciones juradas. El término de prescripción se debe contar a partir del primer día del mes siguiente a la fecha en que el tributo debe pagarse.

e.5) La declaratoria de prescripción en sede administrativa por sumas líquidas y exigibles puestas al cobro, solo procederá a petición de parte, para lo cual, el sujeto pasivo presentará la solicitud respectiva ante el Departamento de Cobros del Concejo Municipal, el que le dará el trámite establecido en el párrafo final del artículo 23 de este reglamento.

e.6) El derecho de aplicar sanciones prescribe en el plazo de cuatro años contado a partir del día siguiente a la fecha en que se cometió la infracción. para el caso del impuesto a la propiedad de bienes inmuebles, se cuenta a partir del 1° de enero del año calendario siguiente en que se cometió la infracción.

Emitida la resolución administrativa, relativa al punto e.5), misma que deberá llevar la aprobación de la Dirección de la Administración Tributaria, que declara la prescripción de lo adeudado, el Departamento de Cobros del Concejo Municipal ordenará la aplicación correspondiente. Lo pagado para satisfacer una obligación prescrita no será objeto de devolución.

e.7) Pagos en exceso y prescripción de la acción de devolución. Los contribuyentes y responsables podrán reclamar la restitución de lo pagado indebidamente por concepto de tributos, sanciones e intereses. El reconocimiento de intereses únicamente procederá, si el pago fue inducido o forzado por la Administración Tributaria, en cuyo caso serán intereses del tipo establecido en el artículo 58 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios. Dicho interés correrá a partir del día natural siguiente a la fecha del pago efectuado por el contribuyente.

Podrán solicitar además la acreditación o devolución por pagos debidos, en virtud de las normas sustantivas de los distintos tributos que generen un derecho de crédito a su favor, pagos a cuenta, siempre que no exista deber de acreditación para el pago de nuevas deudas, según la normativa propia de cada tributo. En estos casos, la Administración Tributaria deberá reconocer un interés igual al establecido en el artículo 58 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, interés que correrá a partir de los tres meses siguientes a la presentación de la solicitud de devolución, si no se ha puesto a su disposición el saldo a favor que proceda de conformidad con la normativa propia de cada tributo.

La acción, con respecto a este sub-inciso para solicitar la devolución o compensación prescribe transcurridos cuatro años a partir del día siguiente a la fecha en que se efectuó el pago, o desde la fecha de presentación de la declaración jurada de la cual surgió el crédito. Transcurrido el término de prescripción, sin necesidad de pronunciamiento expreso de la Administración Tributaria, no procede devolución ni compensación alguna por saldos acreedores. De previo a ordenar la devolución de un crédito, la Administración Tributaria podrá compensar de oficio, en cuyo caso se restituirá el saldo remanente a favor, si existe.

Artículo 36 - **Devoluciones de saldo a favor.** Los sujetos pasivos que tengan saldos a su favor, podrán solicitar la devolución dentro del término de ley apegado a lo que dispone el artículo 43 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios y el artículo 35 de este reglamento. Los saldos a favor que hubieren sido objeto de modificación a través del proceso de determinación oficial de los impuestos no podrán ser objeto de solicitud de compensación o devolución hasta tanto no se resuelva definitivamente sobre su procedencia.

Presentada la solicitud, el Departamento de Cobros del Concejo Municipal procederá a coordinar internamente con las dependencias correspondientes cuando se trate de cobros indebidos por servicios municipales, impuesto de patentes, impuesto a la propiedad de bienes inmuebles, impuesto de construcción, sanciones administrativas, o bien por alquileres, con el fin de determinar el saldo a favor del contribuyente.

De determinarse el mismo, se analizará si existen otras obligaciones tributarias municipales que puedan ser objeto de compensación y se procederá a confeccionar la resolución respectiva que deberá declarar el saldo a favor, la compensación que corresponda y en caso de existir aún saldo a favor, ordenará en ese mismo acto la devolución respectiva, conforme lo establece el clasificador por objeto del gasto del sector público para los reintegros o devoluciones.

SUBSECCION IV

Del cobro de las obligaciones tributarias municipales en la etapa ejecutiva

Artículo 37 - **Deberes del Departamento de Cobros del Concejo Municipal en la etapa ejecutiva.** El Departamento de Cobros del Concejo Municipal deberá cumplir con lo siguiente, en la etapa ejecutiva:

- a) Determinar las obligaciones vencidas que se le adeuden al Concejo Municipal, cuyo valor sea superior a la décima parte de un salario base, entendiéndose este el correspondiente al indicado en el artículo 2 de la Ley que crea el Concepto Salario Base para Delitos Especiales del Código Penal, N°7337, de 5 de mayo de 1993 vigente al momento de realizarse el cobro, las cuales serán trasladadas a los profesionales en derecho, internos o externos, para cumplir con la etapa ejecutiva. En consecuencia, las obligaciones cuyo monto no exceda del aquí establecido, su cobro continuará siendo responsabilidad del Departamento de Cobros del Concejo Municipal.
- b) Se trasladará el expediente respectivo para efectos de iniciar la etapa ejecutiva a los profesionales en derecho, internos o externos. Este expediente contendrá la siguiente información:
 1. Copia de las dos notificaciones de cobro administrativo realizadas al sujeto pasivo, quedando los documentos originales en el expediente en el Departamento de Cobros.

2. Certificación de la Contaduría Municipal que haga constar la obligación vencida que vaya a ser remitida a cobro judicial, la cual constituirá el título ejecutivo para el proceso judicial respectivo.
 3. Informe registral del bien inmueble que constituya la garantía de la obligación tributaria debida al Concejo Municipal.
 4. Calidades del sujeto pasivo y domicilio (si se conocen), si se tratara de una persona jurídica, le corresponderá al profesional en derecho respectivo adjuntar la personería jurídica correspondiente.
 5. Personería jurídica del Concejo Municipal.
 6. Certificación del valor del inmueble, debidamente actualizado por el avalúo o declaración voluntaria.
- c) Asignar los casos de cobro judicial en coordinación con la Dirección de la Administración Tributaria.
 - d) Recibir los informes trimestrales que realicen estos profesionales de conformidad con este Reglamento, analizarlos, y emitir informe sobre los mismos a la Dirección de Administración Tributaria de manera trimestral.
 - e) Solicitar al Intendente la aplicación de las sanciones que en este reglamento se establecen a los profesionales en derecho que hayan incumplido con sus obligaciones según se demuestre en los informes generados por parte del también profesional en derecho a quien la intendencia defina, para ejercer las funciones de fiscalización sobre las actuaciones en la etapa ejecutiva.
 - f) Solicitar al intendente el nombramiento de nuevos profesionales en derecho, de conformidad con la demanda que de esta gestión requiera el Concejo Municipal.
 - g) Llevar un expediente de cada uno de los profesionales en derecho internos como externos, en el cual se llevará toda la documentación relacionada con los procesos asignados, los informes que éste presente, y demás documentos relacionados con su actuar, los cuales serán agregados al expediente en forma cronológica y estarán debidamente foliados.
 - h) Solicitar al Departamento de Valoraciones del Concejo Municipal, cuando la valoración del inmueble afectado no se encuentre dentro del plazo de ley, el avalúo de los bienes inmuebles que garanticen las obligaciones vencidas, a efectos de remitir al proceso ejecutivo el avalúo debidamente actualizado. Queda obligada la dependencia correspondiente a cumplir con este requisito en el plazo de dos meses, salvo que existan apelaciones en curso.

CAPITULO III

De los Profesionales en Derecho

SECCION I

Disposiciones Generales

Artículo 38 - **De la designación.** Los profesionales en derecho externos serán designados en virtud de concurso externo que realizará el Concejo Municipal para su contratación, en cumplimiento de la normativa que establece la Ley de Contratación Administrativa y su Reglamento para la contratación de este tipo de servicios.

El número de profesionales en derecho externos a contratar dependerá de la cartera de sujetos pasivos morosos que existan al momento de la contratación y será determinado por una comisión integrada por la Intendencia Municipal, la Dirección Tributaria y la Jefatura del Departamento de Cobros. Asimismo, corresponde a esta comisión analizar a los participantes en el concurso, y realizar la recomendación respectiva, para efectos de determinar quiénes serán los profesionales que serán contratados por el Concejo Municipal.

Artículo 39 - Formalización de la contratación. Los oferentes elegidos firmarán un contrato con el Concejo Municipal, así como cualquier otro documento que requiera la Institución, necesario para la prestación eficiente de estos servicios, y para cumplir con las normas que regulan este tipo de contratación.

Artículo 40 - Del plazo del contrato para profesionales en derecho externos. La contratación estará sujeta a un plazo de un año, mismo que podrá ser renovado, siempre y cuando no existan sanciones durante el periodo recién vencido, con el fin de darle continuidad a la tramitación de los procesos judiciales iniciados en el año anterior.

Artículo 41 - De las obligaciones de los profesionales en derecho internos y externos. Los profesionales contratados por el Concejo Municipal para la etapa ejecutiva estarán obligados a:

- a) Excusarse de asumir la dirección de un proceso cuando se encuentre en alguna de las causas de impedimento, recusación o excusa, establecidas en los artículos 12, 13, 14 y siguientes y concordantes del Código Procesal Civil.
- b) Presentar dentro de los diez días hábiles siguientes al recibo del expediente, el proceso judicial respectivo ante la autoridad jurisdiccional correspondiente y remitir dentro del plazo de los cinco días hábiles siguientes al vencimiento del primer plazo citado, copia de la demanda con la constancia de la presentación exigida. De incumplir los plazos indicados, al presentar la copia respectiva deberá adjuntar nota justificando los motivos de su incumplimiento.
- c) Una vez presentada la demanda deberá dar seguimiento a la inscripción de anotaciones y gravámenes ante el registro nacional de las fincas incluidas en cada proceso y hacer del conocimiento al departamento de cobros y a la intendencia una vez que las mismas se realicen, enviando un estudio registral vía correo electrónico.
- d) Presentar dentro de los cinco días hábiles siguientes al vencimiento de cada trimestre, informe al Departamento de Cobros del Concejo Municipal, sobre el estado de los procesos judiciales a su cargo.
- e) Determinar el monto de los honorarios correspondientes a cada proceso de cobro, de conformidad con la Tabla de Honorarios del Colegio de Abogados vigente a la fecha.
- f) Suministrar una cuenta bancaria ante el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano con el fin de que le sean depositados los honorarios correspondientes a cada gestión cobratoria. Se exceptúa de esta obligación al profesional en derecho interno, a quién no le corresponde por su relación directa con el Concejo Municipal.
- g) Asumir todos los gastos que se presenten, incluidos gastos de avalúos, apertura de mortuales y procesos sucesorios, por la tramitación del proceso judicial asignado a su dirección. En el caso del profesional interno el cumplimiento de este inciso se realizará por gestión interna del Concejo Municipal.

- h)** Ante ausencias de su oficina por plazos mayores a cinco días hábiles, deberá indicar al Departamento de Cobros del Concejo Municipal, al profesional que deja responsable de los procesos judiciales a su cargo.
- i)** Realizar estudios de retenciones como mínimo cada tres meses en los procesos que estén bajo su dirección y solicitar cuando exista sentencia firme, la orden de giro correspondiente, a efectos de lograr el ingreso de dichos dineros a la caja municipal.
- j)** Dictada la sentencia respectiva, el profesional en derecho director del proceso deberá presentar la liquidación de costas en un plazo no mayor de quince días naturales.
- k)** Comunicar por escrito las fechas de los remates a la intendencia Municipal y al Departamento de Cobros, al día hábil siguiente después de que haya sido notificado el remate.

Artículo 42 - **Prohibiciones.** Se prohíbe a los profesionales en derecho contratados, internos y externos incurrir en lo siguiente:

Realizar ningún tipo de arreglo de pago con el sujeto pasivo.

Los abogados externos por concepto de sus honorarios profesionales no podrán cobrar una suma mayor, ni menor a la estipulada en la Tabla.

Aceptar realizar acciones judiciales o administrativas contra el Concejo Municipal.

Artículo 43 - **Terminación o suspensión del proceso judicial.** Una vez que el cobro judicial haya sido iniciado solo podrá darse por terminado el proceso judicial por el pago total de la suma adeudada al Concejo Municipal, o bien por la formalización de un arreglo de pago, incluyendo las costas procesales y personales y cualquier otro gasto generado durante su tramitación o con ocasión del mismo.

SECCION II

Sobre el cobro de honorarios profesionales

Artículo 44 - **Cobro de honorarios profesionales.** El cobro de honorarios profesionales lo hará el profesional en derecho externo, director del proceso ante el Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, una vez que los mismos hayan sido cancelados por el sujeto pasivo al mismo, y únicamente en el caso de que el sujeto pasivo pretenda cancelar previo a la terminación del proceso judicial respectivo. Además de lo dispuesto en el artículo 46 de este reglamento.

Dicho cobro se realizará con base en la Tabla de Honorarios vigente a ese momento, no pudiendo ser ni mayor ni menor del ahí establecido.

En todos los demás casos, el Concejo Municipal cancelará los honorarios correspondientes al profesional externo cuando se emita la sentencia final por parte de los Tribunales de Justicia y los recuperará en la liquidación respectiva que haga al Tribunal.

El Departamento de Cobros del Concejo Municipal únicamente podrá recibir la cancelación del monto adeudado por el sujeto pasivo, o bien iniciar la tramitación de un arreglo de pago, mediante la presentación de nota del abogado externo director del proceso, de que han sido cancelados de conformidad los honorarios de abogado por parte del Concejo Municipal. Asimismo, no se solicitará dar por terminado el proceso judicial respectivo, hasta tanto el Departamento de Cobros del Concejo Municipal le indique por escrito al abogado externo director del proceso, que se ha recibido de conformidad en las cajas municipales la totalidad de la obligación vencida adeudada por el sujeto pasivo, sus intereses y multas. Así mismo, proceda mediante el Juzgado competente a realizar la cancelación de la anotación en el Registro de la Propiedad.

Artículo 45 - Condonación de honorarios. Procederá únicamente la condonación de los honorarios profesionales cuando así lo haya determinado el abogado director del proceso, el cual lo hará constar mediante nota dirigida al Departamento de Cobros del Concejo Municipal. En los casos que por error haya sido trasladado a etapa ejecutiva una deuda que no corresponde, no procederá el pago de honorarios, se procederá a su retiro y se asignará una nueva cuenta como reposición.

Artículo 46 - Pago de honorarios de abogado por parte del Concejo Municipal. Únicamente procederá el pago de los honorarios de abogado directamente del Concejo Municipal, cuando el abogado externo resuelva la contratación que de sus servicios haya hecho el Concejo Municipal, o cuando esta sea resuelta por parte del Concejo Municipal, previo a haber obtenido el pago de la obligación vencida. Se le cancelarán los honorarios profesionales de acuerdo a la Tabla de Honorarios. Esta cancelación no procederá cuando la rescisión del contrato sea consecuencia de la aplicación de la sanción respectiva.

SECCION III

De las Sanciones

Artículo 47 - Rescisión automática del contrato de servicios profesionales. Se dará por terminado automáticamente el contrato por servicios profesionales cuando se den las siguientes causales:

Cuando el profesional en derecho externo realice cualquier acción judicial o administrativa contra el Concejo Municipal.

Cuando se pierda un incidente o el proceso, debido al vencimiento del plazo para aportar algún documento o recurso.

Artículo 48 - No remisión de expedientes de cobro judicial. No se remitirán más expedientes de cobro judicial al profesional en derecho externo que incurra en las siguientes causales:

a) A los profesionales en derecho que incumplan con su obligación de presentar dentro de los cinco días hábiles siguientes de cada trimestre, informe al Departamento de Cobros del Concejo Municipal, sobre el estado de los procesos judiciales a su cargo.

b) Incumplir con su obligación de remitir copia de la demanda con su constancia de presentación ante la Autoridad Jurisdiccional respectiva, dentro del plazo indicado en el inciso b) del artículo 41.

c) Cuando habiendo acaecido el remate, no comunique sobre el resultado del mismo al Departamento de Cobros del Concejo Municipal, dentro de los ocho días hábiles siguientes.

d) Cuando no cumpla con lo indicado en el artículo 41. Inciso k).

Artículo 49 - **Otras sanciones.** El Concejo Municipal podrá realizar los trámites administrativos y/o judiciales respectivos contra el profesional en derecho, en aquellos casos en que se demuestre negligencia o impericia en la tramitación judicial de las obligaciones vencidas. Sanciones que podrán ser administrativas, disciplinarias o indemnizatorias.

SECCION IV

Rescisión de la contratación de abogados externos

Artículo 50 - **Rescisión de la Contratación.** Los profesionales en derecho externos que, por alguna razón personal o profesional, quieran dejar de servir al Concejo Municipal, deberán de comunicar esa decisión expresamente y por escrito a la Intendencia Municipal, con treinta días de antelación, nota de la cual remitirán copia al Departamento de Cobros del Concejo Municipal.

Artículo 51 - **Obligaciones de los abogados externos al finalizar la contratación.** Al finalizar por cualquier motivo la contratación de servicios profesionales, el abogado externo respectivo, deberá remitir la totalidad de los expedientes judiciales al Departamento de Cobros del Concejo Municipal, con un informe del estado actual de los mismos, y el documento respectivo de renuncia de la dirección del proceso, para que sea presentado por el nuevo abogado externo o interno que continuará con la dirección del mismo. El Departamento de Cobros del Concejo Municipal, deberá remitir el expediente al nuevo director del proceso, en un plazo no mayor de quince días hábiles.

CAPITULO IV

Derechos generales de los contribuyentes y responsables

Artículo 52 - **Derechos generales de los sujetos pasivos:**

a) Derecho al debido proceso y al derecho de defensa de los sujetos pasivos en los procedimientos ante la Administración Tributaria.

b) Derecho a ser informado por la Administración Tributaria en el ejercicio de sus derechos o en relación con el cumplimiento de sus obligaciones y deberes tributarios, así como del contenido y el alcance de estos.

c) Derecho a obtener, de forma pronta, las devoluciones de ingresos indebidos y las devoluciones de oficio, más los intereses que correspondan, de conformidad con la normativa dicha en este reglamento y otras leyes aplicables.

d) Derecho a consultar, en los términos previstos por la normativa aplicable y este reglamento, a la Administración Tributaria y a obtener respuesta oportuna, de acuerdo con

los plazos legales establecidos. Tratándose de solicitudes que consisten en un mero derecho a ser informado, la respuesta debe ser obtenida dentro del plazo de diez días hábiles desde su presentación.

e) Derecho a no aportar los documentos ya presentados y recibidos, que deberían encontrarse en poder de la administración actuante, salvo razones justificadas.

f) Derecho, en los términos legalmente previstos, al carácter confidencial de los datos, informes y antecedentes obtenidos por la Administración Tributaria, que solo podrán ser utilizados para la efectiva aplicación de los tributos, sin que puedan ser cedidos o comunicados a terceros, salvo en los supuestos previstos expresa y específicamente en las leyes.

g) Derecho a ser tratado con el debido respeto y consideración por el personal al servicio de la Administración Tributaria.

h) Derecho a formular, en los casos en que sea parte, alegaciones y aportar documentos que deberán ser tomados en cuenta por los órganos competentes en la redacción de las resoluciones y los actos jurídicos en general.

i) Derecho a ser informado, al inicio de las actuaciones de comprobación y fiscalización llevadas a cabo por la Administración Tributaria, acerca de la naturaleza y el alcance de estas, a que no puedan ser modificados sus fines sin previo aviso, así como de sus derechos y obligaciones en el curso de tales actuaciones, y a que se desarrollen mediante los procedimientos y plazos previstos en la ley. Para el cumplimiento de este derecho la Administración Tributaria requiere contar con los medios de notificación actualizados de conformidad con los artículos 13 y 15 de este reglamento.

j) Derecho de hacerse acompañar por un profesional competente en materia tributaria, para que le aconseje y asesore en el proceso, sin que esto constituya una obligación del contribuyente.

Ninguna de las disposiciones anteriores se entenderá que restringe la posibilidad de la Administración Tributaria de publicar, en cualquier medio electrónico, la información que le sea proporcionada, debiendo salvaguardar la Administración el principio de confidencialidad.

CAPITULO V

De la determinación de tasas y precios públicos

Artículo 53 - **Determinación de tasas y precios públicos.** Para la determinación precios públicos, o bien de tasas por los servicios municipales prestados y en concordancia con lo estipulado en el artículo 83 del Código Municipal y en lo que corresponde a la gestión integral de residuos sólidos con el artículo 8 inciso c) de la ley 8839, los estudios deberán realizarse una vez al año, a más tardar en el mes de julio. Serán remitidos por parte de la Dirección de la Administración Tributaria a la Intendencia a más tardar el 15 de agosto y la Intendencia lo deberá presentar ante el Concejo Municipal el día 30 de agosto. El Concejo Municipal contará con un plazo de sesenta días naturales para someterlos a estudio, consultas, correcciones y aprobación definitiva. La fecha para su aprobación definitiva deberá darse a más tardar el treinta y uno de octubre y la publicación en el diario La Gaceta deberá hacerse como fecha límite el treinta de noviembre de cada año, de manera que el cargo en la base de datos municipal para todos los contribuyentes empiece a regir el primero de enero de cada año.

CAPITULO VI

Disposiciones finales

Artículo 55 **Derogaciones.** Este Reglamento deroga cualquier otra disposición administrativa, acuerdo municipal o norma reglamentaria que se haya dictado con anterioridad y se contraponga a lo aquí regulado, preservándose los derechos subjetivos generados y situaciones jurídicas consolidadas, a tenor de lo dispuesto por los ordinales 34 y 49 de la Constitución Política.

Artículo 56 **Vigencia.** Rige a partir de su publicación. ACUERDO UNANIME Y FIRME.

Fabio Vargas Montero. Gestor de Cobros.—1 vez.—Solicitud N° 300211.—
(IN2021596174)

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0079-IT-2021

San José, a las 11:30 horas del 25 de octubre de 2021

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA DETERMINACIÓN DE LA TASA DE RENTABILIDAD PARA REGLAS DE CÁLCULO TARIFARIO TIPO 2, A UTILIZARSE EN LAS FIJACIONES ORDINARIAS DE TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS.

EXPEDIENTE OT-293-2021

RESULTANDO:

- I. 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: “Modificación parcial a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”*”.
- II. 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 de los Servicios Públicos 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”.
- III. Mediante lo dispuesto en las resoluciones RIT-002-2018 del 19 de enero del 2018, publicada el Alcance Digital N°15 a La Gaceta N°14, del 25 de enero del 2018 y RE-0107-IT-2019 del 28 de octubre del 2019, publicada el Alcance Digital N°246 a La Gaceta N°211, del 6 de noviembre de 2019 se estableció la implementación de la Contabilidad Regulatoria en el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, así como el Sistema de Información Regulatoria (SIR), como el único medio para remitir la información financiera (estados financieros y reportes de contabilidad regulatoria).
- IV. Asimismo, en dichas resoluciones, se dispuso que toda la información de contabilidad regulatoria (estados financieros auditados o certificados, las plantillas de planes de cuentas regulatorios, las plantillas de Estados Financieros Regulatorios y la metodología de asignación de rubros o cuentas comunes entre actividades) debe de ser cargada en el sistema a más tardar el último día del cuarto mes posterior al cierre del periodo fiscal de cada año. Para el caso del periodo fiscal 2019-2020, el plazo máximo fue el 30 de abril del 2021.

- V.** El 15 de julio de 2019, por medio del oficio DACP-2019-0833 del Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del Consejo de Transporte Público (CTP), fue remitido a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) el listado de títulos habilitantes utilizado en la fijación tarifaria extraordinaria del segundo semestre del 2019 (folio 19).
- VI.** El 8 de junio del 2021 la Junta Directiva de Aresep aprueba “Modificación parcial a la Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, mediante la resolución RE-0173-JD-2021 publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, donde se modifica parcialmente el apartado 4.6.1.b “Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad para las reglas de cálculo tarifario tipo 2”.
- VII.** El 29 de junio del 2021, mediante oficio CTP-DT-DRE-OF-318-2021 fue enviado por el CTP el listado de flota autorizada con corte al 27 de setiembre de 2019 (folio 19).
- VIII.** El 29 de junio de 2021, mediante el oficio OF-0507-IT-2021, se solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente administrativo para tramitar la actualización de la tasa de rentabilidad para reglas tipo 2 (folio 1).
- IX.** El 30 de agosto del 2021, mediante correo electrónico fue enviado por el CTP a la Aresep el listado de flota autorizada con corte al 27 de agosto de 2021 (folio 19).
- X.** El 7 de setiembre de 2021, la Intendencia de Transporte emite el informe IN-0234-IT-2021 correspondiente al “Informe preliminar de la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús” (folios 2 al 19).
- XI.** La Intendencia de Transporte, mediante memorando ME-0485-IT-2021 del 7 de setiembre de 2021 solicita a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) la convocatoria a consulta pública para la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 según el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública (folio 20).
- XII.** La convocatoria a los interesados a presentar sus oposiciones y coadyuvancias a la consulta pública se publica en los diarios La Extra y La Teja del 13 de setiembre de 2021 y en el diario oficial La Gaceta N°176 del 14 de setiembre de 2021 (folio 26).

- XIII.** La Dirección General de Atención al Usuario emite el informe de oposiciones y coadyuvancias por medio del oficio IN-0785-DGAU-2021 del 4 de octubre de 2021 (folios 28 al 29).
- XIV.** La Intendencia de Transporte mediante el informe IN-0324-IT-2021 del 25 de octubre de 2021, emite la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, que corre agregado al expediente.
- XV.** Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

CONSIDERANDO:

- I.** Conviene extraer del informe IN-0324-IT-2021 del 25 de octubre de 2021 que sirve de base para el dictado de la presente resolución, lo siguiente:

“(…)

2. Objetivo General

Determinar el valor de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, para su utilización en la aplicación de la metodología tarifaria ordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

3. Fundamento legal

El artículo 3.b) de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus reformas (Ley 7593), establece que uno de los principios básicos de la regulación económica que compete a esta Autoridad Reguladora, es el del servicio al costo, por medio del cual se “determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31”.

Asimismo, se desprende del artículo 6.a) del mismo cuerpo normativo, así como del artículo 17.6) del Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (RIOF), que una de las obligaciones de la Aresep y de la Intendencia de Transporte es la de “Regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean las inversiones realizadas, el endeudamiento en que han

incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos y gastos efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida.”

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

Por su parte, mediante la resolución RJD-035-2016 “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, en la sección 4.6.1.b se estableció el procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, las cuales son aquellas unidades que se encontraban autorizadas por el Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) para brindar el servicio al día de la entrada en vigencia de dicha metodología. Para mejor entender, aquellas unidades que fueron autorizadas por el CTP por primera vez para el uso en la flota de buses, modalidad ruta regular, a partir del 7 de marzo del año 2016.

Mediante la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril de 2018, publicada en el Alcance Digital N°88 de La Gaceta N°77 del 3 de mayo de 2018, se modificó dicho procedimiento, en la sección 4.6.1.b de la resolución RJD-035-2016, estableciendo que el cálculo de la tasa de rentabilidad para reglas tipo 2 se realizará a partir del método del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC por sus siglas en inglés). Mediante dicho procedimiento, la tasa de rentabilidad resultará de una combinación entre el costo de los recursos propios y el costo de la deuda para los operadores, ponderando esos costos con base en la proporción de su capital que se financia con recursos propios y con financiamiento, considerando una serie de indicadores financieros y la información contable remitida por los prestadores a la Aresep.

En este sentido, mediante las resoluciones RIT-002-2018 del 19 de enero del 2018, publicada el Alcance Digital N°15 a La Gaceta N°14, del 25 de enero del 2018 y la RE-0107-IT-2019 del 28 de octubre del 2019, publicada el Alcance Digital N°246 a La Gaceta N°211, del 06 de noviembre del 2019 la Intendencia de Transporte estableció la implementación de la contabilidad regulatoria en el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.

Por último, mediante la resolución RE-0173-JD-2021 del 8 de junio del 2021, publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, se modificó parcialmente la sección 4.6.1.b de la resolución RJD-035-2016, donde en el Por Tanto II, en síntesis, se modifica lo siguiente en relación con la tasa para reglas tipo 2:

- *En el segundo párrafo del apartado a. “Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda (D/A)”, se modifica la fecha de corte de la base de flota autorizada por parte del CTP, para que sea según la base con corte al primer día natural del período fiscal correspondiente a los estados financieros.*
- *El costo del financiamiento (r_d) se calcula como la media aritmética simple del valor mensual de la tasa de interés activa negociada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en moneda nacional para la actividad “Transporte y otros”, publicada por el BCCR y se utiliza la serie de datos del período fiscal correspondiente a los estados financieros empleados.”*
- *En el segundo párrafo del apartado c. “Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios (E/A)”, se modifica la fecha de corte de la base de flota autorizada por parte del CTP, para que la misma sea según la base con corte al primer día natural del período fiscal correspondiente a los estados financieros.*
- *Se modifica el penúltimo párrafo de la sección 4.6.1.b, para que la solicitud de la convocatoria a consulta pública del resultado de la actualización de la tasa de rentabilidad sea 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.*

Adicionalmente, en la resolución RE-0173-JD-2021 se dispuso en el Por Tanto II:

“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.”

El plazo máximo establecido por la Intendencia de Transporte para que los operadores envíen la información financiera y de contabilidad regulatoria, establecido en la resolución RE-0107-IT-2019, corresponde al último día del cuarto mes posterior al cierre del período fiscal de cada año. Para el caso del período fiscal 2019-2020, el plazo máximo fue el 30 de abril del 2021.

Nótese que la publicación de la RE-00173-JD-2021 en La Gaceta se dio posterior al 30 de abril de 2021. De modo que la Intendencia de Transporte contaba con un plazo de 90 días naturales a partir de esa publicación para solicitar la convocatoria a consulta pública de esta propuesta, plazo que feneció el 23 de setiembre de 2021.

4. Fuentes de información

Las siguientes son las fuentes de información utilizadas para realizar el presente análisis:

Fuente	Información
Prestadores del servicio público de transporte autobús	Contabilidad regulatoria, periodo fiscal octubre 2019 – diciembre 2020.
Prestadores del servicio público de transporte en autobús	Estados financieros, período fiscal octubre 2019 – diciembre 2020.
Consejo de Transporte Público (CTP)	Listado de título habilitante. Listado de flota autorizada.
Banco Central de Costa Rica (BCCR)	Tasa de interés activa negociada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en moneda nacional para la actividad “Transporte y otros”. Curvas de rendimiento soberanas.
Aswath Damodaran	Prima de riesgo de mercado (Total Equity Risk Premium).

La Intendencia de Transporte recibió información financiera contable completa necesaria para este cálculo por parte de 170 prestadores del servicio regulado de autobús. De estos, 165 prestadores presentaron información de contabilidad regulatoria en el SIR y 5 prestadores sólo presentaron estados financieros digitales del período fiscal comprendido entre el 1 de octubre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020.

5. Análisis

De acuerdo con lo indicado en la metodología tarifaria (resolución RJD-035-2016 y sus reformas) en el apartado 4.6.1 “Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad”, inciso b), la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tipo 2 se obtendrá como sigue:

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

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

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

r_e = Costo de los recursos propios.

Como se indicó anteriormente, mediante la resolución RE-0173-JD-2021 se modificó parcialmente la sección 4.6.1.b de la resolución RJD-035-2016 "Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2", en cuanto a la variable r_d , para que esta se referencie a la tasa de interés activa negociada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en moneda nacional para la actividad "Transporte y otros".

Por otra parte, de acuerdo con la resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: "Modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" dictada mediante la resolución RJD-035-2016". En la modificación efectuada, en el apartado 4.6.1 "Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad", inciso b "Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2", al respecto de la fuente de información de las variables a utilizar, una vez que se haya implementado la contabilidad regulatoria, se dispone lo siguiente:

"(...)

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.

(...)"

5.1 Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda (D/A):

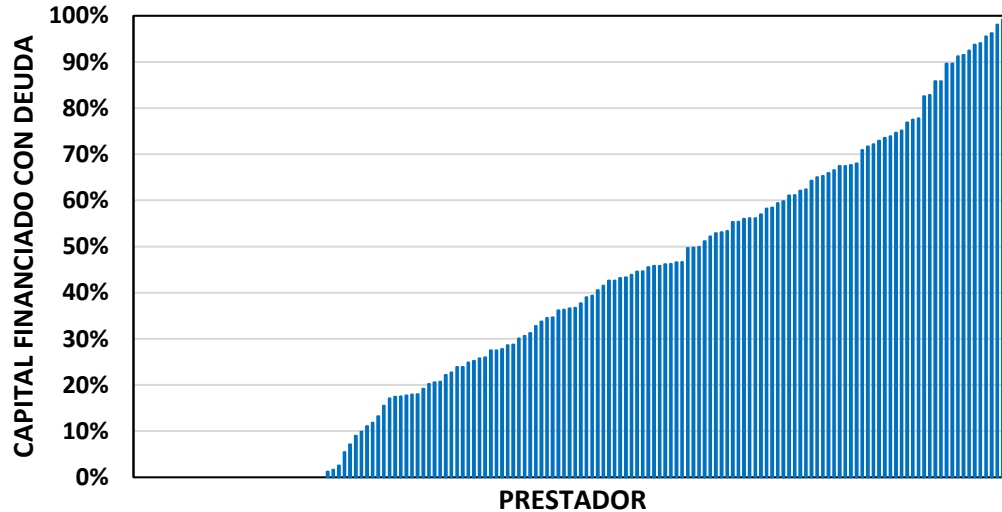
Para cada prestador que remitió la información de contabilidad regulatoria o en su defecto los estados financieros, se dividió el monto de la deuda de largo plazo (tanto su parte fija como circulante) entre la suma de la deuda y la cuenta contable del capital (Patrimonio). Posteriormente, se obtuvo el promedio entre los resultados individuales de cada operador, realizando una ponderación, según el tamaño de la flota autorizada por el CTP a cada uno (listado más reciente con que cuente la IT).

La metodología tarifaria vigente y sus modificaciones, indica que para el cálculo de este porcentaje sólo se tomaran en cuenta aquellos operadores que presentaron la información de contabilidad regulatoria o en su defecto los estados financieros a la Aresep, que se encontraban incluidos en el listado de título habilitante remitido por el CTP mediante el oficio DACP-2019-0833, utilizado en la segunda fijación tarifaria extraordinaria del año 2019 y los operadores con flota autorizada con corte al 27 de setiembre de 2019 (remitidos por el CTP mediante oficio CTP-DE-DRE-OF-318-2021 del 29 de junio de 2021) y cuya cuenta de patrimonio sea positiva.

Se emplea este listado dado que la metodología tarifaria y sus modificaciones establece en la sección 4.6.1.b que “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 primer día natural del periodo fiscal correspondiente a los estados financieros, que hayan presentado estados financieros correspondientes al último periodo fiscal y cuya cuenta de patrimonio sea positiva”.

De modo que, de los operadores que remitieron la información de contabilidad regulatoria o los estados financieros, se excluyeron 14: 12 por tener negativa su cuenta de patrimonio y 2 por no estar incluidos en el título habilitante empleado en la fijación extraordinaria del segundo semestre de 2019.

Gráfico 1. Porcentaje de capital invertido que se financia con deuda, por prestador del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús -31 de diciembre de 2020-



Fuente: Intendencia de Transporte con base en la contabilidad regulatoria o estados financieros de los prestadores.

Las proporciones de capital invertido financiado con deuda oscilaron entre 0% y 100%.

Para las ponderaciones, se utiliza el listado de flota autorizada con corte al 27 de agosto de 2021, remitido en misma fecha por el CTP, dado que la metodología tarifaria establece en la sección 4.6.1.b que las ponderaciones se realizarán considerando el listado más reciente con el que cuente la Intendencia. Al ponderar cada dato según la flota autorizada por el CTP, se obtuvo un dato promedio de **50,21%**.

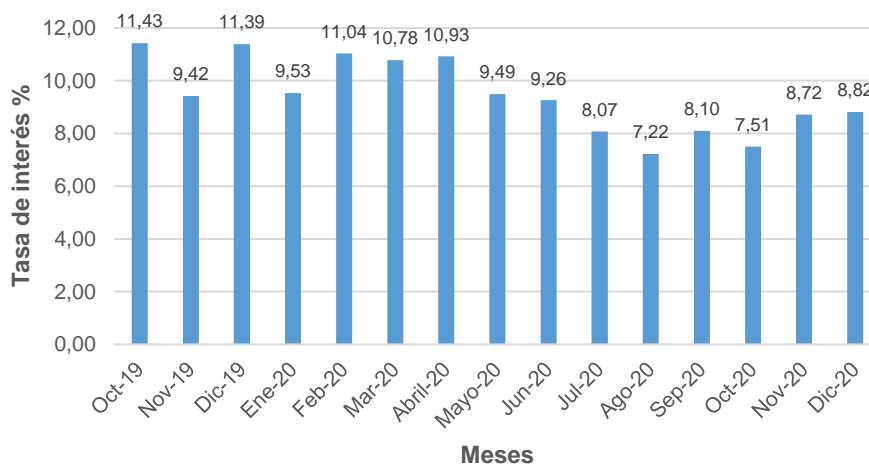
5.2 Costo del financiamiento (r_d):

La metodología tarifaria vigente, en el apartado 4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad, inciso b “Costo del financiamiento (r_d)”, indica lo siguiente:

“(…) 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.”

Consultando la página del BCCR (<https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/frmVerCatCuadro.aspx?idioma=1&CodCuadro=%205492>), el valor de la media aritmética simple del valor mensual de la tasa de interés activa negociada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en moneda nacional para “Transporte y otros”, para el periodo comprendido entre octubre 2019 y diciembre 2020, se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 2. Tasa de interés activa negociada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en moneda nacional para “Transporte y otros -octubre 2019 a diciembre 2020-



Fuente: Intendencia de Transporte con datos del BCCR.

Para el período comprendido entre octubre 2019 y diciembre 2020, esta tasa de interés activa se mantuvo entre 11,43% y 7,22% según los datos del BCCR. El promedio de los datos para dicho lapso corresponde a **9,45%**.

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

Para analizar este punto, se reitera que la metodología tarifaria establece en la sección 4.6.1.b, en relación con la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tipo 2, que “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”.

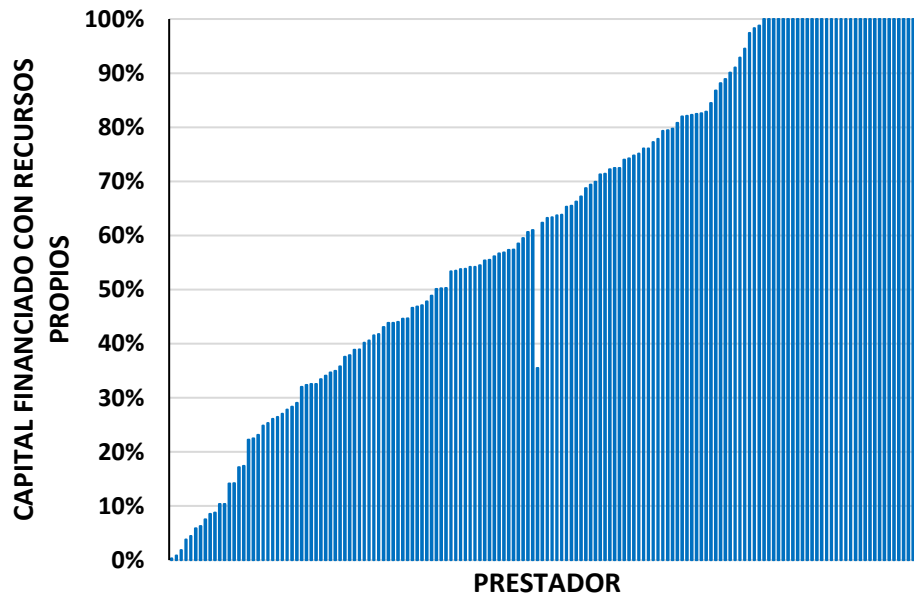
Así, para cada prestador que remitió la información de contabilidad regulatoria, o en su defecto los estados financieros, se dividió el monto del patrimonio entre la suma de la deuda y la cuenta contable del capital (Patrimonio). Posteriormente, se obtuvo el promedio entre los resultados individuales de cada operador, realizando una ponderación según el tamaño de la flota autorizada por el CTP a cada uno (listado más reciente con que cuente la IT).

Tal y como lo indica la metodología supracitada y sus modificaciones, para el cálculo de este porcentaje sólo se tomaron en cuenta aquellos operadores que presentaron la información de contabilidad regulatoria

o en su defecto los estados financieros a la Aresep, que se encontraban incluidos en el listado de título habilitante utilizado en la segunda fijación extraordinaria del 2019, que poseían flota autorizada con corte al 27 de septiembre del 2019 y cuya cuenta de patrimonio fuera positiva, tal y como se indicó en la sección 5.1 Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda (D/A).

Por lo que al igual que en el apartado 5.1, de los operadores que remitieron la información de contabilidad regulatoria o los estados financieros, se excluyeron 14, 12 por tener negativa su cuenta de patrimonio y 2 por no estar incluidos en el título habilitante empleado en la fijación extraordinaria del segundo semestre 2019.

Gráfico 3. Porcentaje de capital invertido que se financia con recursos propios, por prestador del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús -31 de diciembre de 2020-



Fuente: Intendencia de Transporte con base en la contabilidad regulatoria o estados financieros de los prestadores.

Las proporciones de capital invertido financiado con recursos propios oscilaron entre 0% y 100%. Al ponderar cada dato según la flota autorizada por el CTP, tal y como se indicó en la sección 5.1 Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda (D/A), se obtuvo un dato promedio de **49,79%**.

5.4 Costo de los recursos propios (r_e):

El costo de los recursos propios (r_e) se obtiene con la siguiente ecuación:

$$r_e = r_f + \beta_{rea} * MRP$$

Donde:

r_e = Costo de los recursos propios.

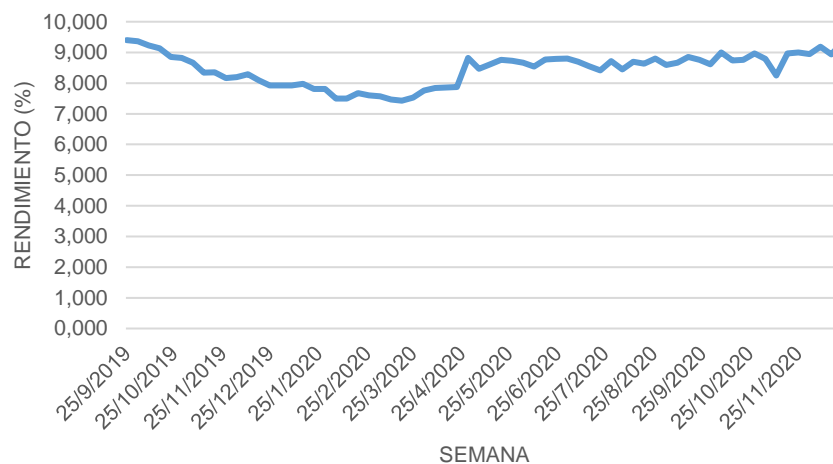
r_f = Tasa libre de riesgo.

β_{rea} = Coeficiente de riesgo sistémico de la industria ($\beta=1$).

MRP = Coeficiente de prima de riesgo de mercado.

a. Tasa libre de riesgo (r_f): se calculó utilizando la Curva de Rendimiento Soberana estimada por el BCCR. Se obtuvo como la media aritmética simple de los valores semanales a 7 años, utilizando la serie de datos del período fiscal correspondiente a los estados financieros empleados. Estos datos se obtuvieron de la página web del BCCR, en la dirección: <https://www.bccr.fi.cr/indicadores-economicos/tasas-de-inter%C3%A9s>

**Gráfico 4. Curvas de rendimiento soberanas a 7 años, valores semanales
-1 de octubre de 2019 al 31 de diciembre de 2020-**



Fuente: Intendencia de Transporte con datos del BCCR.

Para las semanas que abarcaron el período fiscal comprendido entre del 1 de octubre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020, el rendimiento a 7 años se mantuvo entre 7,43% y 9,40% según los datos del BCCR. El promedio de los datos para dicho lapso corresponde a **8,47%**.

- b. Coeficiente riesgo sistémico de la industria (β_{rea}): se considera un coeficiente igual a 1, como lo indica la resolución RJD-060-2018.
- a. Coeficiente de prima de riesgo de mercado (MRP): se utiliza el dato correspondiente a “Total Equity Risk Premium” para Estados Unidos (4,38%), publicado por el profesor Aswath Damodaran, correspondiente a la última actualización disponible al momento de este cálculo (julio 2021), tal y como lo señala la metodología tarifa en la sección 4.6.1.b. El dato se obtiene de la dirección: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>, en el apartado “Risk Premiums for other markets”.

A partir de los datos anteriores, se tiene que el costo de los recursos propios se obtiene como sigue:

$$r_e = 8,47 + 1 * 4,38 = 12,85\%$$

6. Resultados

Del análisis de la información de las diversas fuentes utilizadas, y en apego a lo establecido en la metodología tarifaria, se obtiene la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 de la siguiente manera:

Variable	Valor
Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda (D/A)	50,21%
Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios (E/A)	49,79%
Costo del financiamiento (r_d)	9,45%
Costo de los recursos propios (r_e)	12,85%

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

$$tr^y = 50,21 * 9,45 + 49,79 * 12,85 = 11,14\%$$

El resultado de la tasa de rentabilidad es:

Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2 (tr^y)	11,14%
---	--------

El detalle de los cálculos y las bases de datos utilizadas se encuentran en el anexo 1.

7. Análisis del informe de oposiciones y coadyuvancias

La convocatoria a consulta pública fue publicada en los diarios *La Extra* y *La Teja* el 13 de setiembre de 2021 y en *La Gaceta* N°176 del 14 de setiembre de 2021. El plazo para la presentación de oposiciones o coadyuvancias venció el 4 de octubre de 2021. Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0785-DGAU-2021 del 4 de octubre de 2021, de la Dirección General de Atención al Usuario, se recibió la siguiente posición en el proceso de consulta pública:

7.1 Posición admitida

1. Oposición: Asociación Cámara Nacional de Transportes de Costa Rica (en adelante *Canatrans*), cédula jurídica N° 3-002-061193, representada por el señor Carlos López Solano, portador de la cédula de identidad número 3-0220-0263, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma. Presenta escrito (visible a folio 27).

- Señala que esta misma Asociación presentó un recurso de revocatoria con apelación en subsidio y solicitud de suspensión del acuerdo de la Junta Directiva número 26-08-2021, del acta de la Sesión Ordinaria número 08-2021, celebrada el 9 de febrero de 2021 y ratificada el 16 de febrero de 2021, donde indican se proponen las siguientes modificaciones:

“(…)

I. Para las reglas de cálculo tarifario tipo 1, sustituir la tasa activa promedio del sistema financiero nacional por la tasa activa negociada promedio del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD).

II. Para las reglas de cálculo tarifario tipo 2, sustituir la tasa activa promedio de bancos estatales para “Servicios” por la tasa activa negociada promedio del grupo Otras Sociedades de Depósito (OSD) para “Transporte y otros”, y modificar las referencias temporales y etapas del procedimiento de actualización anual vinculadas al año fiscal anterior (del 1 de octubre al 30 de setiembre del año siguiente).

III. Adicionar en la sección 4.13.2.a “Procedimiento para la obtención de datos con variables aproximadas”, un apartado sobre tasas de interés para atender los casos donde por diversas situaciones no se dispone de alguna información para los cálculos respectivos.

(…)”.

Manifiestan que la propuesta de la modificación de la tasa de rentabilidad emitida por la Intendencia de Transporte, mediante el informe IN-0234-IT-2021 parte de la propuesta de modificación indicada en los puntos anteriores que se encuentra impugnada, ya que está siendo conocida por la Junta Directiva de Aresep.

Señalan que dentro de los motivos de forma en que se basó la impugnación precedente es la falta de motivación de los criterios empleados en la propuesta de modificación y la falta de audiencia a las organizaciones representativas de intereses gremiales.

Por su parte, indican que como argumentos de fondo de dicha oposición utilizaron el dato que indica el Oficio N° DEC-DEM-0104-2019, emitido por el Departamento de Estadística Macroeconómica del Banco Central de Costa Rica, del 15 de octubre de 2019; manifiestan que el criterio expuesto relacionado con las tasas activas negociadas para las OSD no constituye ningún parámetro fijo o estable, que otorgue una seguridad completa para el cálculo de la Tasa de Rentabilidad de una fijación tarifaria ordinaria, ya que se trata de un parámetro sometido a continuas variaciones y fluctuaciones, las que pueden ser incluso semanales.

Se argumentó indefinición y variabilidad de la tasa activa negociada para las “Otras Sociedades de Depósito”, indican que no proporciona la estabilidad ni la certeza suficientes para ser utilizada como base de cálculo de la Tasa de Rentabilidad.

- *Canatrans señala que para evitar causar daños y perjuicios que se producirían del no poder aplicar ajustes tarifarios al no estar fijada aún la tasa de rentabilidad, debería actuarse según el artículo 148 de la Ley General de Administración Pública. Manifestando que, aunque las reglas específicas para el establecimiento de la tasa de rentabilidad se encuentren impugnadas por dicha Cámara, debe accederse a la fijación de una rentabilidad provisional, que permita realizar modificaciones en las tarifas del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual podría ser determinada por la resolución RE-0027-IT-2021.*

7.2 Respuesta a la posición presentada

1. Respecto a la oposición de Canatrans

En primer lugar, es importante aclarar que el acuerdo citado por Canatrans (26-08-2021) corresponde al acuerdo tomado por la Junta Directiva de la Aresep para someter a audiencia pública la modificación parcial de la metodología ordinaria de autobuses, no al acuerdo mediante el cual se aprobó dicha modificación posteriormente.

En cuanto a los argumentos presentados por Canatrans, esta indica que son réplica de los esbozados en el trámite de la modificación metodológica. Al respecto es importante aclarar que en el presente expediente no se está conociendo la propuesta de modificación metodológica, sino su aplicación.

El proceso que se está tramitando bajo el expediente OT-293-2021 y el cual fue sometido a consulta pública corresponde a la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 con información financiera contable de los prestadores del servicio público de autobús del periodo fiscal comprendido entre el 1 de octubre del 2019 al 31 de diciembre del 2020, a utilizarse en las fijaciones ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, según lo dispuesto en la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

Los argumentos resumidos previamente dados por Canatrans (puntos I, II y III), son aspectos relacionados estrictamente con la modificación metodológica que se aprobó con la resolución RE-0173-JD-2021 del 8 de junio del 2021, publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, de modo que están fuera del alcance del presente expediente administrativo.

Acerca de que las reglas específicas para el establecimiento de la tasa de rentabilidad se encuentren impugnadas por dicha Cámara, pero debe accederse a la fijación de una rentabilidad provisional, que permita realizar modificaciones en las tarifas del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual podría ser determinada por la resolución RE-0027-IT-2021; es importante indicarle que según la resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones, el apartado 4.6.1.b “Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad para las reglas de cálculo tarifario tipo 2” indica lo siguiente:

“(…)

*La actualización de la tasa de rentabilidad (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 destacado no es del original).

Asimismo, la resolución RE-0173-JD-2021 en el transitorio II indica lo siguiente:

(...)

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.

(...)

El plazo máximo establecido por la Intendencia de Transporte para que los operadores envíen la información financiera y de contabilidad regulatoria, establecido en la resolución RE-0107-IT-2019, corresponde al último día del cuarto mes posterior al cierre del período fiscal de cada año, para el caso del período fiscal 2019-2020, el plazo máximo fue el 30 de abril del 2021.

La resolución RE-0173-JD-2021 fue publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, fecha posterior al 30 de abril de 2021. De modo que la Intendencia de Transporte contaba con un plazo de 90 días naturales a partir de esa publicación para solicitar la convocatoria a consulta pública de esta propuesta, plazo que feneció el 23 de setiembre de 2021.

*La resolución RE-0027-IT-2020 del 24 de abril del 2020, publicada en el Alcance Digital N°99, a La Gaceta N°93 del 27 de abril del 2020, que indica Canatrans que podría utilizarse en las fijaciones ordinarias de autobús, corresponde a la fijación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, a reconocer en las fijaciones tarifarias ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, con la información financiera contable de los prestadores del servicio regulado de autobús que presentaron dicha información, del período fiscal comprendido entre el **1 de octubre de 2018 y el 30 de setiembre de 2019.***

La resolución RJD-035-2016 y sus reformas es clara en indicar que la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario se actualizará una vez al año. Por lo indicado anteriormente, la Intendencia de Transporte emitió el informe IN-0234-IT-2021, el cual fue sometido a consulta pública, correspondiente a la determinación de la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, a reconocer en las fijaciones tarifarias ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

Se desprende de lo anterior que la Intendencia de Transporte está actuando en estricto apego a las resoluciones supra citadas, actualizando la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 en el plazo indicado en el transitorio II mencionado.

En relación con el supuesto recurso o impugnación que indica Canatrans interpuso contra la modificación de la metodología ordinaria y que el informe IN-0234-IT-2021 se basa en un acto que se encuentra impugnado, se aclara que dicho trámite fue gestionado en el expediente administrativo IRM-001-2021 y resuelto con la resolución RE-0173-JD-2021 del 8 de junio de 2021 y notificada a Canatrans el 25 de junio de 2021 (folio 152, IRM-001-2021). No obstante, a la fecha no consta en el expediente citado ningún recurso que fuera interpuesto por la opositora contra esa resolución.

A pesar de que no hay constancia de esa supuesta impugnación o recurso que señala Canatrans, se indica que de conformidad al artículo 148 de la Ley 6227, que señala:

Artículo 148. Los recursos administrativos no tendrán efecto suspensivo de la ejecución, pero el servidor que dictó el acto, su superior jerárquico o la autoridad que decide el recurso podrán suspender la ejecución cuando la misma pueda causar perjuicios graves o de imposible o difícil reparación (...)

De lo anterior se desprende, que la supuesta impugnación a la que hace referencia Canatrans, no es un acto que por sí solo vaya a detener o restringir las funciones propias de la Aresep, y la ejecución de un acto administrativo como lo hace ver Canatrans. Respecto a este tema la Sala ha sido clara en indicar:

(...) II.- SOBRE LA EJECUTORIEDAD Y EJECUTIVIDAD DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS. Esta Sala ha dicho, en reiteradas ocasiones, que los actos administrativos son ejecutivos y ejecutables una vez comunicados y, además, los recursos ordinarios no tienen efectos suspensivos, todo de conformidad con lo dispuesto en los artículos 146 y 148, de la Ley General de la Administración Pública. Así las cosas, aún cuando el acto que acordó suprimir al amparado el pago salarial por concepto de zonaje, no estuviera firme en virtud de los recursos interpuestos, ello

no impedía a la Administración ejecutarlo, sin que por ello se violente derecho fundamental alguno. (...)" (Sentencia N° 2015-004019, de las 09:05 horas del 20 de marzo de 2015).

Así las cosas, debe tener claro el opositor, que el actuar de esta Intendencia se basa en el principio de legalidad, completamente garantizando el debido proceso para cada una de las partes involucradas y que no es de recibo, indicar o hacer ver que la Intendencia no puede seguir ejerciendo sus funciones por la interposición de una supuesta impugnación presentada anteriormente, violentando así la ejecutividad y ejecutoriedad de los actos administrativos, interfiriendo además, con el principio de autotutela administrativa, el cual, da facultades suficientes a la Administración, en este caso la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para continuar ejecutando sus labores o funciones propias sin tener que acudir a una autoridad jurisdiccional o bien limitar dichas funciones a la resolución de una impugnación.

Estamos en presencia de un Principio General del Derecho Administrativo, tipificado en los artículos 146 y 148, de la Ley 6227, que ratifica que el actuar de la Intendencia se encuentra conforme al Derecho de la Constitución y los principios y valores que lo informan, por lo que considerar el argumento de Canatrans como válido, recaería en un error administrativo, al pretender la detención de las actuaciones de la Intendencia.

Por lo tanto, se rechazan los argumentos de la opositora.

8. Recomendación

Acoger el presente informe y fijar en 11,14% la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, a reconocer en las fijaciones tarifarias ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, de conformidad con lo establecido en la metodología tarifaria vigente (resolución RJD-035-2016 y sus reformas).

(...)"

- II.** Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, a reconocer en las fijaciones tarifarias ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, tal y como se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0324-IT-2021 del 25 de octubre de 2021 y fijar la tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2, a reconocer en las fijaciones tarifarias ordinarias del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, conforme lo establecido en la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, según se muestra a continuación:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (<i>tr'</i>)	11,14%
---	--------

- II. La tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 rige a partir del día hábil siguiente a su publicación.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública (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 Y PUBLÍQUESE.

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente de Transporte.—1 vez.—
Solicitud N° 304931.—(IN2021596107).

Audiencia Pública Virtual

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convoca a audiencia pública virtual las propuestas presentadas por la **COOPERATIVA DE ELECTRIFICACION RURAL DE GUANACASTE R.L. (COOPEGUANACASTE R.L.)**, que se detallan a continuación:

SOLICITUD TARIFARIA PARA AJUSTAR LAS TARIFAS DEL SISTEMA DE GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CORRESPONDIENTE A LA LIQUIDACIÓN DE LOS PERIODOS 2019 Y 2020, Y AJUSTE TARIFARIO ORDINARIO PARA LOS AÑOS 2022 Y 2023. EXPEDIENTE ET-067-2021.

COOPEGUANACASTE R.L. solicitó ajustar la tarifa del sistema de generación por concepto de liquidación tarifaria de los periodos 2019 y 2020, así como el ajuste tarifario ordinario para el 2022 y 2023, de la siguiente manera:

- A partir del 1 de enero y hasta el 31 de diciembre del 2022 una disminución promedio del 25% sobre la tarifa aprobada para el 2022.
- A partir del 1 de enero y hasta el 31 de diciembre del 2023 una disminución promedio del 18,50% sobre la tarifa aprobada para dicho período.

ESTRUCTURA TARIFARIA SISTEMA DE GENERACIÓN

PLIEGO TARIFARIO PROPUESTO A PARTIR DEL 1° DE ENERO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE 2022

PERIODO	VIGENTE	PROPUESTO	ABSOLUTA	VARIACIÓN %
Punta	₡68,23	₡51,17	-₡17,06	-25%
Valle	₡55,84	₡41,88	-₡13,96	-25%
Nocturno	₡47,74	₡35,81	-₡11,94	-25%

PLIEGO TARIFARIO PROPUESTO A PARTIR DEL 1° DE ENERO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE 2023

PERIODO	VIGENTE	PROPUESTO	ABSOLUTA	VARIACIÓN %
Punta	₡68,23	₡55,61	-₡12,62	-18,50%
Valle	₡55,84	₡45,51	-₡10,33	-18,50%
Nocturno	₡47,74	₡38,91	-₡8,83	-18,50%

Fuente: folio 394, oficio COOPEGTE GG291, ARCHIVO "ET-GEN-2023\Capitulo 1 Antecedentes\1.2 Tarifas vigentes y propuestas\Pliego Empresa vigente y Propuesto 2020.xls".

Según se indica a folio 395 al 398, las razones que motivan la petición tarifaria para el sistema de generación que presta COOPEGUANACASTE surgen en apego a: **1-** Se plantea el ingreso dos proyectos de generación en los próximos dos años, Proyecto Solar Huacas, y el proyecto de planta Gasificadora de desechos sólidos municipales. **2-** Se estiman traslados en colones de Generación a Distribución por 5 246,16 millones de colones, por efectos de las liquidaciones 2019 y 2020, y rebajas tarifarias 2022-2023. **3-** Se estima una contención en el aumento tarifario, beneficiando con ello al usuario final con un 13,76% de ajuste evitado por el traslado del servicio de generación de la Cooperativa hacia Distribución. **4-** Reconocimiento del programa de mantenimiento preventivo y correctivo de cada una de las plantas en operación. **5-** Hacer frente a las obligaciones con proveedores y acreedores nacionales y extranjeros por adquisiciones y compromisos que el sistema de generación ha asumido para el despliegue de sus actividades.

SOLICITUD TARIFARIA PARA AJUSTAR LAS TARIFAS DEL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CORRESPONDIENTE A LA LIQUIDACIÓN DE LOS AÑOS 2019, 2020 Y LA FIJACIÓN TARIFARIA ORDINARIA PARA LOS PERIODOS 2022 Y 2023. EXPEDIENTE ET-068-2021.

Coopeguanacaste solicitó ajustar la tarifa del sistema de distribución por concepto de liquidación tarifaria de los años 2019 y 2020 (el cual se propone recuperar el 50% durante el año 2022 y el otro 50% en el año 2023, o sea un estimado de ₡1 682,83 millones para cada uno de estos años), así como el ajuste ordinario que rige para los periodos 2022 y 2023, de la siguiente manera:

- Para el año 2022 un ajuste del 8,51% sobre las tarifas vigentes según RE-0095-IE-2019 (exceptuando la tarifa T-MT tarifa media tensión cuyo ajuste propuesto en términos porcentuales es de -30,00%).
- Para el año 2023 un ajuste del 8,67% sobre las tarifas vigentes según RE-0095-IE-2019 (exceptuando la tarifa T-MT tarifa media tensión cuyo ajuste propuesto en términos porcentuales es de -30,00%).

En su propuesta Coopeguanacaste presenta dos opciones tarifarias con el fin de optimizar y efficientizar los consumos de los abonados, tal como sigue:

- T-RH Tarifa Residencial horaria.
- Tarifa prepago.

Para el caso de la tarifa de acceso la propuesta es la siguiente:

- A partir del 01 de enero del 2022 y hasta el 31 de diciembre 2022 un aumento del 26,70% sobre la tarifa aprobada, según RE-0100-IE-2019 del 10 de diciembre de 2019, adición RE-0095-IE-2019.

- A partir del 01 de enero del 2023 y hasta el 31 de diciembre 2023 un aumento del 21,47% sobre la tarifa aprobada, según RE-0100-IE-2019 del 10 de diciembre de 2019, adición RE-0095-IE-2019.

Dichos ajustes generan ingresos adicionales por concepto de ventas de energía en las sumas de ¢1 562,62 y ¢3 482,74 millones para los ejercicios 2022 y 2023 respectivamente, según la información que consta en el archivo "IE RE 7744 ER.xlsx".

PLIEGO TARIFARIO PROPUESTO PARA ESTRUCTURA TARIFARIA SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN, AÑO 2022

Categoría tarifaria	Detalle del cargo	2022	2022	Efectos del ajuste	
				Aumento Absoluto	% de ajuste
Tarifa T-RE: Residencial					
Por consumo de energía (kWh)					
a. 0-30 kWh	Cargo fijo	¢2.101,80	¢2 280,66	¢178,86	8,51%
b. 31-200 kWh	Cada kWh	¢70,06	¢76,02	¢5,96	8,51%
c. Bloque mayor a 200 kWh	KWh adicional	¢98,77	¢107,18	¢8,41	8,51%
T-CO: Comercios y Servicios:					
Cientes consumo exclusivo de energía					
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	¢103,37	¢112,17	¢8,80	8,51%
Cientes consumo energía y potencia					
Por consumo de energía (kWh)					
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	¢196.410,00	¢213.124,49	¢16.714,49	8,51%
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	¢65,47	¢71,04	¢5,57	8,51%
Por consumo de potencia (kW)					
d. Bloque 0-10 kW	cargo fijo	¢96.682,40	¢104.910,07	¢8.227,67	8,51%
e. Bloque mayor a 10 kW	cada kW	¢9.668,24	¢10.491,01	¢822,77	8,51%
Tarifa T-IN Tarifa Industrial					
Cientes consumo exclusivo de energía					
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	¢103,37	¢112,17	¢8,80	8,51%
Cientes consumo energía y potencia					
Por consumo de energía (kWh)					
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	¢196.410,00	¢213.124,49	¢16.714,49	8,51%
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	¢65,47	¢71,04	¢5,57	8,51%
Por consumo de potencia (kW)					
d. Bloque 0-10 kW	cargo fijo	¢96.682,40	¢104.910,07	¢8.227,67	8,51%
e. Bloque mayor a 10 kW	cada kW	¢9.668,24	¢10.491,01	¢822,77	8,51%
Tarifa T-MT tarifa media tensión					
Por consumo de energía (kWh)					
a. Energía Punta	cada kWh	¢86,14	¢60,30	-¢25,84	-30,00%
b. Energía Valle	cada kWh	¢74,66	¢52,26	-¢22,40	-30,00%
c. Energía Noche	cada kWh	¢66,62	¢46,63	-¢19,99	-30,00%
Por consumo de potencia (kW)					
a. Potencia Punta	cada kW	¢3 902,67	¢2 731,87	-¢1 170,80	-30,00%
b. Potencia Valle	cada kW	¢3 902,67	¢2 731,87	-¢1 170,80	-30,00%
c. Potencia Noche	cada kW				
Tarifa acceso	cada kWh	¢22,92	¢28,62	¢5,7	24,87%

Fuente

AÑO 2022. Gaceta 234, alcance 274 del 9 diciembre 2019. RE-0095-IE-2019

AÑO 2022. Tarifa acceso RE-0100-IE-2019 del 10 de diciembre de 2019, adición RE-0095-IE-2019

Fuente: Archivo: "Pliego Empresa vigente y Propuesto 2022-2023.xlsx"

PLIEGO TARIFARIO PROPUESTO PARA ESTRUCTURA TARIFARIA SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN, AÑO 2023

Categoría tarifaria	Detalle del cargo	2023	2023	Efectos del ajuste	
				Aumento Absoluto	% de ajuste
Tarifa T-RE: Residencial					
Por consumo de energía (kWh)					
a. 0-30 kWh	Cargo fijo	¢2.101,80	¢2 284,03	¢182,23	8,67%
b. 31-200 kWh	Cada kWh	¢70,06	¢76,13	¢6,07	8,67%
c. Bloque mayor a 200 kWh	KWh adicional	¢98,77	¢107,33	¢8,56	8,67%
T-CO: Comercios y Servicios:					
Cientes consumo exclusivo de energía					

a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	₡103,37	₡112,33	₡8,96	8,67%
Cientes consumo energía y potencia					
Por consumo de energía (kWh)					
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	₡196.410,00	₡213 438,75	₡17 028,75	8,67%
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	₡65,47	₡71,15	₡5,68	8,67%
Por consumo de potencia (kW)					
d. Bloque 0-10 kW	cargo fijo	₡96.682,40	₡105 064,76	₡8 382,36	8,67%
e. Bloque mayor a 10 kW	cada kW	₡9.668,24	₡10 506,48	₡838,24	8,67%
Tarifa T-IN Tarifa Industrial					
Cientes consumo exclusivo de energía					
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	₡103,37	₡112,33	₡8,96	8,67%
Cientes consumo energía y potencia					
Por consumo de energía (kWh)					
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	₡196.410,00	₡213 438,75	₡17 028,75	8,67%
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	₡65,47	₡71,15	₡5,68	8,67%
Por consumo de potencia (kW)					
d. Bloque 0-10 kW	cargo fijo	₡96.682,40	₡105 064,76	₡8 382,36	8,67%
e. Bloque mayor a 10 kW	cada kW	₡9.668,24	₡10 506,48	₡838,24	8,67%
Tarifa T-MT tarifa media tensión					
Por consumo de energía (kWh)					
a. Energía Punta	cada kWh	₡86,14	₡60,30	-₡25,84	-30,00%
b. Energía Valle	cada kWh	₡74,66	₡52,26	-₡22,40	-30,00%
c. Energía Noche	cada kWh	₡66,62	₡46,63	-₡19,99	-30,00%
Por consumo de potencia (kW)					
a. Potencia Punta	cada kW	₡3 902,67	₡2 731,87	-₡1 170,80	-30,00%
b. Potencia Valle	cada kW	₡3 902,67	₡2 731,87	-₡1 170,80	-30,00%
c. Potencia Noche	cada kW				
Tarifa acceso					
	cada kWh	₡22,92	₡28,26	₡5,34	23,28%
Fuente					
AÑO 2023. Gaceta 234, alcance 274 del 9 diciembre 2019. RE-0095-IE-2019					
AÑO 2023. Tarifa acceso RE-0100-IE-2019 del 10 de diciembre de 2019, adición RE-0095-IE-2019					
Fuente: Archivo: "Pliego Empresa vigente y Propuesto 2022-2023.xlsx"					

TARIFAS NUEVAS ESTRUCTURA TARIFARIA SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN TARIFA RESIDENCIAL HORARIA T-RH, 2022 Y 2023				
AÑO 2022				
	₡/ kWh	8,51%	Variación absoluta	Variación porcentual
Punta kWh	115,00	124,79	9,79	8,51%
Valle kWh	95,00	103,08	8,08	8,51%
Noche kWh	80,00	86,81	6,81	8,51%
AÑO 2023				
Ajustes %	₡/ kWh	8,67%		
Punta kWh	115,00	124,97	9,97	8,67%
Valle kWh	95,00	103,24	8,24	8,67%
Noche kWh	80,00	86,94	6,94	8,67%
Fuente: Archivo: "Pliego Empresa vigente y Propuesto 2022-2023.xlsx"				

ESTRUCTURA TARIFARIA SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN TARIFA PREPAGO, 2022 Y 2023				
		2022	2023	
Tarifa Prepago	cada ¢/ kWh	103,05	103,33	
Tarifa Prepago ajustes	cada ¢/ kWh	111,82	112,29	
	Variación absoluta	8,77	8,96	
	Variación porcentual	8,51%	8,67%	
Fuente: Archivo: "Pliego Empresa vigente y Propuesto 2022-2023.xlsx"				

Dicha solicitud se basará en los siguientes argumentos:

- 1- Mejoras en la red eléctrica tales como las inversiones en la subestación Pinilla, que dará la confiabilidad y continuidad del sector costero y a todos los abonados de la cooperativa, que se traducen en disminución de averías y respuestas más rápidas.
- 2- Medidores AMI: que brindan al usuario e interesados la oportunidad de tener opciones tarifarias como tarifa residencial horaria o tarifa prepago que pueden colaborar al ahorro energético, no contaminante y de ahorros en colones.
- 3- Microinversiones, que amplían la red eléctrica en postes, transformadores, recloser y cableados, obras civiles subterráneas para responder al crecimiento de la zona.
- 4- Para brindar el adecuado e idóneo mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura y mantenimientos en edificios, soporte tecnológico y flotilla vehicular.
- 5- Para atender las necesidades de los 90 481 abonados con un crecimiento anual de 2 500 abonados.
- 6- En el presente estudio de tarifas se estiman traslados en colones del sistema de generación hacia el sistema de distribución por un monto de \$5 246,16 millones de colones que significarían una disminución tarifaria para los abonados, cuyos orígenes son:
 - Efectos de las liquidaciones 2019-2020 y rebajas tarifarias de los años 2022-2023.
 - Se estima así una contención en el aumento tarifario, beneficiando con ello al usuario final con un 13,76% de ajuste de tarifas evitado por los traslados del servicio de generación de Coopeguanacaste hacia el servicio de distribución.
- 7- Rebalanceo tarifa TMT para dinamizar comercialmente la zona, creación de empleos, atracción de empresa, bajar costos y darle competitividad a la región.
- 8- Efecto IVA tiene un impacto de \$569,2 y \$471,3 millones para los años 2022 y 2023 respectivamente.
- 9- Los cambios en los ajustes porcentuales con relación al planteamiento original obedecen a traslados dentro del mismo sistema de distribución de las liquidaciones 2019-2020 y una baja en el rédito por actualización de parámetros.
- 10- Coopeguanacaste R.L. le está haciendo frente a obligaciones con proveedores y acreedores nacionales y extranjeros por las adquisiciones y compromisos que el sistema de distribución ha asumido para el despliegue de sus actividades.

La Audiencia Pública será **virtual (*) el jueves 16 de diciembre del 2021 a las 17 horas 15 minutos (5:15 p.m.)**. El enlace para participar en la audiencia pública virtual es: <https://aresep.go.cr/participacion/audiencias/et-067-2021et-068-2021>

Los interesados pueden presentar una posición a favor o en contra, indicando las razones; por dos vías:

- **DE FORMA ORAL** en la audiencia pública virtual, **registrándose hasta el miércoles 15 de diciembre 2021 a través de un correo electrónico a la dirección: consejero@aresep.go.cr indicando: nombre completo, número de cédula, medio de notificaciones y número de teléfono, se debe adjuntar copia de su cédula de identidad**. El día de la audiencia se enviará un enlace al correo electrónico registrado, para poder hacer uso de la palabra en la audiencia virtual.
- **MEDIANTE ESCRITO FIRMADO** presentado en las oficinas de la Aresep en horario de 8:00 am a 4:00 pm; hasta el día y hora de la audiencia, por medio del fax 2215-6002 o del correo electrónico(**): consejero@aresep.go.cr

En ambos casos presentar fotocopia de la cédula (personas físicas), correo electrónico, número de fax o dirección exacta para notificaciones.

Las personas jurídicas pueden participar por medio del representante legal aportando una certificación de personería jurídica vigente.

Esta audiencia pública se tramita bajo los expedientes **ET-067-2021 (sistema de generación) y ET-068-2021 (sistema de distribución)**, y se pueden consultar en las instalaciones de la ARESEP en horario de 8:00 am a 4:00 pm o descargando el expediente en la dirección electrónica: www.aresep.go.cr participación ciudadana, consulte un expediente digital.

Para asesorías e información adicional comuníquese con el Consejero del Usuario al correo electrónico consejero@aresep.go.cr o a la línea gratuita número **8000 273737**.

(*) Es necesario que la computadora o el teléfono inteligente con el que se conecte tenga conexión constante a internet. En caso de problemas o dudas para conectarse a la audiencia puede llamar al 2506-3200

extensión 1216. En la página web de Aresep, se encuentran los instructivos que le ayudarán a conectarse a la audiencia.

(**) La posición enviada por correo electrónico, debe estar suscrita mediante firma digital o el documento con la firma debe ser escaneado y el tamaño no puede exceder a 10,5 megabytes.

Gabriela Prado Rodríguez, Dirección General de Atención al Usuario.—1 vez.—
Solicitud N° 305358.—(IN2021596507).

RE-0081-IT-2021

San José, a las 14:20 horas del 26 de octubre de 2021

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA CAGUA DE ALAJUELA S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 1236 DESCRITA COMO: ALAJUELA-CANOAS-CARRIZAL Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-051-2021

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. La empresa Cagua de Alajuela S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 1236 descrita como: Alajuela-Canoas-Carrizal y viceversa, según el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 70-2020 del 17 de setiembre de 2020 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folio 85 al 87).
- 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 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”.
- VII.** 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”.
- 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.** Mediante resolución RE-0027-IT-2021 del 28 de abril de 2021, publicada en el Alcance No. 86 a La Gaceta No. 83 del 30 de abril de 2021, se determinó la cantidad de pasajeros por carrera a ser utilizada en el volumen aproximado por categoría de ramal.
- X.** El 8 de junio de 2021, por medio de la resolución RE-0173-JD-2021 publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio 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 a la tasa de rentabilidad.
- XI.** El 17 de agosto de 2021, la empresa Cagua de Alajuela S.A., representada por el Alexander Picado Campos, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma (folio 09), presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 108,40% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1236 (folios 1 a 143).

- XII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0084-IT-2021 del 20 de agosto de 2021, previno a la empresa información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, 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 147 al 150).
- XIII.** El Auto de Prevención AP-0084-IT-2021 del 20 de agosto de 2021, se notificó a la petente el 20 de agosto de 2021, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual feneció el 3 de setiembre de 2021 (folio 153).
- XIV.** El 23 de agosto de 2021, la empresa Cagua de Alajuela S.A., remitió la información requerida mediante Auto de Prevención AP-0084-IT-2021 (folio 154 al 159).
- XV.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0775-IT-2021 del 25 de agosto de 2021, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 160 al 163).
- XVI.** El 25 de agosto de 2021 mediante memorando ME-0440-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 la empresa Cagua de Alajuela S.A. para la ruta 1236 (folio 164).
- 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. La publicación de la audiencia pública se realizó el 27 de setiembre de 2021 en La Gaceta N°169 del 2 de setiembre de 2021 (folio 193 al 194) y el 1 de setiembre de 2021 en los diarios La Extra y La Teja (folio 195 al 196).
- XVIII.** La audiencia pública virtual se realizó el 27 de setiembre 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/audiencias/et-051-2021>

- XIX.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0784-DGAU-2021 del 4 de octubre de 2021 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 238 al 241) y según el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0741-DGAU-2020 (folio 218 al 237) del 4 de octubre de 2021, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.
- XX.** Mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021, publicada en el Alcance No. 209 y La Gaceta No. 199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Aresep dictó la *“Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”*.
- XXI.** Mediante resolución RE-0072-IT-2021 de 15 de octubre de 2021, publicada en el Alcance No. 212 a La Gaceta No. 201 del 19 de octubre de 2021, con motivo de la entrada en vigencia de la fijación extraordinaria correspondiente al II semestre del 2021, se aprobaron las tarifas vigentes de la ruta 1236.
- XXII.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0328-IT-2021 del 26 de octubre de 2021, que 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.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0328-IT-2021 del 26 de octubre de 2021, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

A.3. Última fijación tarifaria ordinaria y rezago tarifario:

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza 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 tarifaria ordinaria de la ruta 1236 se aprobó con la resolución RRG-10334-2009 del 17 de diciembre de 2009 (folios del 212 al 221, correspondiente al estudio tarifario tramitado en el expediente ET-075-2009), momento en el cual esta ruta era operada por otro prestador distinto al actual.

Como puede observarse, la ruta 1236 tiene 12 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 tarifaria ordinaria. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, es muy probable que se obtenga como resultado un aumento significativo de las tarifas vigentes (debido al 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). Así, los costos totales del servicio varían según el esquema operativo establecido por el CTP, además 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 utiliza los datos vigentes de operación y los cálculos realizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio entre la prestación óptima y el costo de dicho servicio.

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 y equilibrando así los intereses de usuarios y prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

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 Cagua de Alajuela S.A., para la ruta 1236, respecto al cumplimiento de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la concesionaria se encuentra al día con sus obligaciones.

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consulta 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 emitió el oficio CT-0230-DF-2021 del 18 de agosto de 2021, mediante la cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar a la fecha mencionada (folio 145). Aunado a lo anterior, la Intendencia de Transporte solicitó una actualización de dicho cumplimiento, a lo cual fue recibida la certificación CT-317-DF-2021 del 4 de octubre de 2021 cuyo resultado certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar al 4 de octubre de 2021 (folio 217).

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-1385-DGAU-2021 de 19 de agosto de 2021 (folio 146), en el que se indicó que la empresa Cagua de Alajuela S.A., presentó el informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2021.

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 la resolución 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 al Área de Inteligencia del Negocios, el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) y se constató que la empresa Cagua de Alajuela S.A. se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas.

b. Estadísticas operativas diarias del Sistema de conteo de Pasajeros

De acuerdo 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 consulta el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria al 19 de octubre de 2021, y se constata que el prestador se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas diarias.

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado a la entrega de los estados financieros auditados o certificados, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) y se constató que la empresa cumple con la entrega de los estados financieros del período 2019-2020, lo anterior, según lo dispuesto en la resolución 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.

d. Contabilidad Regulatoria

Relacionado a la entrega de información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en la resolución 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 Regulatoria (SIR), y se constató que se encuentra al día con el 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)	82.664
Distancia ponderada (km/carrera)	24,20
Carreras	1652,29
Flota (unidades)	9
Tipo de cambio (¢/\$)	619,35
Precio combustible (¢/l)	536,15
Tasa de rentabilidad (tipo 1) (%)	10,50%
Tasa de rentabilidad (tipo 2) (%)	13,01%
Valor del bus (¢)	¢90 936 522

Variable	Aresep
Edad promedio de la flota	1,00

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 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.

(...)

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.*

(...)"

Fundamentado en lo anterior, 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. Es importante señalar en este punto que si bien es cierto a folios 68 al 75 se aporta el acuerdo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 de la Junta Directiva del CTP, en el cual se consigna en el punto 4 del Por Tanto una dato de demanda normalizada de 85 030 pasajeros, este no puede ser utilizado en virtud de que dicho acuerdo tiene más de 3 años de vigencia y fue establecido cuando la operación de la ruta le correspondía a la empresa Transportes Carrizal S.A. y no al actual operador.

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.

Ahora bien, en complemento a lo establecido en el apartado 4.13.3.b, la Intendencia de Transporte mediante resolución RE-0027-IT-2021 del 24 de abril de 2021 y publicada en el Alcance Digital N°86 de La Gaceta N°83 del 30 de abril de 2021 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	44,39
Categoría 2	AMSJ	Cualquiera	Fraccionada	80,80
Categoría 3	ICSJ	U	Cualquiera	79,23
Categoría 4	ICSJ	IC-IM-IL	Única	60,68
Categoría 5	ICSJ	IC-IM-IL	Fraccionada	69,01
Categoría 6	GLOC	U	Única	46,80
Categoría 7	GLOC	U	Fraccionada	50,03
Categoría 8	GLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	69,86
Categoría 9	RLOC	U	Cualquiera	34,16
Categoría 10	RLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	70,86

La ruta 1236 (ramal único) se clasifica según su localización como GLOC (Gran Área Metropolitana sin incluir el Área Metropolitana de San José), la extensión de la ruta es menor de 25 km por viaje (ruta urbana “U”) y es una ruta con fraccionamientos tarifarios, por lo cual la ruta se clasifica dentro de la categoría 7, que tiene una cantidad de pasajeros por carrera (P/C) de

50,03. 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 DE LA RUTA	CATEGORÍA DE RAMAL	CANTIDAD MENSUAL DE CARRERAS	PASAJEROS POR CARRERA	VOLUMEN MENSUAL DE PASAJEROS APROXIMADO
Alajuela-Canoas-Carrizal y viceversa	7	1652,29	50,03	82 664

Según el cuadro anterior, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a: 82.664 pasajeros mensuales.

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).”

Para el presente estudio, se toma como base las distancias autorizadas por el CTP mediante acuerdo según artículo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 68 al 75). El detalle de distancias es el siguiente:

Descripción de la ruta	Distancia (km)		
	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Total
Alajuela-Canoas-Carrizal y viceversa	12,10	12,10	24,20

Por lo tanto, 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 24,20 km por carrera (12,10 km por viaje), considerando que la ruta es de ramal único.

C.1.3 Carreras

De acuerdo 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 “i” de la ruta “r” (CM_{ri}), 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 por artículo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 68 al 75), se calcula una cantidad mensual de carreras autorizadas para la ruta de 1652,29. El detalle es el siguiente:

<i>Ruta</i>	<i>Descripción del Ramal</i>	<i>Carreras / mes</i>
1236	<i>Alajuela-Canoas-Carrizal y viceversa</i>	<i>1652,29</i>
	TOTAL	1652,29

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 1629,29 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.” (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
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 a la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio CTP-DT-DACP-INF-0152-2020 del 8 de octubre de 2020 (folios 78 al 81). La clasificación de esas unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-INF-0229-2021 del 3 de agosto de 2021 (folio 82). El detalle es el siguiente:

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	AB	008010	2020	Montano	2
2	AB	008011	2020	Montano	2
3	AB	008012	2020	Montano	2
4	AB	008013	2020	Montano	2
5	AB	008014	2020	Montano	2
6	AB	008015	2020	Montano	2
7	AB	008016	2020	Montano	2
8	AB	008017	2020	Montano	2
9	AB	008018	2020	Montano	2

Según consulta en el Registro Nacional, las 9 unidades se encuentran a nombre de la empresa Cagua de Alajuela 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 para 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.

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 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 ₡90.936.522 por autobús.

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 CTP-DT-DAC-INF-0152-2020 del 8 de octubre de 2020 (folios 78 al 81), antes mencionado, indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresop 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 9 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 considera en el cálculo tarifario conforme a lo siguiente:

“(...) 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 1 año 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 619,35.

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 ₡536,15 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 ponderada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones 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.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 (1)	10,50%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (2)	13,01%

(1) Valor correspondiente a fecha del 27 de setiembre de 2021 (ver Anexo 1).

(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.

(...)"

En virtud de que la empresa Cagua de Alajuela S.A. inició operaciones el 10 de octubre del 2020 en la ruta 1236, esto de acuerdo con lo dispuesto en el oficio CTP-DE-OF-1512-2020 del 30 de setiembre de 2020 (folios 88 al 90), no se requiere la evaluación de la Calidad del Servicio 2019, por lo que no se considera este rubro dentro del estudio tarifario.

C.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento del 108,34% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1236, el detalle es como se muestra:

<i>Ruta</i>	<i>Descripción</i>	<i>Fraccionamiento</i>	<i>Tarifa regular vigente (¢)</i>	<i>Tarifa adulto mayor vigente (¢)</i>	<i>Tarifa regular resultante (¢)</i>	<i>Tarifa adulto mayor resultante (¢)</i>	<i>Variación absoluta (¢)</i>	<i>Variación Relativa</i>
1236	Alajuela-Canoas-Carrizal	Alajuela-Carrizal	375	0	780	0	405	108,00%
		Alajuela-Pavas	290	0	605	0	315	108,62%
		Alajuela-Canoas	240	0	500	0	260	108,33%
		Tarifa mínima	240	0	500	0	260	108,33%

No obstante, en este punto es importante traer a colación que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) mediante artículo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2007, acordó en los puntos 11 y 12 del citado artículo lo siguiente:

“(...)

11. Eliminar todos los fraccionamientos tarifarios actuales de la ruta N°1236 descrita como “Alajuela-Canoas-Carrizal y vic” operada por la empresa Transportes Carrizal S.A. dada la aplicación de la Política de fraccionamientos para rutas regulares modalidad Autobús aprobada en el Artículo 5.6 de la Sesión Ordinaria N° 56-2012 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.

“12. Solicitar a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos la eliminación del pliego tarifario todos los fraccionamientos tarifarios de la ruta N°1236 descrita como “Alajuela-Canoas-Carrizal y vic” estableciendo una tarifa para dicha ruta.

(...)”

Dicho acuerdo del CTP merece ser analizado por parte de esta Intendencia. Adicionalmente, es importante hacer notar que la tarifa mínima del pliego tarifario vigente es igual a la tarifa del menor fraccionamiento establecido para la ruta, esto es el tramo Alajuela-Canoas; esto plantea la necesidad de valorar la pertinencia de conservar esa tarifa mínima en virtud de que pierde sentido tener una tarifa ya cubierta en el pliego existente.

Aunado a lo anterior, tal y como lo expresaron algunos de los usuarios participantes en la audiencia pública, actualmente existe un conflicto con la ruta 227 descrita como: Alajuela-Canoas-Guadalupe-Providencia-Guadalupe-Puente Negro-Los Ángeles-El Llano-La Guaria y viceversa, la cual tiene una tarifa única de 300 colones. Debe aclararse que dicha situación no corresponde con el criterio de corredor, como se explica en la sección C.2.2 del presente informe.

Ambas rutas comparten la primera parte de sus recorridos, por lo cual el problema radica en que por los fraccionamientos establecidos en la ruta 1236, así como su rezago tarifario, algunos usuarios prefieren utilizar el servicio de la ruta 1236 aunque su objetivo no sea trasladarse hasta el final del ramal, sino hacia las localidades intermedias de Canoas, Guadalupe o Puente Negro, aunque estas también son cubiertas por la ruta 227. Lo anterior genera que usuarios que sí requieren recibir el servicio hacia la comunidad de Carrizal, en ocasiones no puedan abordar las unidades de la ruta 1236 por ir a capacidad máxima. Esto se ha agravado con la reducción de la capacidad decretada en las unidades de transporte público en virtud de la situación de emergencia por el COVID-19, es importante reiterar que esta situación fue denunciada por los usuarios del servicio en la audiencia pública y en los escritos de oposición.

Al amparo de lo señalado en los párrafos precedentes, para la presente fijación tarifaria ordinaria es menester analizar la conveniencia de unificar la tarifa de la ruta, según el acuerdo tomado por la Junta Directiva del CTP y las problemáticas descritas de esta ruta, con base en las potestades tarifarias de la Aresep.

Ahora bien, antes de analizar la alternativa de unificar la tarifa de la ruta o mantener la estructura tarifaria actual, conviene referirse a las competencias de la Aresep y de los fraccionamientos tarifarios según se explica a continuación:

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 las necesidades e intereses de 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 2), 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, que 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, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para establecer fraccionamientos tarifarios en una determinada ruta o contrario sensu unificar la tarifa de una ruta cuyo pliego tarifario contaba con fraccionamientos autorizados.

Unificación tarifaria de la ruta 1236

Volviendo al presente estudio se plantea la unificación tarifaria de la ruta 1236 como una salida técnicamente viable a la eliminación de la tarifa mínima de la ruta y la eliminación de los fraccionamientos que actualmente presentan conflicto con la ruta 227.

Es relevante tener en cuenta que la unificación 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. Una condición deseable para la puesta en marcha de este proyecto de interés nacional, según los convenios interinstitucionales que se han inscrito entre el Banco Central de Costa Rica, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos e Incofer, es la simplificación de las estructuras tarifarias.

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. Pero para el caso particular de la ruta 1236, el mismo acuerdo de la Junta Directiva de la Aresep establece que:

*“... 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.**” (el subrayado no es del original)*

Es decir, se establece la potestad de la Aresep en la definición del pliego tarifario de una determinada ruta, pero instituye que a pesar de que los resultados que se deriven de la aplicación de la Política de fraccionamientos del CTP no son de acatamiento obligatorio, no cierra la posibilidad de analizar el insumo aportado por el CTP para valorar la conveniencia, lo que en el presente caso parece ser coincidente con lo señalado por el CTP en el acuerdo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 al establecer una tarifa única para la ruta.

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.

Esta propuesta también se apega a la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada por la Junta Directiva de la Aresep mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021, principalmente en los pilares “Regulación con propósito” y “Regulación independiente y coordinada con el entorno”, cuyos objetivos son:

“(…)

Objetivo específico 4: *Implementar un modelo regulatorio para la consecución del valor público, orientado a fines, que considera los riesgos y se basa en la evidencia científica disponible, flexible, habilitante, prospectiva que logre anticipar el accionar institucional ante las dinámicas coyunturales del entorno, en un marco de transparencia y rendición de cuentas.*

(…)

Objetivo específico 6: *Fortalecer la independencia, la autonomía y la vinculación con el entorno del ente regulador, de forma tal que la toma de decisiones se realice en apego a criterios técnicos, amparados en la normativa y en defensa de las competencias institucionales mediante roles, responsabilidades, propósitos y objetivos claros sobre las funciones regulatorias propiciando un relacionamiento con el entorno que mejore el impacto de la regulación en los objetivos de desarrollo del país.*

(…)”

A partir del análisis anterior y 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:

$$T' = \frac{CTK'}{IPK'} = \frac{\text{Q1 120,86}}{1,88} = \text{Q596}$$

Donde T' es la tarifa por pasajero para la ruta, CTK' es el costo total por kilómetro de la ruta e IPK' es el índice de pasajeros por kilómetro de la ruta (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 la ruta 1236:

Ruta	Descripción de ruta	Descripción del ramal	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
1236	Alajuela-Canoas-Carrizal	Alajuela-Canoas-Carrizal	595	0

En cuanto a esta tarifa propuesta, se recalca que esta fue determinada con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 69 al 70, a la cantidad de autobuses visible a folio 70 y al recorrido y distancias visibles a folio 71. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

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:*
 - Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.*
 - 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 72 del ET-051-2021 se establece que la ruta 1236 comparte corredor común con la ruta 227 según el siguiente detalle:

Ruta con la que comparte	Desde	Hasta	Distancia del tramo (km)
227	Alajuela	Puente Negro	6,10

Para determinar si las coincidencias geográficas del recorrido de la ruta indicada 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 lo establecido en el artículo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2027, la ruta 1226 se clasifica como Urbana (folio 71), por su parte la ruta 227 según la distancia máxima por viaje se clasifica también como Urbana, el detalle es como se indica:

Ruta	Descripción	Máxima distancia por viaje (km)	Tipo de Ruta
1236	Alajuela-Canoas-Carrizal	12,10	URBANA
227	Alajuela-Canoas-Providencia-Guadalupe-Puente Negro-Los Ángeles-El Llano-La Guaría Y Viceversa	6,17	URBANA

De acuerdo con lo anterior, se obtiene que las rutas 1236 y 227 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 ambas rutas son urbanas. Por lo tanto, no cabe ningún ajuste por corredor común para las rutas solicitadas.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0784-DGAU-2021 del 4 de octubre de 2021, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los opositores, con el fin de orientar tanto a los usuarios como al operador del servicio, se resumen los argumentos expuestos, los cuales están ampliamente señalados en el acta de audiencia pública y se les da respuesta de la siguiente manera:

"(...)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

I. POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL:

1. Oposición: Ana Patricia Castro Conejo, cédula de identidad número 2-0510-0440.

- *Se queja por el aumento excesivo, no se queja del servicio ni de los choferes.*
- *Viaja con la hija a la Escuela de Guadalupe y al trabajo todos los días, el aumento es doble, pasaría de pagar 600 colones a 1.200 por los dos viajes.*

2. Oposición: Juan José Ugalde Quesada, cédula de identidad número 1-1222-0007.

- *Se opone al aumento.*
- *No encontró los criterios técnicos en cuanto a las distancias del recorrido y el número de viajes, la empresa señala que son 58 viajes por día, durante lunes a viernes y 32 días. No le parece que estén dando una proporción adecuada del número de viajes que están ofreciendo en comparación a los pasajes que están cobrando.*
- *La desproporción en el aumento de un 108% supera sobre todo el índice del consumidor, la inflación nacional y todavía no está tomando en cuenta referencias como la pandemia y la situación de las personas que viajan.*
- *La distancia entre San José y Alajuela es el doble de la distancia entre Alajuela y Carrizal y la tarifa San José-Alajuela es inferior al monto que pretende Cagua para Alajuela-Carrizal. No es claro los criterios técnicos que justifican este ajuste.*

- *No hay paradas nuevas, ni paradas donde se puedan guarecer las personas que están esperando, las instalaciones de donde salían los buses de Carrizal, no están disponibles por lo que las personas que no logran guarecerse, se tienen que quedar mucho tiempo antes de que salga otro bus por lo que no mejoró la eficiencia del servicio.*
- *La distancia entre Alajuela y Guadalupe no pasa de 5 kilómetros por lo que no es justo un aumento tan grande.*
- *Ya existe una línea de buses entre Canoas y Guadalupe y opera sin aumento, por lo que no es clara la justificación de la empresa solicitante.*
- *El incremento de tarifas hace insostenible los nuevos gastos para los usuarios que diariamente deben usar el servicio y en un período de pandemia que ha afectado los bolsillos.*
- *No se ha visto mejora en el servicio: ni en flota, ni en horarios, ni en paradas.*
- *Le parece injusto que la Aresep tomará posición a favor de un aumento tan alto que no está tomando en cuenta el sin número de hogares que se ven afectados.*

3. Oposición: *Merilyn Vargas Ramírez, cédula de identidad número 1-1723-0802.*

- *En contra de la propuesta.*
- *Es injusto las tarifas que quieren subir, hay rutas muchísimo más largas y que cobran menos, es exagerado que los que van a Alajuela todos los días pasen de pagar 290 a 605 y que vaya a subir el 108%, más en tiempo de pandemia donde las personas están sin trabajo.*
- *Desde que tomó la ruta Cagua le dan más prioridad a la gente de Guadalupe, Canoas y dejando a todos los de Pavas-Carrizal de camino.*
- *Es una de las rutas más caras del lugar. Por kilómetro se estarían ganando a 3.120 colones por kilómetro, donde hay rutas muchísimo más largas que ganan menos.*

4. Oposición: *Defensoría de los Habitantes de la República de Costa Rica, cédula de persona jurídica número 3-007-137653, representada por la señora Ana Karina Zeledón Lepiz, portadora de la cédula de identidad número 1-0812-0378, en su condición de Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Paul Steven Briceño Quintero, portador de la cédula de identidad número 5-0349-0580, debidamente autorizado.*

- *Se solicita el rechazo de la solicitud tarifaria de Cagua de Alajuela S.A. debido a inconsistencia que debilitan considerablemente la propuesta. Estas inconsistencias son:*
 - i. *Estadísticas operativas mensuales en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
 - ii. *Estadísticas operativas diarias del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP).*
 - iii. *Detalle de la información financiera de la ruta 1236.*
 - iv. *Inconsistencia de la información enviada al SIR.*

Solicita rechazar la solicitud de aumento presentado por la empresa debido a la no presentación de la información estadística depurada y sin depurar siendo este uno de los requisitos de admisibilidad.

- *La flota utilizada es de 9 unidades, todas modelo 2020, lo cual llama la atención de la Defensoría porque incide en el aumento tarifario y el CTP no tomó en cuenta esto de previo a dar su permiso, incluyendo la situación de la pandemia que disminuía la cantidad de unidades y de horarios. Así ahora la empresa alega afectación financiera que lleva a un aumento tarifario desproporcionado. Se presentan varios escenarios con otras edades razonables de flota y se demuestra que el ajuste tarifario puede ser mucho menor. Cabe señalar que en los justificantes de la solicitud que hace la empresa no se menciona esta compra de unidades.*
- *Preocupa que la empresa use demanda aproximada de pasajeros señalando que no hay estudio técnico de demanda ni estadísticas y siendo que en el estudio del 2009 la cantidad de pasajeros usada fue mayor que la que se usa en el presente estudio.*
- *Preocupa que exista diferencia entre la cantidad de carreras y el volumen de pasajeros en junio y julio 2021 según los datos abiertos de ARESEP. La Autoridad Reguladora debería velar porque la información que entrega el prestatario no contenga errores que generen visión incorrecta a los usuarios.*
- *En cuanto a Estados Financieros pareciera por los títulos que son consolidados (ruta 1236 con 227) lo cual inhibe de conocer la situación de la ruta petente sino una visión generalizada.*
- *Solicita rechazar la actual petición y se recomienda confeccionar estudio técnico de la demanda de esta empresa.*

5. Oposición: *Juan Rafael Alfaro Segura, cédula de identidad número 1-1268-0166.*

- *En contra del aumento del 108% en la tarifa de buses de esta ruta, por ser abrupto, un 108% sobrepasa en gran medida otros índices económicos del país, como índices de precios al consumidor, la devaluación y demás por lo que me el aumento es excesivo, no va en relación al cambio económico del país.*
- *De acuerdo con que la ruta debería de aumentar para que la empresa tenga un equilibrio financiero y pueda continuar operando y no le suceda lo que le sucedió a la prestataria anterior del servicio.*
- *El método utilizado para el cálculo de pasajeros por no tener otras fuentes más confiables de generar el cálculo de pasajeros, que es utilizar una tabla dada por la Aresep, les puede estar perjudicando a los usuarios y vecinos de la ruta.*
- *Mencionaron que en el 2017 los pasajeros transportados fueron poco más de 85.000 el promedio mensual y ahora con esta tabla se está dando poco más de 82.000, eso significa que disminuyeron los pasajeros en cuatro años, cuando normalmente es que la población va aumentando sostenidamente y en la tarifa de los buses se da una baja.*
- *Si la Aresep le exige a la empresa de buses, que pueden tener buses desde el año (nuevos) o hasta un máximo de 15 años de antigüedad, contablemente se debería de tomar el valor o la inversión de las unidades en una vida media, de 7 años y medio. En este caso la empresa tuvo la capacidad económica y bien por ellos y por los usuarios de que pueden andar con buses prácticamente nuevos, pero es una situación un poco anormal en cuanto a la vida de las empresas. De contar con unidades nuevas y cerca de 15 años lo que mejoraría la tarifa, o sea bajaría el aumento de la tarifa, utilizando buses de vida media de siete años y medio, se estaría hablando de buses 2016, 2015, 2014 que ayudaría mucho al cálculo de la tarifa.*
- *Rescata la información que dio el representante de la empresa, que hasta la empresa está en contra de un aumento de 108% que con un 50, 60% ellos alcanzan un equilibrio económico y poder seguir operando y brindando el servicio, considero que es de rescatar esa anuencia de ellos y que se valore, en la medida de lo posible, basado en las regulaciones de Aresep se tome en cuenta estos cambios para el futuro, el cálculo de las tarifas, pero también para el cálculo de este incremento.*

6. Oposición: *Randall Hernández González, cédula de identidad número 1-0829-0059.*

- *Excelente servicio y buenas unidades, sin embargo, no está de acuerdo con el aumento, que es desproporcionado.*

- *No hay estadísticas porque no tienen ni un año para hacer el aumento, entonces hasta no tener las estadísticas anuales creo que no procede el aumento.*
- *Se dice que Carrizal es una ruta urbana y cree que es rural porque no tiene un solo supermercado, se debe ir a Alajuela a un supermercado.*
- *Los autobuses no tienen los maleteros grandes como los tenían las unidades pasadas en donde se podía meter el saquito con todo lo que se compra en el Palí.*
- *En las paradas se viene recogiendo cierto número de pasajeros hasta agotar espacios y Carrizal no tiene una ruta para ellos. Se deja usuarios en las paradas porque el autobús no trae espacio, pasan hasta tres buses y los dejan botados. Para tomar el bus hay que bajar hasta el centro de Alajuela, con las bolsas y no hay una parada donde guarecerse, porque Cagua nunca ha tenido una parada, siempre ha usado las paradas afuera de los parques y lo dice cuando era Cagua – Guadalupe, porque la anterior compañía si tenía la parada que ellos alquilaban en ciertos lugares.*
- *Los asientos son incómodos para una persona adulta mayor, 13 kilómetros es incómodo venir sentado en asientos de plástico.*
- *El internet no funciona, pero si lo venden como que tienen Internet.*
- *En tiempo de pandemia están con salarios a la mitad y hay que ir hasta San José, entonces con salarios a la mitad que apenas nos alcanzan para irnos manteniendo, ir pagando las cosillas básicas, ese aumento es desproporcionado.*
- *Va a salir más caro viajar 10 kilómetros o 13 kilómetros (Alajuela Carrizal) que Alajuela a San José con 20 kilómetros.*
- *Las gradas para los adultos mayores, son gradas sumamente altas, los anteriores autobuses como los que tenía la antigua compañía de don Elías, eran adaptados (se debe buscar esas adaptaciones), aunque no tenían las plataformas para las personas con discapacidad, sí era accesible para un adulto mayor.*
- *Las tarifas son desproporcionadas para autobuses que no son para este tipo de ruta, que todavía las podemos considerar rutas rurales porque Carrizal sigue siendo un pueblo.*

POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

7. Oposición: Laura Irene Miranda Chacón, cédula de identidad número 2-0625-0180.

- *En tiempo de crisis como lo es la pandemia por COVID-19, cómo se presenta una solicitud de fijación de tarifa por servicios de transporte público por más del doble del monto actual.*

- *Podría la empresa Cagua de Alajuela S.A. aducir que ha incurrido en costos que le afectan como la inversión realizada por la compra de la ruta Carrizal – Alajuela, sin embargo, la empresa empezó a operar en ruta a finales del 2020, y el transporte y cantidad de personas que lo utilizan permanece sin afectación, por lo tanto, no puede ser razón suficiente para justificar un aumento de tal magnitud.*
- *Las tarifas propuestas están muy por encima del servicio brindado, donde el desplazamiento es de 12 Km.*
- *El costo del servicio en comparación con las tarifas propuestas, no tienen ningún sentido, ya en que en una distancia de 12.97 Km se propone una tarifa mayor de lo que está establecida incluso para una distancia en un solo sentido de 21 Km como lo es la ruta Alajuela – San José, en donde la frecuencia es de 6 a 10 minutos entre semana y de 8 a 12 minutos los fines de semana, como podría entonces compararse que en una ruta con un servicio de menor frecuencia y de muchos menos kilómetros de distancia solicite un aumento de tal índole.*
- *Cómo puede justificarse que en abril del 2021 la Aresep haya aprobado la tarifa vigente y cuatro meses después se sustente el aumento del 108%. Las tarifas propuestas no son justas para el servicio brindado al usuario.*
- *Los ciudadanos que utilizan el servicio remunerado de personas en modalidad de autobús se ven afectados directamente y de manera económica con esta solicitud propuesta, sumado a la afectación de ingresos producto de la pandemia que ha puesto a muchas personas del país en desempleo y el ingreso familiar y el sustento no alcanza, aunado, se incrementan las tarifas de buses en más de un cien por ciento, cómo podrán las familias al menos mantenerse a flote en una situación tan complicada, donde queda la supervivencia de las familias costarricenses si solo se toma en cuenta la estabilidad financiera de las grandes empresas y no se considera la afectación a las familias pobres o de clase media que son quienes principalmente hacen uso del servicio de bus.*
- *Con la propuesta de la empresa se pretende maximizar los ingresos para la empresa producto del incremento tarifario pero el servicio es el mismo, la empresa continúa transportando la misma cantidad de personas que siguen haciendo uso del servicio, y la situación económica actual solo busca golpear la clase más humilde del país.*

8. Oposición: Esvin Francisco Fallas Álvarez, cédula de identidad número 4-0150-0525.

- *Se opone porque es demasiado exagerado y abusivo lo pretendido por la empresa, los usuarios son simples asalariados que no han visto algún tipo de aumento desde hace dos años y además se está pidiendo más del cien por ciento de aumento.*

- *Los buses a pesar de ser nuevos no son completamente aptos para esta ruta, porque a pesar de que por motivo de la pandemia solo se permite la capacidad de personas sentadas, a dicho transporte le es difícil avanzar de Alajuela a Carrizal, ahora bien, en el caso que se pueda recargar más de lo habitual realmente sería difícil la ruta, debido a que esos buses son más para zonas urbanas.*

9. Oposición: Mauren Fallas Segura, cédula de identidad número 2-0787-0367.

- *Se opone porque la tarifa es sumamente elevada para la trayectoria de la ruta.*
- *El salario de muchos pasajeros no es rentable para pagar dicha tarifa.*

10. Oposición: Keidy Alpízar Salas, cédula de identidad número 6-0309-0336.

- *La tarifa solicitada para el recorrido Canoas-Alajuela es desproporcionada con referencia a la distancia y a la tarifa actual (2,5 kilómetros en 10 minutos).*
- *La frecuencia del servicio cada 15 minutos no es adecuada*
- *El ajuste tarifario impacta grandemente la economía de la gente, en su mayoría son trabajadores que usan el servicio diario y debe hacer doble viaje.*

11. Oposición: Asociación de Desarrollo Integral de Pavas de Carrizal de Alajuela, cédula Jurídica N° 3-002-116885, representada por el Eduardo Méndez Méndez, portador de la cédula de identidad número 2-0262-0705, en su condición de Presidente con la representación judicial y extrajudicial.

- *Entendemos que la ruta no recibe aumentos desde hace 12 años, pero el 108% de aumento solicitado no se justifica con los indicadores económicos de ese período. No cabe dentro de la realidad actual del país. Es excesivo.*
- *En reunión con representantes de la empresa les manifestaron que el aumento es abrupto e impopular y que consideran que con un 50% sería suficiente o también un aumento parcial y con revisión a futuro, como también aumentos escalonados, pero considerando plazos y aumentos razonables.*
- *La Asociación propone se negocie un punto intermedio para no golpear tanto al pueblo y permita la operación de la empresa.*

- *La estimación de pasajeros que hace la empresa no parece certera y puede tener un margen de error muy alto.*

12. Oposición: Danilo Casal Cascante, cédula de identidad número 2-0678-0261.

- *El aumento tarifario propuesto tan fuerte plantea una situación delicada para los usuarios puesto que la diferencia de pasaje diario es muy significativa.*
- *Una persona que viaje todos los días ida y vuelta pasaría de pagar ¢480 a ¢1000, para una diferencia de ¢520, que implica un aumento de ¢14 560 colones por mes que equivale a un 5,8% del salario base de ¢250.000.*
- *Se conoce las necesidades de actualizar costos de la empresa, pero un aumento de esa cantidad no es una alternativa viable para nosotros.*

13. Oposición: Marvin Alberto Mora Bolaños, cédula de identidad número 2-0425-0140. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible folio 210).

- *Es cuestionable usar una fórmula de volumen mensual de pasajeros estimado por cuanto no se puede determinar la exactitud de los datos.*
- *Los datos mensuales del volumen de pasajeros según sesión ordinaria 43-2017 del Consejo de Transporte Público del 8-11-2017 fue de 85.030 pasajeros que dista mucho de los 82.664 de la solicitud actual y no es justificable dado el crecimiento poblacional.*
- *Los datos de demanda propuestos no son verificables porque no se cuenta con barras ni con estudios de Aresep ni la empresa.*
- *La pandemia del Covid-19 ha provocado crisis económica en la mayoría de las familias de clase media y baja, principales usuarios del transporte público.*
- *También la pandemia ha provocado disminución en la demanda del servicio entre Carrizal y Alajuela lo cual hace que la fórmula de cálculo usada no sea real.*
- *Aumento del 108% propuesto totalmente desproporcionado respecto a aumentos salariales aplicados en los sectores público y privado: En el sector público está prácticamente congelado, el sector privado ha rondado el 2,53% anual; el IPC ronda los 2,25% anual.*
- *No es válido el argumento de Cagua sobre adquisición de 9 unidades nuevas, por cuanto eso es parte de la concesión y era de antemano conocido por la empresa.*

14. Oposición: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 05-0302-0917. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 211).

- *Sobre la periodicidad adecuada de los ajustes ordinarios:*

La empresa solicitante presenta un rezago tarifario de casi 12 años (no ha presentado solicitudes ordinarias en ese lapso) lo cual no obedece a lo ya establecido en la ley 7593, que indica la solicitud de revisión cada año como mínimo. Es un hecho frecuente que las empresas no presenten estudios anuales, resultando en solicitudes con ajustes significativos y con fuerte impacto en la población.

- *Demanda de pasajeros utilizada:*

En la petición actual la empresa calcula la demanda de pasajeros por medio del denominado volumen mensual de pasajeros aproximado. En el estudio anterior del 2009 la empresa solicitante de entonces usó un dato estadístico histórico de 3 años y la Aresep aplicó el dato de los últimos 12 meses por ser mayor que la data histórica. En la actual metodología se indica que en caso de usarse el volumen aproximado, la Aresep debe realizar un estudio de demanda o solicitarlo al CTP en un plazo máximo de un año.

Dadas las condiciones del presente caso, se considera relevante que la Intendencia de Transporte realice un estudio de demanda para esta ruta en la actual petición, tal como lo establece la metodología.

Se debe rechazar la actual solicitud tarifaria y realizar el estudio una vez que se cuente con un estudio de demanda real de pasajeros.

- *Información financiera presentada:*

En los Estados Financieros aportados por Cagua de Alajuela S.A. para este estudio tarifario, se hace referencia únicamente a la ruta 227. Al revisar los estados financieros de contabilidad regulatoria se tiene que no se hace la separación por ruta: 227 y 1236.

Esta observación es relevante por cuanto la contabilidad regulatoria debe contemplar no solo la distinción de ingresos, costos y gastos por actividad regulada y no regulada; sino también la distinción por rutas. Esta separación permite contemplar únicamente los costos necesarios específicos, lo cual adquiere mayor relevancia en los

estudios que utilizan (como el caso actual) la demanda con volumen aproximado de pasajeros, en donde la información financiera correcta pueda ser usada como fuente fiable para alcanzar el equilibrio financiero.

15. Oposición: Carlos Alberto Ramírez Rodríguez, cédula de identidad número 1-1165-0540. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible folio 213).

- La realidad económica difícil de la comunidad de Carrizal en general y que se ha afectado más con la pandemia. El aumento propuesto de 108% va a golpear esta débil economía en medio de jornadas laborales reducidas, pérdidas de trabajos, etc.
- El aumento propuesto es exorbitante, el usuario no tiene la culpa de que haya un rezago tarifario.
- Las inversiones realizadas no explican un ajuste tan grande.
- Deben considerarse otras soluciones alternas como ajustes escalonados o pactar dejar el aumento en un 70%.

Respuestas a posiciones

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Ana Patricia Castro Conejo	1
2	Juan José Ugalde Quesada	1,2,3,4,5
3	Merilyn Vargas Ramírez	1,3,4,5
4	Defensoría de los Habitantes de la República de Costa Rica.	5,6,7,9,12
5	Juan Rafael Alfaro Segura	1,3,4,5,6
6	Randall Hernández González	1,3,4,5,6,11
7	Laura Irene Miranda Chacón	1,3,4,10
8	Esvin Francisco Fallas Álvarez	1,5
9	Mauren Fallas Segura	1,4
10	Keidy Alpízar Salas	1,4,5
11	Asociación de Desarrollo Integral de Pavas de Carrizal de Alajuela	1,4,6
12	Danilo Casal Cascante	1,4
13	Marvin Alberto Mora Bolaños	1,4,5,6
14	Consejero del Usuario	6,7,9
15	Carlos Alberto Ramírez Rodríguez	1,4,5

1. Sobre el 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 a la Aresep, 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 sus modificaciones parciales mediante RJD-060-2018 y RE-0215-JD-2019) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente 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). Por tanto, escapa del ámbito de acción de la Autoridad Reguladora compensar los efectos inflacionarios por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios.

2. Sobre las variables de operación de la ruta, tales como distancia, tipo de ruta, carreras (cantidad de viajes), horarios y flota.

Tal como se encuentra mencionado dentro del análisis del estudio tarifario, en el acuerdo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público del 8 de noviembre de 2017, se establecieron por parte del ente concedente las condiciones de operación para la ruta 1236 (folios del 68 al 75 del expediente tarifario ET-051-2021). Cabe indicar que la distancia, y cantidad de viajes es una de las variables determinadas en ese acuerdo por el ente concedente, sea este el Consejo de Transporte Público y son las tomadas y respetadas por la Autoridad Reguladora.

3. Relacionado con que el costo del pasaje es muy caro comparado con la distancia de la ruta

Respecto al motivo por el cual, en comparación con rutas similares, las tarifas son iguales y hasta menores con distancias equivalentes o superiores, se les indica a los opositores que existen tres condiciones que repercuten para que esta situación se presente: (1) La cantidad de buses (inversión), (2) La cantidad de demanda; a mayor demanda menor es el precio y (3) Las frecuencias u horarios en los que opera la ruta (a mayor cantidad de carreras mayor es el precio).

Las características operativas de cada zona modelan la cantidad de flota y servicios requeridos y éstos a su vez dependen de los motivos de viaje de las personas (ida y regreso de la vivienda al lugar permanente de trabajo, actividades comerciales, profesionales, necesidades de la vida doméstica, turismo y recreación, movimientos migratorios, entre otras causas). Por lo tanto, no se pueden realizar comparaciones únicamente tarifarias sin dejar de considerar aspectos como concentración poblacional y actividades comerciales, entre otros, que motivan cantidades de servicios de transportes distintos y cantidades de flotas diferentes; y todas estas características operativas afectan la determinación tarifaria.

*De modo que en el cálculo tarifario inciden otros factores además de la distancia de un recorrido, por lo cual **no** se puede concluir siempre que entre mayor sea la distancia de una ruta, mayor será su tarifa en comparación con otras rutas de menor distancia.*

4. Acerca de que el incremento tarifario es alto y que la empresa ha indicado que podría ser menor.

Al respecto se debe señalar, que el estudio tarifario ordinario se encuentra conformado por aspectos técnicos y legales que son revisados por la Intendencia de Transporte de manera exhaustiva a través de todo el proceso de estudio que se lleva a cabo. Es a partir de dichos análisis y apegado a la metodología tarifaria vigente establecida por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, que se realiza la fijación tarifaria a una ruta determinada, como el caso bajo análisis, no perdiendo de vista la armonización de los intereses de los usuarios y los prestadores del servicio, es decir se procura el equilibrio entre las necesidades de los pobladores de las comunidades que sirve la ruta y los intereses de los operadores del servicio, teniendo en cuenta los principios de calidad, continuidad y confiabilidad del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús.

Ahora bien, en cuanto a lo que indican sobre las menciones que la empresa les realizó de que considera que el aumento es muy alto y que podrían seguir operando con un porcentaje menor entre 50% o 60% o con tarifa escalonada, se les indica que lo que se tiene por cierto en el presente ajuste tarifario es que la solicitud expresa de la empresa Cagua de Alajuela S.A. recibida el 17 de agosto de 2021 se refiere a que se le otorgue un incremento de un 108,40% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1236; solicitud que no fue modificada por la empresa en ningún momento del proceso del estudio tarifario. Además de lo anterior, tal como ya ha sido indicado, el resultado obtenido del incremento tarifario cumple con lo establecido en metodología tarifaria vigente y es conforme con los aspectos

técnicos en cuanto a los cálculos realizados, tomando en cuenta además que existía una alta probabilidad de que el aumento fuera significativo por el rezago tarifario al haberse superado 12 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 tarifaria ordinaria.

5. Sobre condiciones generales del servicio como frecuencia de horarios, tipo de autobús, terminales y paradas de la ruta.

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, paradas y terminales 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.

Por otra parte, en cuanto a las condiciones de las unidades de autobús con las que la operadora brinda el servicio, los opositores deben tomar en cuenta respecto a las acciones tomadas por la Intendencia de Transporte dentro de este estudio tarifario, que se verificó el cumplimiento por parte de la empresa de tener al día la Revisión Técnica Vehicular de las unidades autorizadas.

Se les reitera a las opositoras que si a pesar de que las unidades de autobús cuenten con la revisión técnica vehicular al día y cumplan con los demás requisitos para ser tomadas en cuenta dentro de los estudios tarifarios, si existen unidades que consideran se encuentran en condiciones no óptimas para brindar el servicio regulado, pueden presentar sus inquietudes o quejas ante el Consejo de Transporte Público (CTP) del MOPT, que por normativa nacional es el competente para establecer las condiciones de servicio en una determinada ruta o grupo de rutas, dentro de las cuales se encuentra la autorización de la flota con la que las empresas brindan el servicio público.

6. Sobre el volumen de pasajeros y la información estadística remitida al SIR.

La Intendencia de Transporte para el análisis del volumen de pasajeros a utilizar en el estudio tarifario (apartado C.1.1 del informe técnico) debe hacer una verificación de la consistencia lógica y técnica de la información estadística remitida por la empresa al Sistema de Información Regulatoria (SIR), con el fin de validar la información para el cálculo del volumen de pasajeros (apartado C.1.1.2 del informe técnico), sin embargo, esta validación debe realizarse con un estudio de demanda previo (aceptado por la Aresep o aprobado por el CTP) con no más de 3 años de su aprobación, o a partir de un trabajo de campo que debe realizarse de previo a la petición tarifaria.

Tal y como se explicó en la sección C.1.1 de este informe, en este caso específico, no se cuenta con estudio de volumen de pasajeros o validaciones de campo previos, por lo que debe recurrirse al mecanismo de volumen aproximado de pasajeros. De dicha revisión se logró determinar que la información aportada por la empresa no podía ser validada en virtud de no encontrarse completa, razón por la cual y en apego a la metodología tarifaria vigente se continuó con el procedimiento establecido para la determinación del volumen de pasajeros.

7. Sobre el análisis de la información de los estados financieros y la contabilidad regulatoria presentados por la empresa.

En este punto es importante señalar que la metodología tarifaria ordinaria vigente (resolución RJD-035-2016 y sus reformas), la cual es aplicable a todas las solicitudes de revisión tarifaria incoadas por los prestadores del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, esto de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 de la ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos); reconoce únicamente los costos necesarios de la estructura productiva modelo para prestar el servicio y que le permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad (artículo 3 de la ley 7593). En este sentido los estados financieros o la contabilidad regulatoria se utilizan para la determinación de los parámetros ponderados de la metodología y el reconocimiento de los costos necesarios para la prestación del servicio y no específicamente para el cálculo de la empresa, el cual como se ha mencionado se circunscribe a la aplicación de la metodología tarifaria vigente.

La contabilidad regulatoria es un instrumento de captura de información regulatoria para monitoreo de mercado y generación de insumos para la elaboración de otros instrumentos regulatorios como las metodologías o los reglamentos técnicos pero que la fijación tarifaria está dada en función de la metodología.

8. Sobre la justificación que presenta la empresa para el ajuste tarifario.

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, según la estructura productiva modelo del servicio, como lo señala el artículo 31 de la Ley 7593. 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.

9. Sobre la realización de un estudio de demanda.

Al respecto, 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.

(...)"

10. Sobre la tarifa aprobada en abril de 2021 para la ruta 1236 (fijación nacional) y la aprobación del incremento actual

En cuanto a la oposición que refiere a que cómo puede estarse aprobando un incremento de 108% cuando en abril de este año se aprobó la tarifa vigente a la ruta 1236, se le debe indicar que la tarifa actual de la ruta 1236 corresponde un ajuste tarifario extraordinario a nivel nacional, mediante resolución RE-0057-IT-2021 del 30 de agosto de 2021, publicada en el Alcance 173 a La Gaceta 169 del 2 de setiembre de 2021, la cual adquirió vigencia con la resolución RE-0072-IT-2021 del 15 de octubre de 2021, publicada en el Alcance 212 a La Gaceta 201 del 19 de octubre de 2021

Es importante indicar en este punto que ese ajuste mencionado que fue establecido mediante fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional, consideró por las características propias del ajuste que trata, solamente la variación de los costos de operación ajenos al prestador del servicio como son: salarios, combustibles, insumos de mantenimiento y gastos administrativos. Ahora bien, el presente ajuste tarifario se trata de una fijación ordinaria sobre las tarifas, la cual considera los costos asociados a las condiciones de operación propias de la ruta como son: cantidad de carreras, distancias, recorridos, tipos de unidad, además sopesa la inversión realizada por la empresa en la ruta para atender la prestación del servicio.

11. Sobre la clasificación de la ruta 1236

Indican los opositores que la ruta aún debe considerarse rural por la ausencia de supermercado y al considerar que sigue siendo un pueblo; al respecto se les indica que quien autoriza y determina las clasificaciones de las rutas es el ente concedente, es decir, el Consejo de Transporte Público, así de conformidad con lo establecido en el artículo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 de la Junta Directiva del CTP, la ruta 1236 se clasifica según el Sistema Unificado de Clasificación de Rutas (SUCR) como una ruta Urbana No Plana, es decir una ruta Urbana con una distancia por viaje menor a 25 kilómetros y montana (ver folio 71).

También es importante aclarar que el término “urbano” para fines tarifarios, no se refiere a la ubicación de la ruta, sino a su distancia: una ruta urbana es una ruta cuya distancia de viaje es igual o menor a 25 km.

12. Respecto a la flota utilizada en el estudio tarifario

Indica la opositora que las unidades que conforman la flota son modelo 2020, lo cual le llama la atención porque esto índice en el aumento tarifario y que con ello el CTP no tomó en cuenta la pandemia que disminuía la cantidad de unidades y horarios. Al respecto se les indica que quien tiene la competencia para autorizar la flota con la que los operadores brindarán el servicio es el Consejo de Transporte Público, por lo que la Intendencia no debe hacer referencia alguna a las decisiones tomadas por el ente concedente y mucho menos refutarlas. Tal como fue mencionado en el estudio tarifario, la flota considerada para los cálculos corresponde a la autorizada por el CTP mediante oficio CTP-DT-DAC-INF-0152-2020 del 8 de octubre de 2020, esto tal y como se indicó en el apartado C.1.4 de este informe. Se reitera, la Autoridad Reguladora en apego a la metodología tarifaria vigente y a las competencias asignadas por ley al CTP mediante las leyes 3503 y 7969 no puede desconocer o modificar las unidades autorizadas por éste para la operación de la ruta.

(...)

- 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 1236 según se dispone.

POR TANTO:

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

Pública, (Ley 6227), el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0328-IT-2021 del 26 de octubre de 2021 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 1236, descrita como: Alajuela-Canoas-Carrizal y viceversa, operada por la empresa Cagua de Alajuela S.A., de la siguiente manera:

Ruta	Descripción fraccionamiento	Distancia promedio viaje (km)	Tarifa (colones)	
			Regular	Adulto mayor
1236	Alajuela – Canoas - Carrizal	12,10	595	0

En cuanto a esta tarifa, se recalca que esta fue determinada con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 7.9.2 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 69 a 70, a la cantidad de autobuses visible a folio 70 y a los recorridos y distancias visibles a folio 71 del expediente ET-051-2021. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el presente cálculo tarifario.

- II. Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario La Gaceta.
- III. Indicar a la empresa Cagua de Alajuela 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-051-2021 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 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° 305549.—(IN2021596629).