



Diario Oficial

LA GACETA

Costa Rica



Imprenta Nacional
Costa Rica

ALCANCE N° 38 A LA GACETA N° 35

Año CXLIV

San José, Costa Rica, martes 22 de febrero del 2022

106 páginas

**PODER LEGISLATIVO
LEYES
PROYECTOS**

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

**Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.**

PODER LEGISLATIVO

LEYES

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 1 y 2 DE LA LEY 9398, LEY PARA
PERFECCIONAR LA RENDICIÓN DE CUENTAS,
DE 28 DE SETIEMBRE DE 2016**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10054

EXPEDIENTE N.º 20.808

SAN JOSÉ - COSTA RICA

10054

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 1 y 2 DE LA LEY 9398, LEY PARA
PERFECCIONAR LA RENDICIÓN DE CUENTAS,
DE 28 DE SETIEMBRE DE 2016**

ARTÍCULO ÚNICO- Se reforman los artículos 1 y 2 de la Ley 9398, Ley para Perfeccionar la Rendición de Cuentas, de 28 de setiembre de 2016. Los textos son los siguientes:

Artículo 1- Como parte de la obligación constitucional que tienen los funcionarios públicos de rendir cuentas por su labor y en aras de que dicho ejercicio contribuya al mejoramiento continuo en la calidad del accionar estatal, se establece la obligación de los rectores sectoriales, jefes ministeriales, de entes descentralizados institucionales y de órganos de desconcentración máxima de elaborar, publicar y divulgar, de manera digital, un informe anual, escrito, de la labor desarrollada por la institución o las instituciones a su cargo.

Artículo 2- El informe indicado en el artículo anterior se deberá presentar, de forma digital, ante la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, dentro de los primeros quince días del mes de mayo. Adicionalmente, y a efectos de garantizar su máxima divulgación, se incorporará copia de dicho informe en la página web de la respectiva entidad u órgano; se remitirá, de manera digital, a los colegios profesionales, escuelas universitarias, organizaciones sociales, comunales y productivas de áreas afines a su ámbito de acción; además, a los medios de comunicación colectiva y los partidos políticos con dirección electrónica conocida.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los veintiún días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Silvia Hernández Sánchez
Presidenta

Aracelly Salas Eduarte
Primera secretaria

Xiomara Priscilla Rodríguez Hernández
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los dieciséis días del mes de noviembre del año dos mil veintiuno.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—La Ministra de la Presidencia, Geannina Dinarte Romero.—1 vez.—Solicitud N° 329609.—(L10054 - IN2022625257).

PROYECTOS

PROYECTO DE LEY

DESAFECTACIÓN DE UN INMUEBLE PROPIEDAD DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ, Y PERMUTA POR DOS LOTES PROPIEDAD DEL ESTADO, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VIAL SAN JOSÉ – SAN RAMÓN

Expediente N.º22.900

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El presente proyecto de ley pretende cambiar la naturaleza de la finca del partido de San José, matrícula folio real número 257681-000 propiedad de la Municipalidad del cantón Central de San José (en adelante Municipalidad), ubicado en el distrito séptimo, Uruca, urbanización El Progreso, destinado para parque, así como compensar dicha propiedad por dos inmuebles contiguos inscritos a nombre del Estado, ubicados en el distrito séptimo, Uruca, en la urbanización Mansiones del Robledal, los cuales se encuentran inscritos en el partidode San José con matrícula folio real 240044-000 y 510888-000, tal y como se detallan a continuación:

ID	Propietario	Folio Real	Plano	Área m ²	Naturaleza
A	Municipalidad del cantón Central de SJ	1257681-000	SJ-0277641-1977	1400.18	Destinado a parque dela Urb. El Progreso
B	El Estado- MOPT	1240044-000	SJ-1072919-2006	325.95	Proyecto corredor San José- San Ramón
C	El Estado	1510888-000	SJ-0465419-1998	325	Terreno para construir

El terreno propiedad de la Municipalidad nunca ha funcionado como parque y tampoco se encuentra inventariado como tal en los registros de dicha Municipalidad, dado que la urbanización El Progreso nunca se desarrolló con construcciones habitacionales; sin embargo, en el Registro Público se le asignó naturaleza de Parque.

Si bien el artículo 40 de la Ley de Planificación Urbana demanda los terrenos que deben cederse a facilidades comunales y a parque, también en el dictamen de la Procuraduría General de la República C-204-2012 de 28 de agosto de 2012, que apela a votos de la Sala Constitucional, concluye: “En virtud de lo anterior queda claro que las áreas aprovechables en facilidades comunales sólo podrán eliminarse o reducirse a cambio de alguna mejora y otra facilidad compensatoria, cuando de ello se obtenga un mayor beneficio para la comunidad”.

En la actualidad el inmueble de la Municipalidad es el único que falta por adquirir para que todos los inmuebles de dicha urbanización pasen a nombre del Estado, con el fin de que se incorpore al derecho de vía destinado para la construcción de la ampliación de la carretera General Cañas, que se desarrolla mediante la Ley 9292 por medio del Fideicomiso Corredor Vial San José – San Ramón y sus Radiales 2016 (en adelante Fideicomiso Ruta Uno).

En la imagen N.º1 se muestran en color verde los inmuebles de la urbanización El Progreso que fueron expropiados y, por lo tanto, se encuentran incorporados al derecho de vía de la ruta nacional N.º1, y en color rojo se muestra la propiedad de la Municipalidad a la cual se requiere cambiarle el destino de “Parque” por “Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón”. Como se muestra en dicha imagen, la única propiedad que está pendiente de adquirir para la conformación del derecho de vía necesario para la ampliación de la ruta nacional N.º1, es la propiedad de la Municipalidad.

Al autorizar el cambio del destino a la propiedad de la Municipalidad y permutarla por los dos inmuebles propiedad del Estado, se da la oportunidad a los habitantes de la zona de la urbanización Mansiones del Robledal de aprovechar un área adicional de parque para que lo utilicen con fines de recreación y esparcimiento.

Imagen N.º1- Ubicación de los inmuebles



En la imagen N.º2 se muestra resaltado en color rojo el perímetro de la propiedad de la Municipalidad, matrícula folio real número 257681-000, destinada para el parque de la urbanización El Progreso. En dicha imagen se aprecia que el lindero noroeste de la propiedad colinda con uno de los actuales lazos del Intercambio de Circunvalación, que tiene un alto flujo vehicular y velocidad de operación considerable, lo cual constituye una limitación importante para una facilidad comunal de esparcimiento y recreación, como lo es un parque, en el que predominaría la presencia de menores de edad. Por otro lado, la pendiente actual del terreno propiedad de la Municipalidad se caracteriza por tener una topografía irregular con pendientes pronunciadas.

Imagen N.º2- Ubicación del Parque



En la imagen N.º3 se muestran resaltados en color rojo los perímetros de los inmuebles propiedad del Estado, en la que se aprecia que dichos terrenos poseen una topografía plana, muy favorable para desarrollo de un parque para esparcimiento y recreación comunal.



Imagen N.º3- Ubicación de los inmuebles del Estado

Los inmuebles propiedad del Estado suman un área total de 650,95m² y el área del inmueble propiedad de la Municipalidad tiene una mensura de 1400,18m². Si bien el área total a compensar es menor que el área que se desafecta y que es propiedad de la Municipalidad, se debe destacar que, en virtud de las características de las propiedades del Estado, tanto en condiciones topográficas como en ubicación y acceso, con la autorización de la permuta se genera a la comunidad de la urbanización Mansiones del

Robledal un beneficio, al brindarle un parque adicional que contaría con mayor seguridad para la recreación de los habitantes de esta zona; mientras que el inmueble de la Municipalidad, por su ubicación actual y condiciones topográficas, a todas luces, el único uso al que podría responder, es para la construcción del proyecto Corredor Vial San José-San Ramón, que de acuerdo con la Ley N.º 9292, artículo 16, es de interés y uso público.

Con la reunión de dos fincas, propiedad del Estado y dándole la afectación a parque, este proyecto de Ley pretende recuperar un área de recreación y esparcimiento para la comunidad del distrito, ya que la ubicación actual, el parque no puede ser aprovechado, no cumple con la función del artículo 50 de la Constitución Política.

Adicionalmente, con el acto de la desafectación del terreno propiedad de la Municipalidad, se contribuye a completar el derecho de vía necesario para la ejecución de las obras de mejoramiento y ampliación del Intercambio de Circunvalación, que es parte de un proyecto de interés y utilidad pública, así declarado en el artículo 16 de la Ley 9292, toda vez que dicho proyecto viene a mejorar la calidad de vida de los habitantes de las comunidades ubicadas en su área de influencia, la mejora de la seguridad vial, los tiempos de viaje y el bienestar de los usuarios que circulan por las carreteras que conforman el corredor vial San José-San Ramón y la red vial circundante. Otro aspecto fundamental para resaltar es que la ampliación del mencionado corredor vial tiene como objetivo primordial, promover el desarrollo económico y social del país.

Como corolario, los inmuebles aquí involucrados se encuentran en el dominio público bajo la administración de instancias diferentes, por lo que su permuta y utilidad actuará siempre en beneficio de la comunidad y de los habitantes, persiguiendo el bien común.

Por todo lo anterior y todas las razones anteriormente expuestas, someto a conocimiento de las señoras y los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**DESAFECTACIÓN DE UN INMUEBLE PROPIEDAD DE LA MUNICIPALIDAD
DE SAN JOSÉ, Y PERMUTA POR DOS LOTES PROPIEDAD DEL
ESTADO, PARALA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR
VIAL SAN JOSÉ – SAN RAMÓN**

ARTÍCULO 1- Se desafecta de su uso público un bien inmueble propiedad de la Municipalidad de San José, cédula jurídica tres cero uno cuatro cero cuatro dos cero cinco ocho (3-014-042058), inscrito en el Registro Público bajo el sistema de folio real matrícula dos cinco siete seis ocho uno cero cero cero (257681-000), situada en el cantón primero de San José, distrito séptimo Uruca, de naturaleza “Dest parque de la urb. el Progreso”, con los siguientes linderos: norte: urbanización El Progreso, sur: Lote 10, este: calle y otro, oeste: Soc. agrícola La Florentina S.A.; mide mil cuatrocientos metros con dieciocho decímetros cuadrados (1400,18 m²); de conformidad con el plano catastrado SJ-0277641-1977.

ARTÍCULO 2- Se autoriza a la Municipalidad del cantón Central de San José a permutar el lote descrito anteriormente, con dos lotes propiedad del Estado, cédula jurídica dos uno cero cero cero cuatro dos cero cero ocho (2-100-042008), que se describen a continuación:

a) Finca matrícula folio real cinco uno ocho ocho ocho cero cero cero (510888-000) del partido de San José; situada en el distrito séptimo Uruca, cantón primero San José, provincia San José, con naturaleza: terrenopara construir; con linderos: norte: María Eugenia Morera Vargas, sur: Mansiones del Robledal S.A, este: calle pública con 13m, oeste: carretera de circunvalación con 13m; mide trescientos veinticinco metros cuadrados; plano catastrado número SJ-0465419-1998; el inmueble se encuentra libre de anotaciones.

b) Finca matrícula folio real dos cuatro cero cero cuatro cuatro cero cero cero (240044-000) del partido de San José; situada en el distrito séptimo Uruca, cantón primero San José, provincia San José, con naturaleza: ProyectoCorredor San José-San Ramón; con linderos: norte: Ana María Cordero Quirós, sur: María Luisa Paniagua Barrantes, este: calle pública con 13 m de frente, oeste: carretera de circunvalación con 13.02m de frente; mide trescientos veinticinco metros con noventa y cinco decímetros cuadrados (325,95 m²); plano catastrado número SJ-1072919-2006; el inmueble se encuentra libre de anotaciones.

ARTÍCULO 3- Una vez realizada la permuta, los lotes descritos en los incisos a) y b) del artículo 2 de esta ley, se afectan al dominio público como “Parque” y se inscriben a nombre de Municipalidad del cantón Central de San José, cédula jurídica tres cero uno cuatro cero cuatro dos cero cinco ocho (3-014-042058). Asimismo, el lote descrito en el artículo 1 de esta ley se inscribe a nombre del Estado-Ministerio de Obras Públicas y Transportes con cédula jurídica cédula jurídica dos uno cero cero cero cuatro dos cero cero ocho (2-100-042008) y se afecta al nuevo uso de “Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón”.

ARTÍCULO 4- La Municipalidad de San José podrá reunir las fincas descritas en los incisos a) y b) del artículo 2 de esta ley, una vez que cuente con el plano catastrado de reunión de fincas.

ARTÍCULO 5- Se autoriza a la Notaría del Estado para que confeccione la respectiva escritura pública de permuta a que se refiere la presente ley. Asimismo, se autoriza a la Procuraduría General de la República para que corrija los defectos que señale el Registro Nacional.

Rige a partir de su publicación.

Daniel Ulate Valenciano
Diputado

NOTAS: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

1 vez.—Solicitud N° 329139.—(IN2022624734).

“LEY PARA COORDINAR ACCIONES INSTITUCIONALES EN EL MANEJO DE INCENDIOS FORESTALES”

Expediente N.º 22.902

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los incendios, producen pérdidas de vidas y daños patrimoniales cuantiosos, que repercuten en la economía, el desarrollo y la seguridad social, por ello, es importante tomar medidas y fortalecer toda acción cuyo objetivo sea el control de incendios basada en la prevención, detección y su extinción efectiva.

En la mayoría de ocasiones la principal causa de incendios en bosques y praderas es el hombre, a nivel mundial se calcula que el noventa por ciento de los incendios es por causa humana. Y es que los fuegos no controlados y demasiado frecuentes pueden tener efectos negativos en el desarrollo de las áreas silvestres, en los ecosistemas naturalmente adaptados al fuego, así como en la vida y posesiones de las personas.

Es erróneo afirmar que todo uso que se le dé a la candela es malo, o que no se pueda encender una fogata durante un paseo ni quemar los restos de los cultivos agrícolas en los campos para volver a sembrar. Si se limpia un área alrededor de la fogata y si cuando se termina de utilizar la cocina se apaga antes de abandonar el lugar, no habrá incidentes que lamentar. Si el agricultor quema su campo rodeándolo previamente con un rompe fuegos para asegurarse de que la quema no se salga de su campo y utiliza la quema en su finca bajo condiciones que no acarrearán erosión sucesiva, entonces la quema puede continuar siendo una herramienta útil como lo ha sido desde el inicio de la historia

En nuestro país el Benemérito Cuerpo de Bomberos durante la época seca atiende gran cantidad de incidentes relacionados con fuego en lotes baldíos conocidos como charrales, situación que se repite con los incendios forestales en áreas privadas y en el patrimonio natural del Estado.

Según datos proporcionados por el Departamento de Tecnologías de Información y Comunicaciones del Benemérito Cuerpo de Bomberos, al 2019 nuestro país ha experimentado un preocupante incremento en las emergencias por quemas agrícolas, de charrales, forestales y otras. Las cifras son contundentes como se detalla en la siguiente información:

Emergencias por Quemas, Charrales y Forestales

Atendidas durante los años 2017, 2018 y hasta 13 Noviembre 2019

Tipo de Emergencia	Año			Total por Emergencia
	2017	2018	2019	
1.2.1 Charral	8771	9383	11615	29769
1.2.2 Agrícola	477	578	599	1654
1.2.3 Forestal	54	46	139	239
1.2.4 Arbol Con Fuego	262	316	381	959
1.3.1 Basureros / Contenedores	2173	2394	1995	6562
1.3.2 Area De Desechos	2605	2960	2904	8469
1.3.3 Relleno Sanitario	7	9	14	30
Total Anual	14349	15686	17647	47682

En vista de lo anterior y dada la tipología de los incendios atendidos por el Cuerpo de Bomberos esta organización se ha visto obligada a definir diferentes tipos de técnicas de extinción y a su vez invertir en equipos especiales para cada incendio. Y es que el ritmo de destrucción resultado de un incendio genera inquietud y gran preocupación en la población, así como en las instituciones gubernamentales.

Asimismo, las autoridades del Benemérito Cuerpo de Bomberos han realizado llamados de atención a la población en innumerables ocasiones en relación al incremento de las quemas de basura, pues a pesar de que están prohibidas se siguen realizando en algunos lugares del país de modo que continúa dándose un inadecuado manejo de las quemas.

Tomando en consideración lo anterior, como diputado recibí en mi despacho a con personeros del Cuerpo de Bomberos para plantearles mi inquietud en relación al manejo de las quemas y el incremento en los incendios, como resultado presento a consideración los señores diputados un marco legal que propone establecer acciones en relación al manejo del fuego en aras de promover el uso responsable del fuego para la seguridad de los habitantes y de la biodiversidad.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**“LEY PARA COORDINAR ACCIONES INSTITUCIONALES
EN EL MANEJO DE INCENDIOS FORESTALES”**

Capítulo I
Disposiciones Generales

ARTÍCULO 1º- Objetivo General.

La presente ley tiene por objeto, regular en forma integral el manejo del fuego, en cualquier ecosistema vegetal, promoviendo el uso responsable del fuego para la seguridad de los habitantes y de la biodiversidad.

ARTÍCULO 2º- Objetivos Específicos.

Se constituyen en objetivos específicos de la presente Ley:

- a) Fomentar la participación ciudadana y responsabilidad social en el manejo integral del fuego: El Manejo Integral del Fuego es responsabilidad del Estado Costarricense, sus instituciones, así como de todos los habitantes del territorio nacional.
- b) Acentuar el respeto a la vida humana, la salud pública, la biodiversidad y la herencia tanto cultural como natural del país, a través de los elementos del manejo del fuego en los ecosistemas vegetales.
- c) Establecer una gestión efectiva y eficiente de los recursos destinados para el manejo del fuego, que permita la real prosecución del objetivo general de la presente ley.
- d) Garantizar la sostenibilidad y continuidad de los procesos reguladores del manejo del fuego en todas sus manifestaciones dentro de los ecosistemas vegetales.
- e) Compromisos y Solidaridad. Lograr la integración de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales, empresas privadas y sociedad.
- f) Incentivar la investigación para el acceso a nuevos conocimientos y tecnologías relacionados con la materia.
- g) Recuperación natural de las zonas afectadas por incendios forestales como mecanismo idóneo de restauración.

ARTÍCULO 3º- Declaratoria de Interés Público.

Se declaran de interés público, las acciones que se emprendan para el adecuado manejo del fuego, razón por la cual, las medidas que se adopten para la prosecución de dicho fin, serán vinculantes para las autoridades gubernamentales, las empresas privadas, la academia y la sociedad.

ARTÍCULO 4º- Definiciones.

Para efectos de interpretación de la presente Ley, se definen los siguientes conceptos:

Abandono de un terreno predio con o sin delimitación desprovisto de limpieza y/o corte o chapea.

Alerta Temprana: Es el aviso que emite el SINAC basado en estudios técnico-científicos propios o de cualquiera de las instituciones representadas en el CONIFOR, donde se señalan los potenciales puntos de riesgo de incendios forestales.

Área de Conservación: Es una unidad territorial del país, delimitada administrativamente, regida por una misma estrategia de desarrollo y administración, debidamente coordinada con el resto del sector público. En cada una se interrelacionan actividades tanto privadas como estatales en materia de conservación sin menoscabo de las áreas protegidas.

Área Rural: Territorio de una localidad cuyo uso mayoritario son las actividades agropecuarias, agroindustriales, extractivas, de silvicultura y la conservación ambiental.

Área Urbana: Área urbanizada, edificada, cuyo uso de suelo no es necesariamente agrícola y forestal.

Área Silvestre Protegida: Espacio físicamente delimitado por el SINAC, constituido por terrenos, humedales y porciones de mar, declaradas como tales entre otras razones, por la particularidad de sus ecosistemas y por su significado histórico-cultural. Estas áreas tendrán como uso prioritario, la conservación y protección de la biodiversidad y los recursos culturales.

Bombero: Funcionario legitimado para ejercer las funciones previstas en el artículo 5 de la Ley del Benemérito Cuerpo de Bomberos Ley N° 8228 de 22 de julio 2008.

Brigadista Forestal: persona técnicamente capacitada y entrenada para trabajar en forma segura y eficiente en el manejo del fuego en ecosistemas vegetales.

Calor: Es el proceso de transferencia de energía entre cuerpos que se encuentran a diferente temperatura.

Causa de incendio: Es toda situación, hecho o elemento que origina un incendio.

Cobertura vegetal: Capa de vegetación natural que cubre el suelo. Comprende una amplia gama de biomásas, desde pastizales hasta bosques. Es la expresión integral de la interacción entre los factores bióticos y abióticos sobre un espacio determinado.

Combustible: Para efectos de la presente ley, es la sustancia o material con capacidad para arder en presencia de oxígeno u otro material oxidante y calor.

Combustible forestal: Material orgánico vegetal, vivo o muerto, subterráneo, superficial o aéreo, susceptible de combustión.

Comportamiento del fuego: Conjunto de factores, principalmente de carácter físico, mecánico y químico, que se observan en el ambiente afectado por la propagación del fuego.

CONIFOR: Comisión Nacional sobre Incendios Forestales.

Contrafuego: Consiste en crear un fuego desde una línea de defensa o de control con el propósito de que el fuego creado avance hacia el fuego principal y detenta la propagación en esa dirección.

Control de incendio: acciones y medidas que se tomen a fin de extinguir el incendio, el cual consiste en detener el avance del fuego en un área mediante la eliminación de alguno de los elementos del triángulo del fuego (oxígeno, calor, combustible). Afecto de la presente ley en ecosistemas vegetales.

Charral: Es una sucesión vegetal formada a partir del abandono de un terreno, cuya constitución florística está dada entre otras por gramíneas, plantas y arbustos de una o varias especies cuya altura no supera los cinco metros.

Estrategia de Manejo del Fuego: documento oficial de país para la planificación, seguimiento y evaluación en materia de manejo del fuego, compuesta por un marco estratégico y un plan de acción nacional.

Fuego: Es una reacción química en cadena con desprendimiento de luz y calor producto de la combustión de un cuerpo que se manifiesta en forma de llama.

Fuego de interfase: fuego en áreas donde las estructuras como viviendas se encuentran entre mezcladas con ecosistemas vegetales.

Herramientas: dispositivos de trabajo utilizadas por los bomberos forestales, para el control y liquidación del fuego.

Incendio: fuego fuera de control por razones naturales, accidentales o artificiales, capaz de afectar entre otros la vida humana, ecosistemas e infraestructura. Para efectos de la presente ley se utilizarán como sinónimo de incendio los vocablos emergencia e incidente.

Incendio forestal: fuego que se propaga sin control alguno en cualquier tipo de ecosistema, producido por la acción del ser humano o causado por la naturaleza, ocasionando serios daños ecológicos, climáticos, económicos y sociales.

Liquidación: Es la extinción total del incendio. Comprende el enfriamiento o eliminación de puntos calientes, tanto en el perímetro como en el interior del incendio o quema.

Manejo del fuego: Comprende el cúmulo de acciones sistemáticamente coordinadas para prevenir, mitigar y liquidar incendios.

Mitigación: Es la aplicación de medidas para reducir el impacto negativo que se provoca un incendio causado por la acción humana o causas naturales.

Plan para el Manejo del Fuego en las Áreas Silvestres Protegidas: Conjunto estandarizado de lineamientos previstos para las acciones propias del manejo integral del fuego en áreas silvestres protegidas. **Prevención de incendios:** Es la suma de acciones y actividades, entre ellas, educación, legislación y manejo de combustibles, que se adopten para prever la ocurrencia y severidad de un incendio.

Plan de contingencia: Conjunto de actividades y acciones preventivas y operativas definidas por las instituciones que conforman la CONIFOR, para la atención de la temporada de incendios forestales.

Plan Anual de Trabajo: Conjunto de actividades y acciones planificadas anualmente por las instituciones que conforman la CONIFOR, definidas en la Estrategia Nacional para el manejo integral del fuego.

Plan de Quema: Conjunto de condiciones establecidas de forma detallada en documento escrito, que identifica los elementos técnico científicos para la aplicación de una quema controlada o prescrita.

Quema controlada: Es la aplicación consciente del fuego en un área definida y delimitada, bajo condiciones climáticas de bajo riesgo, conocidas y bajo objetivos preestablecidos dentro del manejo de los combustibles. Su aplicación debe decidirse con base en el análisis de las condiciones de los ecosistemas, su régimen de fuego y los objetivos que se quieran de éstos.

Quema prescrita: Es la aplicación técnico-científica y preestablecida del fuego, mediante un plan de quema que determina un conjunto de condiciones (factores meteorológicos, combustible, topográficos) para un adecuado manejo de ecosistemas.

Ronda Cortafuego: Barrera natural o artificial construida la cual estará desprovista de vegetación preparada antes de que se produzca un incendio forestal, la misma estará destinada a detener los fuegos superficiales o funcionar como línea de control para trabajar o para iniciar un contrafuego, si es necesario, así como facilitar el movimiento del personal y material en las operaciones de extinción.

Salario base: Se entenderá como tal por salario base lo previsto en el artículo 2 de la Ley N° 7337, del 05 de mayo de 1993.

SINAC: Sistema Nacional de Áreas de Conservación.

Triángulo del fuego: Herramienta didáctica en la cual cada lado de un triángulo equilátero se refiere a uno de los tres factores necesarios para la combustión y producción de llama (oxígeno, calor y combustible), cuando alguno de estos factores es removido, la llama no se produce o cesa.

Viento: Desplazamiento de masas de aire de un lugar hacia otro como consecuencia de las diferencias locales de presión atmosférica; representando por su velocidad y dirección.

Capítulo II

De las competencias y coordinación interinstitucional para el manejo del fuego en ecosistemas vegetales

ARTÍCULO 5º- Sobre el manejo del fuego dentro de los territorios calificados como patrimonio natural del Estado.

Corresponde al Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), a través del Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC), coordinar y dirigir las labores de manejo del fuego dentro de las áreas administrativamente definidas como Patrimonio Natural del Estado, que incluye, las Áreas Silvestres Protegidas en cualquiera de sus categorías, la zona marítimo terrestre. Excepcionalmente corresponderá al SINAC, participar, coordinar y dirigir labores del manejo del fuego en ecosistemas vegetales ubicados en propiedades privadas aledañas al Patrimonio Natural del Estado o de importancia biológica, cuando de alguna forma ponga en peligro o afecte la biodiversidad o el patrimonio natural del Estado.

ARTÍCULO 6º- Competencia del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica.

Corresponde al Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, la atención, mitigación y extinción de cualquier incendio que se produzca, con excepción de los que ocurran en sistemas vegetales competencia del SINAC. Excepcionalmente corresponderá al Benemérito Cuerpo de Bomberos, coordinar y dirigir labores del manejo del fuego en ecosistemas vegetales ubicados en propiedades patrimonio natural del Estado.

ARTÍCULO 7º- Sobre las obligaciones de quienes legalmente ocupen terrenos del Estado.

Quienes ocupen terrenos del Estado, sea por concesión o a través del permiso de uso formalmente otorgado, deben llevar a cabo las acciones de manejo del fuego correspondientes, en coordinación con el SINAC. En ese sentido, el concesionario y/o usufructuario, también se obligan a comunicar de inmediato la sobrevenida ocurrencia de cualquier incendio, para que sea a partir de dicha comunicación que se activen los mecanismos de coordinación correspondientes. Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario y/o usufructuario, iniciarán por su propia cuenta, las actividades de atención, mitigación y extinción del incendio a su alcance.

ARTÍCULO 8º- Terrenos sometidos al régimen de Pago de Servicios Ambientales:

Los propietarios físicos o jurídicos beneficiarios del régimen de Pago por Servicios Ambientales, incluirán en el Plan de Manejo correspondiente, las acciones de prevención y extinción de incendios en ecosistemas vegetales a aplicar en el área de su propiedad sujeta a este beneficio. Dichas acciones serán definidas por el Sistema Nacional de Áreas de Conservación a través del Reglamento a la presente ley. Estas acciones serán de obligatorio acatamiento por parte del propietario del inmueble afecto a dicho beneficio, so pena en caso de incumplimiento, de que el Fondo Nacional de Financiamiento Forestal (FONAFIFO), suspenda el pago correspondiente al servicio ambiental.

Capítulo III Organización nacional para el Manejo del Fuego en ecosistemas vegetales

ARTÍCULO 9º- De la Comisión Nacional sobre Incendios Forestales, su naturaleza jurídica y conformación.

la Comisión Nacional sobre Incendios Forestales que también se conocerá por su nombre abreviado "CONIFOR", que en adelante y como cuerpo colegiado adscrito al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo, según los alcances de la Ley Nacional de Emergencias y prevención del riesgo Ley N° 8488. Estará conformado por representantes de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales relacionadas con el manejo del fuego. Sin perjuicio de ulteriores conformaciones que se establezcan para garantizar la participación de las entidades, la Comisión estará conformada originalmente por representantes del Ministerio del Ambiente y Energía a través del SINAC, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Seguridad Pública, Ministerio de Educación Pública, Instituto Costarricense de Electricidad, Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados, Instituto de Desarrollo Rural, Instituto Meteorológico Nacional, Comisión Nacional de Emergencias, Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, Benemérita Cruz Roja Costarricense. Sus funciones y estructura serán definidas mediante la estrategia nacional del manejo del fuego.

ARTÍCULO 10º- Las instituciones representadas en la CONIFOR, se obligan a incluir en el Plan Anual Operativo de cada una de ellas, las metas y acciones que hacia lo interno contribuyan con el Manejo del Fuego en ecosistemas vegetales.

Capítulo IV

Permisos de quema y uso del fuego en áreas privadas y estatales

ARTÍCULO 11º- Ecología del Fuego:

Se permite mediante quemas controladas o prescritas, el uso del fuego dentro de las Áreas Silvestres Protegidas, Patrimonio Natural del Estado o terrenos de propiedad privada; donde amerite realizarse la eliminación, transformación y reducción de la cantidad de combustible en la superficie o bien para controlar poblaciones de especies invasoras, plagas y/o enfermedades previo estudio y autorización del SINAC.

ARTÍCULO 12º- Permisos de Quema en terrenos de uso agropecuario:

Le corresponde al Ministerio de Agricultura y Ganadería, dar asesoría técnica y extender los permisos de quema en terrenos privados de uso agropecuario, para ello por medio de un Reglamento se dará las pautas a seguir para las respectivas autorizaciones.

ARTÍCULO 13º- Permisos de Quema en terrenos forestales:

Le corresponde al Sistema Nacional de Áreas de Conservación, dar asesoría técnica y extender los permisos de quema en terrenos privados de uso forestal, para ello por medio de un Reglamento se dará las pautas a seguir para las respectivas autorizaciones.

Capítulo V

De la prevención en el manejo integral del fuego

ARTÍCULO 14º- Educación preventiva en manejo del fuego en ecosistemas vegetales:

El Ministerio de Educación Pública procurará incorporar en los planes de estudio de educación primaria y secundaria, los temas fundamentales relacionados con el manejo del fuego y prevención de incendios forestales, que al efecto y con sus respectivos contenidos defina en coordinación con el SINAC y el Cuerpo de Bomberos.

En este mismo sentido, las instituciones de Educación Superior, sean públicas o privadas, así como el Instituto Nacional de Aprendizaje, podrán incorporar el tema de manejo integral del fuego en los programas de estudio de cada una de las carreras o especialidades técnicas relacionadas a los temas ambiental, agrícola, turísticas y agroindustriales.

Capítulo VI De las obligaciones de los propietarios de inmuebles

ARTÍCULO 15º- De la eliminación de vegetación y residuos:

Salvo que se cuente con el permiso de las autoridades respectivas, se prohíbe el uso del fuego para la eliminación de vegetación o residuos en terrenos públicos o privados.

ARTÍCULO 16º- De la implementación de mecanismos preventivos:

Corresponde a los propietarios de inmuebles, establecer las medidas de prevención y mitigación a través de técnicas amigables con el ambiente y la salud pública, entre ellas, chapeas, rondas cortafuego y líneas negras en el perímetro o dentro de la propiedad correspondiente durante la época seca. Igual obligación corresponde a los administradores y operadores de acueductos y propietarios a los administradores y operadores de acueductos y propietarios de terrenos de aprovechamiento de agua para consumo humano, respecto de la protección de nacientes o recarga acuífera.

ARTÍCULO 17º- Responsabilidad de los propietarios de inmuebles:

El incumplimiento de las anteriores obligaciones acarrea a los propietarios responsabilidad civil y penal respecto de los daños que eventualmente pueda causar su omisión.

Capítulo VII Del aviso, apoyo y atención de incendios forestales

ARTÍCULO 18º- Aviso de incendio forestal:

Por ser de interés público, es responsabilidad de todos, comunicar al Sistema de Emergencias 9-1-1 o a la autoridad competente más próxima, la presencia de un incendio.

ARTÍCULO 19º- Del apoyo de instituciones públicas y gobiernos locales en la atención de incendios forestales:

Conforme los protocolos, procedimientos y declaratorias de alerta que emita la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, las instituciones públicas y los gobiernos locales se encuentran autorizados para coadyuvar con el mando del incidente, en la atención, mitigación y extinción de incendios, a través de la facilitación de recursos humanos, logísticos y económicos.

ARTÍCULO 20º- Del respaldo a las labores de atención, mitigación y extinción de incendios:

Cualquier persona puede coadyuvar en la atención, mitigación y extinción de incendios facilitando al efecto mano de obra, maquinaria, equipo o herramientas, siempre que de previo coordine con el mando de incidente.

ARTÍCULO 21º- Del derecho de ingreso y uso de propiedades para la atención de incendios:

A solicitud del mando de incidente, los dueños o representantes de finca, predio, propiedad o terreno, deben permitir el ingreso al personal, maquinaria, equipo y herramientas necesarios para atender un incendio, caso contrario, la Fuerza Pública realizará las acciones que de inmediato permitan el acceso a la propiedad correspondiente. En ese sentido, los dueños o sus representantes, deberán a solicitud del mando de incidente, facilitar el uso de la infraestructura correspondiente, así mismo el acceso y utilización de piscinas, lagunas, lagos y depósitos de agua que existan en su propiedad.

Los funcionarios de las instituciones responsables a cargo del mando de los incendios, en el desempeño de sus funciones están facultados para ingresar, transitar y practicar inspecciones dentro del predio, propiedad o terreno de carácter privado, junto con maquinaria, equipo y herramientas necesarias para atender el incidente, o labores que se requieran; caso contrario, la Fuerza Pública realizará las acciones que de inmediato permitan el acceso a la propiedad correspondiente. En ese sentido, los referidos dueños o sus representantes, deberán facilitar el uso de la infraestructura correspondiente, así mismo el acceso y utilización de piscinas, lagunas, lagos y depósitos de agua que existan en su propiedad.

ARTÍCULO 22º- Sistema de Comando de Incidentes:

Las emergencias se atenderán bajo un esquema de organización integrado y coordinado conocido como Sistema de Comando de Incidentes.

ARTÍCULO 23- Abastecimiento de agua:

el Cuerpo de Bomberos y el SINAC se abastecerán, sin costo alguno, de los acueductos y las fuentes de agua, públicos o privados disponibles, para la atención de incendios y otras actividades propias de sus funciones.

ARTÍCULO 24- Metodología de atención de fuegos en ecosistemas vegetales.

Toda la emergencia por fuego se atenderá conforme dispone el Sistema de Comando de Incidentes según lo definido en la presente ley.

ARTÍCULO 25- Investigación de causas:

Corresponde al SINAC y al Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, según la competencia que le corresponde y de acuerdo a su disponibilidad material, investigar las causas de incendios.

ARTÍCULO 26º- Valoración del daño ambiental:

Corresponde al SINAC la valoración del daño ambiental que generen los incendios forestales.

Capítulo VIII Brigadas Forestales

ARTÍCULO 27º- Brigadas Forestales:

Le corresponde al SINAC y al Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica crear, organizar y capacitar brigadas de bomberos forestales, para cumplir con las competencias que a cada uno corresponde según la presente ley. En ese sentido, también será obligación del SINAC, la capacitación de brigadas forestales que voluntariamente sean creadas en otras instituciones públicas, empresas privadas u organizaciones no gubernamentales.

ARTÍCULO 28º- Equipamiento del Brigadista Forestal:

Al brigadista forestal se le equipará con los implementos de protección personal, equipo y herramientas idóneos para el efectivo ejercicio de su labor en forma segura; para ello, las instituciones públicas, las empresas privadas y las organizaciones no gubernamentales que conformen alguna brigada de esta naturaleza, se obligan a proveer a sus bomberos el equipos y herramientas supra mencionados. Para el caso de brigadistas forestales voluntarios no adscritos a alguna brigada de las anteriormente señaladas, corresponde al SINAC equiparlos conforme corresponda.

ARTÍCULO 29º- De la certificación de brigadistas forestales:

Corresponderá al Cuerpo de Bomberos, certificar brigadistas forestales. Será responsabilidad de cada brigada velar porque sus integrantes sean certificados en la atención de este tipo de emergencias.

ARTÍCULO 30- Día del Brigadista Forestal: Se declara el 04 de mayo como el Día del brigadista forestal.

Capítulo IX
Del Fondo para el Manejo Integral del Fuego

ARTÍCULO 31º- Creación y objetivo:

Créase el Fondo para el Manejo Integral del Fuego, en adelante "Fondo", el cual será destinado exclusivamente para financiar las actividades del SINAC y el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, para cumplir el objetivo general de la presente ley en concordancia a la competencia a cada uno de ellos asignada.

Sin perjuicio de otras actividades que en el transcurso del tiempo surjan para cumplir el cometido de la presente norma, el Fondo será destinado exclusivamente al financiamiento de las funciones a cargo del SINAC y el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica dispuestos en la presente ley y la Ley 8228.

ARTÍCULO 32º- Componentes económicos del Fondo para el Manejo Integral del Fuego:

El Fondo se constituirá con:

- a) El 0.5 % de los montos que se recauden por concepto de tarifas de ingreso a las áreas silvestres protegidas.
- b) El 0.5 % del presupuesto del FONAFIFO.
- c) Las donaciones que al Fondo direccionen los órganos e instituciones públicas, municipalidades, la empresa privada, organizaciones no gubernamentales y empresas, instituciones u organizaciones internacionales.
- d) La recaudación por concepto de multas que la presente ley establece, una vez cubiertos los gastos administrativos que requiera su cobro.
- e) Los intereses y réditos que genere el propio Fondo.
- f) El 30% por concepto de lo recolectado por el MINAE del canon del agua consumida o utilizada como materia prima o envasada. Los dineros recaudados por este concepto por el Ministerio de Hacienda, deberán girarse al Fondo para el manejo integral del fuego a más tardar dentro, lo anterior sin deducir ninguna suma por concepto de gastos de recaudación o administración.

ARTÍCULO 33º- Se autoriza a las instituciones estatales para que se otorguen donaciones a favor del SINAC y el Cuerpo de Bomberos.

ARTÍCULO 34º- El Cuerpo de Bomberos y el SINAC podrán constituir fideicomisos para la administración de recursos del Fondo. En este caso, los recursos del Fondo deberán de invertirse en las mejores condiciones de bajo riesgo y alta liquidez; los recursos y su administración serán objeto de control por parte de la Contraloría General de la República.

ARTÍCULO 35º- Sobre la distribución del Fondo para el Manejo Integral del Fuego: Lo recaudado por este concepto se repartirá por iguales partes entre el SINAC y el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica.

ARTÍCULO 36- Las compras del Cuerpo de Bomberos y del SINAC que se realicen de conformidad con sus funciones, tendrán exención tributaria, arancelaria y de sobre tasas para las adquisiciones de las unidades extintoras de incendio, las aeronaves, las embarcaciones marítimas, los vehículos que se convertirán en unidades extintoras de incendio; los vehículos de apoyo, las plantas eléctricas portátiles las bombas portátiles; los equipos y artículos para extinción de incendios, para rescate de personal que atiende los incendios, los equipos de comunicación y equipos electrónicos para atención de los incendios; los repuestos, las llantas y los artículos para mantenimiento de las unidades extintoras, los vehículos y los equipos para extinción de incendios, para rescate; los equipos de protección personal para extinción de incendios y de rescate, los agentes como el espumógeno para extinción de incendios; los medicamentos, combustibles y lubricantes; los artículos y bienes de similar naturaleza necesarios para el cumplimiento de sus fines. Además de las exenciones anteriormente señaladas el Cuerpo de Bomberos y el SINAC, estarán exentos del costo de los gastos que implique la inscripción de los bienes muebles e inmuebles que adquieran para cumplir la presente ley y la Ley N° 8228 Ley del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica.

Capítulo X Sanciones

ARTÍCULO 39º- Será reprimido con prisión de dos a cinco años, quien dolosamente provocare un incendio forestal y/o en cualquier charral.

ARTÍCULO 40º- Será reprimido con prisión de uno a tres años, quien culposamente provocare un incendio forestal y/o en cualquier charral.

ARTÍCULO 41º- La pena de los delitos anteriores, se aumentará en un tercio cuando los incendios sean provocados en Áreas Silvestres Protegidas o Patrimonio Natural del Estado.

ARTÍCULO 42º- Será reprimido con el doble de la pena mínima señalada en el artículo 39, quien reincidiera en cualquiera de las anteriores conductas.

ARTÍCULO 43º- Se impondrá multa de 10 salarios base a quienes incumplan lo previsto en los artículos 7 y 8 de la presente ley.

Capítulo XI Disposiciones finales

ARTÍCULO 44º- Sobre el Plan para el Manejo del Fuego en las Áreas Silvestres Protegidas. Corresponde al SINAC establecer el Plan para el Manejo Integral del Fuego en las Áreas Silvestres Protegidas, previéndose al efecto, actualizaciones anuales del mismo.

ARTÍCULO 45º- Derogatoria de normas.

a) Deróguense el inciso k) del artículo 6 y los artículos 35, 59 y 60 de la Ley Forestal N° 7575, del 13 de febrero de 1996.

b) Deróguense el artículo 5 de la Ley de Cercas Divisorias y Quemadas, No. 121 del 26 de octubre de 1909.

ARTÍCULO 46- Reformas a los artículos 14, 15 y 38 de la Ley del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica Ley N° 8228, del 19 de marzo de 2002, conforme a lo siguiente:

Artículo 14 Requerimientos técnicos en edificaciones

Para corroborar la existencia y adecuada disposición y funcionamiento de los elementos de protección activa y pasiva de seguridad humana y protección contra incendios, con los que debe contar toda obra civil destinada a la ocupación de personas de manera temporal o permanente, toda obra deberá cumplir con el Manual de disposiciones técnicas sobre seguridad humana y protección contra incendios según se establezca, y con lo estipulado en el reglamento de la presente Ley.

Artículo 15- Autoridades competentes.

Las autoridades competentes, en el momento de verificar los requisitos para otorgar permisos de funcionamiento, ocupación, realización de actividades, ejercicio del comercio, patentes, aprobación de planos o diseños y otros de similar naturaleza, revisarán si el administrado cumple lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 38- Inclusión en actividades académicas.

Las universidades públicas y privadas, el Instituto Nacional de Aprendizaje y otras instituciones de educación podrán incluir, en sus actividades académicas, contenidos o prácticas que adiestren, capaciten y formen a los educandos y profesores en la prevención y atención de situaciones específicas de emergencia. Respecto de los programas de estudio de formación técnica y profesional en las carreras de Ingeniería y Arquitectura, las referidas instituciones educativas podrán incluir en sus programas, el estudio de la normativa vigente en materia de seguridad humana y protección contra incendios estructurales que al efecto defina y actualice el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica.

El Benemérito Cuerpo de Bomberos podrá colaborar en la elaboración del diseño curricular de los planes de estudio.

ARTÍCULO 47º- Reglamentación. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo de noventa días a partir de su publicación.

Rige a partir de su publicación.

Ignacio Alpízar Castro
Diputado

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

1 vez.—Solicitud N° 329219.—(IN2022624796).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0023-IT-2022

San José, a las 12:10 horas del 17 de febrero de 2022

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA CALVO Y ALFARO S.A., PARA LA RUTA 226 DESCRITA COMO: ALAJUELA-EL CACAO-ALTOS DE RINCÓN-URBANIZACIÓN COLINAS-URBANIZACIÓN LOS ALPES.

EXPEDIENTE ET-087-2021

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 Calvo y Alfaro S.A. con cédula jurídica 3-101-089309 cuenta con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionario en la ruta 226 descrita como: Alajuela – El Cacao – Altos de Rincón – Urbanización Colinas – Urbanización Los Alpes, según el acuerdo 7.1.5 de la Sesión Ordinaria 74-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), celebrada el 28 de setiembre de 2021 (folios 232 al 240).
- III. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- IV. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a La Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- V. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas

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

- VI.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: “Protocolo para la Determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”.
- VII.** El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en La Gaceta N°230 del 03 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VIII.** El 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 Aresep emite la denominada: “Modificación parcial a la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- IX.** El 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.
- X.** Mediante resolución RE-0072-IT-2021 del 15 de octubre de 2021 publicada en el Alcance N° 212 a La Gaceta N° 201 del 19 de octubre de 2021 se aprobaron las tarifas vigentes de la ruta 226.
- XI.** El 5 de noviembre de 2021, la empresa Calvo y Alfaro S.A., representada por el señor Alexis Otárola Marín, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma (folios 22 al 24), presentó ante la Aresep, solicitud de ajuste de incremento de un 36,78% sobre las tarifas vigentes de la ruta 226 (folios 1 a 103).

- XII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0120-IT-2021 del 10 de noviembre de 2021, solicitó información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos establecidos en la resolución RRG-6570-2007 (folios 104 al 108), dicha prevención fue notificada el mismo 10 de noviembre de 2021 (folios 112 al 113).
- XIII.** El 24 de noviembre de 2021, la empresa Calvo y Alfaro S.A. remitió la información solicitada mediante Auto de Prevención AP-0120-IT-2021, rectificando la solicitud de ajuste para un incremento de un 26,62% sobre las tarifas vigentes de la ruta 226 (folios 114 al 251).
- XIV.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-1190-IT-2021 del 26 de noviembre de 2021, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 272 al 273).
- XV.** El 26 de noviembre de 2021 mediante memorando ME-0754-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 Calvo y Alfaro S.A., para la ruta 226 (folios 252 al 256).
- XVI.** 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.
- XVII.** La convocatoria a audiencia pública se publicó el 3 de diciembre de 2021 en el Alcance Digital N°246 a La Gaceta N°233 y en los diarios La Teja y Diario Extra (folio 264).
- XVIII.** La audiencia pública virtual se realizó el 20 de enero de 2022, bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Cisco Webex en el siguiente enlace y hora:
- Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).
Enlace: <https://aresep.go.cr/participacion/audiencias/ET-087-2021>
- XIX.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0081-DGAU-2022 del 27 de enero de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario (folio 283) y según el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0039-DGAU-2022 del 27 de enero de 2022 (folios 277 al 282), no se presentaron posiciones en el proceso de audiencia pública.

- XX.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0059-IT-2022 del 17 de febrero de 2022, que corre agregado al expediente.
- XXI.** 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.
- XXII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0059-IT-2022 del 17 de febrero de 2022, 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 226 se aprobó con la resolución 020-RIT-2014 del 14 de marzo de 2014, correspondiente al estudio tarifario tramitado en el expediente ET-134-2013.

Como puede observarse, la ruta 226 tiene 8 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, a pesar de que el artículo 30 de la Ley 7593 establece la obligatoriedad a los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, es muy probable 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, equilibrando así los intereses de usuarios y prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DEL OPERADOR

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 3 de febrero de 2022 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 Calvo y Alfaro S.A., respecto al cumplimiento de sus obligaciones ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) y el Instituto Nacional de Seguros (INS) respecto a la validación de pólizas de riesgos del trabajo, determinándose que el permisionario se encuentra al día con sus obligaciones ante la CCSS, el INS y ante Fodesaf (Anexo 1 del presente informe).

Se consultó además al Ministerio de Hacienda la situación tributaria del operador, la cual se verificó el 3 de febrero de 2022 accediendo a la dirección www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx, en la cual se indica que la permisionaria se encuentra al día con las obligaciones tributarias (Anexo 2 del presente informe).

B.2 Cumplimiento de cancelación de canon

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-0024-DF-2022 del 10 de febrero de 2022, mediante la cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar a la fecha mencionada (folio 284).

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

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emite el oficio OF-2478-DGAU-2021 del 10 de noviembre de 2021 (folio 109), en el que se indica que la empresa Calvo y Alfaro 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 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 3 de febrero de 2022, y se constata que la empresa Calvo y Alfaro 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 3 de febrero de 2022, y se constata que la empresa Calvo y Alfaro S.A. se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas diarias.

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado con la entrega de los estados financieros auditados o certificados, según lo dispuesto en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria al 3 de febrero de 2022, y se constata que se encuentra al día con el registro de la entrega de los estados financieros del período octubre 2019 – diciembre 2020.

d. Contabilidad Regulatoria

Acerca de la entrega de la información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria al 3 de febrero de 2022, y se constata que se encuentra al día con el registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria.

B.5 Resumen de revisión de obligaciones legales

Posterior a la revisión de las obligaciones del operador, se determina que la empresa Calvo y Alfaro S.A. se encuentra al día con todas las obligaciones legales.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	94.705	92.048	-2.657	-2,81%
Distancia ponderada (km/carrera)	25,50	25,50	0	0
Carreras mensuales (carreras)	1.445,75	1.445,75	0	0
Flota autorizada (unidades)	7	7	0	0
Valor ponderado por bus (colones)	62.803.343	63.069.035	265.692	0,42%
Edad promedio de la flota	2,43	3,43	1,00	41,15%
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)	624,40	631,50	7,10	1,14%
Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones)	(1)	(1)	-	-
Precio de combustible (colones)	536,15	606,39	70,24	13,10%
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	9,93	8,98	-0,95	-9,57%
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	11,14	11,14	0	0

⁽¹⁾ No es relevante ya que el precio cancelado por la empresa no sobrepasa el precio tope fijado por el CTP de la categoría de la ruta

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (Demanda)

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

“(...)

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del

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

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

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

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

(...)

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

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

(...)”

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

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

C.1.1.1 Validación de datos del SCP

Respecto a la entrega de información proveniente del SCP, se han dictado las siguientes disposiciones, en el inciso D. del Por Tanto I de la resolución RIT-0011-2019 del 04 de febrero de 2019, publicada en el Alcance N°29 a La Gaceta N°28 del 08 de febrero de 2019, estableció:

“(...) Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a que inicien la presentación de la información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros por medio del SIR, según lo indicado en la sección D. del presente informe. (D. ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS). La remisión de la información podrán hacerla desde el momento en que entre en vigencia la presente resolución, con un plazo máximo al 18 de diciembre de 2019. (...)”

Por otro lado, mediante la resolución RE-0058-JD-2020 de las 10 horas del 12 de mayo del 2020, la Junta Directiva de la Aresep dispuso lo siguiente:

“(...)

RESUELVE:

- I. *Suspender temporalmente, hasta el 28 de febrero de 2021, la disposición de la remisión a la Aresep, de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, por parte de los prestadores de servicio público remunerado de personas modalidad autobús; establecida en la sección 4.7.1, inciso a) “Mecanismo para la determinación del volumen mensual de pasajeros, punto 1: “Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP)” de la “ Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús ” , resolución RJD-035-2016 y sus reformas, ante la situación de emergencia nacional provocada por la pandemia mundial COVID-19. Lo anterior, supeditado a la valoración técnica que realice la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*

(...)

- III. ***Instar a los prestadores*** de servicio de transporte remunerado de pasajeros, modalidad autobús, que estén en posibilidad de hacerlo, ***a seguir enviando a la Aresep, de manera continua y voluntaria,*** la información del sistema de conteo de pasajeros, a través del Sistema de Información Regulatoria (SIR). Lo anterior, a efecto de hacer los análisis de los efectos de la pandemia mundial COVID-19, sobre el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús

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

Posteriormente, la Junta Directiva de la Aresep según Acta de la Sesión Ordinaria 15-2021 del 2 de marzo de 2021 tomó el acuerdo 07-15-2021 que en lo conducente señaló:

“(…)

Rechazar la moción del señor Roberto Jiménez Gómez, de mantener la suspensión hasta el 30 de junio de 2021, de la disposición para la remisión a la Aresep, de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, por parte de los prestadores de servicio público remunerado de personas modalidad autobús.

(…)”

Sin embargo, a pesar de las suspensiones de la obligación de entregar información del SCP (que en su momento se habían decretado), la empresa Calvo y Alfaro S.A. continuó con la entrega de información del SCP, por lo que en apariencia se cuenta con datos del período del 1 de noviembre de 2020 al 31 de octubre de 2021 (12 meses anteriores a la apertura del expediente tarifario: 5 de noviembre de 2021). Dado esto, se procede a realizar la revisión de la información según lo estipulado por la metodología tarifaria vigente.

C.1.1.1.a Cumplimiento de entrega de datos depurados

De la revisión de los datos depurados entregados por el operador al sistema SIR se tiene lo siguiente (Anexo 3 del presente informe):

<i>Cantidad de incumplimientos</i>	<i>Datos depurados</i>
<i>Información incompleta</i>	<i>0</i>
<i>Entregas extemporáneas</i>	<i>0</i>

En tiempo de entrega solo se revisa el período 1-mar-2021 al 31-oct-2021, ya que del 19-may-2020 al 28 de-feb-2021 la JD aprobó la suspensión de remisión de información

Dado lo anterior, se concluye que los datos entregados por el operador cumplen con los requisitos de la sección 4.11.2 de la metodología tarifaria vigente, por lo que procede a realizar la validación de los mismos.

El procedimiento de validación establece los siguientes pasos:

- 1. Definir un intervalo de confianza por ramal con la información más reciente entre: un estudio técnico aceptado por la Aresep y un estudio técnico aprobado por el CTP, en ambos casos con no más de 3 años de haberse aceptado.*
- 2. Procesar los datos provenientes de los reportes estadísticos diarios por ramal de los últimos 12 meses previos a la apertura del expediente.*
- 3. Calcular la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad de carreras reportadas durante esos 12 meses.*
- 4. Determinar si el dato obtenido en el punto 3 se encuentra en el intervalo de confianza establecido en el punto 1 anterior, si el dato está dentro del intervalo, el volumen mensual de pasajeros se calculará multiplicando la*

cantidad media de pasajeros por carrera por el dato de cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP. Caso contrario se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicado por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

Para el presente caso se cuenta con un estudio técnico elaborado por el CTP con no más de 3 años de haberse aprobado (artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 42-2020 del 2 de junio de 2020 de la Junta Directiva del CTP (folios 30 al 34 y Anexo 4 al presente informe). Este estudio técnico será la base para la determinación del intervalo de confianza por ramal de conformidad con el mecanismo de cálculo establecido en la sección V, punto 2 de la resolución RE-0042-JD-2019, publicada en el Alcance N°59 a la Gaceta N°54 del 18 de marzo de 2019, que en lo que interesa señala:

“Para efectos de poder ser utilizado como referencia para la validación de otras fuentes de información mediante las cuales se determina el volumen mensual de pasajeros en la sección de 4.7 Volumen mensual de pasajeros de la Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, se calcula para cada ramal o segmento un intervalo de confianza. Para ello, a partir del estudio técnico de referencia, se debe calcular la cantidad de pasajeros por carrera del ramal o segmento con estacionalidad (PCce), sin estacionalidad (PCse) y sin estacionalidad ajustado (PCsea) y luego la cantidad de pasajeros por carrera para cada grupo de días del ramal o segmento sin estacionalidad (PCi).”

Con base en el procedimiento de cálculo del intervalo de confianza de la cantidad de pasajeros por carrera establecida en la citada resolución, se aporta en el Anexo 5 al presente informe la memoria de cálculo de la validación del ramal, el resumen es el siguiente:

N°	Descripción Ramal	Pasajeros por carrera			¿Se validan datos del SCP?
		Límite Inferior	Límite Superior	SCP nov-20 a oct-21	
1	Alajuela-El Cacao-Altos y Rincón de Cacao y viceversa	63,06	64,27	52,71	NO

Ahora bien, para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe proceder como se indicó en el punto 4 inmediato anterior, es decir multiplicando el valor medio de pasajeros por carrera del intervalo de confianza por el dato de carreras autorizadas por el CTP, ya que, no se validaron los datos del SCP:

N°	Descripción Ramal	Pasajeros por carrera (1)	Carreras autorizadas mensuales	Volumen mensual de pasajeros del estudio
1	Alajuela-El Cacao-Altos y Rincón de Cacao y viceversa	63,67	1.445,75	92.048

(1) Pasajeros por carrera proveniente del valor medio de pasajeros por carrera del intervalo de confianza.

Según el cuadro anterior, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a 92.048 pasajeros mensuales.

C.1.2 Distancia

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

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

Para el presente estudio, se toma como base la distancia autorizada por el CTP mediante acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 30-2019 del 4 de junio de 2019 (Anexo 6 al presente informe). El detalle es el siguiente:

N°	Descripción Ramal	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Carrera
1	Alajuela-El Cacao-Altos y Rincón de Cacao y viceversa	12,20	13,30	25,50

Además, según lo aprobado por el CTP en el acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 30-2019, la ruta cuenta con un 100% de calle asfaltada.

C.1.3 Carreras

De acuerdo con el punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se establece lo siguiente:

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los

ramales “l” de la ruta “r” (CM_{rl}), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMA_r) establecido por el CTP”.

Basado en los horarios establecidos por acuerdo 3.4 de la Sesión Ordinaria 42-2020 del 2 de junio de 2020 (folios 30 al 34), se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 226.

N°	Descripción Ramal	Carreras mensuales autorizadas
1	Alajuela-El Cacao-Altos y Rincón de Cacao y viceversa	1.445,75

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará un total de carreras para la ruta 226 de 1.445,75 carreras promedio mensuales.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

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

“(…)

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

(…)”

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

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

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

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

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa, vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento de la admisibilidad), la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-0023-2021 del 29 de enero de 2021 (folios 35 al 38). La clasificación de las unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-INF-0058-2021 del 4 de marzo de 2021 (folio 241). El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad CTP	Homologación modelo Aresep	Regla de aplicación
1	AB006770	2016	TUP	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad CTP	Homologación modelo Aresep	Regla de aplicación
2	AB006830	2016	TU	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
3	PB002953	2018	TI	TI (INTERURBANO PLANO CORTO/MEDIO)	2
4	AB007715	2019	TUP	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
5	AB007716	2019	TUP	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
6	AB008025	2021	TI	TI (INTERURBANO PLANO CORTO/MEDIO)	2
7	AB008026	2021	TI	TI (INTERURBANO PLANO CORTO/MEDIO)	2

En consulta realizada al Registro Nacional, todas las unidades están a nombre de la empresa Calvo y Alfaro S.A.

C.1.4.2 Valor de unidades

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

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

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

(…)

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

(...)”

Tipos de reglas:

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

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).

Para las unidades AB-8025 y AB-8026 se consideran los valores de unidades nuevas indicados por el Ministerio de Hacienda (consulta de vehículos en el Registro Nacional), según los documentos aportados por la empresa en la respuesta al auto de prevención AP-0120-IT-2021 (folios 242 al 243).

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para las unidades autorizadas se indican en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio (Anexo 7 del presente informe), en la pestaña denominada: “Flota” del citado modelo.

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ₡63.069.035 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento ley 7600

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

“(...) Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuentan con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley

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

El CTP mediante el oficio CTP-DT-DAC-INF-0023-2021, antes mencionado, indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresop toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Revisión Técnica Vehicular (RTV)

Sobre 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), el 3 de febrero de 2022, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que las 7 unidades cumplen con la revisión técnica al día.

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 3,43 años y las unidades presentan una antigüedad igual o menor a 15 años.

C.1.5 Tipo de cambio

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

Para este estudio tarifario, las unidades autorizadas para brindar el servicio clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología vigente es de ₡631,50 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública (julio 2021 a diciembre 2021)

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 ₡631,50 por litro, correspondiente al promedio del semestre desde el 1 de julio de 2021 al 31 de diciembre de 2021.

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 La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio ponderado 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.

(...)

Para las resoluciones de las fijaciones tarifarias ordinarias, se considerará la tasa de rentabilidad que haya estado vigente al día de la audiencia pública correspondiente al expediente tarifario específico.

(...)"

Se consideran los siguientes datos para el presente estudio tarifario:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ⁽¹⁾	8,98%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ⁽²⁾	11,14%

⁽¹⁾ Valor correspondiente a valor vigente a fecha de Audiencia Pública (20 de enero de 2021) (Anexo 8 del presente informe).

⁽²⁾ Valor vigente a la fecha de la audiencia pública, establecido mediante resolución RE-0079-IT-2021 del 25 de octubre de 2021 publicada en el Alcance N°219 a La Gaceta N°208 del 28 de octubre de 2021.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio

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

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

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

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

(...)"

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con los registros de Aresep, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2019 aprobada en el artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 20-2020 del 12 de marzo de 2020 (anexo 9 al presente informe). Las facturas canceladas por la empresa se presentan a folios 244 al 246.

C.2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento del 36,34% sobre las tarifas vigentes de la ruta 226. Aplicando la regla de redondeo establecida en la metodología vigente en la sección 4.13.1.f “Tarifas finales”, se recomienda aprobar las siguientes tarifas para la ruta 226:

Nombre ramal	Nombre fraccionamiento	Tarifa Regular				Tarifa Adulto Mayor	
		Vig. (€)	Resul. (€)	Var. Abs. (€)	Var. Rel. (%)	Vig. (€)	Resul. (€)
ALAJUELA – EL CACAO – ALTOS DE RINCÓN – URBANIZACIÓN COLINAS – URBANIZACIÓN LOS ALPES	ALAJUELA – EL CACAO – ALTOS DE RINCÓN – URBANIZACIÓN COLINAS – URBANIZACIÓN LOS ALPES	310	425	115	37,10	0	0

Vig.=Tarifa vigente; Resul.=Tarifa resultante; Var. Abs.=Variación absoluta; Var. Rel.=Variación relativa

En cuanto a estas tarifas propuestas, se recalca que estas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 42-2020 del 2 de junio de 2020 (folios 30 al 34), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 30 al 34, a la cantidad de autobuses visible a folio 35 al 38 y a los recorridos y distancias visibles en el Anexo 6 del presente informe. 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 Comparación del ajuste tarifario propuesto y el solicitado

En este caso, según se explicó en los apartados precedentes, con base en los criterios y actualización de variables dispuestos en la metodología tarifaria vigente, el ajuste tarifario propuesto es de 36,34%. El ajuste que fue solicitado por la empresa, visible a folio 131, fue de 26,62%.

La diferencia entre el ajuste propuesto y el solicitado se debe a los siguientes aspectos:

a. ~~Audiencia pública, según RE-0086-IT-2021.~~
vehículo de transporte público de personas, vigente al día de la audiencia pública, según RE-0086-IT-2021.

- Tipo de cambio:

SOLICITUD	PROPUESTA
€624,40/dólar	€631,50/dólar
El tipo de cambio se actualizó ya que, de acuerdo con la sección 4.9.1 de la metodología tarifaria, se considera 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 (julio 2021 a diciembre 2021).	

- Salarios:

SOLICITUD	PROPUESTA
€946.673,26/mes	€967.702,32/mes
De acuerdo con la sección 4.4.2 de la metodología tarifaria, se considera el salario mínimo por jornada ordinaria para el sector privado decretado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), semestralmente para cada una de las ocupaciones. La propuesta tarifaria considera los salarios vigentes actualmente según decreto 43365-MTSS (La Gaceta No. 247 del 23/12/2021).	

- Cánones (Aresep y CTP):

SOLICITUD	PROPUESTA
€680.041,30/año	€1.129.150,63/año
De acuerdo con las secciones 4.4.4.d y 4.4.4.e de la metodología tarifaria, se considera como canon de Aresep un monto fijo anual aprobado por la Contraloría General de la República y para el CTP el canon que se requiere para la rectoría de esta actividad, el cual es un monto fijo anual por unidad. La propuesta tarifaria considera el canon de Aresep según RE-1360-RG-2021 y el del CTP según RE-0969-RG-2021, los cuales son los vigentes actualmente.	

- Revisión técnica:

SOLICITUD	PROPUESTA
€21.436,10/semestre	€21.707,30/semestre
De acuerdo con la sección 4.4.4.c de la metodología tarifaria, se considera el valor semestral de la inspección técnica vehicular por vehículo de transporte público de personas, vigente al día de la audiencia pública, según RE-0086-IT-2021.	

- Precio del combustible:

SOLICITUD	PROPUESTA
¢536,15/litro	¢606,39/litro
<i>De acuerdo con la sección 4.5.1 de la metodología tarifaria, se considera el precio promedio del combustible en colones por litro, correspondiente 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 anterior al que se realice la audiencia pública (julio 2021 a diciembre 2021).</i>	

b. Volumen de pasajeros:

SOLICITUD	PROPUESTA
94.705 pasajeros por mes	92.048 pasajeros por mes
<i>De acuerdo con la sección 4.7.1 de la metodología tarifaria, se considera el volumen de pasajeros según alguno de los cuatro mecanismos principales, en orden prioritario. La propuesta considera el mecanismo N°1: Validación estadística de los registros del SCP, por el contrario, la solicitud fue presentada utilizando el mecanismo N°3: estudio de demanda aprobado por el CTP.</i>	

C.2.3 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del corredor común

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

“(…)

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)"

Se tiene que el CTP mediante acuerdo 3.8 de la Sesión Ordinaria 30-2019 (Anexo 6 al presente informe), informa que la empresa Calvo y Alfaro S.A. operador de la ruta 226, presenta corredor común con las siguientes rutas:

N°	Ruta	Operador
1	220	Transportes Barrio San José Ltda.
2	225-A	Transportes Montecillos Alajuela S.A.
3	228	Rubier Rojas Alfaro
4	231	Autotransportes Tambor S.A.
5	232	Coopetransasi R.L.
6	236	Transportes Unidos Alajuela Grecia y Naranjo Ltda.
7	254	Transportes Unidos Poaseños S.A.

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas con la ruta 226 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.2.1.i Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia ponderada, de cada conjunto de rutas o ramales con flota unificada, se clasifican en urbana (ruta corta) o interurbana (ruta larga), el detalle se puede visualizar en el Anexo 10 al presente informe:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km)	Tipo de ruta según distancia ponderada
226	Alajuela-El Cacao-Altos y Rincón de Cacao y viceversa	12,75	URBANA
220	Alajuela-B° San José y ramales	6,80	URBANA
225-A	Alajuela-Plywood y viceversa	3,74	URBANA
228	Alajuela-Carrillos-Chilamate-Poás	17,80	URBANA
231	Alajuela-Tambor-Tacacorí	10,64	URBANA
232	Alajuela – San Isidro – Sabanilla – Los Ángeles, Alajuela – Volcán Poás, Alajuela – El Cerro, Alajuela – Laguna de Fraijanes, Alajuela – Dulce Nombre, Alajuela – La Chaparra, Alajuela – Barrio San José – Calle Vargas – Cerro – Sabanilla y viceversa.	15,54	URBANA

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km)	Tipo de ruta según distancia ponderada
236	<i>Unificado bajo el código 230: Alajuela - Carrillos de Poás - Grecia - Naranjo - La Argentina y ramales y viceversa</i>	22,61	URBANA
254	<i>Alajuela-San Pedro de Poás y ramales</i>	13,95	URBANA

Acorde a lo anterior, se obtiene que la ruta 226 y las demás rutas, 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), ya que todas las rutas son urbanas.

En conclusión y desde el punto de vista tarifario la ruta 226 no presenta afectación ni afecta a otras rutas por el concepto de corredor común, por lo cual no procede ajustes tarifarios a otras rutas por este concepto, según lo establecido en la metodología vigente.

(...)”

- II. Igualmente, del informe IN-0059-IT-2022 del 17 de febrero de 2022, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública, se tiene lo siguiente:

“(...)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

La audiencia pública se realizó el 20 de enero de 2022, bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Cisco Webex. El acta de la audiencia pública fue emitida bajo el oficio AC-0039-DGAU-2022 del 27 de enero de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 277 al 282).

En el informe de oposiciones y coadyuvancias, establecidas en el oficio IN-0081-DGAU-2022 de fecha 27 de enero de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario, se indica que no se presentaron posiciones en el proceso de audiencia pública (folio 283).

(...)”

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas de la ruta 226 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0059-IT-2022 del 17 de febrero de 2022 y ajustar las tarifas de la ruta 226, descrita como: Alajuela – El Cacao – Altos de Rincón – Urbanización Colinas – Urbanización Los Alpes, operada por la empresa Calvo y Alfaro S.A., de la siguiente manera:

Nombre ramal	Nombre fraccionamiento	Distancia viaje promedio (km)	Tarifa (colones)	
			Regular	Adulto Mayor
ALAJUELA – EL CACAO – ALTOS DE RINCÓN – URBANIZACIÓN COLINAS – URBANIZACIÓN LOS ALPES	ALAJUELA – EL CACAO – ALTOS DE RINCÓN – URBANIZACIÓN COLINAS – URBANIZACIÓN LOS ALPES	12,75	425	0

En cuanto a estas tarifas, se recalca que estas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 42-2020 del 2 de junio de 2020 (folios 30 al 34), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 30 al 34, a la cantidad de autobuses visible a folio 35 al 38 y a los recorridos y distancias visibles en el Anexo 6 del informe IN-0059-IT-2022 (corre agregado al expediente) del expediente ET-087-2021. 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 oficial La Gaceta.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la LGAP, se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y

condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente de Transporte.—1 vez.—Solicitud N° 329374.—(IN2022625007).

RE-0024-IT-2022

San José, a las 13:30 horas del 17 de febrero de 2022

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA MIRANDA CUBERO S.A. PARA LA RUTA 1224, DESCRITA COMO: SAN RAMÓN-RÍO JESÚS Y VICEVERSA

EXPEDIENTE ET-084-2021

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 Miranda Cubero S.A., con cédula jurídica 3-101-727595 cuenta con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta 1224, descrita como: San Ramón-Río Jesús y viceversa, según el artículo 7.1.92 de la Sesión Ordinaria 74-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), celebrada el 28 de setiembre de 2021 (folios 125 al 133).
- III. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- IV. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a La Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- V. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”.

- VI.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: *“Protocolo para la Determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”*.
- VII.** El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en La Gaceta N°230 del 03 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VIII.** El 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 Aresep emite la denominada: “Modificación parcial a la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- IX.** El 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.
- X.** El 29 de octubre de 2021, la empresa Miranda Cubero S.A. representada por el señor Jorge Arturo Miranda Vargas, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma (folio 21), presentó ante la Aresep solicitud de incremento de un 65,91% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1224 (folios 1 al 81).
- XI.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0118-IT-2021 del 3 de noviembre 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 83 al 89).

- XII.** El Auto de Prevención AP-0118-IT-2021 del 3 de noviembre de 2021, se notificó a la petente el 3 de noviembre de 2021, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual feneció el 17 de noviembre de 2021 (folio 92).
- XIII.** El 17 de noviembre de 2021, la empresa Miranda Cubero S.A. remitió la información solicitada mediante Auto de Prevención AP-0118-IT-2021, rectificando la solicitud de ajuste para un incremento de 295,67% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1224 (folios 94 al 183).
- XIV.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-1181-IT-2021 del 22 de noviembre de 2021, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 184 al 185).
- XV.** El 22 de noviembre de 2021 mediante memorando ME-0736-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 Miranda Cubero S.A. para la ruta 1224 (folios 186 al 188).
- XVI.** Mediante resolución RE-0085-IT-2021 del 2 de noviembre de 2021 publicada en el Alcance N°226 a La Gaceta N°214 del 5 de noviembre de 2021 se aprobaron las tarifas vigentes de la ruta 1224.
- 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 convocatoria a audiencia pública se publicó el 26 de noviembre de 2021 en La Gaceta N°229 y en los diarios: La Teja y Diario Extra (folios 198 al 200).
- XVIII.** La audiencia pública virtual se realizó el 18 de enero de 2022 a través de la plataforma Cisco Webex en el siguiente enlace y hora:
- Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).
Enlace: <https://aresep.go.cr/participacion/audiencias/et-084-2021>
- XIX.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0075-DGAU-2022 del 26 de enero de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 279 al 283) y según el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0038-DGAU-2022 (folios 252 al 266) del 25 de enero de 2022, se detallaron las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

- XX.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0060-IT-2022 del 17 de febrero de 2022, que corre agregado al expediente.
- XXI.** 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.
- XXII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS

- I.** Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0060-IT-2022 del 17 de febrero de 2022, 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, en los archivos y bases de datos que contiene la Aresep, no hay registro de que la ruta 1224 haya tenido una fijación tarifaria ordinaria alguna vez, por lo menos desde que la Aresep asumió las competencias tarifarias con la Ley 7593.

En ese orden de ideas, se puede afirmar que por más de 25 años, no se ha realizado 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 para la ruta 1224, a pesar de que el artículo 30 de la Ley 7593 establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas.

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

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

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

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DEL OPERADOR

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 7 de febrero de 2022 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 Miranda Cubero S.A., respecto al cumplimiento de sus obligaciones ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), y las pólizas de riesgos del trabajo ante el Instituto Nacional de Seguros (INS) y se obtuvo como resultado que el permisionario se encuentra al día con sus obligaciones ante la CCSS, el INS y ante Fodesaf. (Anexo 1).

Se consultó además al Ministerio de Hacienda la situación tributaria del operador, la cual se verificó el 7 de febrero de 2022 accediendo a la dirección electrónica: www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx (Anexo 2 del presente informe), en la cual se indica que la permisionaria se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

B.2 Cumplimiento de cancelación de canon

Respecto a la verificación del estado de cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte mediante correo electrónico, emitió las certificaciones CT-0354-DF-2021 del 29 de octubre de 2021 (folio 82) y CT-0020-DF-2022 del 4 de febrero de 2022 (folio 289) mediante las cuales certificó que la empresa Miranda Cubero S.A. no tiene cánones pendientes de pago por concepto de regulación del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús.

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 respuesta a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emite el oficio OF-2055-DGAU-2021 del 3 de noviembre de 2021, en el que indica que la empresa Miranda Cubero S.A. presentó el informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2021. Lo anterior evidencia que la empresa se encuentra al día en el cumplimiento de ese requisito.

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

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde a lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consulta el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria al 9 de febrero de 2022, y se constata que la empresa Miranda Cubero S.A. se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas mensuales.

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 9 de febrero de 2022, y se constata que la empresa Miranda Cubero S.A. se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas diarias.

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado con la entrega de los estados financieros auditados o certificados, según lo dispuesto en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287

del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria al 7 de febrero de 2022, y se constata que la empresa Miranda Cubero S.A. se encuentra al día con registro de la entrega de los estados financieros del período 2019–2020.

d. Contabilidad Regulatoria

Acerca de la entrega de la información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria al 7 de febrero de 2022, y se constata que la empresa Miranda Cubero S.A. se encuentra al día con registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria.

B.5 Resumen de revisión de obligaciones legales

Posterior a la revisión de las obligaciones del operador, se determina que la empresa Miranda Cubero S.A. cumple con todas las obligaciones legales.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	3 862	18 041	14 179	367,14%
Distancia ponderada (km/carrera)	25,93	25,93	0	0,0%
Carreras mensuales (carreras)	113,05	113,05	0	0,0%
Flota autorizada (unidades)	2	2	0	0,0%
Valor ponderado por bus (colones)	69 308 653	70 096 603	787 950	1,1%
Edad promedio de la flota	11,50	12,50	1,00	8,7%
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)	624,40	631,50	7,10	1,1%
Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones) ^{1/}	600,06	600,06	0.	0,0%
Precio de combustible (colones)	536,15	606,39	70,24	13,1%
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	10,93%	9,72%	-1,21	-11,07%
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	11,14%	11,14%	0	0,0%

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (Demanda)

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

“(...)

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

(...)"

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

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

C.1.1.1 Validación de datos de SCP

Se requiere la información de los 12 meses anteriores a la apertura del expediente, en este caso no se cuenta con esta información, ya que se dio una suspensión temporal de la disposición de remitir a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, la cual fue establecida por medio de la resolución RE-0058-JD-2020 de Junta Directiva de la Aresep. Dicha suspensión venció el pasado 28 de febrero y este plazo no fue postergado, a la fecha de la apertura del respectivo expediente, tal y como consta en el Acta de la Sesión Ordinaria 15-2021 del 2 de marzo de 2021. Debido a lo anterior, sólo hay datos a partir de marzo del 2021, por lo que no se pueden validar dicha información en virtud de no contar con un año completo de información estadística diaria para la ruta.

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

C.1.1.2 Verificación de consistencia lógica y técnica

Antes del proceso de validación de las estadísticas se debe proceder como lo establece el inciso a) del apartado 4.7.1 en lo referente a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos reportados por las empresas en sus informes estadísticos, para lo cual se deben cumplir los siguientes criterios generales:

“(…)

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

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

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

(…)”

Respecto a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos estadísticos reportados y con la finalidad de cumplir con los criterios generales esbozados en el inciso a) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente anteriormente señalados, la Intendencia de

Transporte procedió a establecer el proceso mínimo a seguir por parte de los funcionarios para llevar a cabo esta verificación, según el documento IT-DI-02 Instrucciones para la verificación de consistencia lógica y técnica de estadísticas del servicio de autobús en la IT (Anexo 3).

Así, para el presente estudio tarifario, se procedió a verificar y analizar la información estadística reportada por la empresa al sistema SIR para los meses de octubre 2020 a setiembre 2021 (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario) a la luz del proceso establecido del documento IT-DI-02 supra citado; de esta verificación se observa lo siguiente:

	Tipos de datos (7.2.1)	Información completa (7.2.2)	Información precisa (7.2.3)	Datos consistentes (7.2.1)	Datos con comportamientos aleatorios (7.2.4)	¿Se pueden utilizar las estadísticas?
SAN RAMÓN-RÍO JESÚS Y VICEVERSA	SI	NO	-	SI	-	NO

En resumen, las estadísticas de la ruta no cumplen con los criterios de consistencia lógica y técnica, ya que no se reportaron datos para todos los días con horarios autorizados, dado esto se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es obteniendo la información de un estudio técnico debidamente aprobado, ya que las estadísticas no son aptas para validarse.

El detalle del proceso de verificación se encuentra en el archivo Excel adjunto (Anexo 4 del presente informe).

C.1.1.3 Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados con no más de 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP

Para el presente estudio se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados realizado por Aresep entre el 24 y el 28 de noviembre del 2021, el cual se remitió al Intendente de Transporte mediante el informe IN-0020-IT-2022 del 17 de enero de 2022 (folios 19 al 59 del expediente RA-530 y anexo 5). Este estudio fue aceptado mediante el oficio OF-0054-IT-2022 y trasladado a la empresa con el oficio OF-0056-IT-2022 (anexo 6 y 7).

Mediante este estudio se determinó la cantidad de pasajeros movilizados para cada segmento tarifario de la ruta, como se muestra a continuación:

Descripción segmento tarifario	Volumen mensual pasajeros movilizados por segmento
San Ramón-El Empalme	17 872
El Empalme-Río Jesús	7 042

De dicho estudio técnico se desprende también el dato de pasajeros movilizados a nivel de la ruta, descrita como: San Ramón-Río Jesús:

Descripción de la ruta	Volumen mensual pasajeros movilizados
San Ramón-Río Jesús	18 041

Se aclara que la sumatoria de los pasajeros movilizados por segmento no debe corresponder al volumen de pasajeros movilizados a nivel de ruta, ya que los datos por segmento representan la cantidad de pasajeros que se movilizaron en esos trayectos y habrá personas que se hayan movilizado en ambos segmentos.

C.1.2 Distancia

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

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

Para el presente estudio, se toma como base las distancias autorizadas por el CTP mediante acuerdo según artículo 3.5 de la Sesión Ordinaria 24-2019 del 9 de mayo de 2019 (folios 143 al 148). El detalle de distancias es el siguiente:

N°	Descripción Ruta	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Carrera
1	San Ramón-Río Jesús y viceversa	13,03	12,90	25,93

Para el presente estudio se usará un dato de 25,93 km por carrera (12,97 km por viaje).

C.1.3 Carreras

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

“(…)

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

Basado en los horarios establecidos por el CTP según el acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 24-2019 del 9 de mayo de 2019 (folios 143 al 148), se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 1224.

N°	Descripción Ruta	Carreras mensuales autorizadas
1	San Ramón-Río Jesús y viceversa	113,05

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará un total de carreras para la ruta 1224 de 113,05 carreras promedio mensuales.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

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

“(…)

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

(…)”

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

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

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

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

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa, vigente al momento de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria, la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-0085-2020 del 23 de junio de 2020 (folio 159). La clasificación de las unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-INF-0139-2021 del 28 de mayo de 2021 (folio 149). De acuerdo con la clasificación de unidades dada por el CTP, se asignó a cada autobús la clasificación

correspondiente, tomando en cuenta los valores promedio disponibles según las reglas tipo 1 y tipo 2, visibles en la herramienta de cálculo que se adjunta a este informe. El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad CTP	Regla de aplicación
1	AB004413	2007	TU (URBANO PLANO/URBANO))	1
2	SJB013407	2012	TI/TIP (INTERURBANO CORTO)	1

Según consulta en el Registro Nacional, las unidades se encuentran a nombre de la empresa Miranda Cubero S.A.

C.1.4.2 Valor de unidades

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

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

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

(…)

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

Tipos de reglas:

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

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

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

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ₡70.096.603 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento ley 7600

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

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

El CTP mediante el oficio CTP-DT-DING-INF-0139-2021, antes mencionado, indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Revisión Técnica Vehicular (RTV)

Sobre 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 2 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 12,50 años y las unidades presentan una antigüedad igual o menor a 15 años.

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio del dólar (USD) promedio utilizado según la metodología vigente es de ₡631,50.

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 ₡606,39 por litro.

C.1.7 Tasa de Rentabilidad

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

r_e = Costo de los recursos propios.
(...)"

Se consideran los siguientes datos para el presente estudio tarifario:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ⁽¹⁾	9,72%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ⁽²⁾	11,14%

⁽¹⁾ Valor correspondiente a valor vigente a fecha del 11 de diciembre de 2021 (Anexo 8 del presente informe).

⁽²⁾ Valor determinado mediante resolución RE-0079-IT-2021 del 25 de octubre de 2021 publicada en el Alcance N°219 a La Gaceta N°208 del 28 de octubre de 2021.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio

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

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

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

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

(...)”

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con los registros de Aresep, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2019 aprobada en el artículo 7.2.22 de la Sesión Ordinaria 25-2020 del 31 de marzo de 2020 (folios 150 al 151). Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folios 120 al 122.

C.2. Análisis del modelo

De acuerdo con la sección 4.8.3 de la metodología tarifaria vigente, el cálculo de tarifas para una ruta con fraccionamientos dependerá del nivel más bajo de desagregación de la información disponible sobre volumen de pasajeros. En este caso se cuenta con la información de pasajeros movilizados por segmento tarifario, de modo que las tarifas se calculan según las ecuaciones 81 y 82 de la metodología tarifaria ordinaria vigente.

Según la información disponible, se puede generar una matriz tarifaria para la ruta 1224 con las tarifas de cada segmento. Con base en la ecuación 82 de la metodología, la tarifa de un recorrido que abarque más de un segmento será simplemente la suma de las tarifas de los segmentos incluidos.

Considerando lo anterior, se obtienen las siguientes tarifas para los segmentos de la ruta 1224:

Segmento	Tarifa	Distancia (Km)
<i>San Ramón-El Empalme</i>	<i>₡175</i>	<i>7,59</i>
<i>El Empalme-Río Jesús</i>	<i>₡105</i>	<i>4,6</i>

Según la ecuación 82 de la metodología vigente, en los viajes que comprenda el recorrido San Ramón-Río Jesús, el pasajero regular deberá pagar siempre lo correspondiente a la suma de las tarifas de los segmentos indicados en el cuadro anterior.

C.3 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece los siguientes ajustes sobre las tarifas de la ruta 1224, con los siguientes resultados incluyendo los respectivos redondeos a los cinco colones más cercanos:

DESCRIPCIÓN RUTA	DESCRIPCIÓN SEGMENTO	TARIFA REGULAR		TARIFA ADULTO MAYOR	
		Vigente	Resultante	Vigente	Resultante
San Ramón-Río Jesús y viceversa	San Ramón- El Empalme	₡215	₡175	₡0	₡0
San Ramón- Río Jesús y viceversa	El Empalme-Río Jesús	ND	₡105	ND	₡0

La tarifa a pagar por los pasajeros regulares en los viajes que comprenda el recorrido San Ramón-Río Jesús y viceversa, con base en la ecuación 82 de la metodología tarifaria vigente, será la suma de las tarifas que se encuentren vigentes a ese momento para los segmentos San Ramón-El Empalme y el Empalme-Río Jesús.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.5 de la Sesión Ordinaria 24-2019 del 9 de mayo de 2019, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 145 al 146, a la cantidad de autobuses visible a folio 146 y a los recorridos y distancias visibles a folio 144. 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.4 Comparación del ajuste tarifario propuesto y el solicitado

En este caso, según se explicó en los apartados precedentes, con base en los criterios y actualización de variables dispuestos en la metodología tarifaria vigente, el ajuste tarifario propuesto es variable debido a que se calculan las tarifas para cada uno de los segmentos tarifarios de la ruta 1224. El ajuste que fue solicitado por la empresa, visible a folio 110, fue de

295,67%. El ajuste propuesto implica el establecimiento de la nueva tarifa para el segmento El Empalme-Río Jesús, y la reducción de las tarifas vigentes de los fraccionamientos San Ramón – El Empalme y San Ramón – Río Jesús en -18,60% y -1,75%, respectivamente.

La diferencia entre el ajuste propuesto y el solicitado se debe a los siguientes aspectos:

a. Actualización de precios e indicadores:

- Tasa de interés (Reglas Tipo 1):

SOLICITUD	PROPUESTA
10,93%	9,72%
De acuerdo con la sección 4.6.1.a de la metodología tarifaria, se considera el valor semanal de la tasa activa promedio ponderado del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente al último valor semanal disponible al día de la audiencia pública (18 de enero de 2022).	

- Sistema automatizado de conteo de pasajeros:

SOLICITUD	PROPUESTA
₡7.916.655/unidad	₡7.744.529/unidad
De acuerdo con la sección 4.11.2 de la metodología tarifaria, se considera el precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros para cada unidad calculado por la Intendencia de Transporte y publicado en el diario oficial La Gaceta como máximo el último día hábil de diciembre de cada año. La propuesta tarifaria considera el precio según RE-0098-IT-2021 (Alcance N°250 a La Gaceta N°236 del 8/12/2021).	

b. Volumen de pasajeros:

SOLICITUD	PROPUESTA
3 862 pasajeros por mes	18 041 pasajeros por mes
De acuerdo con la sección 4.7.1 de la metodología tarifaria, se considera el volumen de pasajeros según alguno de los cuatro mecanismos principales, en orden prioritario. La propuesta considera el mecanismo N°3: Estudio de cantidad de pasajeros movilizados, a nivel de segmento tarifario, aceptado por Aresep, por el contrario, la solicitud fue presentada utilizando el mecanismo N°5: Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado.	

C.5 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del corredor común

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

“(...)

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

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

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

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

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

- i. Se debe entender que el término “ruta corta” del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de “ruta urbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.*
- ii. Se debe entender que el término “ruta más larga” corresponde al concepto de “ruta interurbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.*

iii. La situación de “corredor común” se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:

- 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.

(...)”

Como se indicó anteriormente, la distancia promedio por carrera de esta ruta es 25,93 km, lo que equivale a 12,97 km por viaje, es decir, es una ruta urbana.

Según lo indicado a folio 145, la ruta 1224 comparte corredor común con la siguiente ruta:

N°	Ruta	Operador
1	275	Víctor Julio Vargas Solorzano

Para determinar si las coincidencias geográficas del recorrido de la ruta 275 con la ruta 1224 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.5.1. Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta o ramal se clasifican de la siguiente manera:

Ruta	Descripción	Distancia por viaje (km)	Tipo de ruta según distancia
1224	San Ramón-Río Jesús y viceversa	12,19	URBANA
275	San Ramón-Santiago	6,10 ¹	URBANA

Según lo anterior, se obtiene que la ruta 1224 y la ruta 275 no cumplen el primer criterio de corredor común, ya que ambas son urbanas.

Por lo tanto, no procede ajustar las tarifas por corredor común de la ruta 275.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0060-IT-2022 del 17 de febrero de 2022, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos y se les da respuesta de la siguiente manera:

"(...)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

I. POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL:

1. **Oposición:** Defensoría de los Habitantes, representada por Ana Karina Zeledón Lépiz, cédula de identidad número 1-0812-0378. Presenta escrito (folio 430). Hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Paul Steven Briceño Quintero, cédula de identidad número 5-0349-0580. Notificaciones: correo electrónico: kzeledon@dhr.go.cr y rmeza@dhr.go.cr

- a) El aumento de un 300% es exorbitante.
- b) Debe considerarse el desempleo en el país, el aumento afectaría tanto a personas desempleadas como a las que utilizan este transporte público.
- c) El aumento desproporcionado va a afectar el ingreso real de una familia.

¹ Según pliego tarifario vigente

- d) *Indican que dentro de los objetivos fundamentales están procurar el equilibrio entre las necesidades del usuario y los intereses de los prestadores de los servicios.*
- e) *La justificación de la petición por parte de la empresa es muy genérica y muy similar a la justificación de solicitudes de otras empresas, no permite al usuario conocer las razones concretas de la solicitud de aumento.*
- f) *Manifiestan que en concordancia con el artículo 33 de la Ley de Aresep, que indica que toda petición de los prestadores sobre las tarifas deberá estar justificadas y como no está debidamente justificada, la Defensoría solicita a Aresep rechazar la solicitud.*
- g) *La empresa realiza más carreras de las autorizadas, la Defensoría comparó los datos reportados por la empresa en el SIR en comparación por lo autorizado por el CTP y manifiestan que se da una diferencia de 1.218 carreras en un año.*
- h) *El CTP debe actualizar el esquema operativo para que se le puedan reconocer los costos asociados a la tarifa. Lo anterior en relación con el artículo 6 en donde dice que son obligaciones de la Aresep regular y fiscalizar contable financiera técnicamente a los prestatarios de los servicios, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio.*
- i) *Dado que el CTP no ha aprobado la cantidad de carreras adicionales que realiza la empresa, esos costos adicionales no pueden ser reconocidos tarifariamente, sin embargo, no invalida el hecho de que la empresa está transportando más pasajeros de los que muestra en el estudio tarifario.*
- j) *La cantidad de carreras no está actualizada ni el volumen de pasajeros, ya que se utiliza el volumen aproximado de pasajeros.*
- k) *La empresa carga la información de pasajeros movilizados al SIR y dicha información es revisada por Aresep, por lo que no es de recibo para la Defensoría que se utilice el volumen aproximado de pasajeros.*
- l) *La diferencia entre la cantidad de pasajeros movilizados utilizando el método de volumen aproximado de pasajeros y las estadísticas reportadas en el SIR en el año 2021 es de 7.269 pasajeros, la empresa reportó en promedio para el año 2021 11.491 pasajeros y con el volumen aproximado da 3.862 pasajeros.*
- m) *La cantidad menor de pasajeros producto de utilizar el volumen aproximado de pasajeros hace que las tarifas aumenten de manera exorbitante.*
- n) *Le alarma a la Defensoría utilizar el dato de volumen aproximado de pasajeros, ya que es completamente diferente al real.*
- o) *Por los argumentos expuestos solicitan se rechace la solicitud tarifaria.*

2. Oposición: Fresia Cruz Morales, cédula de identidad número 2-0801-0245. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito Notificaciones: Al correo electrónico: fresiacruz00@gmail.com

- a) El aumento es muy alto.
- b) Buses de mala calidad.
- c) De donde lo deja el bus hay que caminar 15 minutos hasta la casa.

3. Oposición: Milena Vanessa Rojas Cruz, cédula de identidad número 1-0884-0124. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito Notificaciones: Al correo electrónico: m.vane.rc@gmail.com

- a) Aumento exagerado, los usuarios no está en condiciones para pagar ese monto.
- b) La economía no está en condiciones para pagar tan elevados costos de transporte.
- c) La cantidad de horarios no es como lo expusieron los de la empresa y la cantidad de unidades inscritas son más de las que ellos indicaron.
- d) La cantidad de pasajeros es mucho más de la que expusieron
- e) Lo ingresos de las familias han disminuido mucho en los últimos dos años, ya que muchas personas han perdido su trabajo o han visto disminuidas sus jornadas laborales.
- f) Tienen que caminar mucho porque los buses no ingresan a las comunidades.
- g) El aumento significa que las familias van a tener menos dinero para comprar la canasta básica.
- h) Solicita se haga un nuevo esquema operativo, además, un estudio de volumen de pasajeros.

POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

4. Oposición: Diocle Cabrera Valverde, cédula de identidad número 2-0641-0182. Presenta escrito (folios 211 y 220). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: cabreradiocle86@gmail.com y anavalverde534@gmail.com

- a) La empresa indica que realiza pocas carreras, sin embargo, hay buses contantemente y en horas pico ponen unidades extra.
- b) Es muy alto el aumento propuesto.

5. Oposición: Franklin Castrillo Benavides, cédula de identidad número 6-0118-0535. Presenta escrito (folios 212 y 219). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: A la dirección física:

Frente a la Asada Calema Magallanes, Alajuela, San Ramón, Santiago, Magallanes.

- a) El aumento es muy alto.*
- b) Tienen muchos viajes al día y los domingos y en algunos horarios los buses van muy llenos, con gente de pie.*

6. Oposición: *Ligia Ramírez González, cédula de identidad número 2-0422-0180. Presenta escrito (folio 213). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: ligia221066@gmail.com*

- a) La empresa indica que realizan menos viajes de los que realmente hacen*
- b) En horas pico, dependiendo de la cantidad de personas, envían un bus adicional.*

7. Oposición: *Ana Sedy Valverde Vargas, cédula de identidad número 2-0307-0060. Presenta escrito (folio 214). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: anavalverde534@gmail.com*

- a) La empresa cuenta con buenas unidades y ofrece más viajes en ambos sentidos, en ocasiones en horas pico, refuerzan con más unidades*

8. Oposición: *German Alpízar Mora, cédula de identidad número 2-0295-0174. Presenta escrito (folio 215). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: anavalverde534@gmail.com y a la dirección física: Frente al Bar Donde Culebra, entrada a Magallanes*

- a) Es un aumento muy elevado.*
- b) La empresa indica pocos viajes, pero no es así, además, en ocasiones los buses van tan llenos que los pasajeros van de pie.*

9. Oposición: *María Isabel Araya Molina, cédula de identidad número 9-0094-0141. Presenta escrito (folio 221). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: maryaraya0308@gmail.com*

- a) Es un trayecto corto para que haya un aumento de casi 300%.*
- b) La empresa tiene que poner refuerzos en los horarios, ya que con una sola unidad no se puede llevar a todos los usuarios.*

- c) *El bolsillo de las personas se vería afectado y es un servicio básico para la comunidad.*
- d) *Pagar la tarifa de 1600 colones por día no es factible.*

10. Oposición: *Jessica del Carmen Gamboa Barrantes, cédula de identidad número 2-0785-0628. Presenta escrito (folio 222). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: jessicagamboa09@gmail.com*

- a) *Aumento elevado, que para muchos de los usuarios será muy difícil de pagar.*

11. Oposición: *Verónica Montero Rojas, cédula de identidad número 2-0782-0531. Presenta escrito (folio 223). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: veromontero845@gmail.com y la dirección física: 200 metros SO, del restaurante Las Tinajitas, calle León*

- a) *El aumento es muy significativo, le complicaría la movilización diaria.*
- b) *Solicita se haga un estudio de cantidad de pasajeros movilizados y posterior se realice el estudio tarifario, ya que la cantidad de pasajeros y carreras que la empresa indica no es correcta.*

12. Oposición: *Julissa María Elizondo Young, cédula de identidad número 2-0738-0384. Presenta escrito (folio 224). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: julissa_1613@hotmail.com*

- a) *El aumento es muy elevado y afectaría los ingresos económicos de las personas.*
- b) *Los horarios establecidos de esta ruta a Aresep son erróneos, no hace pocos viajes al día, hace varios y al reflejarse pocas carreras al día, afecta en el aumento del pasaje de bus.*

13. Oposición: *Daniela Gamboa Barrantes, cédula de identidad número 2-0726-0912. Presenta escrito (folio 225). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: danielagb03@gmail.com*

- a) *El aumento es excesivo, perjudica a los que trabajan y estudian y deben utilizar el servicio.*
- b) *La empresa indica a Aresep menos carreras de las que realizan, ya que son más, en varias de ellas envían hasta dos unidades más para poder transportar a todas las personas.*

14. Oposición: *Diego Armando Gamboa Cruz, cédula de identidad número 2-0694-0393. Presenta escrito (folio 226). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico diegogamboa561@gmail.com*

a) *El aumento es excesivo.*

b) *La empresa justifica el aumento por el horario que presenta a Aresep, pero son más las que realizan, en algunos horarios envían dos unidades por la gran demanda del servicio.*

15. Oposición: *Jessica María Elizondo Young, cédula de identidad número 2-0551-0630. Presenta escrito (folio 227). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: jekaeliyou66@gmail.com*

a) *No alcanzaría los ingresos para poder pagar el aumento, ya que el aumento es exagerado y afectaría a todos los usuarios del servicio.*

16. Oposición: *Jacksiry Elizondo Young, cédula de identidad número 2-0519-0802. Presenta escrito (folio 228). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: jacksi77@hotmail.com*

a) *El aumento es muy elevado, va a perjudicar monetariamente a todos los usuarios del servicio.*

b) *Los horarios establecidos de esta ruta en Aresep son menores, ya que no hace pocos viajes, si no, varios.*

17. Oposición: *Ana Cristina Gamboa Fernández, cédula de identidad número 2-0458-0562. Presenta escrito (folios 229). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: anagamboafer85@gmail.com*

a) *El aumento es muy elevado, va a perjudicar monetariamente a todos los usuarios del servicio.*

b) *El horario que presenta la empresa a Aresep es menor del que realmente realizan, son más carreras de las que reportan, en algunas ocasiones deben enviar 2 unidades por al gran demanda del servicio.*

18. Oposición: *Carolina Vanessa Arguedas Rojas, cédula de identidad número 1-1569-0275. Presenta escrito (folio 230). No hace uso de la palabra. Notificaciones al correo electrónico: caro.arguedas.1994@gmail.com*

- a) *La economía de las personas y del país no está en condiciones para un aumento tan elevado.*
- b) *La empresa cuenta con más de cuatro unidades para prestar el servicio y tiene inscrito sólo dos, si no tuviera ganancias no tendría tantas unidades.*
- c) *El horario que envió la empresa no es correcto, en muchas ocasiones las unidades van con más de 20 personas de pie.*
- d) *Solicita que antes de hacer el aumento se haga una revisión de la cantidad de unidades que trabajan y de la cantidad de personas que trasladan.*

19. Oposición: *Milcida Rojas Cruz, cédula de identidad número 1-0924-0813. Presenta escrito (folio 231). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: milcidarojas@gmail.com*

- a) *El aumento de las tarifas desajustaría mucho los ingresos y se dificultaría pagar la tarifa propuesta.*

20. Oposición: *María Ramírez Obregón, cédula de identidad número 5-0214-0352. Presenta escrito (folio 232). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: mramirez@inamu.go.cr*

- a) *Los horarios que la empresa presta son mayores a los reportados.*
- b) *Subir el costo del pasaje afecta enormemente la economía en la familia.*

21. Oposición: *Isaac Arguedas Rodríguez, cédula de identidad número 2-0813-0018. Presenta escrito (folio 233). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: isaacarguedasrodriguez@gmail.com*

- a) *El horario de los buses está siendo analizado de forma incorrecta, puesto que el horario real tiene 8 carreras tanto San Ramón a Río Jesús, como de manera inversa.*
- b) *El alto precio haría difícil pagar este servicio de transporte público, que es de gran importancia su uso para muchas personas.*

22. Oposición: *Joseph Javier Arguedas Rojas, cédula de identidad número 2-0779-0020. Presenta escrito (folio 234). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: joseph1998thc@gmail.com*

- a) *El aumento es muy alto, no podría salir con los gastos.*

b) *La cantidad de personas que viajan es muy alta como para aumentar tanto la tarifa.*

23. Oposición: *Luis Diego Rodríguez Arroyo, cédula de identidad número 2-0438-0474. Presenta escrito (folio 235). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: dr.grupodemepe@gmail.com*

- a) *La empresa brinda más carreras de las que indica.*
- b) *La cantidad de pasajeros ha aumentado en los últimos años.*
- c) *La situación económica de los usuarios de esta ruta no es la adecuada en estos momentos para ese tipo de aumento.*

24. Oposición: *María Lorena Rodríguez Chaves, cédula de identidad número 2-0400-0187. Presenta escrito (folio 236). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: loenarm641102@gmail.com*

- a) *El horario de los buses está siendo analizado de forma incorrecta, puesto que el horario real tiene 8 carreras tanto San Ramón a Río Jesús, como de manera inversa.*
- b) *El alto precio haría difícil pagar este servicio de transporte público, que es de gran importancia su uso para muchas personas.*

25. Oposición: *Esmeralda Zeledón Castro, cédula de identidad número 155811073107. Presenta escrito (folio 238). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: esmeralda2778@gmail.com*

- a) *El reporte que brinda la empresa en cuanto a la cantidad de carreras es incorrecto, ya que son mucho más de las que indican, los fines de semana en horas pico envían hasta dos unidades por la cantidad de gente que viaja.*
- b) *El aumento en la tarifa afectaría a muchos usuarios que utilizan este servicio todos los días.*

26. Oposición: *Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, cédula de identidad número 5-0302-0917. Presenta escrito (folio 239). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr.*

- a) *Estadísticas reportadas versus volumen aproximado de pasajeros: el dato del volumen de pasajeros mensual utilizado en el estudio tarifario es de 3.862 (utilizando volumen aproximado de pasajeros). Al revisar*

el SIR las estadísticas que reporta la empresa en los últimos 12 meses (diciembre 2020-noviembre 2021), el volumen mensual promedio de pasajeros es 12.516. Comparando los datos anteriores hay una diferencia de 7899 pasajeros entre demanda aproximada y estadísticas del SIR. Al ser la demanda un factor determinante en el cálculo de la tarifa y para una solicitud que supera el 295% indica que se debe proceder según el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública (“En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia (...).”)

- b) Consistencia de la información utilizada para la determinación volumen de pasajeros: Personas usuarias han manifestado que la empresa brinda más carreras de las autorizadas, por lo que la demanda podría ser mayor.*

Asimismo, en una fotografía aportada por un usuario tomada en la unidad SJB13407 se observa que la oferta del servicio es más amplia a la autorizada por el CTP, lo cual es un indicador de la demanda del servicio es mucho mayor al cálculo del volumen aproximado de pasajeros.

Se hace necesario que la Intendencia de Transporte verifique las condiciones operativas con que la empresa presta el servicio al momento de solicitar la tarifa.

En estudio tarifarios donde el ajuste tarifario sea tan alto como este caso de más de un 295% y en los que se utiliza el volumen aproximado de pasajeros, es oportuno realizar un estudio de demanda por parte de la Aresep.

- c) Presentación de estados financieros: Indica lo siguiente:*

“(...)

- o El Estado de Flujo de Efectivo presentado corresponde al del señor Célimo Jiménez Vasquez y no al de la empresa Miranda Cubero (folio 56), situación que repite es los estados financieros que constan en el Sistema de Información Regulatoria (SIR), según consulta realizada el martes 18 de enero de 2022 a las 12:11 horas. Los demás estados financieros si se encuentran a nombre de la empresa Miranda Cubero.*
- o No consta en el expediente tarifario ET-084-2021 la presentación del Estado de Cambios en el Patrimonio de la empresa Miranda Cubero y al igual que en el punto anterior no consta su ingreso al Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- o Las Notas a los Estados Financieros únicamente vienen firmadas por el representante legal de Miranda Cubero S.A.*
- o Los Estados Financieros incorporados al expediente tarifario ET-084-2021 no vienen acompañados del informe de certificación tal como se solicita en la circular 14-2014 del Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica.*

(...)"

d) Solicita que no se realice un ajuste ordinario a la ruta hasta que se realice un estudio de volumen mensual de pasajeros movilizados por parte de Aresep.

27. Oposición: María Fernanda Cruz Cubero, cédula de identidad número 2-0702-0063. Presenta escrito (folio 241). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: mariafercc3@gmail.com

- a) El horario que plantean es diferente al que brindan.
- b) Las unidades no están en condiciones aptas.
- c) El monto propuesto por la empresa es muy elevado.

28. Oposición: Rodolfo Mora Mora, cédula de identidad número 2-0575-0124. Presenta escrito (folio 241). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: djfofocr@hotmail.com

- a) Las unidades no están en condiciones aptas.
- b) El monto propuesto por la empresa es muy elevado.
- c) Pusieron en la flotilla de buses una unidad que nunca han utilizado.
- d) El horario planteado es diferente al que brindan.
- e) Las tarifas deberían según la distancia de cada pueblo y que tengan una tarifa mínima, ya que personas viajan trayectos cortos y pagan la tarifa completa.

29. Oposición: Herminia Morera Barrantes, cédula de identidad número 5-0170-0098. Presenta escrito (folio 242). No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: moreraherminia@gmail.com

- a) El aumento propuesto es exagerado, afecta a todos los usuarios del servicio, a los que viajan a trabajar y estudiar.

30. Oposición: Rosario Barrantes Sánchez, cédula de identidad número 2-0320-0391. Presenta escrito (folio 246).: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Notificaciones: Al correo electrónico: m.vane.rc@gmail.com

a) El aumento propuesto les disminuiría la posibilidad de comprar los alimentos.

POSICIONES NO ADMITIDAS:

1. **Posición:** Ruthley Morales León, cédula de identidad número 2-0511-0132. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito. (visible a folios 216-217). Se rechaza posición, por falta de firma, mediante resolución N° RE-0013-DGAU-2022.
2. **Posición:** Virginia Lorena Vargas Aguilar, cédula de identidad número 1-0505-0129. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito. (visible a folio 247). Se rechaza posición, por falta de firma, resolución N° RE-0014-DGAU-2022.
3. **Posición:** Leticia Quirós Elizondo, cédula de identidad número 2-0556-0962. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito. (visible a folio 243). Se rechaza posición, por presentarse extemporáneamente, mediante resolución N° RE-0015-DGAU-2022.
4. **Posición:** Sandra Quirós Elizondo, cédula de identidad número 2-0503-0395. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito. (visible a folios 244 y 245). Se rechaza posición, por presentarse extemporáneamente, mediante resolución N° RE-0016-DGAU-2022.

RESPUESTA A POSICIONES

Cuadro guía de respuestas		
# de oposición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Defensoría de los Habitantes	1,2,4,5
2	Fresia Cruz Morales	1,2
3	Milena Vanessa Rojas Cruz	1,2,4,5
4	Diocle Cabrera Valverde	1,2,4
5	Franklin Castrillo Benavides	1,2,4
6	Ligia Ramírez González	1,4
7	Ana Sedy Valverde Vargas	1,4
8	German Alpízar Mora	1,2,4
9	María Isabel Araya Molina	1,2
10	Jessica del Carmen Gamboa Barrantes	2
11	Verónica Montero Rojas	1,4,5
12	Julissa María Elizondo Young	1,2,4
13	Daniela Gamboa Barrantes	1,2,4
14	Diego Armando Gamboa Cruz	1,2,4
15	Jessica María Elizondo Young	2

Cuadro guía de respuestas		
# de oposición	Opositor	# de respuesta(s)
16	Jacksiry Elizondo Young	1,2,4
17	Ana Cristina Gamboa Fernández	1,2,4
18	Carolina Vanessa Arguedas Rojas	1,2,3,4,5
19	Milcida Rojas Cruz	2
20	María Ramírez Obregón	1,2,4
21	Isaac Arguedas Rodríguez	1,2,4
22	Joseph Javier Arguedas Rojas	1,2,4
23	Luis Diego Rodríguez Arroyo	1,2,4,5
24	María Lorena Rodríguez Chaves	1,2,4
25	Esmeralda Zeledón Castro	1,2,4
26	Consejería del Usuario, Aresep	1,2,4,5,7
27	María Fernanda Cruz Cubero	1,2,4
28	Rodolfo Mora Mora	1,2,3,4,6
29	Herminia Morera Barrantes	2
30	Rosario Barrantes Sánchez	2

1. Sobre incumplimiento de horarios, incumplimientos de recorridos, unidades sobrecargadas, cantidad de unidades, condiciones generales del servicio y cobro de tarifas.

Respecto a las oposiciones sobre incumplimientos de las obligaciones de la empresa (horarios, itinerarios, rutas, paradas, flota, entre otros), 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 (CTP), es el Ente con la obligación y competencia de conocer 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 o recorridos; que hacen propiamente a la prestación del servicio. Por lo que las solicitudes de creación de más horarios o cambios en la frecuencia de salida de los buses, así como la necesidad de tener más unidades operando en la ruta, son solicitudes que deben realizarse ante el CTP. Por lo anterior se les indica a los opositores que la presente resolución se le notificará al CTP, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos de los usuarios presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos mencionados sobre la deficiente calidad del servicio, el incumplimiento de horarios, incumplimiento de recorridos, unidades que sobrepasan su capacidad y en malas condiciones,

lo relacionado a quejas y denuncias que son atendidos mediante procedimientos independientes del proceso de fijación tarifaria, se les indica que conforme al debido proceso, lo que procede es que la Intendencia de Transporte realice lo siguiente:

- 1. Hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la Aresep y remitidas a cada uno de los usuarios.*
- 2. Notificar la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según proceda.*

De igual manera, en caso de que no se dé una solución satisfactoria a los usuarios, o consideren que sus derechos son lesionados nuevamente o continúan siendo lesionados, estos se encuentran en el derecho de presentar sus quejas y denuncias ante los siguientes entes:

- 1. En primera instancia ante la Contraloría de servicios de la empresa, los cuales deben atender satisfactoriamente las quejas y denuncias.*
- 2. En segunda instancia los usuarios pueden poner las denuncias de mala calidad del servicio y el eventual incumplimiento de los parámetros operativos ante el Consejo de Transporte Público, al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos.*
- 3. También pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Dirección de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: www.asep.go.cr en la sección: Usuarios, y seleccionar en el menú: Quejas y denuncias y otros.*

En cuanto al cobro de tarifas, si se han presentado irregularidades o cobros de tarifas no autorizadas, los usuarios pueden enviar sus quejas y denuncias a la ARESEP por medio del fax 2215-6002, por el correo electrónico usuario@aresep.go.cr, por medio de la aplicación móvil TransporteCR (para tarifas), por apartado postal 936-1000 San José, o personalmente en nuestras oficinas centrales, 100 norte de Construplaza en Guachipelín de Escazú, San José. Si lo envía por correo electrónico, debe escanearlo para que aparezca la firma. Puede además plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregarán el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula, el trámite es gratis para los usuarios.

2. Sobre el aumento desproporcionado y la condición económica de los usuarios del servicio

Acerca de las oposiciones que mencionan 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). Finalmente, es relevante subrayar que el modelo tarifario actual de Costa Rica para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, se fundamenta en una recuperación de los costos a través del pago de una tarifa por el servicio, no contempla este esquema ningún subsidio en función de la condición socioeconómica de la población que sirve una determinada ruta o a la ubicación geográfica donde está establecida la ruta, esto claro a excepción del subsidio al Adulto Mayor y a los niños menores de 3 años.

3. Respecto a la flota (cantidad de unidades) utilizada en el estudio tarifario

Es relevante indicar que quien tiene la competencia para autorizar la flota con la que la empresa debe brindar el servicio en la ruta es el Consejo de Transporte Público, en este sentido 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-0085-2020 del 23 de junio de 2020, por su parte la clasificación de dichas unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-INF-0139-2021 del 28 de mayo de 2021, esto tal y como se indicó en el apartado C.1.4 de este informe.

4. Sobre la cantidad de carreras utilizadas en el estudio tarifario

Este aspecto fue abordado en el apartado C.1.3 del presente informe tarifario. Es importante indicar que el dato utilizado por la Intendencia de Transporte está basado en los horarios establecidos por el CTP según el acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 24-2019 del 9 de mayo de 2019 (folios 143 al 148), mediante el cual se calcula el promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 1224

Aquí también es importante indicar que quien tiene la competencia para modificar los horarios de la empresa para brindar el servicio en una ruta el Consejo de Transporte Público

Por lo que las solicitudes de creación de más horarios o cambios en la frecuencia de salida de los buses, son solicitudes que deben realizarse ante el CTP. Por lo anterior se les indica a los opositores que la presente resolución se le notificará al CTP, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos de los usuarios presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

5. 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, sin embargo, tal y como lo establece la metodología tarifaria ordinaria vigente en su apartado 4.7.1, esta validación debe realizarse con base en un estudio de demanda previo (aceptado por la Aresep o aprobado por el CTP) con no más de 3 años de su aprobación. En este sentido, tal y como se explicó en la sección C.1.1 de este informe, en este caso específico, se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados realizado por Aresep entre el 24 y el 28 de noviembre del 2021, el cual se remitió al Intendente de Transporte mediante el informe IN-0020-IT-2022, del 17 de enero del 2022 (folios 19 al 59 del expediente RA-530 y anexo 5). Este estudio fue aceptado mediante el oficio OF-0054-IT-2022 y trasladado a la empresa con el oficio OF-0056-IT-2022 (anexo 6 y 7).

Mediante este estudio se determinó la cantidad de pasajeros movilizados para cada segmento tarifario de la ruta, como se muestra a continuación:

Descripción segmento tarifario	Volumen mensual pasajeros
<i>San Ramón-El Empalme</i>	<i>17872</i>
<i>El Empalme-Río Jesús</i>	<i>7042</i>

Al analizar la información estadística reportada por la empresa Miranda Cubero al sistema SIR para los meses de octubre 2020 a setiembre 2021 se determinó que el ramal no cumple con los criterios de consistencia lógica y técnica, ya que no se reportaron datos para todos los días con horarios autorizados, dado esto se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es obteniendo la información de un estudio técnico debidamente aprobado, ya que las estadísticas no son aptas para validarse.

En cuanto al SCP, se requiere la información de los 12 meses anteriores a la apertura del expediente, en este caso no se cuenta con esta información, ya que se dio una suspensión temporal de la disposición de remitir a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros fue establecida por medio de una resolución de Junta Directiva (RE-0058-JD-2020). Dicha suspensión venció el pasado 28 de febrero y este plazo no fue postergado a la fecha de la apertura del respectivo expediente, tal y como consta en el Acta de la Sesión Ordinaria 15-2021 del 2 de marzo de 2021. Debido a lo anterior, sólo hay datos a partir de marzo del 2021, por lo que no se pueden validar

Por lo indicado anteriormente, el dato volumen de pasajeros movilizados utilizados en el presente informe es tomado del informe IN-0020-IT-2022.

6. Respecto a que las tarifas deberían según la distancia de cada pueblo y que tengan una tarifa mínima, ya que personas viajan trayectos cortos y pagan la tarifa completa.

Tal como se indicó en el apartado C.2., de acuerdo con la sección 4.8.3 de la metodología tarifaria vigente, el cálculo de tarifas para una ruta con fraccionamientos dependerá del nivel más bajo de desagregación de la información disponible sobre volumen de pasajeros. En este caso se cuenta con la información de pasajeros movilizados por segmento tarifario, de modo que las tarifas se calculan según las ecuaciones 81 y 82 de la metodología vigente.

Según la información disponible, se puede generar una matriz tarifaria para la ruta 1224 con las tarifas de cada segmento. Con base en la ecuación 82 de la metodología, la tarifa de un recorrido que abarque más de un segmento será simplemente la suma de las tarifas de los segmentos incluidos.

Considerando lo anterior, se proponen las siguientes tarifas para los segmentos de la ruta 1224:

Segmento	Tarifa	Distancia (km)
San Ramón-El Empalme	₡175	7,59
El Empalme-Río Jesús	₡105	4,6

Según la ecuación 82 de la metodología vigente, en los viajes que comprenda el recorrido San Ramón-Río Jesús, el pasajero regular deberá pagar siempre lo correspondiente a la suma de las tarifas de los segmentos indicados en el cuadro anterior que se encuentren vigentes en ese momento.

7. Respecto a los estados financieros presentados por la empresa.

- a) Sobre la presentación del Estado de Flujo de Efectivo que se indica a nombre del señor Célamo Jiménez Víquez, se le indica que en los archivos cargados del ingresador de estados financieros en el SIR, el flujo de efectivo presenta un error material en el nombre. Lo anterior dado que el SIR cuenta con una serie de validaciones cuando se hace la carga de ingresadores.

De la revisión del Estado de Flujo de Efectivo que se encuentra en la certificación presentada en el SIR por el operador Miranda Cubero S.A., se tiene la siguiente evidencia de que los saldos coinciden con la realidad financiera de la empresa:

- i. Los resultados del “Estado de Resultados” por el periodo terminado al 31 de diciembre de 2020 coinciden con el resultado del periodo presentado en el Estado de Flujo de Efectivo al 31 de diciembre de 2020.

Celimo Jimenez Vasquez
ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2020

Resultados del Periodo

₡ 153,101.17

MIRANDA CUBERO SOCIEDAD ANONIMA RUTA # 1224 ESTADO DE RESULTADOS POR EL PERIODO TERMINADO AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2020	
INGRESOS:	ACUMULADO DIC - 20
Ingresos por Marcas Ruta 1224	C13,261,770.00
TOTAL INGRESOS	C13,261,770.00
GASTOS DE OPERACION:	C12,848,530.43
Salarios	C2,771,800.00
Seguro Social	C1,211,846.00
G. Seguro voluntario	C57,000.00
G. Seguro obligatorio	C284,958.00
G. Llantas Y Reencachos	C537,000.00
Mantenimiento y Reparación	C1,067,168.46
Combustibles	C5,607,184.80
Aceites y Lubricantes	C35,975.82
Engrase	C8,000.00
Cánones Aresep	C443,302.10
Cánones MOPT	C729,912.00
Riteve	C94,383.25
GASTOS DE ADMINISTRACION:	C260,138.40
Servicios Informáticos	C11,300.00
Servicios Contables y de Auditoria	C200,000.00
Otros servicios	C32,000.00
Articulos de Limpieza	C14,463.67
Botiquin	C2,374.73
TOTAL DE GASTOS	C13,108,668.83
RESULTADO DEL PERIODO ANTES DE IMPUESTO	C153,101.17
RESULTADO NETO DEL PERIODO	C153,101.17

- ii. *El efectivo resultante en el Estado de Flujo de Efectivo al 31 de diciembre de 2020 coincide con el efectivo presentado en el Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2020.*

Celimo Jimenez Vasquez ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2020	
Resultados del Periodo	₡ 153,101.17
Subtotal	₡ 153,101.17
Utilidad antes de cambios en el capital de trabajo	₡ 0.00
Retenciones por Pagar	₡ 180,551.00
Efectivo proveniente de actividades de Operación	₡ 180,551.00
Actividades de Inversion	
Automotores	-₡42,990,000.00
Capital Social	₡ 10,000.00
Aporte de Socios	₡ 34,764,810.59
Reserva legal	₡ 15,310.12
Efectivo utilizado en actividades de Inversion	-₡8,199,879.29
Efectivo proveniente de actividades de Financiamiento	
Documentos por Pagar	₡ 8,225,189.41
Efectivo utilizado en actividades de Financiamiento	₡ 8,225,189.41
Efectivo neto proveniente del periodo	₡ 358,962.28
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	₡ 0.00
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	₡ 358,962.28

MIRANDA CUBERO SOCIEDAD ANONIMA RUTA # 1224 BALANCE DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2020	
ACTIVOS:	dic-20
ACTIVO CORRIENTE	
Caja y Bancos	C358,962.28
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	C358,962.28

- iii. *Los saldos que reportan en el ingresador 05 Estado de Flujo de Efectivo coinciden con la información presentada en el Estado de Flujo de Efectivo.*

DESCRIPCIÓN	SALDO CUENTA AUTOBUS
Utilidad Neta	153 101,17
Aumento en depreciación acumulada	0,00
Aumento en Reserva Legal	15 310,12
Aumento en deterioro en el valor de activos	0,00
Subtotal	15 310,12
Disminución y aumento de cuentas por cobrar	0,00
Disminución y aumento por inventario	0,00
Aumento y disminución de cuentas por pagar	0,00
Aumento provisiones por pagar	0,00
Disminución y aumento por gastos pagados por adelantados	0,00
Aumento retenciones por pagar	180 551,00
Disminución impuesto sobre las utilidades por pagar	0,00
Otros cobros o pagos de efectivos relativos a actividades operativas	0,00
Aumento (disminución) del Efectivo y Equivalente de Efectivo provenientes de las Actividades de	180 551,00
Cobro por ventas de activos	0,00
Compras de maquinaria y equipo	-42 990 000,00
Otros cobros o pagos de efectivo relativos a actividades de inversión	34 774 810,59
Aumento (disminución) del Efectivo y Equivalente de Efectivo provenientes de las Actividades de	-8 215 189,41
Pago de pasivos provenientes de deudas	0,00
Reembolso de préstamos	0,00
Otros cobros de efectivo relativos a actividades de financiación	8 225 189,41
Otros pagos de efectivo relativos a actividades de financiación	0,00
Aumento (disminución) del Efectivo y Equivalente de Efectivo provenientes de las Actividades de	8 225 189,41
AUMENTO (DISMINUCIÓN) NETO DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO (2)	358 962,28
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	0,00
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFECTIVO AL CIERRE DEL EJERCICIO (3)	358 962,28

Por lo tanto, se concluye que el error en el nombre de la empresa corresponde a un error material que no afecta la integridad y precisión de los saldos.

- b) *Sobre la presentación del Estado de Cambios en el Patrimonio, se indica que de acuerdo con la resolución RIT-002-2018 para efectos de la contabilidad regulatoria y considerando la competencia y los fines regulatorios que se persiguen en dicha resolución, se solicita los estados financieros indicados en el Por Tanto I del punto 2 los incisos d), e) y f).*

Adicionalmente, y aunque debieron presentarse según la normativa NIFF, se le indica que con el acuerdo según el artículo 7.2 de la sesión ordinaria 24-2020 del 26 de marzo de 2020, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, autoriza a la empresa Miranda Cubero S.A. a la operación de la ruta 1224; de manera que la verificación del cumplimiento de la contabilidad regulatoria y Estados Financieros del año 2020 abarca del período de octubre 2019 hasta diciembre 2020, y corresponde al primer periodo de operación del servicio público de la empresa, por lo que en este caso específico el estado de cambio de patrimonio corresponde al patrimonio como tal, dado que no hay un cambio que reportar.

- c) *Sobre la firma únicamente del representante legal de las Notas a los Estados Financieros se indica que tal y como consta en los archivos cargados al SIR, tanto el representante legal como el contador firman los EEFF. Por lo cual, lo indicado no representa ninguna afectación a la información detallada en estos.*
- d) *Sobre los Estados Financieros incorporados al expediente ET-084-2021 que no vienen acompañados del informe de certificación de la circular 14-2014 del Colegio de Contadores Públicos, se le indica que la información correspondiente a contabilidad regulatoria, incluidos los estados financieros, debe cumplir con 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 06 de noviembre del 2019, en los siguientes términos:*
- 1. El Sistema de Información Regulatoria (SIR), es **el único medio para remitir la información financiera (estados financieros y reportes de contabilidad regulatoria)**, por lo que no se validará su remisión por otro medio.*
 - 2. El acceso al SIR debe hacerse únicamente por medio del uso de firma digital, para la remisión de la información.*
 - 3. **Los estados financieros auditados o certificados deben remitirse por medio del SIR.** Sólo se aceptarán certificados por un Contador Público Autorizado (CPA) para aquellos prestadores acreditados como micro, pequeña o mediana empresa ante el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC).*
 - 4. Adicional a los estados financieros auditados o certificados (para los casos mencionados en el punto anterior), se deben remitir por medio del SIR 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.*

Por lo anteriormente señalado, la información remitida al expediente ET-084-2021 sobre los estados financieros o los otros ingresadores que componen la contabilidad regulatoria no le corresponde trámite alguno y que para todos los efectos se utilizó la información correspondiente a la contabilidad regulatoria remitida por medio del SIR, según lo indicado en las resoluciones anteriormente indicadas, siendo este el único medio válido para que los prestadores remitan esta información a la Aresep.

En este caso tal y como se muestra a continuación, en el SIR consta la certificación a los Estados Financieros en concordancia con la circular 14-2014 emitida por el Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica.

Lic. Rodolfo Blanca Rojas
Contador Público Autorizado

San José Av. 10 bis, Calle 15 y 17, oficina #1063, Tel. 22-21-72-04 Fax 22-58-69-00.
e-mail: licrodolfoblanca@gmail.com

CERTIFICACIÓN SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Señor:
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PUBLICOS
Presente:

El suscrito Contador Público Autorizado fue contratado por El Señor **Jorge Arturo Miranda Vargas**, cuya cédula de identidad es: uno - cero seis siete cinco – cero uno siete tres, para certificar las cifras financieras consignadas en el Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre del 2020, de la empresa **Miranda Cubero S.A.**, cuya cédula jurídica es: 3-101-727595.

La Administración de la empresa de **Miranda Cubero S.A.**, es responsable de la preparación y presentación razonable de estos estados financieros con base a la información presentada por dicha empresa.

De conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, un conjunto de estados financieros están integrados por el Estado de Situación Financiera, el Estado de Resultados; al día de hoy está pendiente de asumir la totalidad de las *NIF*, siendo responsabilidad de la Administración de la empresa **Miranda Cubero S.A.**

Mi compromiso se llevó a cabo de acuerdo con la circular 14-2014 emitida por el Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica aplicable a certificaciones de estados financieros. Esta certificación fue realizada con el único propósito de cumplimiento a la Aresep. La información se obtiene de los estados financieros extraídos de los saldos de las cuentas contables al cierre del mes de diciembre del 2020, provenientes de los registros oficiales para la contabilización de las transacciones que lleva la entidad y que verifiqué de acuerdo con los procedimientos que describo enseguida.

Procedimientos:

- 1- Se verificaron los Documentos a pagar.
- 2- Se revisaron las cuentas del valor de los buses.
- 3- Se evaluaron las cuentas de ingresos.
- 4- Se estudió los rubros de gastos.

Resultados:

Con base en los procedimientos anteriormente descritos pude confirmar que las cifras financieras que se muestran en los Estados de Situación Financiera de la **Miranda Cubero S.A** al 31 de diciembre del 2020 y en los **Estados de Resultados por los meses terminados de octubre 2019 a diciembre del 2020**, son los que provienen de los registros principales que lleva la empresa a dicha fecha.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas de la ruta 1224 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0060-IT-2022 del 17 de febrero de 2022 y proceder a fijar las tarifas de la ruta 1224, descrita como: San Ramón-Río Jesús y viceversa, operada por la empresa Miranda Cubero S.A., de la siguiente manera:

RUTA	DESCRIPCIÓN RUTA	DESCRIPCIÓN SEGMENTO	DISTANCIA (km/viaje)	TARIFA REGULAR	TARIFA ADULTO MAYOR
1224	San Ramón-Río Jesús y viceversa	San Ramón- El Empalme	7,59	₡175	₡0
1224	San Ramón-Río Jesús y viceversa	El Empalme-Río Jesús	4,6	₡105	₡0

La tarifa a pagar por los pasajeros regulares para el recorrido San Ramón-Río Jesús y viceversa, el cual 12,19 kilómetros, será la suma de las tarifas que se encuentren vigentes en ese momento para los segmentos indicados en el cuadro anterior.

Se indica que estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.5 de la Sesión Ordinaria 24-2019 del 9 de mayo de 2019, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 145 al 146, a la cantidad de autobuses visible a folio 146 y a los recorridos y distancias visibles a folio 144. del expediente ET-084-2021. 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. Indicar a la empresa Miranda Cubero S.A. que en el 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-084-2021 relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones de operación.
- III. Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el periódico oficial La Gaceta.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente de Transporte.—1 vez.—
Solicitud N° 329386.—(IN2022625025).