



Diario Oficial

LA GACETA

Costa Rica



ALCANCE N° 223 A LA GACETA N° 199

Año CXLIV

San José, Costa Rica, miércoles 19 de octubre del 2022

99 páginas

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

ACUERDOS

REGLAMENTOS

INSTITUCIONES

DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA

DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 43726-MGP

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA

En ejercicio de las facultades establecidas en los artículos 9, 140 incisos 3), 18) y 20), y 146 de la Constitución Política; artículos 4, 11 y 25 inciso 1), 27 inciso 1 y 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública N° 6227, del 2 de mayo de 1978; y la Ley sobre Desarrollo de la Comunidad N° 3859, del 7 de abril de 1967, publicada en la Gaceta N° 88 del 19 de abril de 1967.

Considerando:

I.- Que la Ley sobre el Desarrollo de la Comunidad, N° 3859 de 7 abril de 1967, creó la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad, en adelante Dinadeco, como órgano del Poder Ejecutivo adscrito al Ministerio de Gobernación y Policía e instrumento básico de desarrollo; encargado de fomentar, orientar, coordinar y evaluar la organización de las comunidades del país, para lograr su participación activa y consciente en la realización de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

II.- Que el artículo 19 de la Ley sobre Desarrollo de la Comunidad N° 3859, establece una partida equivalente al 2% (dos por ciento) del estimado del Impuesto Sobre la Renta, a distribuir entre las organizaciones inscritas en el Registro Nacional de Asociaciones de Desarrollo de la Comunidad, de acuerdo con la respectiva reglamentación, en dos fondos: Fondo por Girar y Fondo de Proyectos.

III.- Que la Ley sobre el Desarrollo de la Comunidad, N° 3859 de 7 abril de 1967, en su numeral 19 establece al Consejo Nacional de Desarrollo de la Comunidad, como entidad concedente de los recursos equivalente al 2% (dos por ciento) del estimado del Impuesto Sobre la Renta, a distribuir entre las organizaciones inscritas en el Registro Nacional de Asociaciones de Desarrollo de la Comunidad.

IV.- Que el Consejo Nacional de Desarrollo de la Comunidad, por medio del Alcance N° 65 a La Gaceta N° 81 del jueves 28 de abril de 2016, se publicó el contenido de los acuerdos 16 al 22 tomados por el Consejo Nacional de Desarrollo de la Comunidad, en sesión 1599-15, efectuada el 10 de diciembre del 2015, adicionados por los acuerdos 4 y 3, tomados por el Consejo, en sesión 1603-16, efectuada el 25 de febrero del 2016 y en sesión 1607-16 efectuada el 10 de marzo del 2016, sobre el financiamiento no reembolsable con recursos del Fondo de Proyectos del 2% del estimado del impuesto Sobre la Renta, particularmente, el procedimiento para acceder a dicho financiamiento, los requisitos para la formulación de anteproyectos y proyectos, los requisitos para liquidar recursos, el listado de proyectos no financiados y otros necesarios para la implementación de la metodología de financiamiento.

V.- Que los acuerdos 16 al 22 tomados por el Consejo Nacional de Desarrollo de la Comunidad, en sesión 1599-15, efectuada el 10 de diciembre del 2015, adicionados por los acuerdos 4 y 3, tomados por el Consejo, en sesión 1603-16, efectuada el 25 de febrero del 2016 y en sesión 1607-16 efectuada el 10 de marzo del 2016, no responden a las necesidades actuales del proceso de financiamiento de

Fondo de Proyectos, debiéndose ajustar a normas técnicas nacionales emanadas del Reglamento para la contratación de servicios de consultoría en ingeniería y arquitectura del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, así como las disposiciones emitidas por la Contraloría General de la República y Gobiernos Locales.

VI.- Que con el fin de cumplir con las disposiciones contenidas en la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Trámites y Requisitos Administrativos, N° 8220 de 4 de marzo de 2002, se publicó en *La Gaceta* N°77 del viernes 21 de abril de 2006, los objetivos, requisitos, plazos y dependencias encargadas de la recepción de documentos y ejecución de los trámites y/o procesos de interés para las organizaciones comunales creadas al amparo de la Ley sobre el Desarrollo de la Comunidad, N° 3859 de 7 abril de 1967.

VII.- Que en atención a consulta realizada por Dinadeco, con respecto al alcance de la fiscalización que ejerce la Dirección sobre las organizaciones comunales, la Contraloría General de la República mediante oficio N° DFOE-DL-0312 de 14 de marzo de 2016, concluyó que de conformidad con el artículo 35 de la Ley N° 3859, Dinadeco tiene la competencia de inspección y auditoría financiera sobre las asociaciones de desarrollo de la comunidad, facultad que abarca todas las actividades económicas de éstas, sin que proceda distinción alguna basada en la naturaleza jurídica de los recursos.

VIII.- Que deberán aplicarse las disposiciones establecidas por la Contraloría General de la República mediante Resolución R-DC-00122-2019 del dos de diciembre del 2019, dado que el presupuesto que incorpore la transferencia del presupuesto del beneficio patrimonial otorgado deberá ser aprobado internamente por el órgano concedente, de conformidad con lo establecido en las Normas Técnicas sobre Presupuesto Público (NTPP) y posteriormente, someterse a aprobación externa de la Contraloría General de la República, cuando corresponda, de acuerdo con el Transitorio II de las citadas Normas Técnicas, a saber:

“(...) Transitorio II. — Se presentará a aprobación de la Contraloría General de la República, el presupuesto de aquellos beneficios patrimoniales cuyo monto individual supere:

Para el ejercicio económico 2021, las 150.733 unidades de desarrollo.

Para el ejercicio económico 2022, las 75.000 unidades de desarrollo.

Para el ejercicio económico 2023, las 40.000 unidades de desarrollo.

Para el ejercicio económico 2024, las 25.000 unidades de desarrollo (...).”

IX.- Que al tenor de lo expuesto y en concordancia con el artículo 28 inciso b) de la Ley General de la Administración Pública, N°6227 de 2 de mayo de 1978, es necesario derogar los acuerdos 16 al 22 tomados por el Consejo Nacional de Desarrollo de la Comunidad, en sesión 1599-15, efectuada el 10 de diciembre del 2015, adicionados por los acuerdos 4 y 3, tomados por el Consejo, en sesión 1603-16, efectuada el 25 de febrero del 2016 y en sesión 1607-16 efectuada el 10 de marzo del 2016, establecidos en el Alcance N°65 de *La Gaceta* N°81 del jueves 28 de abril de 2016, y emitir el presente reglamento.

X.- Que a través del Decreto Ejecutivo N° 43665-MP-MEIC del primero de septiembre del 2022 “Celeridad de los Trámites Administrativos en el Sector Público Costarricense”, se pretende acelerar los trámites administrativos en las entidades públicas, por medio de la coordinación interinstitucional, la cual les permitirá el intercambio de la información necesaria para la resolución de los trámites planteados ante sus Instancias, de acuerdo a los alcances previstos en el ordenamiento jurídico.

XI.- Que de conformidad con el artículo 12 bis del Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos (Decreto Ejecutivo N°37045 de 22 de febrero de 2012) el presente decreto ejecutivo cumple con los principios de mejora regulatoria de acuerdo con el informe N° DMR-DAR-INF-083-2022 emitido por la Dirección de Análisis Regulatorio.

Por tanto,

DECRETAN:

Requisitos técnicos y administrativos para optar por el financiamiento del fondo de proyectos provenientes del 2% de Impuesto sobre la Renta según el Artículo N° 19 de la Ley N° 3859 “Sobre Desarrollo de la Comunidad.

Artículo 1. Tener por aprobados los requisitos técnicos y administrativos para optar por el financiamiento del fondo de proyectos provenientes del 2% de Impuesto sobre la Renta según el Artículo N° 19 de la Ley N° 3859 “Sobre Desarrollo de la Comunidad”, que se detallan a continuación:

Siglas	Nombre Completo
DINADECO	Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad
CNDC	Consejo Nacional de Desarrollo de la Comunidad
DTO	Dirección Técnica Operativa
DFC	Departamento de Financiamiento Comunitario
CCSS	Caja Costarricense del Seguro Social
DGTD	Dirección General de Tributación Directa
CFIA	Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
REC	Responsable de la Ejecución de la Construcción
CGR	Contraloría General de la República
SP	Socioproductivo
UTGV	Unidad Técnica de Gestión Vial
SNRA	Sistema Nacional de Registro de Asociaciones
SIRSA	Sistema de Registro de Sanciones de la Hacienda Pública

A. Consideraciones generales, requisitos generales y específicos para la presentación de perfiles de anteproyectos y proyectos.

Para presentar anteproyectos y proyectos ante la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (Dinadeco en adelante), la organización comunal debe cumplir lo siguiente:

1. Estar inscrita en el Sistema Nacional de Registro de Asociaciones (SNRA) de Dinadeco y contar con personería jurídica vigente y quórum estructural completo.
2. Los miembros de la junta directiva deben estar libres de sanciones vigentes, en el Sistema de Registro de Sanciones de la Hacienda Pública (SIRSA).
3. Tener idoneidad aprobada por el Consejo Nacional de Desarrollo de la Comunidad (en adelante CNDC). Que se obtiene habiendo cumplido los siguientes requisitos adicionales:
 - a) Solicitud de idoneidades y declaraciones juradas.
 - b) Liquidaciones al día de sumas giradas por concepto del Fondo por Girar e impuesto al cemento.
 - c) Liquidaciones al día de sumas giradas por concepto del Fondo de Proyectos.
 - d) Estar inscrita en el Registro de Acreedores del Estado ante Dinadeco. (La cuenta bancaria registrada debe ser exclusiva para la administración de fondos públicos).
 - e) Informe económico.
 - f) Plan de trabajo.
 - g) Cumplir con el Informe de Superávit Anual.
4. Contar con un correo electrónico oficial de la organización comunal.
5. No tener proyectos en proceso de ejecución.

Todos estos requisitos generales serán verificados por la propia administración de conformidad con los controles internos que al efecto se mantienen.

	REQUISITOS GENERALES	ANTEPROYECTO (Fase I)	PROYECTO (Fase II)
1	Documentos que presenta la organización comunal:		
1.1	Descargar de la página de Dinadeco y completar el formulario de solicitud de financiamiento según corresponda, para los siguientes tipos de proyecto: <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura comunal. • Infraestructura vial. • Mobiliario y equipo. • Compra de terreno. Acceder mediante el link: http://www.dinadeco.go.cr/formularios.html	Llenar <u>completamente</u> el formulario de anteproyecto (según el tipo de proyecto).	Llenar <u>completamente</u> el formulario de proyecto (según el tipo de proyecto).
1.2	En el caso de los proyectos socioproductivos (en adelante SP).	Descargar de la página de Dinadeco y completar el formulario de nivel productivo, según corresponda al resultado de la aplicación de la herramienta de valoración. (Aplicada en la entrevista de acompañamiento) Formulario de nivel F2	Descargar de la página de Dinadeco y completar el formulario de solicitud de financiamiento según corresponda, para los siguientes tipos de proyecto: <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura comunal - SP.

		<p>Formulario de nivel F3 Formulario de nivel F4 Acceder mediante el link: http://www.dinadeco.go.cr/formularios.html</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiliario y equipo - SP • Compra de terreno - SP <p>Acceder mediante el link: http://www.dinadeco.go.cr/formularios.html.</p>
1.3	<p>Acuerdo de la Asamblea General donde se demuestra la aprobación del proyecto dentro del Plan de Trabajo anual. El nombre del proyecto aprobado, deberá ser el mismo que se utilice en todos los documentos que se presentarán para el trámite de solicitud de recursos del Fondo de Proyectos. Solamente se podrá solicitar un anteproyecto por un período de vigencia del proyecto, con la finalidad de que haya mayor cantidad de organizaciones comunales beneficiadas.</p>	<p>Copia completa del acta en el que se aprobó el proyecto por parte de la asamblea general, confrontada contra el original por el funcionario regional correspondiente. El acta en su totalidad debe presentarse sin tachaduras ni alteraciones y los planes de trabajo deben ser anuales, según el Reglamento de la Ley 3859, artículo 38, incisos b y c.</p>	
1.4	<p>En caso de proyectos que cuenten con apoyo de otras instituciones, empresas u organizaciones, se debe presentar al menos una carta de compromiso.</p>	<p>Carta de compromiso original y firmada por la persona correspondiente de aquellas instituciones, empresas u organizaciones donde se indique claramente en qué consistirá el aporte especificando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Características • Cantidades • Montos totales <p>Si la organización comunal realizara algún aporte al proyecto presentar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo de junta directiva confrontado por el funcionario de la regional, donde se indique sobre el aporte y el fin que se le dará. • Estimar el monto total de dicho aporte y 	

		<p>presentar el documento original del estado de cuenta bancario con el que se demuestren los fondos disponibles y/o evidencia documental de aportes ya realizados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se tomará como aporte el valor del terreno, cuando este haya sido adquirido por la organización comunal con recursos propios o donaciones de particulares privados. 	
2	Documentos que emite la Dirección Regional:		
2.1	<ul style="list-style-type: none"> • Liquidaciones al día de las sumas giradas en los períodos presupuestarios anteriores al vigente por concepto de Fondo por Girar e Impuesto al Cemento. • Planes de trabajo e informes económicos al día. 	La dirección regional correspondiente verifica y consigna el estado en la guía de verificación de requisitos del anteproyecto.	Emitir constancia del estado del plan de trabajo, informes económicos y del Fondo por Girar, emitida por la jefatura de la dirección regional correspondiente.
2.2	Calificación de idoneidad vigente , otorgada por el CNDC.	La dirección regional correspondiente verifica y consigna el estado de la idoneidad, en la guía de verificación de requisitos del anteproyecto.	Emitir constancia de la Calificación de Idoneidad, emitida por la jefatura de la dirección regional correspondiente.
3	Otras consideraciones:		
3.1	La presentación de los documentos completos se realiza en la dirección regional correspondiente a su zona geográfica.		
3.2	Los documentos firmados en digital deben contener la garantía de integridad, autenticidad y validez en el tiempo, para estos efectos se recomienda acceder al siguiente sitio y validar los documentos, previo a enviarlos (https://www.centraldirecto.fi.cr/Sitio/CentralDirecto/Inicio/PaginaPrincipal)		
3.3	En caso de duda razonable sobre la legitimidad de firmas manuscritas en los diferentes documentos aportados al expediente la Administración podrá solicitar mediante declaración jurada simple ante funcionario público de la oficina regional correspondiente o bien la autenticación de la firma por notario público.		
3.4	Las constancias, avalúos y facturas proforma que se presentan en el anteproyecto o proyecto deben estar vigentes al momento de la presentación en la regional correspondiente. Los documentos deberán tener mínimo tres meses de haber sido emitidos.		
3.5	En caso de que sea un proyecto para donación, se deben cumplir con los requisitos establecidos para ese fin. (Véase apartado B. Financiamiento de proyectos para donación).		

3.6	En el caso de adquisición de bienes y servicios, la organización comunal debe escoger, sin excepción y por medio de acuerdo de junta directiva, una de las personas físicas o jurídicas que aportaron cotización en el trámite del proyecto, requisito que es corroborado en el proceso de análisis y posteriormente verificado en el proceso de liquidación.
3.7	Todas las personas físicas o jurídicas que oferten bienes o servicios deben estar inscritos como patronos y al día con sus obligaciones en la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS en adelante) y en la Dirección General de Tributación Directa del Ministerio de Hacienda (DGTD en adelante) En caso de proyectos de infraestructura (comunal o vial) las personas físicas o jurídicas, además, deben estar inscritos y al día en el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA en adelante).

MOBILIARIO Y EQUIPO		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
1	Cumplir con la presentación de los requisitos generales.	
2	Lista de mobiliario y/o equipo	
2.1	<p>La lista de mobiliario y/o equipo debe contener:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las cantidades y características (como tamaño, material, capacidad, entre otras). • Indicar que los bienes a adquirir son nuevos, con garantía y se adquirirán dentro del territorio nacional. • Los bienes deben ser solicitados con razonamiento de uso en función de las necesidades. • Firma y sello del presidente de la organización comunal. 	
2.2	En caso de bienes especializados tales como aires acondicionados, equipo médico, cámaras de seguridad, maquinaria, equipo pesado, instrumentos musicales, entre otros, deben de adjuntar recomendación técnica firmada por un profesional o técnico en la materia, según corresponda y de acuerdo a las necesidades de la organización comunal, siendo esta última la encargada de verificar la autenticidad de la información.	
3	Facturas proforma en estricto apego a la lista de mobiliario y equipo	

MOBILIARIO Y EQUIPO		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
3.1		<p>Tres facturas proformas de tres diferentes casas comerciales, con la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Original. (impresa y en formato digital cuando sea solicitada por el analista). • Fecha. • Contacto. • A nombre de la organización comunal. • Características y cantidades estrictamente iguales a la lista del mobiliario y equipo. • Garantía de todos los bienes a adquirir. • El valor unitario y total con el monto por impuesto de valor agregado. (<u>Información necesaria para establecer una relación de costos de mercado</u>) • Indicar nombre y firma de un responsable de la casa comercial. <p>Exclusivamente se aceptarán facturas proforma de casas comerciales inscritas y al día ante la DGTD y la CCSS. <u>No podrá elegirse un oferente para la compra de lo solicitado, que no cumpla con todas las condiciones señaladas en este punto.</u></p>
3.2		Copia confrontada por el funcionario regional del acta donde se indique la elección de la empresa para realizar la compra de los activos.
4	Proveedor único de bienes	
4.1		Factura proforma que cumpla con las características del punto 3.1.
4.2		Ya sea persona física o jurídica deberán aportar el número de cédula con la finalidad de que la Administración verifique lo que corresponda, según sea el caso.
4.3		Constancia de la casa matriz del proveedor donde se acredita la condición de proveedor único, cuando así proceda. O en su defecto declaración jurada del proveedor indicando que es proveedor único de ese bien.
5	Requisitos para terrenos donde se instalarán bienes fijos como <i>play ground</i>, máquinas biomecánicas, bancas y mesas de concreto, bodegas armables o similares	
5.1		Cumplir con los mismos requisitos que se solicitan para proyectos de Infraestructura Comunal, en los apartados 1.2, 1.3, 1.4 y 2 en relación con el terreno.
5.2		Con base en el plano catastrado identificar gráficamente la ubicación y la distribución de los bienes fijos en el sitio.

MOBILIARIO Y EQUIPO		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
5.3		Lámina constructiva firmada por un profesional o técnico en la materia que indique las especificaciones técnicas generales para la instalación de los bienes fijos.

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
1	Cumplir con la presentación de los requisitos generales.	
1.1	Cuando el proyecto se vaya a desarrollar en terrenos a nombre de una Organización Comunal, Municipalidad, Junta de Educación o Administrativa, u otra institución del Estado, o bien estén ubicados en Zona Marítimo Terrestre, Milla Fronteriza o Zonas Urbanas Litorales e Insulares en común se debe aportar:	
1.2	Indicar el número de plano catastro con la finalidad de verificar lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • Ubicación geográfica. • Colindantes. • Área registral del terreno. • Nombre del propietario. • Gravámenes y/o anotaciones (hipotecas, anotaciones judiciales, plazos de convalidación vigentes u otros). 	
1.3	Para los efectos del punto anterior, la propiedad debe estar libre de todo tipo gravámenes, tales como hipotecas, o anotaciones como practicados o embargos y las judiciales, además de las convalidaciones de ley.	
1.4	Suministrar el número de identificador predial del terreno que consta en el Registro Nacional, únicamente para aquellos inmuebles ubicados en distritos donde existen mapas declarados como zona catastrada.	
2	Requisitos específicos, según sea el caso	
2.1	Terreno propiedad de una municipalidad	
2.1.2	Cumplir a cabalidad con los puntos de infraestructura comunal 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y lo siguiente:	
2.1.3	Copia del acuerdo del Concejo Municipal debidamente firmado (o transcripción literal del acuerdo), donde se aprueba el proyecto y se autoriza al titular de la alcaldía a suscribir el convenio de uso del terreno	
2.1.4	Copia confrontada contra el original por el	

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
	<p>funcionario regional del convenio firmado por las partes, donde se indiquen los beneficios y responsabilidades acordadas. El plazo del convenio debe garantizar como mínimo el aprovechamiento de la vida útil de la inversión realizada por la organización comunal. (Se solicita como mínimo 25 años de plazo preferiblemente prorrogable por los años de la vida útil de la inversión). Dicho convenio debe contener cláusula de indemnización a la organización comunal sobre las inversiones realizadas en el inmueble en caso de rescisión anticipada del plazo establecido, por parte de la municipalidad.</p>	
2.2	Terreno propiedad de una junta de educación o administrativa	
2.2.1	Cumplir a cabalidad con los puntos de infraestructura comunal 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y lo siguiente:	
2.2.2	Copia del acuerdo de la junta de educación o junta administrativa debidamente firmada (o transcripción literal del acuerdo), en que se aprueba el proyecto. El acuerdo debe contemplar la autorización del presidente de la junta de educación o administrativa para suscribir el mismo.	
2.2.3	Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del convenio firmado por las partes, donde se indiquen los beneficios y responsabilidades acordadas. El plazo del convenio debe garantizar como mínimo el aprovechamiento de la vida útil de la inversión realizada por la organización comunal. (Se solicita como mínimo 25 años de plazo preferiblemente prorrogable por los años de la vida útil de la inversión). Dicho convenio debe contener cláusula de indemnización a la organización comunal sobre las inversiones realizadas en el inmueble en caso de rescisión anticipada por parte de la junta.	
2.2.4	La Administración verificará la vigencia de la cédula jurídica de la junta de educación o administrativa.	
2.2.5	La Administración corroborará la personería	

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
	jurídica de la junta de educación o administrativa.	
2.2.6	Permiso en original otorgado por la Dirección de Infraestructura y Equipamiento Educativo del Ministerio de Educación Pública (DIEE) donde avala la ejecución del proyecto.	
2.3	Terreno propiedad de otras instituciones del Estado	
2.3.1	Cumplir a cabalidad con los puntos de infraestructura comunal 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y lo siguiente:	
2.3.2	Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del convenio firmado por las partes, donde se indiquen los beneficios y responsabilidades acordadas. El plazo del convenio debe garantizar como mínimo el aprovechamiento de la vida útil de la inversión realizada por la organización comunal. (Se solicita como mínimo 25 años de plazo preferiblemente prorrogable por los años de la vida útil de la inversión). Dicho convenio debe contener cláusula de indemnización a la organización comunal sobre las inversiones realizadas en el inmueble en caso de rescisión anticipada por parte de la institución.	
2.3.3	Permiso en original otorgado por el departamento de ingeniería (o equivalente) donde avala la ejecución del proyecto.	
2.3.4	Croquis de la ubicación de la obra a desarrollar en coordenadas georreferenciadas (este y norte) en el sistema CRTM05 debidamente firmado por el consultor con base al plano catastrado del terreno donde se pretende construir.	
2.4	Terrenos ubicados en zona marítimo terrestre, milla fronteriza o zonas urbanas litorales e insulares	
2.4.1	Cumplir a cabalidad con los puntos de infraestructura comunal 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y lo siguiente:	
2.4.2	Certificación del contrato de concesión, contrato de arrendamiento u otro, según sea el caso, emitido por la entidad competente, en el que figure como ocupante legítimo la organización comunal. El plazo del contrato de concesión, contrato de arrendamiento u otro, debe garantizar	

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
	como mínimo el aprovechamiento de la vida útil de la inversión realizada por la organización comunal. (Se solicita como mínimo 25 años de plazo preferiblemente prorrogable por los años de la vida útil de la inversión, salvo que la entidad esté imposibilitada por ley, entonces se analizará el caso en particular y se elevará a conocimiento del CNDC).	
2.5	Terrenos ubicados en territorios indígenas	
2.5.1	Cumplir a cabalidad con los puntos de infraestructura comunal 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y lo siguiente:	
2.5.2	Señalar el número de decreto ejecutivo vigente de la reserva indígena donde se pretende desarrollar la obra.	
2.5.3	De existir plano catastrado de la reserva indígena, indicar el número para que la Administración realice la verificación respectiva.	
2.5.4	Croquis de la ubicación de la obra a desarrollar en coordenadas georreferenciadas (este y norte) en el sistema CRTM05 debidamente firmado por el consultor con base al plano catastrado del terreno donde se pretende construir.	
3	Profesional Consultor	
3.1	Contar con un profesional en la materia que cumpla como consultor inscrito en el CFIA. (Véase punto 11, Infraestructura Comunal)	
3.2	Aportar el número de cédula de identidad del profesional en la materia, así como el código de profesional.	
3.3	La Administración verificará con los datos aportados en el punto 3.2 que el profesional se encuentra activo y al día para el ejercicio de la profesión.	
4	Información técnica del proyecto (Aplica para modalidad llave en mano y administración propia)	
4.1	Planos de anteproyecto. Debe de incluir como mínimo la siguiente información: Plantas de distribución, cortes, elevaciones, planta de techos, ubicación, localización y cualquier dato -dibujo o plano adicional- que, de acuerdo con la complejidad y características del proyecto, se	Planos constructivos visados (Preferiblemente láminas constructivas de tamaño 60*90cm). Se exceptúa de visado las obras menores, según lo determine el CFIA. (Véase el punto 12. Obras menores)

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
	requiera para la comprensión total de la obra por realizar.	
4.2	<p>Estudio técnico preliminar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para obra nueva: Descripción que involucre el alcance total del proyecto a ejecutar y que se indique que cumple con la Ley N° 7600 y demás normativa constructiva, firmado por el consultor. • Para remodelaciones: Descripción detallada del estado actual del inmueble y del proyecto a ejecutar firmado por el consultor. 	<p>Estudio técnico: Documento firmado por el consultor donde incluya descripción detallada en prosa del proyecto que sea estrictamente congruente con los planos constructivos visados y especificaciones técnicas y constructivas. Que indique como mínimo lo siguiente: dimensiones, cantidades, tipos de material, cimientos, paredes, estructura y cubierta de techo, sistema pluvial, sistema eléctrico, mecánico, acabados, cumplimiento de la Ley N° 7600 y demás normativa constructiva, entre otros detalles que el profesional consultor considere oportuno incluir.</p>
4.3	Estimación global de costos de las diferentes unidades de obra que componen el proceso de construcción. (Utilice la plantilla de presupuesto global, publicada en la página web de Dinadeco).	Presupuesto de obras detallado de manera que se pueda determinar en detalle y con precisión los costos de mano de obra, materiales, maquinaria, transporte y otros rubros. (Utilice la plantilla según la modalidad de proyecto para presupuesto de obras, publicada en la página web de Dinadeco). Si al elaborar este presupuesto detallado, el monto superara el monto total de la estimación global de costos presentada en la primera fase, se permitirá un ajuste no mayor al 2%.
4.4		Los planos visados, estudio técnico y presupuesto de obras (Excel), entregarlo impreso. A solicitud del analista a cargo del proyecto se deben remitir los digitales vía correo electrónico.
4.5	<p>Con base a la tabla de honorarios, según el CFIA, considerar únicamente los siguientes rubros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudios preliminares 0.50% • Anteproyecto 1% a 1.50% • Estimación global de costos 0.50% 	<p>Con base a la tabla de honorarios, según el CFIA, considerar únicamente los siguientes rubros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planos visados y especificaciones técnicas 4%. • Inspección 3%.
4.6	Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acuerdo del acta de junta directiva donde conste que conocen y aceptan los estudios preliminares, el anteproyecto y la estimación de costos.	
4.7		Los planos constructivos visados deben coincidir con la información del estudio técnico y el presupuesto de obra. Consecuentemente,

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
		coincidir con los montos de la tabla de aportes presupuestarios.
5	Tres ofertas económicas en estricto apego a lo indicado por el profesional consultor. (Proyectos llave en mano y por administración propia)	
5.1		<p>Responsable de la ejecución de la construcción (REC en adelante)</p> <p>El oferente puede ser una persona física o jurídica inscrito en el CFIA que cumpla como REC. (Véase punto 11, Infraestructura Comunal)</p>
5.2		<p>Generalidades de las ofertas económicas:</p> <p>Tres ofertas económicas y/o facturas proforma de tres diferentes personas físicas o jurídicas, con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impresa en original y debidamente firmada (en formato digital cuando sea solicitada por el analista). • Fecha. • Contacto. • A nombre de la organización comunal. • Monto ofertado de la obra o servicios e indicar si incluye el impuesto de valor agregado. (<u>Información necesaria para establecer una relación de costos de mercado</u>)
6	Ofertas económicas en proyectos llave en mano	
6.1		<p>Para personas jurídicas presentar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 5.2. • Aportar el número de cédula jurídica. • Cantidad y descripción general de las obras a realizar. • Indicar que conocen el estudio técnico, los planos constructivos visados y el sitio de las obras. <p>La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.</p>
6.2		<p>Para personas físicas presentar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 5.2. • Aportar el número de cédula de identidad. • Cantidad y descripción general de las obras a realizar. • Indicar que conocen el estudio técnico, los planos constructivos visados del proyecto y el

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
		sitio de las obras. La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.
7	Ofertas económicas en proyectos por administración propia. (Según rubro a financiar como: Materiales, Mano de obra, Equipo y Maquinara, Transporte)	
7.1		Materiales: <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 5.2. • Indicar la cantidad, características específicas, el valor unitario y total. La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.
7.2		Mano de obra: <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 5.2. • Aportar número de cédula, ya sea física o jurídica. • Indicar cantidad y descripción general de las obras a realizar. • Indicar que conocen el estudio técnico, los planos constructivos visados y el sitio de las obras. La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.
7.3		Equipo y maquinaria: <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 5.2. • Aportar número de cédula, ya sea física o jurídica. • Indicar cantidad de horas máquina requeridas. La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.
7.4		Transporte: <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 5.2. • Aportar número de cédula, ya sea física o jurídica. La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.
8		Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acta donde se indique la elección de las empresas o personas físicas para llevar a cabo el proyecto. <u>No podrá elegirse un oferente para el desarrollo de la obra, que no cumpla con todas las condiciones señaladas los apartados 5, 6 y 7 según corresponda.</u>

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
9	Original del permiso de uso de suelo emitido por el Gobierno Local correspondiente, el cual debe coincidir con la actividad a desarrollar en el proyecto.	Permiso de construcción debidamente aprobado y vigente. La exoneración del pago de permiso de construcción por parte de la municipalidad, no implica que la organización comunal no deba presentar el permiso de construcción.
10	Profesional Inspector	
10.1		Contar con un profesional en la materia que cumpla como inspector inscrito en el CFIA. (Véase punto 11, infraestructura comunal)
10.2		Señalar número de cédula de identidad, así como el código profesional del inspector inscrito.
10.3		La Administración verificará con la información del punto 10.2 que el profesional se encuentra activo y al día para el ejercicio de la profesión.
11	<p><u>Para la definición de los diferentes profesionales en la obra, se permiten únicamente las siguientes opciones:</u></p> <p>a) Consultor, REC e Inspector (Todos profesionales o empresas diferentes).</p> <p>b) Consultor y REC pueden ser el mismo profesional o empresa. (Donde el inspector es un profesional diferente al consultor y al REC)</p> <p>c) Consultor e inspector pueden ser el mismo profesional (Donde el REC es un profesional o empresa diferente al consultor e inspector)</p> <p>Tanto el Consultor, el REC y el Inspector deben estar inscritos en el proyecto ante el CFIA. Se recomienda que los profesionales sean atinentes a la labor que asumirán.</p>	
12	<p>Se consideran obras menores, de acuerdo al Reglamento para la contratación de servicios de consultoría en ingeniería y arquitectura, JDG-0904-18/19 (CFIA) o en su defecto al vigente, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reposición o instalación de canoas. • Reparación de aceras. • Instalación de verjas, rejas, cortinas de acero o mallas perimetrales no estructurales. • Limpieza de terreno de capa vegetal o de vegetación. • Cambio de cubierta de techo. • Pintura en general, tanto de paredes como de techo. • Colocación de cercas de alambre. • Acabados de pisos, puertas, ventanería y de cielo raso. • Reparación de repellos y de revestimientos. • Reparaciones de fontanería. • Remodelación de módulos o cubículos de oficinas, baños entre otros (particiones). • Cambio de enchape y losa sanitaria en los baños o servicios sanitarios, entre otros. • Levantamiento de paredes livianas, entre otros. <p>La presentación de proyectos de obra menor, debe de cumplir con el apartado de Infraestructura Comunal según corresponda, a excepción de planos constructivos visados. En cuanto al permiso de construcción, la presentación dependerá de lo que disponga el Gobierno Local.</p>	

INFRAESTRUCTURA COMUNAL		
	ANTEPROYECTO (FASE I)	PROYECTO (FASE II)
13	En el caso de proyectos de dos o más etapas, se financian proyectos en etapas concluidas y funcionales en sí mismas y no obras inconclusas y/o subutilizadas.	
14	<p>Para proyectos que ya han sido aprobados por el CNDC y en caso de presentarse cambios, deben presentar ante la dirección regional correspondiente, lo siguiente:</p> <p>a- Profesionales del proyecto:</p> <p>En caso de que un profesional cambie, la organización comunal debe presentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo de Junta Directiva confrontado contra el original por el funcionario de la regional, donde solicita el cambio de profesional y se indica sobre la renuncia del profesional saliente y la aceptación del nuevo profesional. • Documento original firmado por el profesional saliente donde renuncia expresamente a la participación en el proyecto. <p>Del nuevo profesional, adjuntar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento original firmado por el nuevo profesional donde acepta continuar con el proyecto e indica que conoce los planos constructivos visados, estudio técnico y presupuesto de obra. Con dicha información, la Administración verificará ante el CFIA que el profesional se encuentra al día y activo para el ejercicio de la profesión. • Completar toda la información que se solicita sobre el profesional en el formulario para presentación de anteproyectos o proyectos, según corresponda. <p>En los casos anteriores, los documentos de los profesionales deberán estar dirigidos a la Junta Directiva que corresponda.</p> <p>b- Cambios de materiales, servicios o proveedores entre otros:</p> <p>Los recursos económicos deben ser ejecutados en estricto apego a lo solicitado en el proyecto conocido y aprobado por el CNDC (no pueden comprar materiales, desarrollar obras que no estén contempladas en planos constructivos visados, comprar mobiliario y equipo, contratar mano de obra, cambiar de proveedor del bien o servicio u otros rubros que no hayan sido incluidos en el documento del proyecto aprobado).</p>	

INFRAESTRUCTURA VIAL		
	ANTEPROYECTO (Fase I)	PROYECTO (Fase II)
1	Cumplir con la presentación de requisitos generales.	
2	<p>Los proyectos de infraestructura vial serán atendidos únicamente en casos de emergencias declaradas por el ente competente, para lo cual deben cumplir lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> Contar con el aporte del gobierno local respectivo. Deben ser rutas cantonales y no nacionales. No se intervienen aceras. Pertenecer a un mismo código de camino, salvo en trayectos continuos que compartan diferentes códigos. La totalidad del tramo a intervenir debe incluir como mínimo: calzada (incluye carpeta asfáltica o loza de concreto), canalización de aguas con cunetas revestidas, pasos de alcantarilla, cajas de registro y otros según la topografía del tramo a intervenir. Detallar las coordenadas georreferenciadas mediante el Sistema CRTM05 del inicio y final del tramo o los tramos a intervenir. 	

INFRAESTRUCTURA VIAL		
ANTEPROYECTO (Fase I)		PROYECTO (Fase II)
3	Profesional Consultor	
3.1	Contar con un profesional en la materia que cumpla como consultor inscrito en el CFIA, (Véase punto 13 de infraestructura vial)	
3.2	Aportar número de cédula de identidad, así como código de profesional del consultor inscrito.	
3.3	La Administración verificará con los datos del punto 3.2 que el profesional se encuentra activo y al día para el ejercicio de la profesión.	
4	Aportar nota en original firmada por el alcalde actual y el director o jefatura de la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV en adelante) de la municipalidad respectiva autorizando la intervención del camino. La nota debe contener: <ul style="list-style-type: none"> • Código del camino a intervenir. • Indicar que es camino público, cantonal y se encuentra inventariado. • Longitud total a intervenir y puntos de referencia física. • Compromiso de inspeccionar la ejecución del proyecto de intervención del camino y emitir el informe final por parte de la UTVG. 	
5	En caso de que el profesional no pertenezca a la UTVG de la municipalidad respectiva: <ol style="list-style-type: none"> a) Adjuntar una declaración jurada simple ante el funcionario público, con lo cual se demuestre la experiencia en el desarrollo de al menos tres proyectos de infraestructura vial (indicar con detalle el trabajo realizado y el número de teléfono de referencia de cada uno). b) Aval de la UTVG del estudio técnico preliminar del proyecto, planos de anteproyecto, la estimación global de costos y demás documentos técnicos. 	
6	Información técnica del proyecto	
6.1	Planos de anteproyecto. Debe de incluir como mínimo la siguiente información:	Planos constructivos visados (preferiblemente en láminas constructivas en tamaño 60 x 90cm) de lo

INFRAESTRUCTURA VIAL		
	ANTEPROYECTO (Fase I)	PROYECTO (Fase II)
	Sección típica transversal, trazo del tramo a intervenir, diseño de obras complementarias y cualquier dato -dibujo o plano adicional- que, de acuerdo con la complejidad y características del proyecto, se requiera para la comprensión total de la obra por realizar.	<p>siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sección típica transversal: indicar los espesores (base, sub-base, carpeta asfáltica o losa de concreto), ancho de la calzada, dimensiones de las cunetas, cajas de registro, pasos de alcantarilla, materiales, porcentaje de compactación, bombeo y resistencia de los materiales. • Trazo del tramo a intervenir: indicar las coordenadas georreferenciadas del inicio y final del camino mediante el Sistema CRTM05, longitud total, ubicación por estaciones de las cajas de registro, pasos de alcantarillas, cunetas revestidas, gaviones y cualquier otra obra complementaria. • Diseño de obras complementarias, por ejemplo: muro de gaviones, cajas de registro, cabezales de entrada y salida, pasos de alcantarillas, entre otros.
6.2	Estudio técnico preliminar: Descripción del estado actual del camino a intervenir, así como de otras obras a realizar. Esta información debe ser congruente con lo plasmado en planos de anteproyecto.	Estudio técnico: Descripción detallada en prosa del proyecto que sea estrictamente congruente con los planos constructivos visados y especificaciones técnicas y constructivas de la obra a realizar. Que incluya como mínimo lo siguiente: imagen satelital del camino a intervenir, longitud total, espesores (base, sub-base, carpeta asfáltica o losa del concreto), coordenadas georreferenciadas mediante el Sistema CRTM05, canalización de aguas (cunetas revestidas, pasos de alcantarillas, cajas de registro, entre otros) y demás detalles constructivos que considere oportuno incluir el profesional consultor.
6.3	Estimación global de costos de las diferentes unidades de obra que componen el proceso de construcción. (Utilice la plantilla de presupuesto global, publicada en la página web de Dinadeco).	Presupuesto de obras detallado de manera que se pueda determinar en detalle y con precisión los costos de mano de obra, materiales, maquinaria, transporte y otros rubros. (Utilice la plantilla según la modalidad de proyecto para presupuesto de obras, publicada en la página web de Dinadeco). Si al elaborar este presupuesto detallado, el monto superara el monto total de la estimación global de costos presentada en la primera fase, se permitirá un ajuste no mayor al 2%.
6.4		Los planos visados, estudio técnico y presupuesto de obras (Excel) entregarlos impresos. A solicitud del analista a cargo del proyecto se deben remitir los digitales vía correo electrónico.
6.5	Con base a la tabla de honorarios según el	Con base a la tabla de honorarios según el CFIA,

INFRAESTRUCTURA VIAL		
ANTEPROYECTO (Fase I)	PROYECTO (Fase II)	
	<p>CFIA, considerar únicamente los siguientes rubros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudios preliminares 0.50% • Anteproyecto 1% a 1.50% • Estimación global de costos 0.50% 	<p>considerar únicamente los siguientes rubros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planos visados y especificaciones técnicas 4% • Inspección 3%
6.6		Los planos constructivos visados deben coincidir con la información del estudio técnico, presupuesto de obras. Consecuentemente, coincidir con los montos de la tabla de aportes presupuestarios.
7		Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acuerdo de junta directiva donde conste que conocen y aceptan las especificaciones técnicas del proyecto.
8	Tres ofertas económicas en estricto apego a lo indicado por el profesional consultor. (Proyectos llave en mano y por administración propia)	
8.1		<p>Responsable de la ejecución de la construcción (REC)</p> <p>El oferente puede ser una persona física o jurídica inscrito en el CFIA que cumpla como REC. (Véase punto 13 de infraestructura vial).</p>
8.2		<p>Generalidades de las ofertas económicas:</p> <p>Tres ofertas económicas y/o facturas proforma de tres diferentes personas físicas o jurídicas, con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impresa en original y debidamente firmada (en formato digital cuando sea solicitada por el analista). • Fecha. • Contacto. • A nombre de la organización comunal. • Monto ofertado de la obra o servicios e indicar si incluye el impuesto de valor agregado. <p><u>(Información necesaria para establecer una relación de costos de mercado)</u></p>
9	Ofertas económicas en proyectos llave en mano	
9.1		<p>Para personas jurídicas presentar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 8.2. • Aportar número de cédula jurídica. • Cantidad y descripción general de las obras a realizar. • Indicar que conocen el estudio técnico, los planos constructivos visados y el sitio de las

INFRAESTRUCTURA VIAL		
ANTEPROYECTO (Fase I)		PROYECTO (Fase II)
		obras. La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.
9.2		<p>Para personas físicas presentar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 8.2. • Aportar número de cédula de identidad. • Indicar que conocen el estudio técnico, los planos constructivos visados del proyecto y el sitio de las obras. <p>La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.</p>
10	Ofertas económicas en proyectos por administración propia. (Según rubro a financiar como: Materiales, Mano de obra, Equipo y Maquinara, Transporte)	
10.1		<p>Materiales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 8.2. • Indicar la cantidad, características específicas, el valor unitario y total. <p>La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante la DGTD y CCSS.</p>
10.2		<p>Mano de obra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 8.2. • Aportar número de cédula, ya sea física o jurídica. • Indicar cantidad y descripción general de las obras a realizar. • Indicar que conocen el estudio técnico, los planos constructivos visados y el sitio de las obras. <p>La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.</p>
10.3		<p>Equipo y maquinaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 8.2. • Aportar número de cédula, ya sea física o jurídica. • Indicar cantidad de horas máquina requeridas. <p>La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante el CFIA, DGTD y CCSS.</p>
10.4		<p>Transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con el punto 8.2. • Aportar número de cédula, ya sea física o jurídica. <p>La Administración verificará que la empresa se encuentre al día ante la DGTD y CCSS.</p>

INFRAESTRUCTURA VIAL		
ANTEPROYECTO (Fase I)		PROYECTO (Fase II)
11		Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acta donde se indique la elección de las empresas o personas físicas para llevar a cabo el proyecto. <u>No podrá elegirse un oferente para el desarrollo de la obra, que no cumpla con todas las condiciones señaladas los apartados 8, 9 y 10 según corresponda.</u>
12	Profesional Inspector	
12.1		Contar con un profesional en la materia que cumpla como inspector inscrito en el CFIA. (Véase punto 13 de infraestructura vial). Únicamente se acepta el profesional que pertenezca a la UTGV.
12.2		Señalar número de cédula de identidad, así como el código de profesional inspector.
12.3		La Administración verificará con base en la información suministrada en el punto 13.2 que el profesional se encuentra activo y al día para el ejercicio de la profesión.
13	<p><u>Para la definición de los diferentes profesionales en la obra, tomar en cuenta que el inspector siempre debe pertenecer a la UTGV y se permiten únicamente las siguientes opciones:</u></p> <p>a) Consultor (profesional de la UTGV) y el REC (profesional o empresa independiente).</p> <p>b) Consultor y el REC pueden ser el mismo profesional o empresa.</p> <p>c) Consultor y el REC pueden ser diferentes profesionales o empresas.</p> <p>Tanto el Consultor, como el REC y el Inspector deben estar inscritos en el proyecto ante el CFIA. El Inspector siempre debe pertenecer al Gobierno Local. Se recomienda que los profesionales sean atinentes a la labor que asumirán.</p>	

COMPRA DE TERRENO		
ANTEPROYECTO (FASE I)		PROYECTO (FASE II)
1	Cumplir con la presentación de los requisitos generales.	
2	El acta de aprobación del proyecto por parte de la asamblea general de la organización comunal solicitante debe indicar claramente el propósito para el que se pretende adquirir el terreno y las obras que se construirán. No se aceptan propósitos de carácter general, por ejemplo: “obras varias”, “obras comunales”, entre otras.	
3	Información del inmueble a adquirir.	
3.1	Indicar el número de plano catastro con la finalidad de verificar lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • Ubicación geográfica. 	

COMPRA DE TERRENO**ANTEPROYECTO (FASE I)****PROYECTO (FASE II)**

- Colindantes.
- Área registral del terreno.
- Nombre del propietario.
- Gravámenes y/o anotaciones (hipotecas, anotaciones judiciales, plazos de convalidación vigentes u otros).

3.2 Para los efectos del punto anterior, la propiedad debe estar libre de todo tipo gravámenes, tales como hipotecas, o anotaciones como practicados o embargos y las judiciales, además de las convalidaciones de ley.

3.3 Suministrar el número de identificador predial del terreno que consta en el Registro Nacional, únicamente para aquellos inmuebles ubicados en distritos donde existen mapas declarados como zona catastrada.

3.4 Original del avalúo del terreno emitido por un perito valuador del Ministerio de Hacienda, o de la municipalidad correspondiente al área geográfica del proyecto. Ahora bien, de agotar todas las vías ante el Gobierno Local y el Ministerio de Hacienda y no obtener el avalúo por alguna de estas dos instituciones (debidamente demostrado y por escrito la imposibilidad de realizar dicho avalúo por la entidad correspondiente), presentar un avalúo realizado por un perito privado. Para este caso, el perito valuador privado deberá estar activo en el CFIA y adicionalmente cumplir con al menos uno de los siguientes requisitos:

- Estar incluido y vigente en el Registro de Peritos y Tasadores Agropecuarios y Forestales del Colegio de Ingenieros Agrónomos de Costa Rica.
- Presentar certificado de Capacitación del curso “Aspectos Técnicos y Legales de la Fiscalización de Inversiones en Proyectos y Vivienda de Interés Social” impartido por el CFIA.
- Estar inscrito y vigente en el ICOVAL (Instituto Costarricense de Valuación).

COMPRA DE TERRENO**ANTEPROYECTO (FASE I)****PROYECTO (FASE II)**

La Administración verificará que el profesional se encuentra activo y al día para el ejercicio de la profesión.

En el caso de que la municipalidad tenga interés en la compra del terreno, solamente se acepta el avalúo por el Ministerio de Hacienda o por un perito privado y no por el Gobierno Local. No se recomienda realizar avalúos emitidos por municipalidades que no correspondan al área geográfica del lugar donde está ubicado el terreno a adquirir, salvo que exista convenio entre sendos municipios. El avalúo debe indicar todos los detalles, cómo, por ejemplo:

- Descripción de construcciones, obras complementarias, cumplimiento de la Ley 7600, cultivos, accidentes topográficos, pendientes, taludes, riesgos por inundación, deslizamiento o cualquier otro detalle importante para la inversión.
- Preferiblemente anexar un registro fotográfico del bien inmueble que se pretende adquirir.
- En todos los casos el avalúo tendrá una vigencia hasta de veinticuatro (24) meses después de elaborado el mismo.

3.5 Carta original de intención de venta por parte del dueño del inmueble, en la que manifieste su disposición a vender y el monto pactado de la venta.

- En el caso de personas físicas aportar copia legible y vigente del documento de identidad.
- Para personas jurídicas copia de la cédula jurídica, copia de la personería jurídica y copia del documento de identidad legible y vigente del representante legal.

Opción de compra y venta del terreno, donde se indique la exclusividad de la opción de compra y venta en favor de la organización comunal, autenticada por un notario público, firmada por las partes interesadas, con vigencia mínima de (9) nueve meses y en original.

3.6 En caso de que el monto de la venta sea superior al indicado en el avalúo, la organización comunal debe demostrar mediante documento bancario que cuenta con los recursos para asumir la diferencia. Además, la organización comunal deberá aportar copia del acta

COMPRA DE TERRENO**ANTEPROYECTO (FASE I)****PROYECTO (FASE II)**

confrontada por el funcionario regional, donde se demuestre el acuerdo de Junta Directiva sobre el aporte. Por su parte, la organización comunal deberá asumir los costos administrativos que conlleva la compra del terreno.

4 **Documento municipal.** Original del permiso de uso de suelo emitido por la municipalidad respectiva, acorde con la actividad que se pretende desarrollar en el terreno.

5 **Cartas de compromiso.** En los casos que corresponda, aportar documento en original de las entidades colaboradoras donde se indiquen los aportes o compromisos para el desarrollo y cumplimiento del fin último para el que se pretende adquirir el terreno.

REQUISITOS PARA SOLICITAR FINANCIAMIENTO PARA PROYECTOS SOCIOPRODUCTIVOS EN DINADECO**Requisitos OC nivel 1**

1. Completar la guía del Formulario F1 de Dinadeco. (www.dinadeco.go.cr).
2. Contar con acompañamiento para construir la factibilidad del proyecto y el modelo de negocio (Modelo alianza público – privada).

Requisitos OC nivel 2

1. Completar la guía del Formulario F2 de Dinadeco para aval del CNDC. (www.dinadeco.go.cr)
Si se obtiene la pre aprobación del CNDC se deberá completar el formulario de proyecto con perfil productivo y aportar los requisitos que a continuación se enumeran:
 - a. Presentar modelo de negocio.
 - b. Presentar hoja de trabajo contable de la situación financiera actual del negocio y la situación simulada con proyecto (si la actividad productiva se encuentra en marcha).

Requisitos OC nivel 3

1. Completar la guía del Formulario F3 de Dinadeco para aval del CNDC. (www.dinadeco.go.cr)
Si se obtiene el aval del CNDC se deberá completar el formulario de proyecto con perfil productivo y aportar los requisitos que a continuación se enumeran:
 - a. Presentar copia de los estados financieros de los últimos dos años, o del tiempo que se tenga desarrollando la actividad comercial, en caso de ser menor a los dos años.
 - b. Estar al día con los compromisos con la CCSS, condición que verificará la Administración.
 - c. Presentar los permisos legales y de funcionamiento, según la actividad a desarrollar.
 - d. Presentar modelo de negocio.

Requisitos OC nivel 4

1. Completar la guía del Formulario F4 de Dinadeco para aval del CNDC. (www.dinadeco.go.cr). Si se obtiene la pre aprobación del Consejo se deberá completar el formulario de proyecto con perfil productivo y aportar los requisitos que a continuación se enumeran:
 - a. Estar al día con las pólizas de riesgos del trabajador.
 - b. Estar al día con los compromisos con la CCSS.
 - c. Presentar copia de los estados financieros auditados del último año.
 - d. Presentar flujo financiero proyectado a cinco años.
 - e. Presentar los permisos legales y de funcionamiento, según la actividad a desarrollar.
 - f. Presentar el modelo de negocio.

Financiamiento de proyectos para donación de bienes por la organización comunal

- El CNDC autoriza la donación a:
 - ✓ Entidades públicas.
 - ✓ Cruz Roja Costarricense y sus comités locales activos.
 - ✓ Asociaciones Administradoras de Acueductos (ASADAS) que cuenten con convenio de delegación vigente con el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados. (AYA)
- El CNDC no aprueba el financiamiento de proyectos para ser donados, salvo en aquellos casos en los que se acredite que la donación del bien constituye la vía posible para dar mejor cumplimiento del interés público que medie en el financiamiento que se pretende otorgar.
- Cumplir con los requisitos generales y específicos que corresponden al tipo de proyecto por financiar (infraestructura comunal, mobiliario y equipo y compra de terreno).

1 Requisitos específicos

1.1 En el acta de asamblea general debe constar la aprobación del proyecto y expresamente el acuerdo de donación por parte de los asambleístas.

1.2 La entidad beneficiaria debe aportar lo siguiente:

- Aportar el número de cédula jurídica
- Documento donde se indique lo siguiente:
 - ✓ La imposibilidad presupuestaria para adquirir el bien objeto de donación.
 - ✓ Justificación de la necesidad que dará mayor satisfacción al interés público.
 - ✓ Compromiso de mantener el destino para el cual fue adquirido el bien.
 - ✓ Compromiso de la custodia del bien.
 - ✓ Firmado por el representante legal de la entidad beneficiaria.

Proyectos no financiables

1. Compra de terreno o construcción para vivienda de ningún tipo o clase.
2. Compra de terrenos para cementerios o construcción de bóvedas, nichos o sus similares en cementerios públicos o privados.
3. Construcción en terrenos que pertenecen a organizaciones de carácter religioso.
4. Proyectos de construcción de alguna denominación religiosa en terreno de una organización comunal.
5. Proyectos de ningún tipo que beneficien a denominaciones religiosas de cualquier naturaleza.
6. Compra de terreno para ser donado a sujetos privados. (Salvo a lo indicado en el apartado de donaciones)
7. Terrenos sin segregar.

8. Proyectos de ningún tipo que favorezcan directamente a instituciones privadas.
9. Solamente se podrá solicitar un anteproyecto por parte de una organización comunal durante el ejercicio económico anual.
10. Estudios de factibilidad, pago de consultorías, servicios profesionales, servicios públicos, costos de la tramitación de requisitos que se deben presentar en la formulación del anteproyecto y proyecto y todas aquellas actividades asociadas a estudios de pre-inversión.
11. Compra de vehículos de transporte terrestre, aéreo y marítimo para uso exclusivo de los miembros de la junta directiva o afiliados de la organización comunal. La compra de vehículos que tengan otro fin a este, debe de ser valorada en el proceso de análisis del proyecto bajo una perspectiva **socioproductiva**, en el entendido de que los vehículos cumplen con un fin específico para el cual se solicita su compra y genera rédito a quienes lo administran.
12. Compras de bienes muebles e inmuebles para denominaciones o fines religiosos.
13. Compra de alimentos o sus similares, vestuarios, uniformes o implementos deportivos, útiles escolares, suministros de oficina (por ejemplo, lapiceros, lápices, hojas y este tipo de suministros de uso regular) o subsidios de ninguna clase.
14. Cualquier tipo de utensilios de cocina que se utilicen en la preparación, cocimiento, almacenaje y servicio de alimentos (como cuchillos, vasos, platos, tablas de picar, cubiertos, ollas y sartenes pequeños entre otros) con excepción de los de uso industrial y aquellos especializados con fin socioproductivo).
15. Productos o suministros de limpieza como los bienes de uso cotidiano destinados a la limpieza y mantenimiento (desinfectante, jabones, cloros, papel higiénico o todos los productos utilizados de forma regular para este fin).
16. Accesorios tecnológicos e informáticos (como cables independientes, dispositivos de almacenamiento de ningún tipo, discos compactos extraíbles, llaves mayas o sus similares, tintas para ningún tipo de impresora).
17. Repuestos y/o accesorios para instrumentos musicales (por ejemplo, cuerdas de guitarras o estuches).
18. Juguetes de ningún tipo, a excepción de aquellos necesarios para programas lúdicos a cargo de la organización comunal, según el plan de trabajo y plan de uso debidamente aprobado. (Estos juguetes lúdicos no se podrán donar a ningún particular ni a ninguna organización)
19. Compra e instalación de zacate natural, árboles, plantas (salvo los que constituyen parte de la solución integral del proyecto), semillas, abonos ni agroquímicos de ningún tipo.
20. Medicinas de ninguna clase.
21. Cilindros para gas de ningún tipo, salvo los que constituyen parte de la solución integral del proyecto siempre y cuando cumpla con la normativa de Bomberos.
22. Herramientas agrícolas menores (guantes, regaderas, macetas, maceteros, sombreros, entre otros).
23. Artículos para decoración de ningún tipo.
24. Obras artísticas ni artesanías.
25. Ningún tipo de armas.
26. Ningún tipo de combustibles.

Consideraciones, requisitos generales y específicos para la liquidación de proyectos.

1. CONSIDERACIONES GENERALES PARA LIQUIDACIÓN DE PROYECTOS

1. La organización comunal tendrá un (1) año a partir del depósito (en la cuenta bancaria de un banco del Sistema Bancario Nacional o en la cuenta bancaria de Caja Única del Ministerio de Hacienda) de los recursos para liquidar los fondos asignados. La liquidación será efectiva a partir del acuerdo del CNDC que le apruebe dicha liquidación.
2. La organización comunal debe escoger por medio de acuerdo de junta directiva, sin excepción, una de las personas físicas o jurídicas que aportaron cotización en el trámite del proyecto. La empresa que se contrate debe estar inscrita y al día con sus obligaciones en la CCSS, DGTD y, en el caso particular de los proyectos de infraestructura (comunal o vial), estar inscritos y al día en el CFIA.
3. Las facturas que respaldan el gasto, generadas electrónicamente deben remitirlas impresas. En este caso, adicionalmente a solicitud del analista en el proceso de liquidación deberán remitirlas en el formato XML “Lenguaje de etiquetado extensible” autorizado por la Administración Tributaria.
4. Los documentos firmados en digital deben contener la garantía de integridad, autenticidad y validez en el tiempo, para estos efectos pueden acceder al siguiente sitio y validar el documento previo a enviarlo: Validación de documento (www.centraldirecto.fi.cr).
5. No se admiten liquidaciones parciales. En caso de que se liquide un monto menor al concedido la organización comunal debe aportar el documento que acredite la devolución del remanente a la cuenta bancaria del Ministerio de Hacienda.
6. Para cada proyecto financiado, la dirección regional debe generar los respectivos informes de visita y remitirlos al DFC.
7. La presentación de todos los documentos completos, se realiza en la dirección regional correspondiente a su zona geográfica.
8. Presentar los siguientes requisitos generales:
 - i. Descargar de la página web de Dinadeco y completar toda la información solicitada en el “Formulario para liquidar los recursos del Fondo de Proyectos”. (Sírvese llenar los datos del formulario contra facturas, actas, transferencias bancarias relacionadas a la liquidación del proyecto).
 - ii. Presentar el formulario en original con el sello y la firma del presidente y el tesorero de la organización comunal. Así como el recibido y sello de la dirección regional.
 - iii. Copia confrontada contra el original por el funcionario regional de los acuerdos de junta directiva en que se aprobaron las compras y/o pagos. (Todos los acuerdos de pago deben ser aprobados posterior al depósito de recursos y previos a la compra y/o pagos).
 - iv. Adjuntar copia del cheque o comprobante de pago del bien o servicio (cheque, comprobante de transferencia formal emitido por la entidad bancaria o estado de cuenta del Ministerio de Hacienda). No se aceptan pagos en efectivo.
 - v. Cada factura debe estar respaldada por la tabla de pagos para obra comunal o vial, la cual debe coincidir con los desembolsos indicados en el contrato de construcción. (Utilizar dicha tabla de pagos publicada en la página web de Dinadeco)
 - vi. Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del libro de proyectos de la organización comunal, donde consten los movimientos referentes al proyecto.
 - vii. En caso de que el proyecto sea para donación, presentar copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acta de entrega por parte de la organización comunal y recibido conforme por parte de los beneficiarios, firmada por el representante legal de cada una de las entidades.

2. REQUISITOS ESPECÍFICOS LIQUIDACIÓN DE PROYECTOS

1	Liquidación de proyectos de infraestructura comunal
----------	--

1.1	Proyectos por administración propia o llave en mano:
	<p>Según la modalidad del proyecto, presentar copia confrontada contra el original por el funcionario regional de las facturas por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Administración propia</u>, (incluye pagos por mano de obra, materiales, maquinaria o equipo, transporte, según corresponda). • <u>Llave en mano</u>. <p>En ambos casos, las facturas deben contener las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Copia. (impresa y en formato digital cuando sea solicitada por el analista). 2) Las facturas deben de ser de contado. (En caso de ser a crédito se debe estampar el sello de cancelado, recibo o nota firmada por un responsable de la empresa). 3) Fecha (posterior al giro de los recursos). 4) Nombre y contacto de la casa comercial. 5) A nombre de la organización comunal. 6) Cantidad y descripción detallada, según sea el caso por: <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Para administración propia:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Costo de mano de obra por avances y número de desembolso. Esta información debe coincidir con la tabla de pagos (que se encuentra publicada en la web de Dinadeco) y con los desembolsos indicados en el contrato de construcción. • Materiales adquiridos. (Deben de coincidir con los materiales indicados con detalle según presupuesto presentado en la fase de proyecto, apartado 4.3 de Infraestructura Comunal). • Maquinaria o equipo. • Transporte. b) <u>Para llave en mano:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Avance de obra y número de desembolso. Esta información debe coincidir con la tabla de pagos (que se encuentra publicada en la web de Dinadeco) y con los desembolsos indicados en el contrato de construcción. 7) Costos unitarios, monto por impuesto de valor agregado y el sumatorio total. 8) Autorizado por la DGTD del Ministerio de Hacienda. 9) El documento no debe contener tachaduras ni alteraciones.
1.2	<p>Para ambas modalidades de proyectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Consignar en cada factura el número de acta en el que se aprobó el pago y el número de acuerdo. b) Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acta de recibo a satisfacción de la obra, en la que se consigne expresamente el cumplimiento de los términos del contrato, debidamente firmada por el contratista y el presidente de la organización comunal. c) Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del contrato firmado (con fecha posterior a la aprobación del proyecto y anterior al primer desembolso) entre el contratista (persona física o jurídica) y el presidente de la organización comunal, por: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Servicio de llave en mano o solo por mano de obra, según corresponda. En ambos casos se requiere la especificación de la garantía por los trabajos realizados. ✓ Alquiler de maquinaria, equipo y/o transporte.

	<p>d) Informe final de obra suscrito por el profesional inspector del proyecto que contenga la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ El informe final en original y firmado por el inspector del proyecto. ✓ Escrito en prosa con detalle preciso de las dimensiones, características, cantidades, materiales, acabados, cumplimiento de la Ley 7600 y demás elementos que el profesional considere oportunos de las obras realizadas. ✓ Indicar si la obra se concluyó de acuerdo a planos constructivos visados, estudio técnico, especificaciones técnicas constructivas y términos de contratación. (Este informe debe ser valorado por la junta directiva de la organización comunal antes de firmar el acta de recibido a satisfacción). ✓ Preferiblemente anexar fotografías de la obra terminada.
2	Liquidación de proyectos de infraestructura vial
2.1	Proyectos por administración propia o llave en mano:
	<p>Según la modalidad de proyecto, copia confrontada contra el original por el funcionario regional de las facturas por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Administración propia</u> (incluye pagos por mano de obra, materiales, maquinaria o equipo, transporte según corresponda). • <u>Llave en mano</u>. <p>En ambos casos las facturas, deben contener las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Copia. (impresa y en formato digital cuando sea solicitada por el analista). 2. Las facturas deben de ser de contado. (En caso de ser a crédito se debe estampar el sello de cancelado, recibo o nota firmada por un responsable de la empresa). 3. Fecha (posterior al giro de los recursos). 4. Nombre y contacto de la casa comercial. 5. A nombre de la organización comunal. 6. Cantidad y descripción detallada, según sea el caso por: <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Para administración propia</u>: <ul style="list-style-type: none"> • Costo de mano de obra por avances y número de desembolso. Esta información debe coincidir con la tabla de pagos (que se encuentra publicada en la web de Dinadeco) y con los desembolsos indicados en el contrato de construcción. • Materiales adquiridos. (Deben de coincidir con los materiales indicados con detalle según presupuesto presentado en la fase de proyecto, apartado 6.3 de Infraestructura Vial). • Maquinaria o equipo. • Transporte. b) <u>Para llave en mano</u>: <ul style="list-style-type: none"> • Avance de obra y número de desembolso. Esta información debe coincidir con la tabla de pagos (que se encuentra publicada en la web de Dinadeco) y con los desembolsos indicados en el contrato de construcción. 7. Costos unitarios, monto por impuesto de valor agregado y el sumatorio total. 8. Autorizado por la DGTD del Ministerio de Hacienda. 9. El documento no debe contener tachaduras ni alteraciones.
2.2	Para ambas modalidades de proyectos:

	<p>a) Consignar en cada factura el número de acta en el que se aprobó el pago y el número de acuerdo.</p> <p>b) Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acta de recibo a satisfacción de la obra, en la que se consigne expresamente el cumplimiento de los términos del contrato, debidamente firmada por el contratista (representante legal), el presidente de la organización comunal contratante y el alcalde respectivo.</p> <p>c) Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del contrato firmado (con fecha posterior a la aprobación del proyecto y anterior al primer desembolso) entre las partes por:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Servicio de llave en mano o solo por mano de obra, según corresponda. En ambos casos se requiere la especificación de la garantía por los trabajos realizados. ✓ Alquiler de la maquinaria, equipo y/o transporte. <p>d) Informe final de obra, que contenga la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ El informe final debe ser en original y firmado por la jefatura de la UTGV. (En el caso que el inspector sea un subalterno, dicho documento debe ser acompañado con la firma de la jefatura inmediata). ✓ Escrito en prosa con detalle preciso de las dimensiones, características, cantidades, materiales, acabados y demás elementos que el inspector considere oportunos de las obras realizadas. ✓ Indicar si la obra se concluyó de acuerdo a planos constructivos visados, estudio técnico, especificaciones técnicas, constructivas y términos de contratación. (Este informe debe ser valorado por la junta directiva de la organización comunal antes de firmar el acta de recibido a satisfacción). ✓ Preferiblemente anexar fotografías de la obra.
3	Liquidación de proyectos de compra de terreno
3.1	<p>a) Aportar el número finca para que la Administración verifique la titularidad del inmueble, además de la estimación o precio y valor fiscal, el cual debe ser por un monto igual o superior al aprobado en el proyecto a la organización comunal.</p> <p>b) Copia confrontada contra el original por el funcionario de la regional de la escritura de traspaso del inmueble a la organización comunal.</p> <p>c) La Administración verificará que el inmueble sea registrado en el libro de activos de la organización comunal.</p>
3.2	<p>En caso de que el proyecto sea para donación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aportar el número finca para que la Administración verifique la titularidad del inmueble. • Copia confrontada contra el original por el funcionario de la regional de la escritura de traspaso del inmueble de la organización comunal a la organización beneficiada. • Copia confrontada contra el original por el funcionario regional del acta de entrega por parte de la organización comunal y recibido conforme por parte de los beneficiarios, firmada por el representante legal de cada una de las entidades.
4	Liquidación de proyectos de mobiliario y equipo
	<p>Copia confrontada contra el original por el funcionario regional de las facturas, con las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Copia. (impresa y en formato digital cuando sea solicitada por el analista).

- 2) Las facturas deben de ser de contado. (En caso de ser a crédito se debe estampar el sello de cancelado, recibo o nota firmada por un responsable de la empresa).
- 3) Fecha (posterior al giro de los recursos).
- 4) Nombre y contacto de la casa comercial.
- 5) A nombre de la organización comunal.
- 6) Cantidad y descripción detallada de los bienes adquiridos. (las características pueden ser detalladas mediante nota firmada por un responsable de la casa comercial).
- 7) Garantía de los artículos adquiridos. (O nota firmada por un responsable de la casa comercial que indique sobre las garantías).
- 8) Costos unitarios, monto por impuesto de valor agregado y el sumatorio total.
- 9) Autorizado por la DGTD del Ministerio de Hacienda.
- 10) El documento no debe contener tachaduras ni alteraciones.
- 11) Además, presentar lo siguiente:
 - a) Consignar en cada factura el número de acta en el que se aprobó el pago y el número de acuerdo.
 - b) Copia confrontada por el funcionario regional del libro de activos de la organización comunal donde conste el registro de los bienes adquiridos. (Excepto bienes para donación)
 - c) Consecuentemente, a cada activo se le debe identificar a través de una placa o etiqueta, preferiblemente numeradas en forma secuencial para mayor control. Las placas o etiquetas pueden ser de diferentes materiales (metal, plástico u otro). Sin embargo, debe garantizar alta adherencia, durabilidad y resistencia en condiciones normales de uso. (Excepto bienes para donación)

Consideraciones del trámite de anteproyectos y proyectos

- 1) Se dará trámite solamente a los perfiles de anteproyecto y/o proyecto que cumplan con la totalidad de los requisitos aprobados.
- 2) Los anteproyectos y proyectos únicamente se recibirán en la oficina regional a la que corresponda el área jurisdiccional de la organización comunal.
- 3) Se habilita el plazo comprendido entre los meses de **junio a octubre de cada año** para la recepción de anteproyectos en las direcciones regionales y su traslado a la Dirección Técnica Operativa (DTO en adelante). Este período incluye la entrega, recepción y revisión de forma de los anteproyectos por parte de los promotores y la dirección regional según corresponda y la clasificación de los anteproyectos en el CNDC previa aplicación de la Herramienta para la Clasificación de Proyectos en la DTO, quien presenta en primera instancia los anteproyectos ante el órgano concedente de recursos para su respectivo aval o rechazo.

En el caso de proyectos con alianzas público-privadas, estos se presentarán en cualquier momento del año y financiados dentro del mismo ejercicio económico habiendo cumplido con los requisitos solicitados por Dinadeco.
- 4) Entre los meses de **noviembre y diciembre de cada año, enero, febrero y marzo del año siguiente**, el CNDC comunicará el listado de anteproyectos avalados para que continúen el proceso de elaboración en segunda fase. Cada organización comunal que haya sido beneficiada con el aval o rechazo del anteproyecto será notificada mediante oficio por la Secretaría Ejecutiva del CNDC.

- 5) En los **meses de marzo a julio**, cada una de las organizaciones comunales con anteproyectos avalados presentarán los proyectos o segundas fases en las oficinas regionales que correspondan, para luego ser trasladados al DFC.
- 6) La organización comunal contará con un mes calendario para entregar la documentación completa en avales de anteproyectos de mobiliario y equipo y de compras de terreno. En los anteproyectos avalados de infraestructura (comunal o vial) y socioproductivos, dispondrán de hasta cuatro meses para aportar los documentos de la segunda fase respectivamente.
- 7) A partir del recibido de la segunda fase, el DFC analiza de forma integral el expediente, de los cuales surgen los subsanes necesarios para completar a cabalidad los requisitos con la finalidad del resguardo de la hacienda pública.
- 8) El CNDC conoce los proyectos que cumplen con los requisitos establecidos para su aprobación, previa verificación de la disponibilidad de contenido presupuestario del Fondo de Proyectos.

Transitorio único. Para aquellos proyectos recibidos previos a la entrada en vigencia del presente Decreto Ejecutivo, se tramitarán durante todo su proceso bajo la normativa anterior, incluyendo la liquidación de los recursos.

Artículo 2. Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. - San José, a las diez horas con quince minutos del quince de setiembre del dos mil veintidós.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Gobernación y Policía, Jorge Torres Carrillo.—1 vez.—
O.C. N° 4600065846.—Solicitud N° 005-2022.—(D43726 - IN2022684374).

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
EL MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL A.I.,
LA MINISTRA DE HACIENDA A.I. Y
LA MINISTRA DE DESARROLLO HUMANO E INCLUSIÓN SOCIAL**

Con fundamento en los incisos 3), 8) y 18) del artículo 140 y 146 de la Constitución Política, los artículos 25 párrafo primero, 27 párrafo primero y 28, inciso 2, acápite b) de la Ley 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas, Ley General de la Administración Pública y artículos 2 y 4 incisos b) y e) de la Ley 4760 del 4 de mayo de 1971, Ley de Creación del Instituto Mixto de Ayuda Social.

CONSIDERANDO:

- I. Que el artículo 50 de la Constitución Política establece que el *"Estado procurará el mayor bienestar a todos los habitantes del país, organizando y estimulando la producción y el más adecuado reparto de la riqueza (...)"*.
- II. Que de conformidad con el artículo 2 de la Ley N° 4760, Ley de Creación del Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), la institución *"tiene como finalidad resolver el problema de la pobreza extrema en el país, para lo cual deberá planear, dirigir, ejecutar y controlar un plan nacional destinado a dicho fin. Para ese objetivo utilizará todos los recursos humanos y económicos que sean puestos a su servicio por los empresarios y trabajadores del país, instituciones del sector público nacionales o extranjeras, organizaciones privadas de toda naturaleza, instituciones religiosas y demás grupos interesados en participar en el Plan Nacional de Lucha contra la Pobreza"*.
- III. Que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículo 1 y 2 de la Ley 5662 y sus reformas, Ley de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, las personas beneficiadas del Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) son aquellas que se encuentren en situación de pobreza o pobreza extrema, de acuerdo con los requisitos que se establezcan en esta y las demás leyes vigentes y sus reglamentos, asimismo, todo lo relacionado con este fondo es declarado de interés público.
- IV. Que, según lo dispuesto en el párrafo final del inciso b) del artículo 15 de la Ley N°5662, Ley de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, la presupuestación y ejecución de los recursos del FODESAF, han quedado excluidas del ámbito de cobertura de lo dispuesto en la Ley 9635, que es la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018, la cual establece en su Título IV, la regla fiscal como un límite al crecimiento del gasto corriente, aplicable a todos los presupuestos de los entes y los órganos del sector público no financiero, consecuentemente, los recursos para la ejecución de este beneficio no se encuentran afectados por la regla fiscal.

- V. Que los artículos 3, incisos a) y g) y 4 incisos a), d) y g) de la Ley 9137, Ley de Creación del Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios del Estado (SINIRUBE) disponen que dicho sistema se compone de una base de datos actualizada y de cobertura nacional con la información de todas las personas que requieran servicios, asistencias, subsidios o auxilios económicos, por encontrarse en situaciones de pobreza o necesidad, de forma que permite que los beneficios lleguen a las personas que más lo requieren y tienen necesidades reales de atención para ofrecerles soluciones integrales y permanentes; esto, a través de la información recabada por las diversas instituciones que brindan apoyo social y de los estudios respectivos que permitan identificar y establecer posibles beneficiarios de programas de asistencia social de los sectores vulnerables de la población.
- VI. Que el país ha sido alcanzado por situaciones internacionales, la inflación, el aumento en el precio de los combustibles, las materias primas y, en general, bienes de consumo, situaciones que de una u otra forma han repercutido en un aumento del costo de la canasta básica. En ese sentido, el Colegio de Ciencias Económicas de Costa Rica, en su más reciente pronóstico para la economía costarricense revela que el alza en el costo de vida y sus consecuencias para los hogares en situación de pobreza extrema o pobreza implicará el crecimiento de niveles de pobreza del país cercanos al 30% y la pobreza extrema del 8.9%.
- VII. Que el IMAS se encarga de atender las necesidades de los hogares que se encuentran en situación de pobreza extrema o pobreza y, para ello, dirige y ejecuta acciones diseñadas en un Plan Nacional para la Superación de la Pobreza e Inclusión Social 2022- 2030, que permiten ejecutar recursos públicos de inversión social a través de la oferta programática de protección y promoción social enfocada en necesidades específicas y que pueden otorgarse individualmente y en conjunto, según sea determinado por criterios sociales que justifican la actuación de la Administración.
- VIII. Que, mediante el Decreto Ejecutivo 43670-MTSS-H-MDHIS, publicado en el Alcance 198 al Diario Oficial La Gaceta 178 del 20 de setiembre del 2022, se creó el Beneficio Temporal por Inflación para la atención de las familias con situación de pobreza y pobreza extrema afectadas por la inflación del país.
- IX. Que, de acuerdo con el artículo 1 del Decreto Ejecutivo 43670-MTSS-H-MDHIS, el Beneficio Temporal por Inflación se financia con recursos provenientes del FODESAF, los cuales se trasladan al IMAS como entidad ejecutora del beneficio, el cual consiste en el giro de hasta tres transferencias de sesenta mil colones exactos (60.000.⁰⁰) para los hogares que se encuentren en situación de pobreza extrema o pobreza, según verificación realizada por la institución al momento de la selección.

- X. Que, dado el interés público que reviste toda acción relacionada con el FODESAF y con el deber constitucional del Estado de garantizar el mayor bienestar a las personas en condición de pobreza y pobreza extrema, resulta necesario garantizar la mayor disponibilidad de recursos y con la mayor celeridad posible.
- XI. Que, en virtud de lo anterior, se requiere reformar parcialmente el Decreto Ejecutivo 43670-MTSS-H-MDHIS para que no se limiten los giros a las personas beneficiadas a transferencias mensuales, así como para que el IMAS pueda recibir los recursos de acuerdo a la disponibilidad presupuestaria de FODESAF agilizando su ejecución y, además, se motive la asignación del beneficio mediante los datos de SINIRUBE.
- XII. Que la reforma que se realiza en este acto es de interés público, ya que agiliza el uso de recursos de FODESAF para el bienestar de las personas en situación de pobreza y pobreza extrema mediante la ejecución del IMAS, institución que es representativa de dicha población y vela por sus intereses generales. Adicionalmente, esta reforma no genera afectaciones al IMAS. Por estas razones se prescinde de brindar la audiencia señalada en el artículo 361 de la Ley General de Administración Pública, Ley No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas.
- XIII. Que, de conformidad con el artículo 12 del Decreto Ejecutivo N° 37045-MP-MEIC y sus reformas, *"Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos"*, adicionado por el Decreto Ejecutivo N° 38898-MEP-MEIC, artículo 12 bis y, en virtud de que este instrumento jurídico no contiene trámites, requisitos ni obligaciones que perjudiquen al administrado, se exonera del trámite de la evaluación costo-beneficio de la Dirección de Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

Por tanto,

DECRETAN

REFORMA AL DECRETO EJECUTIVO 43670-MTSS-H-MDHIS DEL 31 DE AGOSTO DEL 2022, DE CREACIÓN DEL BENEFICIO TEMPORAL POR INFLACIÓN

Artículo 1.- Se reforman los artículos 1, 2, 3, 5 y 6 del Decreto Ejecutivo 43670 MTSS-H-MDHIS del 31 de agosto de 2022, publicado en el Alcance 198 al Diario Oficial La Gaceta 178 del 20 de setiembre del 2022, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 1.- Creación del beneficio. Se crea el beneficio temporal denominado “Beneficio por inflación”, el cual se financiará con recursos provenientes del Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, los cuales se trasladan al IMAS como entidad ejecutora del beneficio.

El beneficio consistirá en una transferencia de sesenta mil colones exactos (60.000.º), por cada giro, para los hogares que se encuentren en situación de pobreza extrema o pobreza, según verificación realizada por la institución al momento de la selección y antes de realizar cada giro.”

“Artículo 2.- Otorgamiento del beneficio. El IMAS podrá otorgar el beneficio durante el año 2022 y 2023, a hogares que no hayan recibido transferencias monetarias del Estado, registradas en el SINIRUBE, exceptuando el beneficio asociado a Red de Cuido, y que cumplan con alguna de las siguientes características, de conformidad con los registros certificados del Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios del Estado:

a) Hogares en situación de pobreza extrema, priorizando aquellos hogares conformados por: personas adultas mayores, personas con discapacidad, personas menores de edad, jefatura de hogar femenina.

b) Hogares en situación de pobreza que cuenten con uno o más miembros con las siguientes características: personas adultas mayores, personas con discapacidad, personas menores de edad, jefatura de hogar femenina.”

“Artículo 3.- Temporalidad. El otorgamiento del beneficio que se crea mediante este decreto será de hasta tres giros por hogar que se mantenga en situación de pobreza extrema o pobreza, por una única vez. Asimismo, cuando se determine técnicamente que existe una justificación razonable y disponibilidad presupuestaria, el IMAS podrá ampliar el beneficio hasta por hasta dos giros adicionales de acuerdo con su normativa interna.

De previo a efectuar cualquiera de los giros indicados en el párrafo anterior el IMAS deberá coordinar con la Tesorería Nacional para que esta defina la semana en que se realizará la transferencia correspondiente.”

“Artículo 5.- Fuente de financiamiento. Los recursos financieros con los que el IMAS podrá ejecutar este beneficio provendrán de los recursos recaudados del Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares y asignados vía presupuesto ordinario o extraordinario para tales efectos, consecuentemente se encuentran excluidos de la aplicación de la regla fiscal.

Para el debido cumplimiento de los objetivos que este decreto establece, se realizarán las modificaciones presupuestarias y todas las acciones pertinentes dentro del ámbito de la legalidad y disposiciones presupuestarias vigentes, para la ejecución respectiva por parte del IMAS.

Toda asignación del beneficio se hará sujeta a la disponibilidad presupuestaria”

“Artículo 6.- Aprobación del beneficio. El IMAS motivará la resolución administrativa que otorgue el beneficio, tomando como insumo la información que se genera a partir del Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios del Estado, lo que permitirá ejecutar los recursos financieros que se utilizarán para este beneficio.”

Artículo 2.- Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial la Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los diez días del mes de octubre del año dos mil veintidós.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Trabajo y Seguridad Social a.í., Luis Paulino Mora Lizano.—La Ministra de Hacienda a.í., Priscilla Zamora Rojas.—La Ministra de Desarrollo Humano e Inclusión Social, Yorleni León Marchena.—1 vez.— (D43749 - IN202685676).

RESOLUCIONES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

N° DM-DJ-228-2022

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO. DESPACHO DEL MINISTRO. San José, a las once horas con treinta minutos del día tres de octubre dos mil veintidós.

Arnoldo Ricardo André Tinoco, portador de la cédula de identidad número 105450969, en su condición de Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, según nombramiento que consta en el acuerdo de la Presidencia de la República N° 001-P con rige a partir del 08 de mayo del 2022; de conformidad con lo dispuesto en los artículos 84 inciso b), 89,90,91 y 92 de la Ley General de la Administración Pública, Ley N°6227 del 02 de mayo de 1978 y el artículo 4° del Reglamento de para Otorgamiento de Pasaportes Diplomáticos y de Servicio, Decreto Ejecutivo N° 26951 del 06 de mayo de 1998.

RESUELVE:

Delegar la firma de pasaportes diplomáticos o de servicio, según corresponda en el señor Fabián David Quirós Álvarez, cédula de identidad número 1-0777-0908, en su condición de Director General del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

La presente resolución revoca lo dispuesto en la Resolución DM-DJ-0106-2022 de las diez horas del día diez de mayo del dos mil veintidós.

Para todos sus efectos la presente rige a partir de su publicación. NOTIFIQUESE.

Arnoldo Ricardo André Tinoco, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.—1 vez.—
(IN2022684125).

REGLAMENTOS

INSTITUTO MIXTO DE AYUDA SOCIAL

SUBGERENCIA DE DESARROLLO SOCIAL

REFORMA PARCIAL AL REGLAMENTO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y OTORGAMIENTO DE BENEFICIOS DEL IMAS

En uso de las facultades y atribuciones que confiere el artículo 103 párrafo primero de la Ley N° 6227, Ley General de la Administración Pública, y los artículos 2 y 4, siguientes y concordantes de la Ley 4760, Ley de Creación del Instituto Mixto de Ayuda Social.

CONSIDERANDO

PRIMERO. El Decreto Ejecutivo N.º 43760-MTSS-H-MDHIS, el Presidente de la República, el Ministro de Hacienda, la Ministra de Trabajo y Seguridad Social y la Ministra de Desarrollo Humano e Inclusión Social en el Artículo 1 solicitan la “Creación del beneficio. Se crea el beneficio temporal denominado “Beneficio por inflación”, el cual se financiará con recursos provenientes del Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, los cuales se trasladan al IMAS como entidad ejecutora del beneficio”.

SEGUNDO. El beneficio temporal por inflación contribuye a la satisfacción de necesidades básicas de alimentación ante los procesos de inflación de bienes y servicios, mediante un aporte económico temporal a los ingresos del hogar.

TERCERO: El IMAS podrá otorgar el beneficio de conformidad con los registros certificados del Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios, a los hogares que cumplan con las siguientes características:

Población objetivo

a) Hogares en situación de pobreza extrema, priorizando aquellos hogares conformados por: personas adultas mayores, personas con discapacidad, personas menores de edad, jefatura de hogar femenina.

b) Hogares en situación de pobreza que cuenten con uno o más miembros con las siguientes características: personas adultas mayores, personas con discapacidad, personas menores de edad, jefatura de hogar femenina.

Estos hogares no deben haber recibido transferencias monetarias del Estado, registradas en el SINIRUBE, durante el año 2022, exceptuando el beneficio asociado a Red de Cuido.

CUARTO. El Reglamento para la Prestación de Servicios y Otorgamiento de Beneficios del IMAS vigente requería de modificaciones para incorporar el Beneficio por Inflación, por lo tanto, el Área de Bienestar Familiar fundamenta una propuesta de reforma, y con el visto bueno de la Subgerencia de Desarrollo Social, formula una propuesta de modificación parcial del Reglamento para la Prestación de Servicios y Otorgamiento de Beneficios del IMAS.

QUINTO. Mediante el oficio IMAS-PE-AJ-1102-2022 suscrito por el Asesor Jurídico General Berny Vargas Mejía y oficio IMAS-PE-PI-0496-2022 suscrito por la jefatura de Planificación Marvin Chaves Thomas, dichas instancias emiten el criterio sobre la revisión de la propuesta de modificación parcial del Reglamento para la Prestación de Servicios y Otorgamiento de Beneficios del IMAS.

SEXTO. Por medio del oficio IMAS-GG-1987-2022, suscrito por la señora Heleen Somarribas Segura, Gerente General, remite al Consejo Directivo el oficio IMAS-SGDS-1715-2022 suscrito por la MSc. María José Rodríguez Zúñiga, Subgerenta de Desarrollo Social, en el cual se plantea la propuesta de modificación parcial del Reglamento para la Prestación de Servicios y Otorgamiento de Beneficios del IMAS.

SETIMO: El Consejo Directivo del IMAS, mediante el artículo quinto, acuerdo N° 261-09- 2022 de la sesión 53-09-2022, acuerda la reforma parcial al Reglamento para la Prestación de Servicios y Otorgamiento de Beneficios del IMAS, y en lo que interesa indica: “1. Aprobar la reforma parcial al Reglamento para la Prestación de Servicios y Otorgamiento de Beneficios del IMAS, con las modificaciones solicitadas por el Órgano Colegiado. 2. Instruir a la Gerencia General para que, en el ejercicio de sus obligaciones de Oficialía de Simplificación de Trámites, aplique el procedimiento establecido a efectos de que se realice el proceso de aprobación de dicha modificación parcial al Reglamento para la Prestación de Servicios y Otorgamiento de Beneficios del IMAS, ante el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

OCTAVO. Dado que la propuesta regulatoria no conlleva requisitos nuevos para persona beneficiaria, solamente para efectos de trámite, se incluyó la mencionada modificación reglamentaria en el Sistema de Control Previo del Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC).

NOVENO. La propuesta de reforma normativa resulta fundamental para la gestión institucional, en el tanto, tiene la finalidad brindar beneficios a la población objetivo, sin generar trámites, requisitos o procedimientos nuevos, por tanto, se emite:

REFORMA AL REGLAMENTO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y OTORGAMIENTO DE BENEFICIOS DEL IMAS

Artículo 1. Se reforman los artículos 4, 32, 33, 35, 38, 39 y 76 del Reglamento para la Prestación de Servicios y otorgamiento de Beneficios del IMAS, para que se lean de la siguiente manera:

Artículo 4: De las definiciones: Para efectos del siguiente reglamento se entenderá como:

Inflación: La inflación es un aumento generalizado en los precios de los bienes y servicios de una economía durante un periodo de tiempo.

Norma externa de rango superior: se considera norma externa de rango superior a este reglamento, la que se encuentra así establecida según la jerarquía de las fuentes del ordenamiento jurídico administrativo acorde a lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley General de Administración Pública y que coincide con los fines y objetivos del IMAS.

Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios del Estado. Órgano con desconcentración máxima adscrito al IMAS, a cargo de la base de datos actualizada y de cobertura nacional de todas las personas que requieran servicios, asistencias, subsidios o auxilios económicos por encontrarse en situaciones de pobreza o vulnerabilidad, así como de aquellas personas beneficiarias que reciban recursos de programas sociales, independientemente de la institución ejecutora que haya asignado el beneficio.

Artículo 32: De la verificación de condiciones: De previo a otorgar un beneficio, el órgano o la persona funcionaria competente, verificará que las personas, hogares, familias u organizaciones beneficiarias cumplan con las siguientes condiciones:

1. Que la persona física o jurídica esté incorporada en el SIPO (FIS, FISI o la FIG, vigente) o en los registros administrativos certificados por el SINIRUBE.
2. Que la persona, hogar y/o familia beneficiaria califique dentro de los rangos de pobreza establecidos por la normativa vigente del IMAS, y según valoración social realizada por las personas funcionarias competentes. Con fundamento en normativa externa de rango superior, que coincida con los fines y objetivos del IMAS, la persona profesional competente podrá realizar la valoración social utilizando como insumo los registros administrativos certificados por el SINIRUBE.
3. Firma previa de un convenio con las partes involucradas en la ejecución de un proyecto, cuando el beneficio así lo requiera.

ARTÍCULO 33: DEL EXPEDIENTE: Todo beneficio que reciba una persona física o jurídica, estará registrado y justificado en un expediente administrativo, físico o electrónico, individual o colectivo, que contenga la documentación que dio origen a la asignación del beneficio. En caso de las organizaciones que ejecuten más de un proyecto, debe existir un expediente para cada proyecto.

En caso de declaratoria de estado nacional de emergencia emitida por el Poder Ejecutivo o en atención a normativa externa de rango superior, que coincida con los fines y objetivos del IMAS, la documentación podrá ser sustituida por los registros administrativos disponibles en las plataformas tecnológicas del IMAS, del SINIRUBE, otras con las que el IMAS tenga convenio de acceso a la información u otras a las que se acceda mediante la existencia de norma habilitante, cautelando en todo caso el resguardo de los datos sensibles. La información contenida en dichos registros administrativos debe ser suficiente para permitir la correcta identificación de la persona física y jurídica solicitante o beneficiaria y la justificación de la asignación del beneficio (Modificado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N°177-04- 2020 de fecha 16 de abril del 2020 publicado en el Alcance N°92 de La Gaceta N°83 de viernes 17 de abril del 2020).

ARTÍCULO 35: DE LA APROBACIÓN DE BENEFICIOS: Para la aprobación de un beneficio se seguirán los lineamientos establecidos en el presente Reglamento y en los manuales respectivos, así como en habilitaciones establecidas en normativa superior coincidente con los fines y objetivos del IMAS.

ARTÍCULO 38: SUSPENSIÓN DE BENEFICIOS: Un beneficio podrá ser suspendido, cuando existan indicios, valoraciones profesionales o denuncias que evidencien:

- a) Que la situación socioeconómica de la persona, hogar o familia beneficiaria presuntamente haya superado el nivel de pobreza establecido para los beneficios que se le hayan concedido; siempre y cuando esta variación no sea producto de las transferencias monetarias temporales del Estado.
- b) Operó un cambio de domicilio de la persona o familia beneficiaria, sin comunicación previa.
- c) Haya una utilización inadecuada del beneficio.
- d) Que la persona, hogar o familia no cumpla con los requisitos o condicionalidades establecidos
- e) Que a la persona, hogar o familia beneficiaria se le demuestre que no ha cumplido con la corresponsabilidad del programa de estímulo auspiciado por el IMAS, la comunidad u otras instituciones.
- f) Que la información y documentación aportada por la persona física o jurídica beneficiaria sea falsa.
- g) Se tiene el evento anulado por la UCAR, debido a limitaciones en los procesos de pago del beneficio.

ARTÍCULO 39: DE LA REVOCATORIA DE LOS BENEFICIOS A LAS PERSONAS, A LAS FAMILIAS Y LAS ORGANIZACIONES Y A LOS SUJETOS PÚBLICOS O PRIVADOS: Un beneficio podrá ser revocado, previa manifestación de la parte afectada, cuando quede demostrado que concurren una o algunas, de las siguientes circunstancias:

- a) En el caso de que la situación socioeconómica de la persona, hogar o familia beneficiaria haya variado favorablemente, superando los niveles de pobreza establecidos para los beneficios que se le hayan concedido, o por cambio de domicilio de la persona beneficiaria, sin que ésta lo comunique previamente o en los 30 días hábiles después de ocurrido.
- b) Que se compruebe un uso no autorizado del beneficio.
- c) Que la persona física o jurídica no mantenga el cumplimiento de los requisitos o condicionalidades establecidos.
- d) Cuando la persona, hogar o familia beneficiaria demuestre que no ha cumplido con la corresponsabilidad del programa de estímulo auspiciado por el IMAS, la comunidad u otras instituciones.
- e) Cuando en los proyectos ejecutados por organizaciones, se presente incumplimiento del convenio firmado entre las partes.
- f) Cuando las organizaciones incumplan con la presentación anual de requisitos establecidos en la normativa vigente.
- g) Por fallecimiento de las personas beneficiadas y en el caso de que se presente la disolución de una organización.
- h) Cuando se compruebe que la información y documentación aportada por la persona física o jurídica beneficiaria sea falsa.
- i) Cuando la persona funcionaria competente resuelva a favor de una persona que conforma su grupo familiar hasta el tercer grado de consanguinidad y afinidad.
- j) La persona beneficiaria informa al IMAS, de forma voluntaria, mediante documento escrito, que no desea recibir el beneficio.
- k) Cuando fue materialmente imposible localizar a la persona beneficiaria para aportar el medio de pago.

ARTÍCULO 76: REQUISITOS GENERALES DE LOS BENEFICIOS INDIVIDUALES:

Las personas, hogares o familias solicitantes de beneficios individuales deberán presentar los siguientes requisitos generales:

- 1) Cédula de identidad vigente o documento de identificación válido, de la persona que realiza el trámite para la solicitud de beneficios, la cual se verificará mediante la consulta al Tribunal

Supremo de Elecciones o a la Dirección General de Migración y Extranjería, salvo casos de excepción debidamente justificados.

En caso de declaratoria de estado nacional de emergencia emitida por el Poder Ejecutivo o por normativa externa de rango superior, que coincida con los fines y objetivos del IMAS, se aceptará la consulta al Tribunal Supremo de Elecciones y la Dirección General de Migración y Extranjería, sobre la persona a quién se le realizará la resolución del beneficio como representante de la familia u hogar.

2) Documento de identificación válido en el caso de personas menores de edad extranjeras, salvo casos de excepción debidamente justificados, como una declaratoria de estado nacional de emergencia.

3) Documentos que demuestren los ingresos de todas las personas del núcleo familiar: constancia salarial para personas aseguradas directas, constancia de pensión de cualquier régimen o pensión alimentaria, declaración jurada de ingresos, en los casos de personas adultas no aseguradas directas.

En los casos de Emergencias, se aceptará la declaración jurada de ingresos, en caso de no contar en el momento de la atención, con la constancia salarial o la constancia de pensión.

En caso de declaratoria de estado nacional de emergencia emitida por el Poder Ejecutivo o normativa externa de rango superior, que coincida con los fines y objetivos del IMAS, se aceptará la información de ingresos registrada en la Ficha de Información Social del IMAS, la Ficha de Inclusión Social del SINIRUBE, la Ficha de Información Social de Personas Institucionalizadas y Casos Especiales y otras disponibles en instituciones públicas. Para ello se extiende la vigencia de la actualización por familia de la Ficha de Información Social del IMAS a 3 años.

Esta actualización podrá realizarse durante el proceso de trámite del beneficio, específicamente cuando se trate de una generación masiva de resoluciones (PROSI), pero siempre antes de la emisión del beneficio y se regirá por lo que establece el artículo 39 de este reglamento (Modificado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N°177-04- 2020 de fecha 16 de abril del 2020 publicado en el Alcance N°92 de La Gaceta N°83 de viernes 17 de abril del 2020).

Artículo 2. Se incorporan los artículos 22 bis, 31 bis, 98 y 98 bis del Reglamento para la Prestación de Servicios y otorgamiento de Beneficios del IMAS, los cuales se leen de la siguiente manera:

Artículo 22 bis: Con fundamento en normativa externa de rango superior, que coincida con los fines y objetivos del IMAS, se podrá utilizar la información certificada del SINIRUBE como instrumento de recolección y análisis de información.

Artículo 31 Bis: Se podrá tramitar beneficios creados de forma específica y temporal sin que medie solicitud de la persona beneficiaria, cuando se creen por normativa externa de rango superior, y que coincida con los fines y objetivos del IMAS.

ARTÍCULO 98: En caso de creación de beneficios con base en normativa externa de rango superior, que coincida con los fines y objetivos del IMAS, se deberá cumplir con los requisitos y condiciones que se establezcan en dicha normativa.

ARTÍCULO 98 Bis: REQUISITOS ESPECÍFICOS DEL BENEFICIO POR INFLACIÓN:
Los hogares sujetos al otorgamiento de este beneficio deberán: cumplir con las condiciones que se establecen en el Decreto Ejecutivo 43670-MTSS-H-MDHIS, así como cualquier otra norma supletoria que se establezca en este tema.

Artículo 3. Se corre la numeración del artículo 98 al artículo 118 correspondiente al Reglamento para la Prestación de Servicios y el Otorgamiento de Beneficios, para que ahora sean del artículo 99 al artículo 118.

Artículo 4. Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Msc. María Jose Rodríguez Zúñiga, Subgerenta.—1 vez.—(IN2022685461).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0100-IT-2022

San José, a las 11:30 horas del 12 de octubre de 2022

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA EMPRESARIOS GUAPILEÑOS S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 406 DESCRITA COMO: SAN JOSÉ-RÍO FRÍO-PUERTO VIEJO-GUÁPILES-CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO-CHILAMATE-RANCHO CHILAMATE-LA CHILERA-LLANO GRANDE-LA CALIFORNIA-GAVILANES-GUAYACÁN-LA COLONIA-LAS MARÍAS-SAN GERARDO-LOS ÁNGELES-SAN JULIÁN-LA GATA-LA ALDEA Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-062-2022

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 Empresarios Guapileños S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 406 descrita como: San José-Río Frío-Puerto Viejo-Guápiles-Ciudad Quesada-Puerto Viejo-Chilamate-Rancho Chilamate-La Chilera-Llano Grande-La California-Gavilanes-Guayacán-La Colonia-Las Marías-San Gerardo-Los Ángeles-San Julián-La Gata-La Aldea y viceversa según el artículo 7.1.84 de la Sesión Ordinaria 74-2021 del 28 de setiembre de 2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folios 53 al 61).
- 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. Mediante resolución RJD-060-2018 del 13 de abril de 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.** La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora 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, emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”.
- VI.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RJD-042-2019 denominada: “Protocolo para la Determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”.
- VII.** Mediante la resolución RE-0139-JD-2019 del 13 de noviembre de 2019, publicada en la Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VIII.** El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora 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 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.** La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora 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, 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 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto a la tasa de rentabilidad.
- X.** El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la “Política

regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.

- XI.** Mediante la resolución RE-0211-JD-2021 del 8 de noviembre de 2021, publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la “Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”.
- XII.** El 9 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0212-JD-2021 publicada en La Gaceta N°229 del 26 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora suspendió temporalmente la disposición establecida en el inciso e) de la sección “4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros”, sobre la obligatoriedad de la remisión de los datos depurados del sistema automatizado de conteo de pasajeros, de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones; mientras esté vigente el Decreto de Emergencia Nacional N° 42227-MP-S emitido por el Poder Ejecutivo el 16 de marzo de 2020 (considerando que la remisión del SCP sería voluntaria para los prestadores durante la suspensión).
- XIII.** La Intendencia de Transporte mediante resolución RE-0049-IT-2022 del 25 de abril de 2022, publicada en el Alcance N°82 a La Gaceta N°77 del 28 de abril de 2022, se determinó la cantidad de pasajeros por carrera a ser utilizada en el volumen aproximado por categoría de ramal.
- XIV.** El 5 de julio de 2022, por medio de la resolución RE-0038-JD-2022 publicada en el Alcance N°157 a La Gaceta N°142 del 27 de julio de 2022, 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 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”.
- XV.** El 15 de julio de 2022, la empresa Empresarios Guapileños S.A., representada por el señor Jorge Eduardo Solano Soto, en su condición de representante legal (folio 22), presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 28,58% sobre las tarifas vigentes de la ruta 406 (folios 1 a 217).
- XVI.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0049-IT-2022 del 20 de julio de 2022, 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 219 al 23).

- XVII.** El Auto de Prevención AP-0049-IT-2022 se notificó a la petente el 20 de julio de 2022, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual fenecía el 4 de agosto de 2022 (folio 228).
- XVIII.** El 4 de agosto de 2022, la empresa Empresarios Guapileños S.A., remitió la información requerida mediante Auto de Prevención AP-0049-IT-2022 (folios 229 al 299).
- XIX.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0865-IT-2022 del 9 de agosto de 2022, otorgó la admisibilidad a la solicitud de revisión tarifaria (folio 300 al 304).
- XX.** El 9 de agosto de 2022, mediante memorando ME-00386-IT-2022, 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 Empresarios Guapileños S.A. para la ruta 406 (folios 305 al 311).
- XXI.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia pública se realizó el 17 de agosto de 2022 en La Gaceta N°155 (folios 330 al 333) y el 19 de agosto del 2022 en los diarios La Extra y La Teja (folios 329 y 334).
- XXII.** El 19 de agosto del 2022, por medio del oficio OF-0959-IT-2022, la Intendencia de Transporte informó a Empresarios Guapileños S.A. que la modificación metodológica aprobada en la resolución RE-0038-JD-2022 sería considerada al momento de resolver el estudio tarifario (folios 325 al 327).
- XXIII.** La audiencia pública virtual se realizó el 16 de setiembre 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-062-2022>.
- XXIV.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0706-DGAU-2022 del 23 de setiembre de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario (folio 346), y el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0421-DGAU-2022 (folio 347) del 23 de setiembre de 2022, se

detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

- XXV.** Las tarifas vigentes de la ruta 406 fueron establecidas en la resolución RE-0091-IT-2022 del 29 de agosto de 2022, publicada en el Alcance N°187 a La Gaceta N°168 del 5 de setiembre de 2022, correspondiente a la fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional del segundo semestre del 2022.
- XXVI.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0270-IT-2022 del 12 de octubre de 2022, que corre agregado al expediente.
- XXVII.** 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.
- XXVIII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0270-IT-2022 del 12 de octubre de 2022, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente, 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 406 se tramitó en el expediente tarifario ET-109-2011 y se resolvió mediante la resolución 625-RCR-2011 del 2 de setiembre de 2011.

Como puede observarse, la ruta 406 tiene más de 10 años de no ser objeto de una revisión de los costos operativos que incluya los cambios en el esquema operativo y las inversiones realizadas por cambio de unidades por medio de una fijación tarifaria ordinaria. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la

metodología vigente, es muy probable que se obtenga como resultado un aumento significativo de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

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

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

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

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 10 de octubre 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 Empresarios Guapileños S.A. Como resultado se constató que la empresa se encontraba al día con sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros (anexo 1).

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consulta el 10 de octubre de 2022 la misma al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó accediendo a la dirección electrónica: <https://atv.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx> (anexo 2), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

B.2 Cumplimiento de cancelación de canon

En cuanto al cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió el oficio CT-0142-DF-2022 del 15 de julio de 2022, mediante la cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar a la fecha mencionada (folio 218). Aunado a lo anterior, la Intendencia de Transporte solicitó una actualización de dicho cumplimiento, la cual fue recibida mediante la certificación CT-0209-DF-2022 del 3 de octubre de 2022 cuyo resultado certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar (folio 348).

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

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emitió el oficio OF-01141-DGAU-2022 del 7 de junio de 2022 (folio 225), en el que se indicó que la empresa Empresarios Guapileños S.A., presentó el informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2021.

Posteriormente, por medio del oficio OF-2049-DGAU-2022 del 3 de octubre de 2022 (folio 349), la DGAU indicó que la empresa Empresarios Guapileños S.A., presentó el informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2022.

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

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde a lo establecido en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) al 10 de octubre del 2022 y se constató que la empresa Empresarios Guapileños 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 N°321 a La Gaceta

N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria al 10 de octubre de 2022, y se constató que el prestador se encuentra al día con la carga de datos diarios sin depurar. Sobre los datos diarios depurados cuya suspensión de remisión obligatoria finalizó el 17 de agosto de 2022 con la publicación del Decreto Ejecutivo en el Diario Oficial La Gaceta N°155, la empresa también se encuentra al día (anexo 3).

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado a la entrega de los estados financieros auditados o certificados, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) y se constató que el operador cumple con la entrega de los estados financieros del período 2021, lo anterior, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020.

d. Contabilidad Regulatoria

Relacionado a la entrega de información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) al 10 de octubre del 2022, y se constató que el operador se encuentra al día con el registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria del período 2021.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Aresep
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros/mes)	198.240
Distancia ponderada (km/carrera)	79,79
Carreras	471,77
Flota (unidades)	43
Tipo de cambio (¢/\$)	672,06
Precio combustible (¢/l)	781,46
Tasa de rentabilidad (tipo 1) (%)	8,24%
Tasa de rentabilidad (tipo 2) (%)	9,36%
Valor del bus (¢)	¢103 536 952
Edad promedio de la flota	8,79

C.1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

La metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del

volumen mensual de pasajeros, indica:

“(…)

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

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

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

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

(...)”

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

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

“(...)

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

(...)”

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

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

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

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

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

C.1.1.1 Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado

La metodología vigente establece que en caso de que no se cuente con

alguna fuente de información (estadísticas validadas, estudio aprobado por el CTP o aceptado por Aresep), se debe aplicar el volumen mensual de pasajeros aproximado.

Ahora bien, en complemento a lo establecido en el apartado 4.13.3.b, la Intendencia de Transporte mediante resolución RE-0049-IT-2022 del 25 de abril de 2022 y publicada en el Alcance Digital N°82 de La Gaceta N°77 del 28 de abril de 2022 aprobó la disposición denominada “Determinación del volumen de pasajeros por carrera aproximado según la categoría del ramal / ruta”, la cual estableció la cantidad de pasajeros por carrera para cada una de las categorías establecidas en el citado apartado, según se indica:

Categoría	Localización	Extensión	Tarifa	Cantidad de pasajeros por carrera (P/C)
Categoría 1	AMSJ	Cualquiera	Única	54,09
Categoría 2	AMSJ	Cualquiera	Fraccionada	60,59
Categoría 3	ICSJ	U	Cualquiera	96,65
Categoría 4	ICSJ	IC-IM-IL	Única	72,80
Categoría 5	ICSJ	IC-IM-IL	Fraccionada	80,70
Categoría 6	GLOC	U	Única	44,12
Categoría 7	GLOC	U	Fraccionada	51,33
Categoría 8	GLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	71,83
Categoría 9	RLOC	U	Cualquiera	47,95
Categoría 10	RLOC	IC-IM-IL	Cualquiera	55,48

Los ramales Puerto Viejo-Río Frío, Puerto Viejo-Guápiles, Guápiles-Río Frío por La Victoria, Guápiles-Río Frío por La Finca, Ciudad Quesada-Puerto Viejo, Ciudad Quesada-San Miguel, Ciudad Quesada-Marsella, Puerto Viejo-La Gata, Puerto Viejo-La Aldea, Puerto Viejo-San Gerardo-Los Ángeles, Puerto Viejo-San Julián y Puerto Viejo-Las Marías se clasifican como RLOC-IC (Resto de ramales con distancia de viaje mayor a 25 km), dichos ramales se tipifican en la categoría 10 (55,48 pasajeros/carrera).

Por su parte, los ramales Puerto Viejo-La Chilera-Pueblo Nuevo-La California, Puerto Viejo-Llano Grande, Puerto Viejo-Chilamate-Rancho Chilamate, Puerto Viejo-La Virgen-Gavilanes, Puerto Viejo-La Colonia y Puerto Viejo-Nogal-Guayacán se clasifican como RLOC-U (Resto de ramales con distancia de viaje de 25 km o menos), dichos ramales se tipifican en la categoría 9 (47,95 pasajeros/carrera)

Por último, los ramales San José-Puerto Viejo por Vara Blanca, San José-Puerto Viejo por pista y San José-Río Frío por La Victoria, Fincas y por Pista, se clasifican como ICSJ-IC (Ramales de tarifa fraccionada, con distancia de viaje mayor a 25 km, con uno solo de sus extremos (origen o

destino) ubicado dentro del Área Metropolitana de San José), con lo cual dichos ramales se tipifican en la categoría 5 (80,70 pasajeros/carrera). Así, para el cálculo del volumen de pasajeros movilizados se multiplica esta cantidad de pasajeros por carrera (P/C) por la cantidad de carreras autorizadas por mes, según se indica en el cuadro siguiente:

Descripción del ramal	Categoría del ramal	Cantidad mensual de carreras	Pasajeros por carrera	Volumen mensual de pasajeros aproximados
San José-Puerto Viejo por Vara Blanca	5	136,97	80,70	11053
San José-Puerto Viejo por Pista	5	304,37	80,70	24563
San José-Río Frío por La Victoria, Fincas y por Pista	5	167,40	80,70	13509
Puerto Viejo-Río Frío	10	410,90	55,48	22797
Puerto Viejo-Guápiles	10	319,59	55,48	17731
Guápiles-Río Frío por La Victoria	10	136,97	55,48	7599
Guápiles-Río Frío por La Finca	10	136,97	55,48	7599
Ciudad Quesada-Puerto Viejo	10	243,49	55,48	13509
Ciudad Quesada-San Miguel	10	91,31	55,48	5066
Ciudad Quesada-Marsella	10	30,44	55,48	1689
Puerto Viejo-La Gata	10	30,44	55,48	1689
Puerto Viejo-La Aldea	10	30,44	55,48	1689
Puerto Viejo-Llano Grande	9	121,75	47,95	5838
Puerto Viejo-La Chilera-Pueblo Nuevo-La California	9	121,75	47,95	5838
Puerto Viejo-Chilamate-Rancho Chilamate	9	243,49	47,95	11676
Puerto Viejo-La Virgen-Gavilanes	9	391,33	47,95	18764
Puerto Viejo-La Colonia	9	304,37	47,95	14594
Puerto Viejo-San Gerardo-Los Ángeles	10	117,40	55,48	6513
Puerto Viejo-San Julián	10	60,87	55,48	3377
Puerto Viejo-Las Marías	10	30,44	55,48	1689
Puerto Viejo-Nogal-Guayacán	9	30,44	47,95	1459

De acuerdo con la modificación de la metodología aprobada mediante la resolución RE-0038-JD-2022, cuando se utiliza el volumen aproximado, este debe ser comparado con la estadística reportada para cada ramal, considerando los 12 meses anteriores a la apertura del expediente. En este caso, se comparó el volumen aproximado de cada ramal con el promedio de pasajeros reportado de julio 2021 a junio 2022. Dicha comparación puede corroborarse en el anexo 4 y en la pestaña “7.Vol.aprox.pasajeros” de la hoja de cálculo (anexo 5).

Según el cuadro anterior, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a: 198.240 pasajeros mensuales.

C.1.2 Distancia

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

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

Para el presente estudio, se toma como base las distancias autorizadas por el CTP mediante acuerdo según artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020 (folio 64). El detalle de distancias es el siguiente:

Descripción de la ruta	Distancia (km)		
	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Total
<i>San José-Puerto Viejo por Vara Blanca</i>	99,7	94,7	194,4
<i>San José-Puerto Viejo por Pista</i>	82,3	82,4	164,7
<i>San José-Río Frío por La Victoria, Fincas y por Pista (*)</i>	68,55	68,55	137,1
<i>Puerto Viejo-Río Frío</i>	25,8	25,7	51,5
<i>Puerto Viejo-Guápiles</i>	45,3	45,6	90,9
<i>Guápiles-Río Frío por La Victoria</i>	32,72	33,16	65,88
<i>Guápiles-Río Frío por La Finca</i>	28,39	28,71	57,1
<i>Ciudad Quesada-Puerto Viejo</i>	71,1	70,5	141,6
<i>Ciudad Quesada-San Miguel</i>	59,5	59,1	118,6
<i>Ciudad Quesada-Marsella</i>	31,4	31,6	63
<i>Puerto Viejo-La Gata</i>	53,2	53,51	106,71
<i>Puerto Viejo-La Aldea</i>	53,2	53,75	106,95
<i>Puerto Viejo-Llano Grande</i>	15,9	16	31,9
<i>Puerto Viejo-La Chilera-Pueblo Nuevo-La California (*)</i>	14,43	14,43	28,86
<i>Puerto Viejo-Chilamate-Rancho Chilamate (*)</i>	13,89	13,89	27,78
<i>Puerto Viejo-La Virgen-Gavilanes</i>	20,6	20,7	41,3
<i>Puerto Viejo-La Colonia</i>	19,6	19,42	39,02
<i>Puerto Viejo-San Gerardo-Los Ángeles (*)</i>	29,5	29,5	59
<i>Puerto Viejo-San Julián</i>	26,6	38,3	64,9
<i>Puerto Viejo-Las Marías</i>	29,4	31,9	61,3
<i>Puerto Viejo-Nogal-Guayacán</i>	11,8	12,2	24

(*) El cálculo de la distancia ponderada de estos ramales se encuentra en el anexo 6.

La distancia ponderada por carrera para la ruta 406 para el presente estudio es de de 79,79 km por carrera (39,90 km por viaje).

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 (CMr) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CMrl), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP”.

(…)”

Basado en los horarios autorizados mediante acuerdo por artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020 (folios 90 al 95), se calcula una cantidad mensual de carreras autorizadas para la ruta de 3 461,10. El detalle es el siguiente:

Ruta	Descripción del Ramal	Carreras / mes
406	San José-Puerto Viejo por Vara Blanca	136,97
	San José-Puerto Viejo por Pista	304,37
	San José-Río Frío por La Victoria, Fincas y por Pista	167,40
	Puerto Viejo-Río Frío	410,90
	Puerto Viejo-Guápiles	319,59
	Guápiles-Río Frío por La Victoria	136,97
	Guápiles-Río Frío por La Finca	136,97
	Ciudad Quesada-Puerto Viejo	243,49
	Ciudad Quesada-San Miguel	91,31
	Ciudad Quesada-Marsella	30,44
	Puerto Viejo-La Gata	30,44
	Puerto Viejo-La Aldea	30,44
	Puerto Viejo-Llano Grande	121,75
	Puerto Viejo-La Chilera-Pueblo Nuevo-La California	121,75
	Puerto Viejo-Chilamate-Rancho Chilamate	243,49
	Puerto Viejo-La Virgen-Gavilanes	391,33
	Puerto Viejo-La Colonia	304,37
	Puerto Viejo-San Gerardo-Los Ángeles	117,40
	Puerto Viejo-San Julián	60,87
	Puerto Viejo-Las Marías	30,44
Puerto Viejo-Nogal-Guayacán	30,44	

	TOTAL	3461,10
--	--------------	----------------

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 3 461,10 carreras promedio mensuales.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

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

*“(...) En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), **según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud)**. El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio. (...)” (El resaltado no es del original).*

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

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

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

“(...) En el cálculo tarifario se considerarán aquellas unidades que no están a nombre del operador, siempre y cuando el acuerdo de flota vigente presente la autorización por parte del CTP para su arrendamiento, fideicomiso, leasing, o cualquier otra figura jurídica a la que se amparen los vehículos destinados para brindar el servicio, situación que fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 002-032-2009 de la sesión ordinaria N° 032-2009. Para los casos descritos anteriormente, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento o concepto equivalente, asociado con cualquiera de las figuras jurídicas previstas, el monto del contrato de

arrendamiento de cada unidad según su edad, siempre y cuando este monto no exceda el importe de la depreciación más la rentabilidad que conllevaría la misma en el caso de que no estuviera arrendada (es decir, en caso de que fuera propia). En caso contrario, cuando el valor del arriendo supera al de la depreciación y rentabilidad, no se reconocerá dicho gasto de arrendamiento, sino solo el respectivo de depreciación y de rentabilidad. (...)”

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, se utiliza la flota autorizada para la empresa vigente al momento de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria, la cual consta en el oficio DACP-2018-0863 del 1 de junio de 2018 (folios 121 al 127). La clasificación de las unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0133-2022 del 1 de junio de 2022 (folios 161 al 163). 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	Regla de aplicación
			CTP	
1	LB001607	2009	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
2	LB001609	2009	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
3	LB001610	2009	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
4	SJB011926	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
5	SJB012153	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
6	SJB012154	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
7	SJB012155	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
8	SJB012156	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
9	SJB012157	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
10	SJB012158	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
11	SJB012159	2009	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
12	LB001910	2012	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
13	LB001891	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
14	LB001892	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
15	LB001893	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
16	LB001909	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
17	LB001913	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
18	LB001914	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad	Regla de aplicación
			CTP	
19	LB001915	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
20	LB001916	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
21	LB001930	2013	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
22	LB001931	2013	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
23	LB001932	2013	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
24	LB001935	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
25	LB001936	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
26	LB002019	2015	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
27	LB002020	2015	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
28	LB002021	2015	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
29	LB002022	2015	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
30	LB002080	2015	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
31	LB002081	2015	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
32	LB002098	2016	TIL (INTERURBANO LARGO)	2
33	LB002116	2016	TU (URBANO PLANO/URBANO)	2
34	LB002117	2016	TU (URBANO PLANO/URBANO)	2
35	LB002118	2016	TU (URBANO PLANO/URBANO)	2
36	SJB016381	2016	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
37	SJB016382	2016	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
38	SJB016158	2017	TIL (INTERURBANO LARGO)	2
39	SJB016159	2017	TIL (INTERURBANO LARGO)	2
40	SJB016160	2017	TIL (INTERURBANO LARGO)	2
41	SJB016163	2017	TIL (INTERURBANO LARGO)	2
42	SJB016164	2017	TIL (INTERURBANO LARGO)	2
43	SJB016165	2017	TIL (INTERURBANO LARGO)	2

Según consulta en el Registro Nacional, 37 unidades se encuentran a nombre de la empresa *Empresarios Guapileños S.A.* y 6 unidades se encuentran a nombre de *Autotransportes Caribeños S.A.*

Para las unidades arrendadas, las mismas se encuentran autorizadas por el CTP y se aportan los contratos de arrendamiento respectivos (folio 167 al 170).

C.1.4.2 Valor de las unidades

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

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de

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

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

(...)"

Tipos de reglas:

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

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

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: "Flota" del citado modelo (anexo 5).

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ₡103.536.952 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento de la Ley 7600.

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

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

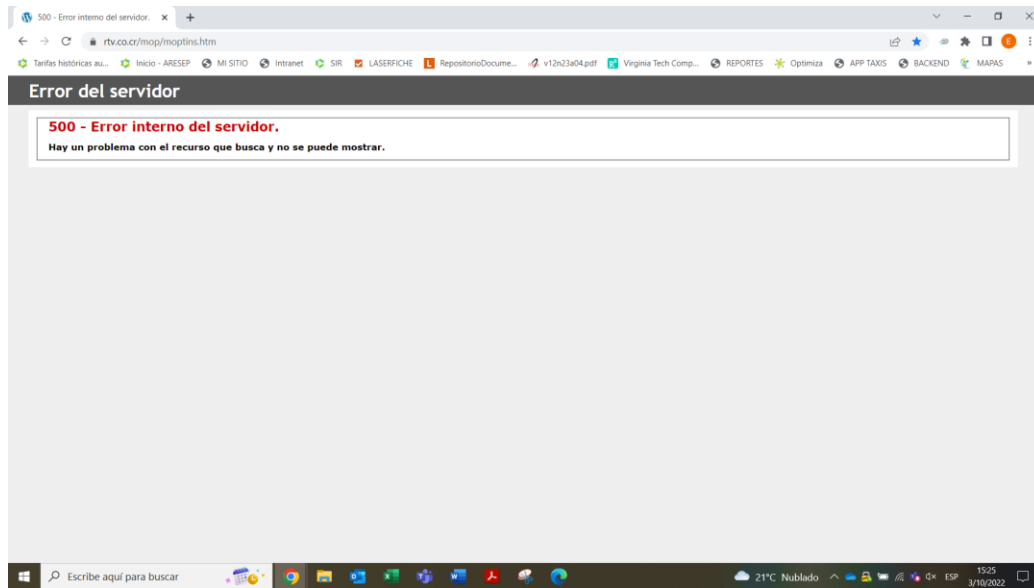
El CTP mediante el oficio CTP-DT-DING-CONS-0133-2022 (folios 161 al 163) indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Revisión Técnica Vehicular (RTV)

La inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., se discurre lo siguiente:

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

Para la elaboración del presente informe, se determina que la página donde se consultaba el estado de la revisión técnica se encuentra fuera de servicio a partir de la finalización del contrato del Estado con la empresa que brindaba dicho servicio desde el 15 de julio de 2022:



Lo indicado anteriormente imposibilita comprobar el estado de la inspección técnica vehicular de las 43 unidades autorizadas para la prestación del servicio en la ruta 406, para lo cual resulta factible aplicar e integrar de forma análoga para el presente caso, el criterio emitido por la Junta Directiva de la Aresep en la resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021 (Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús) que establece en el punto 2.8 (verificación de obligaciones legales) lo siguiente:

“(…)

Si no fuera posible determinar el estado de cumplimiento en cualquiera de las obligaciones del listado anterior para todos los prestadores o algunos de ellos, ante la falta de respuesta de la institución correspondiente, se asumirá que los prestadores respectivos se encuentran al día.

(…)”

Adicionalmente, por medio del oficio OF-0966-IT-2022 del 19 de agosto de 2022, se consultó al Cosevi sobre el mecanismo mediante el cual se pudiera realizar la verificación del estado de la inspección técnica vehicular, sin que a la fecha se haya recibido respuesta.

Por lo cual, y en virtud del principio del servicio al costo, para efectos del presente estudio tarifario se tomará que todas las unidades tienen 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 8,79 años. En este punto es importante indicar las 43 unidades autorizadas presentan antigüedad igual o menor a 15 años.

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio promedio utilizado según la metodología vigente es de 672,06.

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 ₡781,46 por litro.

C.1.7 Tasa de rentabilidad

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

“(…)

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

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio ponderada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.

(…)

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

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

recursos propios.

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)”

El presente estudio considera el siguiente dato:

<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 (1)</i>	<i>8,24%</i>
<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (2)</i>	<i>9,36%</i>

(1) Valor correspondiente a fecha del 16 de setiembre de 2022 (anexo 7 al presente informe).

(2) Valor determinado mediante resolución RE-0082-IT-2022 del 3 de agosto de 2022 publicada en el Alcance N°167 a La Gaceta N°149 del 8 de agosto de 2022.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

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

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

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

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

(...)”

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con nuestros registros, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2019 aprobada en el artículo 7.9.19 de la Sesión Ordinaria 20-2020 del 12 de marzo de 2020, visible a folio 2444 del expediente RA-123. La factura aportada por la empresa se presenta a folio 229, por lo que dicho monto será considerado en el presente estudio tarifario.

C.2. Sobre la estructura tarifaria de la ruta 406

Según el acuerdo 02-47-2021 de la Junta Directiva de la Aresep, la definición de la estructura tarifaria en el servicio de autobús es una competencia exclusiva de la Aresep (anexo 8). En dicho acuerdo dispuso:

“(…)

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

(…)”

En el caso de la ruta 406, existen algunos elementos relacionados con su estructura tarifaria que merecen ser atendidos en la presente fijación ordinaria, siendo sólo mediante una fijación ordinaria que estos pueden ser abordados.

Esto además es consistente con el cuarto pilar de la Política Regulatoria (RE-0206-JD-2021) “Regulación con propósito”, de modo que la regulación confirme su valor público para la sociedad y contribuya proactivamente a alcanzar los objetivos sociales y económicos. Asimismo, con el sexto pilar

“Regulación independiente y coordinada con su entorno”, en cuanto a que las decisiones regulatorias se basen en evidencias y sean objetivas y apeadas a criterios técnicos y legales, velando por la independencia del ente regulador en el ejercicio de sus competencias.

Adicionalmente, la propuesta se apega a los objetivos tarifarios-económicos 2 y 3 de la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte (RE-0211-JD-2021), en cuanto a garantizar a los operadores del servicio público, tarifas que le permitan contar con recursos suficientes para la prestación óptima del servicio según las estructuras productivas modelo y la metodología vigente, así como garantizar a los operadores del servicio de transporte público tarifas para cubrir únicamente los costos necesarios para prestar el servicio incluyendo, los costos eficientes de las inversiones necesarias y una retribución competitiva que garantice el desarrollo de la actividad, (cumplimiento del artículo 32 de la Ley 7593).

Situación tarifaria de los ramales Ciudad Quesada – Puerto Viejo, Ciudad Quesada – San Miguel y Ciudad Quesada – Marsella

La empresa expresó a folio 7 lo que consideran una distorsión en el pliego tarifario de dichos ramales producto de la resolución RE-0019-IT-2022, la cual generó tarifas superiores para fraccionamientos con distancias menores, específicamente para los fraccionamientos Ciudad Quesada – San Juan, Ciudad Quesada – La Marina, Ciudad Quesada – Aguas Zarcas, Ciudad Quesada – Los Negritos y Tarifa mínima.

En primera instancia es importante aclarar que la resolución RE-0019-IT-2022 del 9 de febrero de 2022, publicada en el Alcance N°30 a La Gaceta N°29 del 14 de febrero de 2022, corresponde a la solicitud de ajuste ordinario de tarifas presentada por la empresa Transportes Pital Ciudad Quesada S.A. para la ruta 282, tramitada en el expediente ET-081-2021.

En dicha fijación ordinaria, al analizar los criterios establecidos en la sección 4.12.2.j de la metodología ordinaria vigente para el reconocimiento del corredor común, se determinó que se cumplía con dichos criterios y, siendo que la ruta 282 corresponde a la ruta corta (urbana), para ser protegida, las tarifas de los fraccionamientos compartidos de la ruta larga (406) antes citados debían ser ajustadas al alza. Nótese entonces que el objetivo del ajuste de dichas tarifas fue la protección de la ruta corta (282) ante la ruta larga (406).

Siendo que la fijación ordinaria de la ruta 282 (RE-0019-IT-2022) se realizó correctamente en estricto apego a la metodología ordinaria vigente, no es factible eliminar los efectos que esta tuvo sobre las tarifas de los

fraccionamientos compartidos de la ruta 406. Sin embargo, efectivamente el operador y los usuarios de la ruta 406 se encuentran ante una situación de que en los ramales Ciudad Quesada – Puerto Viejo, Ciudad Quesada – San Miguel y Ciudad Quesada – Marsella, existen recorridos con distancias mayores, pero con tarifas menores.

Al valorar lo anterior, considerando que esta circunstancia se deriva de la aplicación de los criterios de corredor común, la única alternativa viable que permitiría atender esta situación es llegar a un escenario donde no se cumpla con todos los criterios de corredor común:

- El primer criterio se refiere a que existe una ruta larga (interurbana) y una ruta corta (urbana): esto se mantiene ya que ambas rutas (la ruta 282 y la 406) existen y mantienen su clasificación. Sólo el CTP en el ejercicio de sus competencias, podría realizar ajustes en los esquemas operativos que incidan en la clasificación de las rutas.
- El segundo criterio es que ambas rutas compartan un tramo del recorrido: esto se mantiene ya que el recorrido de ambas rutas sigue siendo el mismo y el CTP no los ha modificado.
- El tercer criterio es que la ruta larga tenga tarifas o fraccionamientos establecidos para el tramo compartido: este es el único elemento que puede ser modificado por la Aresep, ya que, como se indicó previamente según el acuerdo 02-47-2021, la definición de las estructuras tarifarias es una competencia exclusiva de la Aresep.

Por lo tanto, se propone eliminar los fraccionamientos Ciudad Quesada – San Juan, Ciudad Quesada – La Marina, Ciudad Quesada – Aguas Zarcas, Ciudad Quesada – Los Negritos, de modo que no se cumpliría con el tercer criterio de corredor común. La eliminación de estos fraccionamientos incide en el cálculo de la tarifa promedio vigente de cada ramal como se puede observar en el anexo 9.

En línea con lo anterior, al eliminarse los fraccionamientos antes señalados, ya no es procedente mantener los efectos de la aplicación del corredor común sobre la tarifa mínima, de los ramales de la ruta 406 involucrados, de modo que esta efectivamente sea la menor de las tarifas de esos ramales. Por lo tanto, en este acto se propone considerar la tarifa mínima vigente con anterioridad a la aplicación del criterio de corredor común de la resolución RE-0019-IT-2022 y ajustarla según las fijaciones extraordinarias posteriores de la que ha sido sujeta la ruta 406, de la siguiente manera:

Tarifa mínima antes de RE-0019-IT-2022 (colones)	Ajuste extraordinario I-2022 RE-0030-IT-2022	Ajuste caso fortuito RE-0062-IT-2022	Ajuste extraordinario II-2022 RE-0091-IT-2022
---	---	---	--

250	250x1,0639= 265	265x1,0673= 285	285x1,0255= 290
-----	--------------------	--------------------	--------------------

Este ajuste de la tarifa mínima incide en el cálculo de la tarifa promedio vigente de cada ramal como se puede observar en el anexo 9.

Es importante dejar claro que la tarifa mínima es aplicable únicamente luego de finalizado el primer fraccionamiento de un ramal, y sólo para los recorridos entre el final del fraccionamiento anterior y el final del fraccionamiento siguiente. Por lo tanto, en el caso de los ramales Ciudad Quesada – Puerto Viejo, Ciudad Quesada – San Miguel y Ciudad Quesada – Marsella, la tarifa mínima no puede ser utilizada antes del primer fraccionamiento, siendo este Ciudad Quesada – Venecia.

Ramales cuyo recorrido completo no posee tarifa autorizada

Al contrastar el esquema operativo vigente con el pliego tarifario, se identificó que los siguientes ramales no poseen una tarifa autorizada para su recorrido completo, pero sí cuentan con tarifas autorizadas para algunos fraccionamientos contenidos en su recorrido:

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa autorizada
Ciudad Quesada - Marsella	Ciudad Quesada - Venecia	Sí
	Ciudad Quesada - Marsella	No
Puerto Viejo – La Gata	Puerto Viejo - Comando	Sí
	Puerto Viejo – Cruce Nogal – Guayacán	Sí
	Puerto Viejo – Deva 2	Sí
	Puerto Viejo – Guapinol - Coyol	Sí
	Puerto Viejo – Las Marías	Sí
	Puerto Viejo - Naranjales	Sí
	Puerto Viejo - Malinche	Sí
	Puerto Viejo – La Gata	No
Puerto Viejo – La Aldea	Puerto Viejo - Achiote	Sí
	Puerto Viejo - Comando	Sí
	Puerto Viejo – Cruce Nogal - Guayacán	Sí
	Puerto Viejo – Deva 2	Sí
	Puerto Viejo – Guapinol - Coyol	Sí
	Puerto Viejo – Las Marías	Sí
	Puerto Viejo - Naranjales	Sí
	Puerto Viejo - Malinche	Sí
Puerto Viejo – La Aldea	No	
Puerto Viejo – La Virgen – Gavilanes	Puerto Viejo – La Virgen	Sí
	Puerto Viejo - Gavilanes	No
Puerto Viejo – San Gerardo	La Virgen – San Vicente	Sí

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa autorizada
– Los Ángeles	<i>Puerto Viejo – La Virgen</i>	<i>Sí</i>
	<i>Puerto Viejo – San Vicente</i>	<i>Sí</i>
	Puerto Viejo – San Gerardo – Los Ángeles	No

Siendo que según la sección 4.8.3 de la metodología vigente para poder calcular la tarifa de un fraccionamiento nuevo se requiere contar con el dato de volumen de pasajeros respectivo, como en este caso no se dispone de dicha información según lo que se explicó en la sección C.1.1 del presente informe, no se pueden definir las tarifas de esos últimos fraccionamientos de esos ramales. Por lo tanto, los usuarios que se movilicen en el recorrido completo deberán cancelar la mayor tarifa vigente de ese ramal.

Considerando lo anterior y que en el cálculo tarifario sí se considera la distancia completa de cada ramal, se modificará la descripción del último fraccionamiento de cada uno de esos ramales para que quede claro para el prestador y usuarios cuál es la tarifa aplicable para los viajes que cubran el recorrido completo. Así, por ejemplo, en el ramal Ciudad Quesada - Marsella, la última tarifa vigente corresponde al fraccionamiento Ciudad Quesada - Venecia, de modo que su descripción se modificará de la siguiente manera Ciudad Quesada – Venecia con extensión a Marsella:

Ramal	Fraccionamiento
<i>Ciudad Quesada - Marsella</i>	Ciudad Quesada – Venecia con extensión a Marsella
<i>Puerto Viejo – La Gata</i>	<i>Puerto Viejo - Comando</i>
	<i>Puerto Viejo – Cruce Nogal – Guayacán</i>
	<i>Puerto Viejo – Deva 2</i>
	<i>Puerto Viejo – Guapinol – Coyol</i>
	Puerto Viejo – Las Marías con extensión a La Gata
	<i>Puerto Viejo – Naranjales</i>
	<i>Puerto Viejo – Malinche</i>
<i>Puerto Viejo – La Aldea</i>	Puerto Viejo – Achiote con extensión a La Aldea
	<i>Puerto Viejo - Comando</i>
	<i>Puerto Viejo – Cruce Nogal - Guayacán</i>
	<i>Puerto Viejo – Deva 2</i>
	<i>Puerto Viejo – Guapinol - Coyol</i>
	<i>Puerto Viejo – Las Marías</i>
	<i>Puerto Viejo - Naranjales</i>
<i>Puerto Viejo - Malinche</i>	
<i>Puerto Viejo – La Virgen - Gavilanes</i>	Puerto Viejo – La Virgen con extensión a Gavilanes
<i>Puerto Viejo – San Gerardo – Los Ángeles</i>	<i>La Virgen – San Vicente</i>
	<i>Puerto Viejo – La Virgen</i>
	Puerto Viejo – San Vicente con extensión a San Gerardo y Los Ángeles

Adicionalmente, la tarifa aplicable a los ramales Puerto Viejo – Llano

Grande, Puerto Viejo – La Chilera – Pueblo Nuevo – La California y Puerto Viejo – Chilamate – Rancho Chilamate es la tarifa bajo la descripción Urbano de Puerto Viejo de Sarapiquí, siendo que así se denominaba la anterior ruta 448, la cual fue fusionada en su momento a la ruta 406 (se explicará más adelante). Para estos 3 ramales, la propuesta consiste en modificar la descripción de esa tarifa para que sea la descripción del respectivo ramal.

Tarifas que deben ser eliminadas del pliego vigente

La actual ruta 406 surgió de la fusión de las rutas 248, 406 y 448, la cual fue aprobada por la Junta Directiva del CTP con el acuerdo 5.3 de la Sesión Ordinaria 89-2012 del 12 de diciembre de 2012, por lo cual la estructura tarifaria actual de la ruta 406 se deriva de la fusión de las estructuras de esas tres rutas. Esta Intendencia identificó algunos recorridos con tarifas autorizadas que pareciera no pertenecían al actual esquema operativo de la ruta 406, así que se realizó la consulta correspondiente al CTP por medio del oficio OF-1003-IT-2021 del 30 de setiembre de 2021 (anexo 10). El CTP respondió con el oficio CTP-DT-OF-0562-2021 del 2 de noviembre de 2021 (anexo 11). Considerando la respuesta dada por el CTP y los mapas de los recorridos autorizados según el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 (folios 65 al 85), se determinó que las siguientes tarifas no forman parte actualmente de ningún recorrido autorizado de la ruta 406 y, por lo tanto, deben ser eliminadas: Ciudad Quesada – Horquetas, Ciudad Quesada – Río Frío, Puerto Viejo – Finca Geest, San José – Puerto Viejo – Cariblanco por pista, San José – Puerto Viejo – Cariblanco por Turrialba y San José – San Miguel de Sarapiquí por pista.

C.3. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento del 11,26% sobre las tarifas vigentes de la ruta 406, el detalle es como se muestra:

RAMAL	FRACCIONAMIENTO	TARIFA REGULAR VIGENTE	TARIFA REGULAR RESULTANTE	TARIFA ADULTO MAYOR VIGENTE	TARIFA ADULTO MAYOR RESULTANTE
SAN JOSÉ-PUERTO VIEJO POR VARA BLANCA	SAN JOSE-LA VIRGEN DE SARAPIQUI	₡3 525	₡3 920	₡2 645	₡2 940
SAN JOSÉ-PUERTO VIEJO POR VARA BLANCA	SAN JOSE-PUERTO VIEJO DE SARAPIQUI	₡3 185	₡3 545	₡2 390	₡2 660
SAN JOSÉ-PUERTO VIEJO POR PISTA	SAN JOSE-PUERTO VIEJO DE SARAPIQUI	₡3 185	₡3 545	₡2 390	₡2 660
SAN JOSÉ-PUERTO VIEJO POR PISTA	SAN JOSE-HORQUETAS DE SARAPIQUI	₡2 370	₡2 635	₡1 780	₡1 975
SAN JOSÉ-PUERTO VIEJO POR PISTA	HORQUETAS-CRUCE A GUAPILES	₡580	₡645	₡0	₡0
SAN JOSÉ-PUERTO VIEJO POR PISTA	HORQUETAS-PUERTO VIEJO	₡580	₡645	₡0	₡0

RAMAL	FRACCIONAMIENTO	TARIFA REGULAR VIGENTE	TARIFA REGULAR RESULTANTE	TARIFA ADULTO MAYOR VIGENTE	TARIFA ADULTO MAYOR RESULTANTE
SAN JOSÉ-RÍO FRÍO POR LA VICTORIA, FINCAS Y POR PISTA	SAN JOSE-RIO FRIO	¢2 225	¢2 475	¢1 670	¢1 855
SAN JOSÉ-RÍO FRÍO POR LA VICTORIA, FINCAS Y POR PISTA	HORQUETAS-CRUCÉ A GUAPILES	¢580	¢645	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-RÍO FRÍO	PUERTO VIEJO-RIO FRIO	¢960	¢1 070	¢480	¢535
PUERTO VIEJO-GUAPILES	PUERTO VIEJO-GUAPILES	¢1 550	¢1 725	¢775	¢865
GUAPILES-RÍO FRÍO POR LA VICTORIA	GUAPILES-RIO FRIO POR LA VICTORIA	¢1 410	¢1 570	¢705	¢785
GUAPILES-RÍO FRÍO POR LA FINCA	GUAPILES-RIO FRIO POR FINCAS	¢1 465	¢1 630	¢735	¢815
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	¢1 970	¢2 190	¢1 480	¢1 645
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-CHILAMATE	¢1 790	¢1 990	¢1 345	¢1 495
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-BAJOS DE CHILAMATE	¢1 740	¢1 935	¢1 305	¢1 450
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-LA VIRGEN	¢1 455	¢1 620	¢1 090	¢1 215
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-CORAZON DE JESUS	¢1 190	¢1 325	¢595	¢665
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	¢1 040	¢1 155	¢520	¢580
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-RIO CUARTO	¢930	¢1 035	¢465	¢520
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-VENEZIA	¢885	¢985	¢445	¢495
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	TARIFA MINIMA	¢290	¢325	¢0	¢0
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	¢1 040	¢1 155	¢520	¢865
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	CIUDAD QUESADA-RIO CUARTO	¢930	¢1 035	¢465	¢520
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	CIUDAD QUESADA-VENEZIA	¢885	¢985	¢445	¢495
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	TARIFA MINIMA	¢290	¢325	¢0	¢0
CIUDAD QUESADA-MARSELLA	CIUDAD QUESADA-VENEZIA CON EXTENSION A MARSELLA	¢885	¢985	¢445	¢495
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-LAS MARIAS CON EXTENSIÓN A LA GATA	¢1 360	¢1 515	¢0	¢1 135
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-MALINCHE	¢1 155	¢1 285	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	¢870	¢970	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-DEVA 2	¢680	¢755	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-CRUCÉ NOGAL-GUAYACAN	¢480	¢535	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	¢330	¢365	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-COMANDO	¢315	¢350	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-ACHIOTE CON EXTENSIÓN A LA ALDEA	¢2 265	¢2 520	¢1 135	¢1 890
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	¢1 360	¢1 515	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-MALINCHE	¢1 155	¢1 285	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	¢870	¢970	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-DEVA 2	¢680	¢755	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-CRUCÉ NOGAL-GUAYACAN	¢480	¢535	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	¢330	¢365	¢0	¢0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-COMANDO	¢315	¢350	¢0	¢0

RAMAL	FRACCIONAMIENTO	TARIFA REGULAR VIGENTE	TARIFA REGULAR RESULTANTE	TARIFA ADULTO MAYOR VIGENTE	TARIFA ADULTO MAYOR RESULTANTE
PUERTO VIEJO-LLANO GRANDE	PUERTO VIEJO-LLANO GRANDE	€425	€475	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA CHILERA-PUEBLO NUEVO-LA CALIFORNIA	PUERTO VIEJO-LA CHILERA-PUEBLO NUEVO-LA CALIFORNIA	€425	€475	€0	€0
PUERTO VIEJO-CHILAMATE-RANCHO CHILAMATE	PUERTO VIEJO-CHILAMATE-RANCHO CHILAMATE	€425	€475	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA VIRGEN-GAVILANES	PUERTO VIEJO-LA VIRGEN CON EXTENSION A GAVILANES	€670	€745	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-COLONIA SAN JOSE	€1 315	€1 465	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-MALINCHE	€1 155	€1 285	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	€870	€970	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-DEVA 2	€680	€755	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-CRUCENOGAL-GUAYACAN	€480	€535	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	€330	€365	€0	€0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-COMANDO	€315	€350	€0	€0
PUERTO VIEJO-SAN GERARDO-LOS ANGELES	PUERTO VIEJO-SAN VICENTE CON EXTENSION A SAN GERARDO Y LOS ANGELES	€2 620	€2 915	€1 310	€1 460
PUERTO VIEJO-SAN GERARDO-LOS ANGELES	LA VIRGEN-SAN VICENTE	€2 075	€2 310	€0	€0
PUERTO VIEJO-SAN GERARDO-LOS ANGELES	PUERTO VIEJO-LA VIRGEN	€670	€745	€0	€0
PUERTO VIEJO-SAN JULIÁN	PUERTO VIEJO-OROPEL	€1 600	€1 780	€800	€890
PUERTO VIEJO-SAN JULIÁN	PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	€1 845	€2 055	€925	€1 030
PUERTO VIEJO-SAN JULIÁN	PUERTO VIEJO-ZAPOTE	€1 315	€1 465	€0	€0
PUERTO VIEJO-SAN JULIÁN	PUERTO VIEJO-DEVA 2	€680	€755	€0	€0
PUERTO VIEJO-SAN JULIÁN	PUERTO VIEJO-CRUCENOGAL-GUAYACAN	€480	€535	€0	€0
PUERTO VIEJO-SAN JULIÁN	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	€330	€365	€0	€0
PUERTO VIEJO-SAN JULIÁN	PUERTO VIEJO-COMANDO	€315	€350	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-LAS MARIAS (INGRESA A COLONIA Y COCOBOLO)	€1 360	€1 515	€0	€760
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-COLONIA SAN JOSE	€1 315	€1 465	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-MALINCHE	€1 155	€1 285	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-ROBLE-COCOBOLO	€1 085	€1 205	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	€870	€970	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-DEVA 2	€680	€755	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-CRUCENOGAL-GUAYACAN	€480	€535	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	€330	€365	€0	€0
PUERTO VIEJO-LAS MARÍAS	PUERTO VIEJO-COMANDO	€315	€350	€0	€0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACÁN	PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACAN	€1 085	€1 205	€0	€0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACÁN	PUERTO VIEJO-CRUCENOGAL-GUAYACAN	€480	€535	€0	€0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACÁN	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	€330	€365	€0	€0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACÁN	PUERTO VIEJO-COMANDO	€315	€350	€0	€0

Es importante indicar que, para los recorridos entre 25 y 50 km por viaje, la tarifa de los adultos mayores corresponderá al 50% de la tarifa del pasajero regular, y el 75% para recorridos superiores a los 50 km, según lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 90 al 95, a la cantidad de autobuses visible a folios 124 al 126 y a los recorridos y distancias visibles a folios 64 y 86. 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 solicitado por la empresa y el propuesto en este informe final

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 un aumento del 11,26%. El ajuste solicitado por la empresa, visible a folio 256, era un aumento del 27,90%.

La diferencia entre el ajuste solicitado por la empresa y el propuesto en este informe final se debe a los siguientes aspectos:

a. Gastos administrativos:

- Seguro voluntario:

Solicitud de la empresa	Informe final
<i>Ø293 110,7 por bus</i>	<i>Ø259 879,7 por bus</i>
<i>De acuerdo con la sección 4.4.4.b de la metodología ordinaria vigente, se tomó el valor actualizado de las primas A y C según la fijación extraordinaria del segundo semestre de 2022 (RE-0091-IT-2022).</i>	

- Inspección técnica vehicular:

Solicitud de la empresa	Informe final
<i>Ø 43 414,6 anual por bus</i>	<i>Ø 24 186,5 anual por bus</i>

De acuerdo con la sección 4.4.4.c de la metodología ordinaria vigente, se tomó el valor actualizado del costo de la inspección técnica vehicular según la fijación ordinaria de tarifas de ese servicio (RE-0087-IT-2022).

b. Rentabilidad:

- Tasa de rentabilidad tipo 1:

Solicitud de la empresa	Informe final
12,00%	8,24%
<i>De acuerdo con la sección 4.6.1 de la metodología ordinaria vigente, se utilizará el valor de la tasa de interés del último valor semanal disponible al día de la audiencia pública.</i>	

- Tasa de rentabilidad tipo 2:

Solicitud de la empresa	Informe final
11,14%	9,36%
<i>De acuerdo con la sección 4.6.1 de la metodología ordinaria vigente, se utilizará el valor de la tasa de rentabilidad que se encontraba vigente al día de la audiencia pública. En este caso corresponde a la tasa fijada mediante la resolución RE-0082-IT-2022.</i>	

c. Tarifas vigentes:

Solicitud de la empresa	Informe final
€1 074 promedio	€1 231 promedio
<i>Se consideraron las tarifas vigentes actualizadas según la resolución RE-0091-IT-2022 del 29 de agosto de 2022, además de los ajustes explicados en la sección C.2 del presente informe.</i>	

C.5 Recomendación técnica sobre el corredor común:

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

“(…)

El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de esta metodología tarifaria tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado “corredor común”) con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas

últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo. Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión N° 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

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

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

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

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

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

Si se determina que existe una situación de corredor común de

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

(...)"

Para el análisis de corredor común, se consideran aquellas rutas que consten en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP, de modo que no se incluyen en el análisis aquellas rutas indicadas por la empresa que no han sido aprobadas por dicho órgano colegiado como parte del corredor común. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020 de la Junta Directiva del CTP (folios 88 al 89), la ruta 406 operada por la empresa Empresarios Guapileños S.A. comparte corredor común con las siguientes rutas:

Ruta con la que comparte	Operador	Clasificación de la ruta	Tramo del corredor que comparte		Distancia del tramo (km)
			Desde	Hasta	
703	Autotransportes Caribeños S.A.	Interurbano largo	Terminal San José	Cruce Puerto Viejo-Río Frío con la ruta 32	50,3
700	Autotransportes MEPE S.A.	N/T	Terminal San José	Cruce Puerto Viejo-Río Frío con la ruta 33	50,3
711	Transportes Matina Bataan S.A.	N/T	Terminal San José	Cruce Puerto Viejo-Río Frío con la ruta 34	50,3
701-701SD	Líneas del Atlántico Ltda	N/T	Terminal San José	Cruce Puerto Viejo-Río Frío con la ruta 35	50,3
414	Transportes La Fortaleza Ltda	Interurbana corta no plana, urbana plana	Heredia	Vara Blanca	16
282	Transportes Pital-Ciudad Quesada S.A.	N/T	Terminal Ciudad Quesada	Cruce Pital y Pitalito (Aguas Zarcas)	16
205	Autotransportes San José a Venecia de San Carlos S.A.	Interurbano largo	Terminal Ciudad Quesada	Cruce Pital y Pitalito (Aguas Zarcas)	16
237	Transportes La Gloria S.A.	Interurbano corto plano, urbana no plana montañosa, urbano no plano	Terminal Ciudad Quesada	Cruce Pital y Pitalito (Aguas Zarcas)	16

Ruta con la que comparte	Operador	Clasificación de la ruta	Tramo del corredor que comparte		Distancia del tramo (km)
			Desde	Hasta	
735	Empresarios Guapileños S.A.	N/T	Terminal San José	Cruce Río Frío con Saopin y ruta 32	50,3
735	Empresarios Guapileños S.A.	N/T	Terminal Guápiles	Cruce Río Frío con Saopin y ruta 33	13,3

Para determinar si la coincidencia geográfica del recorrido de las rutas anteriores con la ruta 406 cumple con el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.2.2.1. Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta se clasifican en urbana o interurbana, si es mayor a 25 kilómetros se clasifica como interurbana y si es menor a 25 kilómetros se clasifica como urbana. Es importante indicar, tal y como lo indica la metodología tarifaria, que la distancia de la ruta es la que determina la clasificación que debe dársele a la ruta, en este sentido si la ruta es conformada por varios ramales con diferentes distancias, entonces la determinación de la distancia para la ruta se calcula ponderando la distancia de cada ramal con respecto a la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, esto tal y como se realiza en el modelo tarifario.

Con base a lo anteriormente señalado el resultado de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 406, la cual de acuerdo con la distancia ponderada clasifica como ruta Interurbana, es el siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) (*)	Tipo de ruta según distancia
703	San José-Limón (Servicio Directo y Regular)	157,10	Interurbana
700	San José-Valle La Estrella por carretera a Guápiles y por Turrialba en casos de emergencia y viceversa	245,38	Interurbana
711	San José-Bataan-Matina y viceversa	136,88	Interurbana
701-701SD	San José-Siquirres y viceversa	98,05	Interurbana
414	Heredia-Carrizal-Cinco Esquinas-Vara Blanca-Poasito	12,38	Urbana
282	Ciudad Quesada-Pital-Veracruz-Pitalito-Esquipulas-Buenos Aires y viceversa	24,88	Urbana
205	San José-Ciudad Quesada-La Fortuna-Guatuso-San José-Ciudad Quesada-Pital-San José-Ciudad Quesada-Los Chiles-Frontera Norte- San José-Ciudad Quesada-San Miguel	119,49	Interurbana

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) (*)	Tipo de ruta según distancia
237	Ciudad Quesada-Aguas Zarcas-La Gloria y viceversa y Aguas Zarcas-Santa Fe-La Gloria y viceversa y Aguas Zarcas-Cerro Cortés-San Francisco y viceversa	25,45	Interurbana
735	San José-Guápiles y viceversa	75,28	Interurbana
735	San José-Guápiles y viceversa	75,28	Interurbana

(*) Nota: El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el anexo 12 al presente informe.

Acorde a lo anterior, se obtiene que sólo las rutas 414 y 282, cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta corta (ruta Urbana) con una ruta larga (ruta Interurbana).

C.2.2.2. Verificación de que se comparta un tramo en común

Según el acuerdo 3.3. de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020 del CTP, se puede constatar que se cumple el segundo criterio el cual se refiere el compartir un tramo común del recorrido, entre la ruta 406 y las rutas 414 y 282, denominado “corredor común”, específicamente indica que comparten el siguiente tramo: Inicio Heredia y termina en Heredia (16 km) e inicia en la Terminal de Ciudad Quesada y termina en el Cruce a Pital y Pitalito (Aguas Zarcas) (16 km), respectivamente.

C.2.3.3. Verificación de que haya un fraccionamiento en la ruta larga

De acuerdo con lo explicado en la sección C.2 y el pliego presentado en la sección C.3 del presente informe, la ruta 406 no posee fraccionamientos autorizados en los tramos compartidos con las rutas 282 y 414.

Por lo tanto, con base en la metodología vigente, no procede ajustar ninguna tarifa de ninguna ruta por concepto de corredor común.

(...)”

- II. Igualmente, del informe IN-0270-IT-2022 del 12 de octubre de 2022, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los opositores, con el fin de orientar tanto a los usuarios como al operador del servicio, se resumen los argumentos expuestos, los cuales están ampliamente señalados en el acta de audiencia pública y se les da respuesta de la siguiente manera:

“(…)”

D. AUDIENCIA PÚBLICA

I. POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

1. Oposición: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 05-0302-0917. Presenta escrito (visible a folio 343).

- *Sobre el uso del mecanismo de estimación de pasajeros para obtener el dato del volumen mensual de pasajeros movilizados:*
- *Indica que la Consejería del Usuario ha insistido en la inconveniencia de la utilización de este mecanismo y que según la metodología (RJD-035-2016 y sus modificaciones, este se debe aplicar solamente en casos que no se disponga de datos de movilización de pasajeros de alguna de las otras fuentes de información. Señala, que a pesar de que debe de ser una excepción en el 2021 de 16 estudios tarifarios ordenados revisados, 10 utilizaron este mecanismo; y que al 30 de junio del 2022, de 13 estudios tarifarios en 7 se utilizó el volumen aproximado.*
- *Indica, además, que en dos ejemplos se demuestra que el uso del mecanismo por estimación beneficia a los prestadores, en el ET-084-2021 (ruta 1224), la empresa solicitó un incremento del 296% y tras efectuarse en estudio de demanda el ajuste resultante fue de un -14%. El otro caso es el de la ruta 120-A que en el estudio tramitado en el ET-058-2021, utilizando el volumen aproximado se resolvió un incremento de un 50,75%, posteriormente con un estudio de demanda se resolvió en el ET-039-2022 un ajuste porcentual de -28,94%.*
- *Manifiesta que no se cuestiona que no sea un mecanismo aprobado en la metodología vigente, si no, su utilización generalizada, ya que según la metodología debe ser la última opción.*
- *Señala que a folio 249 del ET-062-2022, la redacción de la empresa es confusa, ya que indica lo siguiente:*

“(…)

Ahora bien, para validar las estadísticas del SIR o bien sea del SCP, se requiere un estudio de demanda con menos de 3 años y el cual debe estar ajustado a las condiciones actuales de operación que tampoco la empresa EMPRESARIOS GUAPILEÑOS, S.A., se debe excluir los puntos 1,2, 3,4 por lo que se usa el punto número 5 para establecer la demanda de pasajeros en la siguiente forma según la metodología vigente descargada de la página de Aresep mediante el link <https://aresep.go.cr/autobus/metodologias> descargado el archivo Modelo de fijación ordinaria buses (hoja de cálculo) 2022-07-19.xlsm

(...)"

- *Manifiesta que es de conocimiento las consecuencias de la pandemia COVID-19, por lo que tomar datos de los último dos años en la cantidad de pasajeros movilizados en las rutas de buses sería de afectación para los usuarios. Se estima que al 2022 el volumen de pasajeros no es el mismo que antes de pandemia, por lo que señala la necesidad de contar con nuevas estadísticas, impulsando la implementación generalizada de obtención de datos a partir del cobro electrónico. Indica, que se desconoce que la empresa Empresarios Guapileños S.A. haya avanzado en la implementación de esta modalidad.*
- *Manifiesta que, extraña que, al tratarse de una empresa que se considera grande (ver oficio OF-0826-IT-2021) tenga que recurrirse al mecanismo de estimación de pasajeros movilizados, y que además, encontraron inconsistencias en la información presentada en las estadísticas mensuales y los datos diarios depurados del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP), ya que el volumen mensual de pasajeros, para los meses de junio 2021, agosto 2021 y octubre 2021, no coincidía con la cantidad de pasajeros mensuales tomados de los datos diarios depurados del SCP, lo que se puede ver en el AP- 0049-IT- 2022 (visible a folio 221 del expediente digital).*
- *Señala que dentro de los costos mensuales se considera la depreciación del sistema de conteo de pasajeros por un monto de 5.550.245,78 colones mensuales, lo cual como ha señalado en otros estudios es incongruente que se incluya un costo que no refleja un beneficio para el usuario, ya que para este ajuste tarifario, el sistema de conteo de pasajeros no tiene incidencia, ya que se está utilizando el mecanismo por estimación.*
- *Errores en la presentación de la información:*
 - *Señala que en la solicitud se encuentran errores en los datos que se aportan ya que en dos de los tres correos indicados para notificar se omite del .com la m y se lee .co*
 - *Indica que en el cuadro visible a folio 252 del ET-062-2022 (respuesta al AP-0049-IT-2022), el encabezado del mismo no es claro y además en el código de ruta se puso 460, cuando lo correcto es 406.*
- *Sobre los horarios y carreras realizadas por mes:*
 - *Manifiesta que desde julio 2020, el Consejo de Transporte Público (CTP) ha emitido una serie de comunicados permitiéndoles a las empresas autobuseras ajustar sus operaciones y que según el artículo 3.5. de la Sesión Ordinaria 38-2022 lo resuelto por la Junta Directiva del CTP, celebrada el día 31 de agosto del 2022, ese órgano acordó prorrogar el acuerdo que permitió el 70/30 en ruta regular.*

Indicando que no se comparte esta medida tomada por el CTP, ya que el sector autobusero muestra una recuperación de pasajeros movilizados e ingresos recibidos, cuyos datos se acercan a antes de la pandemia (aportando una nota del Seminario Universidad del 7 de setiembre del 2022).

- Indica que en cuanto a las condiciones operativas la ruta 406, es en el artículo 3.2. de la Sesión Ordinaria de la Junta Directiva del CTP N°38- 2021, celebrada el 20 de mayo de 2021, que se encuentran los horarios autorizados por ese órgano rector para la ruta N°406. Señala que se hizo un ejercicio de revisión de esos horarios, contrastándolo con lo que en la realidad se ha estado prestando. Indicando que en el ramal de San José – Puerto Viejo por Vara Blanca, de los cuatro viajes que salen de San José, la empresa, según testimonios de las personas usuarias de los poblados de Vara Blanca y San Miguel, en la actualidad (agosto de 2022) sólo se realizan tres; y de los cinco viajes saliendo de Puerto Viejo, también solamente tres, lo que quiere decir 6 viajes en lugar de nueve, un 33% menos de lo establecido por el CTP para este ramal. Acotando, que varios meses durante la pandemia (desde mediados a finales de 2021) la empresa sólo hacía dos viajes de ida (sentido 1-2) y dos de venida (sentido 2-1), según lo que manifestaron las personas usuarias.*
- En el caso del ramal indicado del ramal la empresa en su solicitud, para determinar las carreras promedio realizadas por mes, se basa en lo establecido por el CTP en el Artículo 3.2. de la Sesión Ordinaria 48-2020, y en lo estipulados en el punto 4.12.1.a. de la metodología y anotando 4,5 carreras por mes, lo cual es correcto según los documentos, pero no es la realidad. Señala que esta presentación de los datos influye en los costos operativos, ya que no son los mismos costos en los que se incurre si se realizan 3 carreras de lunes a domingo, es decir, un promedio de 90,93 por mes ($3 \times 7 = 21$ por semana y $21 \times 4,33 = 90,93$ por mes) que los costos en los que se incurriría si realmente se hicieran las 136,97 carreras promedio por mes.*
- Señala, que en otros ramales las personas usuarias han manifestado cuestiones similares, una operación entre 30 y 50% menos de lo establecido. Líderes comunales de Puerto Viejo de Sarapiquí señalan una situación similar con los ramales Guápiles-Río Frío, Puerto Viejo-Guápiles y Puerto Viejo-Río Frío, los cuales se unifican y cambian a criterio de la empresa, sin tomar en cuenta las necesidades de los usuarios.*
- Manifiesta que por lo indicado no es válido, desde el punto de vista de las condiciones reales de operación, aprobar un aumento de esta índole sabiendo que la empresa no está cumpliendo con las condiciones operativas en al menos los últimos dos años.*
- Solicita que se admita la oposición, se rechace la solicitud tarifaria, se*

solicite al CTP actualizar el esquema operativo de la ruta 406, se le indique a la empresa que informe a los usuarios de los cambios de horarios y por último, se realice un estudio de demanda de la ruta 406 y se haga una fijación tarifaria de oficio.

Respuestas a posiciones

1. Sobre lo manifestado por el Consejero del Usuario respecto a la utilización del volumen de pasajeros aproximado en la ruta en el estudio tarifario

En el punto C.1.1 del informe tarifario que da sustento a la presente resolución, se analizan los mecanismos posibles para la determinación del volumen de pasajeros. Se detalla en ese apartado que la ruta no cuenta con un estudio de cantidad de pasajeros movilizados (estudio técnico) aprobado por la Junta Directiva del CTP, ni con estudio de demanda realizado por la Aresep, por lo que la única alternativa a aplicar en este proceso de fijación tarifaria, según la metodología tarifaria vigente y la información disponible, es el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría de cada ramal, es importante acotar que este mecanismo no es un mecanismo excepcional o supletorio, sino que es un mecanismo válido cuando no se disponga de otras fuentes de información y que se fundamenta en un estudio técnico realizado por la Intendencia de Transporte.

La Intendencia de Transporte mediante la resolución RE-0049-IT-2022 del 25 de abril de 2022 y publicada en el Alcance Digital N°82 de La Gaceta N°77 del 28 de abril de 2022 aprobó la disposición denominada “Determinación del volumen de pasajeros por carrera aproximado según la categoría del ramal / ruta”, la cual estableció la cantidad de pasajeros por carrera para cada una de las categorías establecidas en el citado apartado. Es importante indicar que este procedimiento fue sometido a audiencia pública.

Señala el Consejero del Usuario que en el folio 249 la redacción del operador es confusa, se acota que la redacción del tercer renglón del párrafo indicado es confusa, sin embargo, si se lee el párrafo anterior a este, que está directamente conectado con el párrafo en cuestión, se entiende la idea y se observa como un error de forma y no de fondo, que de ninguna manera afecta el cálculo tarifario.

Asimismo, manifiesta la necesidad de contar con nuevas estadísticas, impulsando la implementación generalizada de obtención de datos a partir del cobro electrónico. Es importante indicar que el sistema de cobro

electrónico aún no es obligación legal con la que deben de cumplir los prestadores del servicio de transporte público de autobuses, es una medida que la Aresep ha impulsado (el uso de este sistema), ya que beneficia a los usuarios y la empresa y además, es una valiosas fuente de información, sin embargo, no es un requisito con el que actualmente deban de cumplir.

Indica que se encontraron inconsistencias en la información presentada en las estadísticas mensuales y los datos diarios depurados del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP), ya que el volumen mensual de pasajeros, para los meses de junio 2021, agosto 2021 y octubre 2021, no coincidía con la cantidad de pasajeros mensuales tomados de los datos diarios depurados del SCP, lo que se puede ver en el AP- 0049- IT- 2022. Como bien lo señala el Consejero del Usuario la Intendencia de Transporte revisa el cumplimiento de todos los requisitos de admisibilidad a la hora de recibir una solicitud de fijación tarifaria, por lo que al encontrar las inconsistencias señaladas, se previno como uno de los puntos del Auto de Prevención AP- 0049-IT-2022 que se corrigiera o justificara por qué había diferencias entre los datos mensuales de las estadísticas reportadas y los datos depurados del SCP para un mismo período de tiempo, aclarando que esas diferencias no debieran presentarse. La empresa contestó el Auto de Prevención el 4 de agosto del 2022 (dentro del plazo establecido) y a folio 231 indican que realizan la corrección en el sistema y la Intendencia lo constata.

Señala que dentro de los costos mensuales se considera la depreciación del sistema de conteo de pasajeros, lo cual le parece incongruente ya que para este ajuste tarifario no se está utilizando. Es importante señalarle que los costos que se consideran en el cálculo tarifario con exclusivamente los aprobados en la metodología RJD-035-2016 y sus reformas, lo cual es independiente del mecanismo que se emplee para determinar el volumen de pasajeros.

Relacionado a este primer punto y todos sus subtemas expuestos por el consejero del usuario, no lleva razón en ninguno de ellos.

2. Sobre los errores en la presentación de la información.

Respecto a que en dos de los tres correos indicados para notificar se omite del .com la m y se lee .co. Se indica que al haber al menos un medio de notificación con .com en lugar del .co, se pudo notificar a la dirección electrónica correctamente indicada, además, es importante considerar que las direcciones de correo electrónico en su mayoría son .com, por lo que se puede presumir que fue un error involuntario omitir la m y no se consideró pertinente prevenir este punto.

Indica que en el cuadro visible a folio 252 del ET-062-2022 (respuesta al AP-0049-IT-2022), el encabezado del mismo no es claro y además en el código de ruta se puso 460, cuando lo correcto es 406. Tal como lo indica el Consejero, el dato de 460 en el cuadro en lugar de 406 fue en la respuesta del Auto de Prevención y como es de su conocimiento por la Ley de Simplificación de Trámites no se puede volver a prevenir. Además, se consideró un error de forma y no de fondo, puesto que en todo el documento se habla de la ruta 406. No se omite en indicar, que la comunicación entre el operador y la Intendencia fue fluida pese a dicho error y nunca dicho error de forma incide en el cálculo de tarifa, no existió mal interpretación de los datos solicitados al operador y el mismo contestó correctamente.

En dicho punto, se determina que tampoco lleva razón en lo alegado.

3. Acerca de incumplimiento de horarios y carreras realizadas por mes.

Respecto al 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 le indica al opositor que la presente resolución se 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.*

Por otro lado, en cuanto a 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 por artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020 (folios 90 al 95), mediante el cual se calcula el promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 406.

Aquí también es importante recalcar nuevamente 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 le recuerda nuevamente al consejero del usuario que la presente resolución se 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.

4. Sobre la información de horarios para los usuarios

En este caso, tal y como se indica en la sección C.3 del presente informe, el cálculo tarifario se basó en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 90 al 95, a la cantidad de autobuses visible a folios 124 al 126 y a los recorridos y distancias visibles a folios 64 y 86. 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.

5. Sobre la realización de un estudio de volumen de pasajeros

Tal y como se explicó en las secciones precedentes de este informe, la presente fijación se realiza en estricto apego a la metodología tarifaria

vigente. En cuanto al tratamiento del volumen de pasajeros, en la sección C.1.1 del presente informe se explicó por qué en este caso el mecanismo viable es el volumen aproximado según tipo de ramal.

Se aclara que la metodología tarifaria vigente en la sección 4.7.1 indica lo siguiente:

“(…)

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

(…)”

Por todo lo anterior, en el análisis global de la oposición presentada, una vez respondidos punto a punto, se determina que no existen elementos que hagan ver que lleva razón en alguno de ellos y por ende se deba variar el cálculo tarifario según lo señalado por en su oposición.

(…)”

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 406 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0270-IT-2022 del 12 de octubre de 2022 y proceder a ajustar las tarifas y la estructura tarifaria de la ruta 406, descrita como: San José-Río Frío-Puerto Viejo-Guápiles-Ciudad Quesada-Puerto Viejo-Chilamate-Rancho Chilamate-La Chilera-Llano Grande-La California-Gavilanes-Guayacán-La Colonia-Las Marías-San Gerardo-Los Ángeles-San Julián-La Gata-La Aldea y viceversa, de la siguiente manera:

RAMAL	FRACCIONAMIENTO	DISTANCIA DEL VIAJE (km)	TARIFA REGULAR (colones)	TARIFA ADULTO MAYOR (colones)
SAN JOSE-PUERTO VIEJO POR VARA BLANCA	SAN JOSE-LA VIRGEN DE SARAPIQUI	121,50	3 920	2 940
SAN JOSE-PUERTO VIEJO POR VARA BLANCA	SAN JOSE-PUERTO VIEJO DE SARAPIQUI	97,20	3 545	2 660
SAN JOSE-PUERTO VIEJO POR PISTA	SAN JOSE-PUERTO VIEJO DE SARAPIQUI	82,35	3 545	2 660
SAN JOSE-PUERTO VIEJO POR PISTA	SAN JOSE-HORQUETAS DE SARAPIQUI	64,70	2 635	1 975
SAN JOSE-PUERTO VIEJO POR PISTA	HORQUETAS-CRUCES A GUAPILES	23,90	645	0
SAN JOSE-PUERTO VIEJO POR PISTA	HORQUETAS-PUERTO VIEJO	17,13	645	0
SAN JOSE-RIO FRIO POR LA VICTORIA, FINCAS Y POR PISTA	SAN JOSE-RIO FRIO	68,55	2 475	1 855
SAN JOSE-RIO FRIO POR LA VICTORIA, FINCAS Y POR PISTA	HORQUETAS-CRUCES A GUAPILES	23,90	645	0
PUERTO VIEJO-RIO FRIO	PUERTO VIEJO-RIO FRIO	25,75	1 070	535
PUERTO VIEJO-GUAPILES	PUERTO VIEJO-GUAPILES	45,45	1 725	865
GUAPILES-RIO FRIO POR LA VICTORIA	GUAPILES-RIO FRIO POR LA VICTORIA	32,94	1 570	785
GUAPILES-RIO FRIO POR LA FINCA	GUAPILES-RIO FRIO POR FINCAS	28,55	1 630	815
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	70,80	2 190	1 645
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-CHILAMATE	63,98	1 990	1 495
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-BAJOS DE CHILAMATE	58,23	1 935	1 450
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-LA VIRGEN	52,95	1 620	1 215
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-CORAZON DE JESUS	43,79	1 325	665
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	39,90	1 155	580
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-RIO CUARTO	34,34	1 035	520
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	CIUDAD QUESADA-VENECIA	26,97	985	495
CIUDAD QUESADA-PUERTO VIEJO	TARIFA MINIMA		325	0

RAMAL	FRACCIONAMIENTO	DISTANCIA DEL VIAJE (km)	TARIFA REGULAR (colones)	TARIFA ADULTO MAYOR (colones)
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	59,30	1 155	865
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	CIUDAD QUESADA-RIO CUARTO	34,34	1 035	520
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	CIUDAD QUESADA-VENECIA	26,97	985	495
CIUDAD QUESADA-SAN MIGUEL	TARIFA MINIMA		325	0
CIUDAD QUESADA-MARSELLA	CIUDAD QUESADA-VENECIA CON EXTENSION A MARSELLA	31,50	985	495
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-LAS MARIAS CON EXTENSION A LA GATA	53,36	1 515	1 135
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-MALINCHE	12,82	1 285	0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	9,68	970	0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-DEVA 2	6,00	755	0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-CRUCES NOGAL-GUAYACAN	4,45	535	0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	3,12	365	0
PUERTO VIEJO-LA GATA	PUERTO VIEJO-COMANDO	1,90	350	0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-ACHIOTE CON EXTENSION A LA ALDEA	53,48	2 520	1 890
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	18,52	1 515	0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-MALINCHE	12,82	1 285	0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	9,68	970	0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-DEVA 2	6,00	755	0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-CRUCES NOGAL-GUAYACAN	4,45	535	0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	3,12	365	0
PUERTO VIEJO-LA ALDEA	PUERTO VIEJO-COMANDO	1,90	350	0
PUERTO VIEJO-LLANO GRANDE	PUERTO VIEJO-LLANO GRANDE	15,95	475	0
PUERTO VIEJO-LA CHILERA-PUEBLO NUEVO-LA CALIFORNIA	PUERTO VIEJO-LA CHILERA-PUEBLO NUEVO-LA CALIFORNIA	14,43	475	0
PUERTO VIEJO-CHILAMATE-RANCHO CHILAMATE	PUERTO VIEJO-CHILAMATE-RANCHO CHILAMATE	13,89	475	0
PUERTO VIEJO-LA VIRGEN-GAVILANES	PUERTO VIEJO-LA VIRGEN CON EXTENSION A GAVILANES	20,65	745	0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-COLONIA SAN JOSE	19,51	1 465	0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-MALINCHE	12,82	1 285	0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	9,68	970	0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-DEVA 2	6,00	755	0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-CRUCES NOGAL-GUAYACAN	4,45	535	0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	3,12	365	0
PUERTO VIEJO-LA COLONIA	PUERTO VIEJO-COMANDO	1,90	350	0
PUERTO VIEJO-SAN GERARDO-LOS ANGELES	PUERTO VIEJO-SAN VICENTE CON EXTENSION A SAN GERARDO Y LOS ANGELES	29,50	2 915	1 460
PUERTO VIEJO-SAN GERARDO-LOS ANGELES	LA VIRGEN-SAN VICENTE	17,45	2 310	0

RAMAL	FRACCIONAMIENTO	DISTANCIA DEL VIAJE (km)	TARIFA REGULAR (colones)	TARIFA ADULTO MAYOR (colones)
PUERTO VIEJO-SAN GERARDO-LOS ANGELES	PUERTO VIEJO-LA VIRGEN	17,38	745	0
PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	PUERTO VIEJO-OROPEL	39,35	1 780	890
PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	32,45	2 055	1 030
PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	PUERTO VIEJO-ZAPOTE	17,76	1 465	0
PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	PUERTO VIEJO-DEVA 2	6,00	755	0
PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	PUERTO VIEJO-CRUCÉ NOGAL-GUAYACAN	4,45	535	0
PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	3,12	365	0
PUERTO VIEJO-SAN JULIAN	PUERTO VIEJO-COMANDO	1,90	350	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-LAS MARIAS (INGRESA A COLONIA Y COCOBOLO)	30,65	1 515	760
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-COLONIA SAN JOSE	19,51	1 465	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-MALINCHE	12,82	1 285	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-ROBLE-COCOBOLO	12,55	1 205	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-GUAPINOL-COYOL	9,68	970	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-DEVA 2	6,00	755	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-CRUCÉ NOGAL-GUAYACAN	4,45	535	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	3,12	365	0
PUERTO VIEJO-LAS MARIAS	PUERTO VIEJO-COMANDO	1,90	350	0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACAN	PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACAN	12,00	1 205	0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACAN	PUERTO VIEJO-CRUCÉ NOGAL-GUAYACAN	4,45	535	0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACAN	PUERTO VIEJO-LOS NARANJALES	3,12	365	0
PUERTO VIEJO-NOGAL-GUAYACAN	PUERTO VIEJO-COMANDO	1,90	350	0

Se indica que estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.3 de la Sesión Ordinaria 48-2020 del 23 de junio de 2020, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 90 al 95, a la cantidad de autobuses visible a folios 124 al 126 y a los recorridos y distancias visibles a folios 64 y 86. 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.

II. Las tarifas del Por Tanto anterior rigen a partir del día siguiente de su

publicación en el Diario La Gaceta.

- III. Eliminar del pliego tarifario de la ruta 406 los siguientes fraccionamientos y sus tarifas:

FRACCIONAMIENTO	DISTANCIA DEL VIAJE (km)	TARIFA REGULAR (colones)	TARIFA ADULTO MAYOR (colones)
CIUDAD QUESADA-HORQUETAS	90,80	2 460	1 845
CIUDA QUESADA-RIO FRIO	100,20	2 935	2 200
PUERTO VIEJO-FINCA GEEST	0,00	1 525	0
SAN JOSE-PUERTO VIEJO-CARIBLANCO POR PISTA	122,00	3 550	2 665
SAN JOSE-PUERTO VIEJO-CARIBLANCO POR TURRIALBA	229,00	6 570	4 930
SAN JOSE-SAN MIGUEL DE SARAPIQUI	114,00	3 390	2 545
CIUDAD QUESADA-SAN JUAN	5,04	1 185	0
CIUDAD QUESADA-LA MARINA	11,95	1 185	0
CIUDAD QUESADA-AGUAS ZARCAS	16,19	1 185	0
CIUDAD QUESADA-LOS NEGRITOS	17,71	1 185	0

- IV. Indicar a la empresa Empresarios Guapileños 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-062-2022 relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente.—1 vez.—(IN2022684442).