

ALCANCE N° 135 A LA GACETA N° 196

Año CXLVII

San José, Costa Rica, lunes 20 de octubre del 2025

180 páginas

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

RESOLUCIONES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA
COMISIÓN PERMANENTE DE ASUNTOS SOCIALES**

LEY DE DERECHO AL OLVIDO ONCOLÓGICO

EXPEDIENTE N° 24.541

**DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA
23 DE SETIEMBRE DE 2025**

**CUARTA LEGISLATURA
PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS**

**AREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS II
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS**

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los suscritos Diputadas y Diputado, miembros de la Comisión Permanente de Asuntos Sociales presentamos el siguiente Dictamen Afirmativo de Mayoría sobre el EXPEDIENTE N.º 24541. LEY DEL DERECHO AL OLVIDO ONCOLÓGICO, iniciativa de los diputados y diputadas Vargas Serrano, Ruiz Guevara, Alpízar Loaiza, Álvarez Marín, Valverde Méndez, Castro Mora, Morera Arrieta, publicado el 25 de setiembre de 2024 en la Gaceta 178. Lo anterior con fundamento en las siguientes consideraciones:

OBJETIVO DEL PROYECTO:

La presente ley pretende garantizar el derecho de igualdad y no discriminación de la persona que ha superado una enfermedad oncológica al momento de contratar una prestación en salud, un seguro de vida, productos financieros y contrataciones laborales, transcurrido un determinado período de tiempo de 3 años si fueron diagnosticados antes de los 18 años y un período de 5 años si fueron diagnosticados después de esa edad, desde la finalización de su tratamiento sin episodios de recurrencia.

Muchas personas han tenido que acudir a la Sala Constitucional porque sus derechos laborales se han visto afectados mientras combaten esta enfermedad y también posterior a la superación de ésta. En el sector financiero, muchas personas no son objeto de crédito por el solo hecho de ser sobrevivientes oncológicos. Y en el ámbito social, muchas personas sobrevivientes oncológicas también son discriminadas si padecieron o no de la enfermedad para poder ser objeto de ayudas o de la simple participación en comités, juntas directivas, asociaciones y otros.

Finalmente, se incluye en esta iniciativa de ley que después de transcurridos cinco años desde la finalización del tratamiento de la enfermedad oncológica, sin episodios de recurrencia, la persona sobreviviente oncológica no tendrá obligación de informar sobre el padecimiento de alguna enfermedad oncológica a la fecha al suscribir algún contrato en prestaciones de salud, cobertura de seguros, créditos financieros, y contrataciones laborales. Si la enfermedad oncológica fue diagnosticada antes de los 18 años, este plazo se reduce a tres años después de haber terminado el tratamiento sin episodios de recaída.

CONSULTAS A INSTITUCIONES Y AUDIENCIAS:

Se consultó el proyecto a:

- Banco de Costa Rica (BCR)
- Banco Nacional de Costa Rica (BNCR)
- Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS)
- Instituto Nacional de Seguros (INS)
- Asociación Costarricense de Lucha contra el Cáncer Infantil (ALCCI)
- Asociación Costarricense para Pacientes Oncológicos Digestivos (Acopodi)
- Asociación Costarricense Pro-Ayuda a la Persona con Cáncer
- Asociación Crisol Sobrevivientes de Cáncer
- Asociación de Ostomizados de Costa Rica
- Asociación Metamorfosis
- Asociación Pro-Prevención y Lucha contra el Cáncer de Próstata
- Asociación Proyecto Daniel
- Asociación Unidos Contra el Cáncer
- Federación ONG Pacientes de Costa Rica
- Fundación Adamas Costa Rica
- Fundación Calidad de Vida para las Personas con Cáncer (Funcavida)
- Fundación Nacional de Solidaridad contra el Cáncer de Mama (Fundeso)
- Asociación de Pacientes y Familiares con Diagnóstico de Leucemia o Mieloma y otros
- Asociación Nacional Segunda Oportunidad de Vida (Anasovi)
- Fundación Lluvia de Esperanza
- Fundación para el Paciente con Cáncer (Fundacancer)

RESPUESTAS RECIBIDAS:

Constan en el expediente las siguientes respuestas al momento de la presentación de este informe:

INSTITUCIÓN	NÚMERO DE OFICIO	FECHA DE RESPUESTA	RESUMEN
Instituto Nacional de Seguros (INS)	PE-01189-2024	01/11/2024	El Instituto Nacional de Seguros (INS) expresa su conformidad y apoyo al objetivo central del

			proyecto de ley, reconociendo la trascendencia de su propósito para los sectores de seguros, financiero y laboral en nuestro país. Entendemos la importancia de facilitar el acceso a créditos, seguros y oportunidades de empleo a personas que han superado una condición oncológica, brindándoles así igualdad de condiciones para retomar y desarrollar su vida con plenitud. Se realiza algunas sugerencias como ampliar a 5 años el plazo de remisión. Además, de poner un tope de edad de la persona que puede optar por un seguro de vida.
Banco Nacional	GG-848-24	30/10/2024	No se tienen observaciones que realizar.
Banco de Costa Rica	GCJ-MSM-EGCH-875 - 2024	23/10/2024	Se dan criterios sobre lo que aplica el banco para las personas sobrevivientes de cáncer
Proyecto Daniel Pro Ayuda a Jóvenes con Cáncer y Otras Enfermedades		18 de marzo 2025	Expresa un respaldo absoluto a la aprobación del proyecto, argumentando que beneficiará especialmente a jóvenes diagnosticados con cáncer entre los 13 y 25 años, quienes enfrentan un futuro con limitaciones debido a la discriminación en áreas como el acceso a seguros de vida, productos financieros y otras oportunidades.

			Considera injusto que el antecedente oncológico siga siendo un obstáculo para su desarrollo.
Asociación de Ostomizados de CR	-	13 de marzo 2025	Apoya de manera contundente la propuesta, considerándola un avance en la protección y dignificación de sobrevivientes oncológicos. Destaca aspectos como: plazos justos (5 años para mayores de 18 y 3 años para menores de edad), garantía de acceso a servicios de salud sin discriminación, protección en ámbitos laboral y financiero, enfoque especial en pacientes pediátricos y jóvenes, y mejora en la calidad de vida mediante la eliminación del estigma asociado al cáncer.
Asociación de Aseguradoras Privadas de CR	AAP-E-031-2025	08 de abril 2025	Si bien reconoce la finalidad inclusiva del proyecto, enfatiza que en materia de seguros se deben considerar criterios técnicos y actuariales basados en riesgos objetivos. Propone un plazo uniforme de cinco años desde la finalización del tratamiento sin recurrencia, precisar la documentación que acredite el fin del tratamiento, permitir que el plazo se pueda ajustar por decreto según evidencia científica, incorporar definiciones claras de términos médicos y realizar modificaciones a los

			artículos 1, 2 y 3 para garantizar coherencia técnica y sostenibilidad financiera del sistema asegurador.
--	--	--	---

INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS

No se contó con el respectivo informe en el momento de dictaminar este proyecto.

VALORACIONES DE FONDO

El proyecto fue enviado a una subcomisión que recomendó la aprobación del proyecto y un texto sustitutivo que tomaba en consideración las observaciones recibidas en el expediente. Dicho texto fue aprobado como texto de discusión. Se considera oportuna la aprobación de esta nueva normativa ante la urgente y humana necesidad de contar con legislación específica para el derecho al olvido oncológico, la cual será una herramienta legal que garantice la igualdad y la no discriminación de las personas que superaron una enfermedad oncológica al momento de reinsertarse a la vida social y económica, con un modelo ya existente en países como Chile, España, Irlanda, la Unión Europea y Perú, como así lo indica la exposición de motivos.

RECOMENDACIONES

Se recomienda al pleno la aprobación del expediente.

Realizado por: BBM

Despacho: Diputada Álvarez Marín

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA

LEY DEL DERECHO AL OLVIDO ONCOLÓGICO

ARTÍCULO 1- Objeto

La presente ley tiene como objeto establecer el Derecho al Olvido Oncológico como una herramienta legal que garantice la igualdad y no discriminación de las personas que superaron una enfermedad oncológica al momento de reinsertarse a la vida social y económica, al momento de contratar una prestación en salud, un seguro de vida, productos financieros y contrataciones laborales, transcurrido un período de cinco años después de la finalización de su tratamiento sin episodios de recurrencia.

ARTÍCULO 2- Terminología

Para efectos de esta ley, se considerará que un paciente se encuentra en remisión completa y tiene derecho al olvido oncológico si ha finalizado su tratamiento médico, curativo y adyuvante y esté debidamente documentado a través de certificación médica por oncólogo tratante o comité de tumores, sin episodios de recurrencia durante el período especificado en el Artículo 1.

Se establecen las siguientes definiciones:

Tratamientos curativos: Acciones específicas llevadas a cabo por personal de salud (médicos (as), enfermeros (as), auxiliares de enfermería, entre otros profesionales del campo de la salud), con el fin de eliminar completamente el cáncer del cuerpo, para lograr una recuperación completa con una calidad de vida aceptable. El tipo de tratamiento curativo depende del tipo de cáncer y del estadio del mismo. También se llama terapia curativa. Algunos ejemplos que se pueden mencionar: cirugía, quimioterapia, radioterapia u otros enfoques destinados a erradicar las células cancerosas.

Tratamientos preventivos: El tratamiento profiláctico-preventivo del cáncer para pacientes que ya han recibido tratamiento. Se refiere a las medidas y terapias utilizadas para prevenir la recurrencia del cáncer. Este tipo de tratamiento puede incluir: Medicamentos preventivos: Como la terapia hormonal para ciertos tipos de cáncer de mama o próstata y cualquier otro tipo de medicamento destinado para este fin. Inmunoterapia: Para

fortalecer el sistema inmunológico y ayudar a prevenir la reaparición del cáncer.

Tratamiento adyuvante: Tratamiento complementario o adicional que se administra después del tratamiento primario del cáncer. La terapia adyuvante puede incluir quimioterapia, radioterapia, terapia con hormonas, terapia dirigida o terapia biológica.

Episodio de recurrencia: Momento de reaparición del cáncer identificado por la presencia de síntomas, signos y/o resultados de pruebas químicas, radiológicas, inmunológicas e histológicas después de que se había tratado y documentado médicamente, ausencia de cáncer en el cuerpo del paciente. Podría regresar en el mismo sitio donde se originó o surgir en otra parte del cuerpo. Incluso si el cáncer vuelve en una parte nueva del cuerpo, se le sigue llamando con el nombre de la parte del cuerpo donde se originó. Tres tipos de recurrencia son:

- La recurrencia local significa que el cáncer ha vuelto a aparecer en el mismo sitio donde se originó la primera vez.
- La recurrencia regional indica que el cáncer ha vuelto a aparecer en los ganglios linfáticos cercanos al sitio donde se originó.
- La recurrencia distante significa que el cáncer ha vuelto en otra parte del cuerpo. Remisión completa: Período en el cual no existe evidencia química, radiológica, inmunológica, histológica y clínica.

Remisión completa: Período en el cual no existe evidencia química, radiológica, inmunológica, histológica y clínica de cáncer en el cuerpo del paciente.

Recaída/Recurrencia: Período en el cual existe evidencia química, radiológica, inmunológica, histológica y clínica de cáncer posterior a una etapa/período de remisión completa. Puede implicar el regreso de la enfermedad en el mismo sitio o en diferentes partes del cuerpo.

Finalización del tratamiento: Momento en que se han completado todos los tratamientos curativos y adyuvantes prescritos para el cáncer. Puede ser un

momento de evaluación y seguimiento, y no implica necesariamente que el cáncer esté curado. Este punto marca el inicio del tratamiento profiláctico - preventivo.

Prestaciones de salud: Ejecución de acciones en el ámbito sanitario, prestados por profesionales de la salud, conducentes a mejorar el estado de salud de un individuo o comunidad, que persiguen como resultado confirmar un diagnóstico, efectuar un tratamiento y/o realizar el seguimiento de un determinado problema de salud.

ARTÍCULO 3- Derecho al Olvido Oncológico

El Estado garantizará el derecho al olvido oncológico en la contratación de prestaciones de salud, cobertura de seguros de vida, productos financieros, productos bancarios y contrataciones laborales. Para ello se establecen las siguientes condiciones:

- a) Tiene derecho a los alcances de la presente ley, el sobreviviente oncológico una vez transcurridos cinco años de haber finalizado el tratamiento médico sin episodios de recurrencia.
- b) Son nulas las cláusulas, condiciones, exclusiones, restricciones o discriminación de cualquier forma antes de la fecha de suscripción del contrato o negocio jurídico, una vez transcurridos cinco años desde la finalización del tratamiento sin episodios de recurrencia.
- c) Transcurrido el plazo de cinco años de haber superado la enfermedad oncológica, el asegurador no podrá considerar la existencia de antecedentes oncológicos para los efectos de contratación de prestaciones de salud, cobertura de seguros, créditos financieros, entre otros.
- d) Transcurridos cinco años desde la finalización del tratamiento de la enfermedad oncológica, sin episodios de recurrencia, la persona sobreviviente oncológica no tiene obligación de informar sobre el padecimiento de alguna enfermedad oncológica a la fecha al suscribir algún contrato en prestaciones de salud, cobertura de seguros, créditos financieros, entre otros.

e) Serán nulas las cláusulas de renuncia a lo establecido en el presente artículo y su incumplimiento dará lugar a las denuncias y sanciones correspondientes.

ARTÍCULO 4- Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley en un plazo de 6 meses.

Rige a partir de su publicación.

Lee Rocio
Confronta Ana Julia
Fecha: 13-10-2025

Dado en la sala de sesiones del área de Comisiones legislativas II, el día 23 de setiembre de dos mil veinticinco.

Ada Gabriela Acuña Castro

Andrea Álvarez Marín

Leslye Rubén Bojorges León

Rosalía Brown Young

Cynthia Maritza Córdoba Serrano

Rosaura Méndez Gamboa

Gloria Zaide Navas Montero

Kattia Rivera Soto

Priscilla Vindas Salazar

Diputadas y Diputado.

Rodrigo Arias Sanchez, Presidente Asamblea Legislativa

Nota: este proyecto de ley se encuentra en discusión en el Plenario Legislativo, el cual puede ser consultado en el Departamento Secretaría del Directorio

TEXTO SUSTITUTIVO

DEROGATORIA DE LA LEY N.º 5979, "CREA PARQUE SIMÓN BOLÍVAR Y LO ADSCRIBE AL MINISTERIO DE CULTURA"

EXPEDIENTE 24.299

ARTÍCULO 1- Deróguese la Ley N.º 5979, "Crea Parque Simón Bolívar y lo adscribe al Ministerio de Cultura," del 09 de noviembre de 1976.

ARTÍCULO 2- Se adscribe al Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) el Parque Simón Bolívar, inscrito en el Partido de San José, matrícula de folio real n.º 1-74163-B, publicitado con el plano catastrado SJ-00669-1987. Dicho Ministerio será el órgano encargado de su administración.

ARTÍCULO 3- Refórmese el artículo 3 de la Ley N° 1542, "Adscripción del Museo Nacional y del Parque Bolívar a Ministerios", del 07 de marzo de 1953, para que en adelante se lea:

"Artículo 3º.- El Parque Bolívar, creado por decreto N° 3 de 5 de julio de 1916, queda adscrito al Ministerio de Ambiente y Energía en su calidad de Parque Natural Urbano. Su gestión estará orientada a garantizar la protección y uso sostenible de sus recursos naturales, la rehabilitación ecológica de especies adecuadas al sitio y al cambio climático, la mitigación de amenazas a sus elementos clave, la promoción de un ecoturismo responsable, la coordinación interinstitucional para su gestión integral, la educación y sensibilización ambiental, la participación comunitaria y municipal, y el fomento de su uso como espacio de observación, estudio y disfrute de la biodiversidad urbana."

Rige a partir de su publicación.

Diputado Oscar Izquierdo Sandí
Presidente de la Comisión Permanente Especial de Ambiente

TEXTO SUSTITUTIVO

LEY PARA EXCEPTUAR A PYMES, PYMPAS Y ORGANIZACIONES SOCIOPRODUCTIVAS DEL PAGO DE TASAS POR CONCEPTO DE REGISTRO DE MARCA: REFORMA DEL ARTÍCULO 94 DE LA LEY DE MARCAS Y OTROS SIGNOS DISTINTIVOS DEL 6 DE ENERO DE 2000, LEY 7978, Y SUS REFORMAS

Expediente N.º 24844

(Aprobado en sesión N.º 30, del 08 de octubre de 2025)

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA

LEY PARA EXCEPTUAR A PYMES, PYMPAS Y ORGANIZACIONES SOCIOPRODUCTIVAS DEL PAGO DE TASAS POR CONCEPTO DE REGISTRO DE MARCA: REFORMA DEL ARTÍCULO 94 DE LA LEY DE MARCAS Y OTROS SIGNOS DISTINTIVOS DEL 6 DE ENERO DE 2000, LEY 7978, Y SUS REFORMAS

ARTÍCULO ÚNICO- Adiciónese un nuevo párrafo final al artículo 94 de la Ley N.º 7978, Ley de Marcas y Otros Signos Distintivos, del 06 de enero del 2000, y sus reformas cuyo texto es el siguiente:

(...)Los emprendimientos y las microempresas que cuenten con la respectiva condición vigente, otorgada por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), los pequeños y medianos productores agropecuarios (PYMPAS) con la respectiva condición vigente, otorgada por Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), y las organizaciones socioproduktivas que se encuentren debidamente registradas ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), estarán exentas del pago de las tasas indicadas en los incisos a), b) y c): inscripción de una marca, inscripción de cada nombre comercial e inscripción de cada expresión o señal de propaganda. Esta exoneración aplicará únicamente una vez, al momento de la primera inscripción, y no será válida para renovaciones posteriores.

Rige a partir de su publicación.

Diputada María Marta Carballo Arce
Presidenta
Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**REFORMA DEL ARTÍCULO 28 DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL, LEY N.º 9342, DEL
3 DE FEBRERO DE 2016**

ARTÍCULO 1.- Se reforma el artículo 28 del Código Procesal Civil, Ley N.º 9342, del 3 de febrero de 2016, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

Artículo 28- Forma, emisión y firma de las resoluciones.

(...)

28.2- Emisión y firma de resoluciones escritas.

En los tribunales unipersonales, todas las resoluciones serán emitidas y firmadas por el juez o la jueza. Tratándose de órganos colegiados, las providencias, los autos y las sentencias de ejecución serán dictados y firmados por la persona juzgadora informante. Corresponde a todos los integrantes emitir y firmar únicamente las sentencias en etapa de conocimiento. **Todo el que hubiere votado una resolución firmará lo acordado, aunque hubiere disentido de la mayoría; en este caso salvará el voto, que extenderá, fundará e insertará con su firma al pie. Cuando un integrante de un tribunal colegiado que votare se imposibilitare para firmar, se consignará así en la resolución.**

(...)Rige a partir de su publicación.

Diputado Danny Vargas Serrano
Presidente Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

ÁREA COMISIONES LEGISLATIVAS III

CONTIENE

EXPEDIENTE N.º 24.047

**TEXTO ACTUALIZADO CON MOCIÓN DE FONDO DE PLENARIO LEGISLATIVO
EN LA SESIÓN 69 DEL 14 DE OCTUBRE DE 2025**

14-10-2025

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

ADICIÓN DE LOS ARTÍCULOS 112 BIS Y 280 BIS A LA LEY 4573, CÓDIGO PENAL, DE 4 DE MAYO DE 1970. LEY CONTRA EL SICARIATO EN COSTA RICA

ARTÍCULO ÚNICO- Se adicionan los artículos 112 bis y 280 bis a la Ley 4573, Código Penal, de 4 de mayo de 1970. Los textos son los siguientes:

Artículo 112 bis- Homicidio por sicariato

Se impondrá pena de prisión de veinte a cuarenta años a quien, en razón de la pertenencia o participación en una organización criminal, cause la muerte de otra persona por encargo, acuerdo, remuneración económica o promesa remuneratoria.

Artículo 280 bis- Oferta, solicitud o promoción públicas de homicidio por sicariato

Quien públicamente solicite, ofrezca o promueva servicios de homicidio por encargo, acuerdo o promesa remuneratoria, será castigado con pena de prisión de tres a cinco años.

La misma pena se impondrá a quien públicamente ofrezca servicios de preparación o entrenamiento para llevar a cabo el homicidio por sicariato.

Rige a partir de su publicación.

G:\Actualizacion de textos\2021-2026\24.047\2025\R-4.docx

Elabora: vrcji

Fecha: 15-10-2025

Rodrigo Arias Sanchez, Presidente Asamblea Legislativa

Nota: este proyecto de ley se encuentra en discusión en el Plenario Legislativo, el cual puede ser consultado en el Departamento Secretaría del Directorio.

TEXTO DICTAMINADO

EXPEDIENTE 24.720

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA DECRETA:

REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 17 Y 49 DEL CÓDIGO MUNICIPAL, LEY N.º 7794 DEL 30 DE ABRIL DE 1998 Y SUS REFORMAS PARA ESTABLECER EL ACOMPAÑAMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL EN LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES, PROYECTOS Y PROGRAMAS DE LOS COMITÉS DE LA PERSONA JOVEN, MEDIANTE LA COORDINACIÓN DE LA ALCALDÍA MUNICIPAL

ARTÍCULO 1.- Se adiciona un nuevo inciso al final de los incisos del artículo 17 del Código Municipal, Ley N.º 7794 del 30 de abril de 1998 y sus reformas, que dirá de la siguiente manera:

[...]

Nuevo inciso) Reunirse, al menos una vez cada seis meses con el Comité de la Persona Joven a fin de conocer los proyectos, planes o programas que este formule en el marco de sus competencias legales y con el fin de coordinar la colaboración de la administración municipal en las labores técnicas o administrativas necesarias para su desarrollo, sin perjuicio de que la responsabilidad de la elaboración, aprobación, presentación, ejecución y rendición de cuentas de las iniciativas, planes, proyectos, programas, recaiga exclusivamente en estos comité.

ARTÍCULO 2.- Se modifica el párrafo octavo y se adicionan dos párrafos nuevos al artículo 49 del Código Municipal, Ley N.º 7794 del 30 de abril de 1998 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

[...]

En cada municipalidad se conformará un Comité de la Persona Joven, el cual tendrá carácter de comisión permanente de la municipalidad, integrado conforme a lo establecido en la Ley N.º 8261, Ley General de la Persona Joven, del 2 de mayo de 2002, y sus reglamentos.

La formulación, aprobación, ejecución y rendición de cuentas de los proyectos, planes y programas corresponde de manera exclusiva al Comité de la Persona Joven, en el marco de sus competencias legales.

En coordinación con la alcaldía municipal, las instancias, departamentos o áreas técnicas del gobierno local brindarán acompañamiento al Comité de la Persona Joven en las labores necesarias para facilitar la gestión administrativa y técnica de sus iniciativas, planes, proyectos y programas previamente aprobados por el Consejo de la Persona Joven, sin asumir responsabilidad sobre su definición, priorización o ejecución sustantiva.

Ese acompañamiento comprende la realización de los trámites administrativos y presupuestarios, incluyendo los procesos de contratación administrativa, ejecución presupuestaria, gestiones de refrendo y demás diligencias que coadyuven a la adecuada utilización de los recursos públicos, siempre conforme a los acuerdos y lineamientos adoptados por el Comité de la Persona Joven.

Rige a partir de su publicación.

Diputado Horacio Alvarado Bogantes
Presidente
Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales
y Desarrollo Local Participativo

1 vez.—(IN202501005096).

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

Nº 45245 -H

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE HACIENDA A.I.

Con fundamento en las atribuciones que les confieren los artículos 140 incisos 3) 6) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1) y 28 inciso 2), acápite b) de la Ley No. 6227, Ley General de la Administración Pública de 2 de mayo de 1978 y sus reformas; la Ley No. 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos de 18 de setiembre de 2001 y sus reformas; su Reglamento, el Decreto Ejecutivo No. 32988-H-MP-PLAN de 31 de enero de 2006 y sus reformas, la Ley No. 10.620, Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2025 de 28 de noviembre de 2024 y sus reformas, la Ley No. 7755, Ley Control de Partidas Específicas con cargo al Presupuesto Nacional del 23 de febrero de 1998 y sus reformas, la Ley No. 7972, Ley Creación de Cargas Tributarias sobre Licores, Cervezas y Cigarrillos del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas, la Ley No. 9036, Ley de Transformación del Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) en el Instituto de Desarrollo Rural (INDER) y crea la Secretaría Técnica de Desarrollo Rural del 11 de mayo del 2012 y sus reformas y el Decreto Ejecutivo No. 45.018-H de fecha 21 de mayo del 2025, Decreto de Reprogramación.

CONSIDERANDO:

1. Que el inciso g) del artículo 5 de la Ley Nº 8131, publicada en La Gaceta Nº198 de 16 de octubre de 2001 y sus reformas, establece que el presupuesto debe ser de conocimiento público por los medios electrónicos y físicos disponibles.
2. Que el inciso b) del artículo 45 de la citada Ley Nº 8131 y sus reformas, autoriza al Poder Ejecutivo a realizar las modificaciones presupuestarias no contempladas en el inciso a) del mismo artículo, según la reglamentación que se dicte para tal efecto.
3. Que mediante el Decreto Ejecutivo Nº 32988-H-MP-PLAN publicado en La Gaceta Nº 74 de 18 de abril de 2006 y sus reformas se establece la normativa técnica, referente a las

modificaciones presupuestarias que el Gobierno de la República y sus dependencias pueden efectuar a través de Decreto Ejecutivo.

4. Que el artículo 61 del Decreto Ejecutivo N° 32988-H-MP-PLAN citado y sus reformas, autoriza para que mediante decreto ejecutivo elaborado por el Ministerio de Hacienda, se realicen trasposos de partidas presupuestarias entre los gastos autorizados en las leyes de presupuesto ordinario y extraordinario de la República del ejercicio que se tratare, sin modificar el monto total de los recursos asignados al programa.

5. Que en el numeral 1 del artículo 7 Normas de Ejecución Presupuestaria de la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2025, Ley No. 10.620, publicada en el Alcance No. 197 a La Gaceta No. 230 del 6 de diciembre de 2024 y sus reformas, se establece:

- “1. Durante el ejercicio económico 2025, los órganos que conforman el presupuesto nacional no podrán destinar los montos que se produzcan en las subpartidas de las partidas 0, 1, 2 y 6 para incrementar otras partidas presupuestarias, con excepción de las subpartidas 6.01.03 Transferencias corrientes a instituciones descentralizadas no empresariales (contribuciones estatales); 7.01.03 Transferencias de capital a instituciones descentralizadas no empresariales (contribuciones estatales, para el caso de los programas de inversión); 6.03.01 Prestaciones legales; 6.03.99 Otras prestaciones para el pago de subsidios por incapacidad; 6.06.01 Indemnizaciones y 6.06.02 Reintegros o devoluciones.

El acatamiento de lo aquí indicado es responsabilidad de la administración activa, por lo que deberá tomar las medidas pertinentes para su cumplimiento y el Ministerio de Hacienda deberá incluir, en el Informe de Liquidación del Presupuesto, un acápite relativo a esta norma presupuestaria.

Esta norma de ejecución presupuestaria no será de aplicación para los Programas Presupuestarios 928-Servicio de Investigación Judicial; 929- Servicio Ejercicio de la Acción Penal Pública; 930-Defensa Pública; 950- Servicio de Atención y Protección de Víctimas y Testigos, todos del título presupuestario 301-Poder Judicial, así como tampoco en el título presupuestario 205-Ministerio de Seguridad Pública.

Tampoco será de aplicación para el Ministerio de Educación Pública, en lo concerniente al traslado de recursos entre los programas presupuestarios 550 Definición y Planificación de la Política Educativa, 551 Servicios de Apoyo a la

Gestión, 553 Desarrollo Curricular y Vínculo al Trabajo, 554 Infraestructura y Equipamiento del Sistema Educativo, 555 Aplicación de la Tecnología a la Educación, 556 Gestión y Evaluación de la Calidad, 557 Desarrollo y Coordinación Regional y 558 Programas de Equidad, con el propósito de cubrir parcial o totalmente la partida 0 Remuneraciones.”

6. Que en relación con los movimientos referidos a las subpartidas dentro de una misma partida presupuestaria, teniendo en consideración que lo señalado en su oportunidad por la Contraloría General de la República en el oficio DC-0007 del 16 de enero del 2019 (Nº-485) respecto al numeral 10 de las Normas de Ejecución Presupuestaria del ejercicio presupuestario 2019, norma similar a la anteriormente transcrita, no ha sido modificado, se procederá de acuerdo con el criterio allí externado.
7. Que en el numeral 12 del artículo 7 Normas de Ejecución de la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2025, Ley No. 10.620 y sus reformas antes citadas, se establece:

“[...]

12. Durante el primer trimestre del año 2025, todos los órganos que conforman el presupuesto nacional estarán obligados a realizar una evaluación de costo-beneficio de los alquileres de edificios, locales y terrenos sufragados mediante la subpartida 10101. Esta evaluación será enviada a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda, a fin de realizar el control del gasto presupuestario y valorar opciones para reducir el monto. En caso de que el costo-beneficio sea negativo para la administración, los jefes estarán obligados a realizar las gestiones para la renegociación de los contratos y, en caso de ser posible, realizarla y renovar el contrato e informar a dicha Secretaría Técnica. En ninguna circunstancia o razón la aplicación de esta norma podrá derivar en un aumento del gasto en nuevas contrataciones, lo que implica que no se podrá trasladar la administración a alquilar un inmueble en condiciones más onerosas que el que desaloja. El Ministerio de Hacienda, por medio de la Dirección General de Presupuesto Nacional (DGPN), deberá incluir los ahorros obtenidos por estos procesos de renegociación para que sean reflejados presupuestariamente.

[...]”

8. Que los movimientos de aumento que presentan el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Ministerio de Cultura y Juventud, el Ministerio de Ambiente y Energía y el Poder Judicial en la subpartida 1.01.01, incluidos en el presente decreto, conforme a la verificación técnica realizada, no contravienen lo indicado en el numeral 12 antes citado, por cuanto se constató que los recursos destinados para dichos efectos cumplen con los aspectos establecidos y comunicados mediante la circular de la Dirección General de Presupuesto Nacional N.º MH-DGPN-DG-CIR-0003-2025, de fecha 4 de marzo del 2025, inclusive según la justificación incluida por cada institución en el Sistema de Formulación Presupuestaria (SFP), a cargo de la Dirección General de Presupuesto Nacional concretamente en el módulo de Decretos y los documentos adicionales de ampliación remitidos a dicha Dirección por esas instituciones.
- En lo correspondiente al Ministerio de Economía, Industria y Comercio, según oficio CARTA-MEIC-DIAF-186-2025, de 9 de setiembre de 2025, el movimiento de incremento presupuestario está destinado a reforzar el contenido económico para cubrir el pago de alquiler del edificio ASEBANACIO, correspondiente al último mes del año, de la contratación No.432017021500084, que alberga a los funcionarios de la institución.
- En el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con las justificaciones incluidas en el Sistema de Formulación Presupuestaria (SFP), el incremento en el programa 331-03 Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), tiene como finalidad reforzar el contenido económico para el pago del alquiler de la oficina de Impugnación y del terreno para el almacenamiento y custodia de vehículos detenidos en Pérez Zeledón, con la empresa MACHICA CHINCHILLA M. CH. C. S. A., como resultado del ajuste en la cuota mensual en el precio de dichos servicios, que conforme a lo indicado por dicha Cartera Ministerial aprobado mediante la Resolución Administrativa CSV-DE-RES-ADM-0108- 2025 del 14 de julio del 2025.
- El movimiento de aumento que presenta el Ministerio de Cultura y Juventud en la subpartida 1.01.01 Alquiler de Edificios, Locales y Terrenos , incluido en el presente decreto, según lo justificado por la Dirección de Promoción de las Artes en el Sistema de Formulación Presupuestaria (SFP), obedece a que se identificó un error en el cálculo de los montos de alquiler en la formulación del presupuesto del 2025, por lo que existe un faltante de recursos para cubrir la última factura del servicio de alquiler de la bodega, correspondiente al contrato No. 0432024000400014-00 con la empresa BCR Fondo de Inversión Inmobiliario Rentas Mixtas No Diversificado.

Respecto al Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), de conformidad con el oficio CARTA-SINAC-SE-DE-1312-2025 de 18 de setiembre de 2025, el movimiento de aumento en el programa 880-00 Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC), en la subpartida 1.01.01 “Alquiler de Edificios, locales y terrenos”, tiene como objetivo reforzar el contenido económico destinado al pago de la contratación No. 2019 CD-000099-0006800001. Esta contratación corresponde al alquiler de las instalaciones donde se ubica la Subregional de Nicoya, en el Área de Conservación Tempisque, que tiene vencimiento el próximo 31 de octubre de 2025.

Adicionalmente, el movimiento de aumento en la citada subpartida permitirá cubrir el saldo pendiente de la contratación 2019 CD-000107-0006800001, correspondiente al alquiler de las instalaciones de la oficina subregional de Paquera-Lepanto, perteneciente al Área de Conservación Tempisque.

En el Poder Judicial el movimiento de aumento en la subpartida 10101 “Alquiler de edificios, locales y terrenos”, contemplado en el programa 926-00 Dirección y Administración, obedece a la necesidad de cubrir el faltante presupuestario del contrato vigente de alquiler de parqueo para el Tribunal Penal de Apelación Especializada de la Jurisdicción de Delincuencia Organizada. Este ajuste fue aprobado por el Consejo Superior en Sesión 31-2025 del 22 de abril de 2025, según Artículo LXV.

Según lo señala la institución, los montos de rebajo de esa subpartida reflejados en diversos programas presupuestarios, corresponden a disponibilidad de recursos por disminución en el gasto según proyección generada, así como de rebaja de recursos de nuevos contratos que por factores del proceso de contratación iniciarán el otro año; entre otros.

9. Que en el numeral 15 del artículo 7 Normas de Ejecución Presupuestaria de la citada Ley No. 10.620 y sus reformas, se dispone:

“[...]

15. Durante el año 2025, los jerarcas y titulares subordinados de todos los órganos que conforman el presupuesto nacional, las nuevas necesidades de contratos de servicios de gestión y apoyo, a los que se refieren las subpartidas 10401, 10402, 10403, 10404 y 10405 deberán suplirlas, en primera instancia, mediante el recurso humano institucional existente o convenios de cooperación con otras instituciones del sector público. En caso de no contarse con estos servicios, en los términos anteriores, podrán usarse estas subcontrataciones de conformidad con lo definido por la ley de presupuesto. Para el caso de los contratos que requieran ser

renovados por vencimiento durante el año 2025, la administración deberá hacer el estudio costo - beneficio, a fin de determinar la conveniencia económica de suplir dichas necesidades con funcionarios estatales o mediante la subcontratación. Se excluyen de esta norma al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus órganos desconcentrados, cuando se trate de contratos para estudios de prefactibilidad, preingeniería, diseño y supervisión, y que sean necesarios para la construcción, conservación y supervisión de obra pública vial, portuaria, aeroportuaria y servicios necesarios para la operación del transporte público. También, se excluyen de esta norma al Ministerio de Comercio Exterior y al Ministerio de Relaciones Exteriores, en lo relativo a las contrataciones para la atención de litigios internacionales. El Ministerio de Hacienda, por medio de la Dirección General de Presupuesto Nacional (DGPN), deberá incluir, en cada presupuesto extraordinario presentado al Poder Legislativo durante el año 2025, un informe detallado sobre el resultado de esta disposición y de igual forma deberá contemplarlo en el informe de liquidación presupuestaria.

[...]"

10. Que los movimientos de aumento que presentan la Presidencia de la República, el Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, el Ministerio de Cultura y Juventud, el Ministerio de Ambiente y Energía y el Poder Judicial en las subpartidas 10401, 10402, 10403 y 10405, según corresponda, incluidos en el presente decreto, conforme a la verificación técnica realizada, no contravienen lo indicado en el numeral 15 antes citado, por cuanto a través de dicha verificación se constató que los recursos destinados para dichos efectos cumplen con los aspectos establecidos y comunicados mediante la circular de la Dirección General de Presupuesto Nacional N.º MH-DGPN-DG-CIR-0001-2024, de fecha 9 de febrero del 2024, inclusive según lo justificado por cada institución en el Sistema de Formulación Presupuestaria, a cargo de la Dirección General de Presupuesto Nacional concretamente en el módulo de Decretos y los documentos adicionales de ampliación remitidos por esas instituciones.

La Presidencia de la República, en el programa 021-00 Administración General, requiere de una mayor asignación de recursos en la subpartida 1.04.01 Servicios en Ciencias de la Salud, ya que a pesar de que cuenta con la contratación 2025LD-000007-0007200002, cuyo contrato formalizado es el No 0432025000100008-00 de servicios de hospital y farmacia

veterinaria, los caninos requieren de más visitas médicas y de exámenes de rutina con mayor periodicidad. Por tal razón, la institución mediante oficio MP-DMP-OF-0769-2025, suscrito por el ministro a.i. de la Presidencia, certifica que han realizado esfuerzos con otras instituciones (Ministerio de Seguridad y Ministerio de Justicia y Paz) sin resultados positivos, lo anterior en cumplimiento con dicha norma.

El movimiento de aumento que se incluye en el presente decreto, en la subpartida 1.04.01 Servicios en Ciencias de la Salud y que solicita el Ministerio de Seguridad Pública, en el programa 093-00 Servicio de Seguridad Ciudadana, de acuerdo con la justificación incluida en el Sistema de Formulación Presupuestaria (SFP), se requiere en razón de que en el 2025 se ha presentado un mayor número de internamientos tanto de canes como de equinos, por lo que es de suma importancia realizar este aumento con el fin de contar con el contenido económico suficiente para cubrir estas necesidades durante las 24 horas del día, los 365 días del año, debido a que si se presenta algún accidente o procedimiento profiláctico, estos puedan recibir la atención que requieren para mantener la buena salud, tomando en consideración que los accidentes o brotes epidémicos no son planificables y si se da algún evento, es menester de este programa contar con los recursos necesarios para la atención de estos casos, de acuerdo con lo establecido en la Ley del Servicio Nacional de Salud Animal, cuya finalidad es conservar, proteger y restablecer la salud de los animales. Es importante mencionar que este ministerio no cuenta con infraestructura, ni el equipo médico necesario para realizar tratamientos o procedimientos quirúrgicos.

En el Ministerio de Hacienda, conforme lo solicitado en oficio N° MH-OMDAF-GAF-DGT-UFCA-OF-0311-2025, de 22 de agosto de 2025, el incremento de la subpartida 1.04.03. “Servicios de Ingeniería y Arquitectura”, correspondiente al centro gestor 134-02 Gestión de Ingresos Internos” obedece a la proyección realizada por la administración activa. Esta determinó la necesidad de asignar contenido presupuestario adicional para cubrir el diferencial cambiario de ser necesario al momento de emitir la orden de pedido.

Dado que se trata de una contratación en dólares, se ha previsto un incremento del 15% como medida preventiva ante posibles fluctuaciones al alza del tipo de cambio. Los recursos asignados corresponden al Órgano de Normalización Técnica (ONT) que se encuentra incorporado dentro del presupuesto del citado centro gestor.

En el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, de conformidad con el oficio Carta MEIC-DIREVI-0017-2025, de fecha 9 de setiembre de 2025, en el programa 218-00 Dirección de Calidad, el movimiento de aumento en la subpartida 1.04.03 “Servicios de

Ingeniería y Arquitectura, se destina para contratar servicios especializados, para determinar si los productos denunciados como lácteos, embutidos, varillas y licores no infringen la normativa técnica vigente, poniendo en riesgo la seguridad y los derechos de los consumidores.

En el programa 223-00 Dirección de Apoyo al consumidor, el incremento en la subpartida 1.04.05 “Servicios Informáticos”, según oficios CARTA-MEIC-DIAF-186-2025, de 9 de setiembre de 2025 y Carta -MEIC-DAC-112-2025, de 4 de setiembre de 2025, es porque los recursos se requieren para gestionar un proceso de contratación que permita contratar los servicios de una empresa para diseñar e implementar un sistema robusto para la recepción, gestión y seguimiento de denuncias de consumidores, que garantice la eficiencia y transparencia en el proceso, debido a la complejidad técnica y el nivel de especialización que requiere este desarrollo, aunado a la carencia a nivel institucional de personal idóneo y que no existe un convenio de cooperación vigente con alguna institución que pueda proporcionar estos servicios, por lo que se hace necesario recurrir a la contratación externa de los servicios para tales fines.

En cuanto al movimiento de aumento que presenta el Ministerio de Cultura y Juventud en la subpartida 1.04.05 Servicios Informáticos, según lo justificado por la Dirección de Gestión Sociocultural en el Sistema de Formulación Presupuestaria (SFP), el incremento en esta subpartida obedece a la necesidad de darle un valor público a la inversión de más de 450 millones que se realiza en los fondos concursables y una parte de los cuales se materializa en documentos digitales que condensan las investigaciones culturales y los aportes que realizan los gestores comunitarios en territorios. El sitio WEB actual no alcanza la capacidad requerida para satisfacer la necesidad institucional y nacional de ampliar el valor público de estos documentos. La ampliación de la contratación tendría un impacto nacional al permitir colocar en el sitio WEB ministerial, la información que actualmente está almacenada en dispositivos individuales de los funcionarios limitando así el acceso público y transparente a documentos de alto valor cultural. El Ministerio de Cultura y Juventud señala respecto a los documentos de respaldo sobre la gestión, que al ser una ampliación de un 20% a una contratación vigente, se encuentran en el expediente electrónico del SICOP 2024LD-000090-0008000001.

El movimiento de incremento en el programa 880-00 Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC), de conformidad con el oficio CARTA-SINAC-SE-DE-1312-2025, de 18 de setiembre de 2025, en la subpartida 1.04.02 Servicios Jurídicos, se requiere para

cubrir el pago de los servicios de curadores procesales para dar cumplimiento a los fallos judiciales en relación con el proceso de ejecución de sentencia penal ante el Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del Segundo Circuito Judicial de San José, con expediente 21-844-1028-CA.

En el Poder Judicial, en el programa 926 Dirección y Administración, según lo justificado por dicho Poder en correo electrónico del 26 de setiembre del 2025, solicita un aumento del contenido económico en la subpartida 10403 Servicios de Ingeniería y Arquitectura, para realizar una verificación de instalaciones eléctricas para renovar el permiso sanitario de funcionamiento ante el Ministerio de Salud. Esta verificación es obligatoria cada cinco años según el Decreto Ejecutivo N° 43418-MEIC. La normativa exige que dicha verificación sea realizada por una Unidad de Verificación de Instalaciones Eléctricas (UVIE) acreditada ante el Ente Costarricense de Acreditación (ECA), o por un profesional con Certificación Actualización Profesional en Diseño Eléctrico de Edificios (CAPDEE) vigente del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos (CFIA). El Poder Judicial no cuenta con personal certificado CAPDEE; asimismo, no se puede realizar la verificación con personal interno ni mediante convenios con otras instituciones públicas, debido a conflicto de intereses y requisitos legales. El Ministerio de Economía, Industria y Comercio establece que solo una UVIE acreditada puede realizar estas verificaciones en instituciones públicas.

Además, el Poder Judicial, en el programa 928-00 Servicio de Investigación Judicial, según lo justificado por órgano judicial en correo electrónico del 26 de setiembre del 2025, se solicita un aumento del contenido económico en la subpartida 10401 Servicios en ciencias de la salud, se trata de un reforzamiento de la subpartida para el pago de los servicios profesionales que prestan los médicos interconsultores, servicio que desarrollan como peritos en campos de especialidades médicas específicas para el Departamento de Medicatura Legal, que por su naturaleza y confidencialidad no puede ser prestado por médicos propios de la institución

11. Que de conformidad con lo establecido en la Ley de Presupuesto Ordinario de la República para el Ejercicio Económico 2025, Ley No. 10.620 de repetida cita, en el Título 232 Obras Específicas, se incorporan los montos para los distritos de las municipalidades del país, sin detallar los distintos proyectos, por lo que, mediante oficio AL.DM.760 2024, de fecha 15 de octubre de 2024, el Alcalde de la Municipalidad de Montes de Oca remite el acuerdo municipal SC-AC-1013-ORD.24-2024 donde aprueba el proyecto “EnamorARTE más de Montes de Oca”. Esta iniciativa responde a una necesidad palpable de fortalecer la cohesión

social, revitalizar los espacios públicos y ofrecer alternativas culturales a los habitantes del cantón.

El proyecto no solo impulsa el desarrollo económico al apoyar a emprendedores y artistas locales, sino que también fomentará la participación comunitaria y promoverá el rescate de la identidad cultural. Al integrar los distritos en una red, se fortalecerá el arraigo y el sentido de pertenencia, contribuyendo a la construcción de una comunidad más unida y activa, beneficiando a los distritos de San Pedro, Sabanilla, Mercedes y San Rafael y convirtiéndolo en el proyecto interdistrital.

12. Que respecto de la Presidencia de la República, específicamente en el programa 031-00 Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), se elimina la coetilla de gasto del registro presupuestario contable 201 00105 001 1111 7022, por cuanto la entidad en el proceso de formulación del presupuesto del 2025 colocó la coetilla de gasto, la cual no corresponden a lo consignado para el 2025 en el destino de los recursos.
13. Que el Ministerio de Agricultura y Ganadería, mediante oficio CARTA-MAG-DM-1005-2025, de fecha 25 de setiembre de 2025, solicita ajustar la coetilla del gasto en el programa 172-00 Instituto Nacional de Innovación y Transferencia en Tecnología Agropecuaria, subpartida 1.04.03, con el objeto de incluir el pago de servicios de ingeniería para certificación de semilla, que se realiza mediante Convenio Específico de Cooperación INTA-ONS, ya que se deben cubrir los gastos de análisis realizados por el laboratorio oficial de control de calidad del Centro para Investigación en Granos y Semillas de la Universidad de Costa Rica (CIGRAS-UCR).
14. Que el Ministerio de Salud, por iniciativa de la Dirección General de Presupuesto Nacional, procede a efectuar modificaciones en las coetillas de gasto en el programa 637-00 Instituto Sobre Alcoholismo y Farmacodependencia, específicamente en los registros contables “1.03.07 Servicios de Tecnologías de Información” y “1.05.01 Transporte dentro del País”, con el propósito de adecuar los montos asignados a los destinos específicos establecidos en las leyes No. 7972 “Creación de Cargas Tributarias sobre Licores, Cervezas y Cigarrillos” y sus reformas, publicada en el Alcance No.105 a La Gaceta No. 250 del 24 de diciembre de 1999 y la Ley No. 9036 “Ley de Transformación del Instituto de Desarrollo Agrario (IDA) en el Instituto de Desarrollo Rural (INDER) y crea la Secretaría Técnica de Desarrollo Rural” y sus reformas publicada en La Gaceta No.103 del 29 de mayo del 2012 .
15. Que mediante oficio MJP-DM-0498-2025 de fecha 04 de julio de 2025, el Ministerio de Justicia y Paz, solicitó ajustar la coetilla de gasto de la subpartida 50201 “Edificios”,

correspondiente al subprograma 789-01 “Atención de Hombres Adultos en Centros Institucionales”, con el propósito de que se visualice expresamente que en dicha subpartida existen recursos destinados al financiamiento del proyecto de la nueva cárcel CACCO, denominada “Construcción del Centro de Alta Contención del Crimen Organizado para el Resguardo Especializado de Población Penitenciaria de Alto Riesgo, mediante Infraestructura Robusta”.

16. Que como resultado de la revisión realizada por la Dirección General de Presupuesto Nacional, se procedió a ajustar la clasificación funcional en seis registros correspondientes al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Estos ajustes se aplicaron específicamente en los programas 332-00 Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y 333-00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), con el objetivo de adecuar dicha clasificación a la naturaleza del servicio que prestan estos programas.
17. Que al detectarse un error en el decreto de reprogramación No. 45.018-H, publicado en el Diario oficial La Gaceta N°113 del 20 de junio del 2025, se hace necesario que en relación con el Ministerio de Gobernación y Policía en el programa 051-00 "Programación Publicitaria", se realicen los siguientes ajustes, se rebaja el indicador PF.02.01 "Cantidad de actividades de prevención promedio por capacitador", debido a que, por error, se eliminó un indicador previamente establecido. Se aumentan los indicadores PF.02.01 "Cantidad de personas participantes en actividades de prevención en materia de regulación y control de propaganda" y PF.02.02 "Cantidad de actividades de prevención promedio por capacitador". Estos cambios se realizan con el fin de restablecer el orden original de los indicadores, tal como fue definido por el Programa 051-00 para el año 2025.
18. Que el Ministerio de Salud mediante oficio CARTA-MS-DM-5332-2025 del 24 de setiembre del 2025, solicitó para el Programa “632-00 Provisión de Servicios de Salud (Cen Cinai)”, rebajar la meta del indicador PF.06.01 “Obra civil apta para brindar los servicios CEN-CINAI”, pasando de 14 a 10 obras. Esta variación en la meta responde a la disminución de recursos en la subpartida “5.02.99 Otras construcciones, adiciones y mejoras”, derivada de la imposibilidad de ejecutar, durante el periodo 2025, el proyecto de construcción, ampliación y reparación de infraestructura para el CEN Nicolás y la Oficina Local de Cartago.
19. Que mediante oficio CARTA-MOPT-DM-2025-1765, de fecha 5 de setiembre de 2025 y Acuerdo No. 2 de la Sesión Administrativa Extraordinaria No. 34-202, celebrada el 03 de diciembre de 2024 por el Tribunal Administrativo de Transportes, el Ministerio de Obras

Públicas y Transportes (MOPT), solicitó la reprogramación de las metas de la Unidad de Medida “Porcentaje de resoluciones emitidas” y del indicador PF.01.01 “Porcentaje de resoluciones emitidas por el Tribunal Administrativo de Transporte”, del Plan operativo Institucional (POI) 2025 del Programa Presupuestario 331-02 Tribunal Administrativo de Transportes. Esta solicitud se fundamenta a que por un error involuntario por parte de esta institución, no se incluyeron estos ajustes en el decreto de reprogramación No. 45.018-H antes citado.

20. Que de conformidad con Oficio CARTA-SINAC-SE-DE-PYE-0082-2025, de 19 de setiembre de 2025, el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), solicita en el programa 880-00 Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC), ajuste en el POI-SINAC 2025, específicamente en la descripción del indicador PF.02.01, ya que se consignó en forma errónea en la programación del 2025.
21. Que se hace necesario emitir el presente Decreto a los efectos de atender los compromisos adquiridos por los distintos Órganos del Gobierno de la República incluidos en el mismo.
22. Que los distintos órganos del Gobierno de la República incluidos en el presente decreto han solicitado su confección, cumpliendo en todos los extremos con lo dispuesto en la normativa técnica y legal vigente.
23. Que a los efectos de evitar la innecesaria onerosidad que representa el gasto de la publicación total de este Decreto de modificación presupuestaria para las entidades involucradas, habida cuenta de que las tecnologías de información disponibles en la actualidad permiten su adecuada accesibilidad sin perjuicio de los principios de transparencia y publicidad; su detalle se publicará en la página electrónica del Ministerio de Hacienda, concretamente en el vínculo de la Dirección General de Presupuesto Nacional, y su versión digital original, se custodiará en los archivos de dicha Dirección General.

Por tanto;

Decretan:

Artículo 1º.—Modifícanse los artículos 2º, 3º, 4º, 5º y 6º de la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2025, Ley No. 10.620 publicada en el Alcance No. 197 a La Gaceta No. 230 del 6 de diciembre de 2024 y sus reformas, con el fin de realizar el traslado de partidas en las entidades del Gobierno de la República incluidas en este decreto.

Artículo 2º.—La modificación indicada en el artículo anterior, es por un monto total de setenta y cuatro mil ciento setenta y dos millones ochocientos sesenta y dos mil quinientos treinta y cuatro colones con veintiocho céntimos (¢74.172.862.534,28) y su desglose en los niveles de programa, subprograma, partida y subpartida presupuestaria estará disponible en la página electrónica del Ministerio Hacienda en la dirección que se muestra a continuación:
<https://www.hacienda.go.cr/Presupuesto.html>.

El monto de las rebajas y de los aumentos por título presupuestario se muestra a continuación:

**MODIFICACIÓN A LOS ARTÍCULOS 2º,3º,4º,5º Y 6º DE LA LEY 10.620
DETALLE DE REBAJAS Y AUMENTOS POR TÍTULO PRESUPUESTARIO**

-En colones-

Título Presupuestario	Monto
TOTAL	74 172 862 534,28
PODER LEGISLATIVO	228 558 574,00
ASAMBLEA LEGISLATIVA	25 000 000,00
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	130 976 800,00
DEFENSORÍA DE LOS HABITANTES DE LA REPÚBLICA.	72 581 774,00
PODER EJECUTIVO	65 074 763 276,28
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA	226 264 192,00
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA	167 385 375,00
MINISTERIO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA	435 995 000,00
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO	232 599 748,00
MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA	2 571 536 017,00
MINISTERIO DE HACIENDA	772 591 918,00
MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERÍA	1 102 834 496,70
MINISTERIO DE ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO	68 425 095,00
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	5 777 175 727,00
MINISTERIO DE EDUCACIÓN PÚBLICA	7 184 180 137,08
MINISTERIO DE SALUD	1 264 261 851,00
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL	667 588 947,00
MINISTERIO DE CULTURA Y JUVENTUD	1 132 728 910,50
MINISTERIO DE JUSTICIA Y PAZ	2 941 319 723,00
MINISTERIO DE VIVIENDA Y ASENTAMIENTOS HUMANOS	77 673 076,00
MINISTERIO COMERCIO EXTERIOR	164 168 360,00
MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN NACIONAL Y POLÍTICA ECONÓMICA	55 165 820,00
MINISTERIO DE CIENCIA, INNOVACIÓN, TECNOLOGÍA Y TELECOMUNICACIONES	205 987 308,00
MINISTERIO DE AMBIENTE Y ENERGÍA	658 981 575,00
SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA	27 000 000 000,00
REGÍMENES DE PENSIONES	12 367 900 000,00
PODER JUDICIAL	8 586 571 313,00
PODER JUDICIAL	8 586 571 313,00
TRIBUNAL SUPREMO DE ELECCIONES	202 400 000,00
TRIBUNAL SUPREMO DE ELECCIONES	202 400 000,00
OBRAS ESPECÍFICAS	80 569 371,00
OBRAS ESPECÍFICAS	80 569 371,00

Artículo 3º.— Modifícase el artículo 2º de la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2025, Ley No. 10.620 y sus reformas, antes citada,

con el fin de eliminar la coetilla gasto en el programa 031-00 Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), registro contable 201 00105 001 1111 7022 de la Presidencia de la República, ya que la subpartida no debe consignar coetilla. Asimismo, ajustar las coetillas de gasto del gasto programa 172-00 Instituto Nacional de Innovación y Transferencia en Tecnología Agropecuaria del Ministerio de Agricultura y Ganadería, en el programa 637-00 Instituto Sobre Alcoholismo y Farmacodependencia del Ministerio de Salud, del subprograma 789-01 Atención de Hombres Adultos del Ministerio de Justicia y Paz y ajustes en la clasificación funcional de los programas 332-00 Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y 333-00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según lo expuesto en los Considerandos 12,13,14, 15 y 16 del presente decreto.

Artículo 4º.—Modifícase el artículo 2º de la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2025, Ley No. 10.620 y sus reformas, antes citada, con el fin de ajustar las metas de unidades de medida e indicadores de la programación presupuestaria del programa 051-00 "Programación Publicitaria del Ministerio de Gobernación y Policía, Programa 632-00 Provisión de Servicios de Salud (Cen Cinai) del Ministerio de Salud, del Programa Presupuestario 331 02 Tribunal Administrativo de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el programa 880-00 Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) del Ministerio de Ambiente y Energía, de acuerdo con lo señalado en los Considerandos 17,18, 19 y 20 del presente decreto.

Artículo 5º.— Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Dado en la Presidencia de la República, a los dieciséis días del mes de octubre del año dos mil veinticinco.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Hacienda, Luis A. Molina Chacón a.i.—
1 vez.—(D45245 - IN202501006076).

RESOLUCIONES

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

RESOL 2025-1370

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES.– San José, a las trece horas con veintiocho minutos del día trece del mes de octubre **del dos mil veinticinco.**

Conoce este Despacho solicitud de “Adición y Aclaración para la continuidad de Desistimiento” interpuesta por el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles mediante oficio N° CARTA-MOPT-DAJ-ABI-2025-1788 del 22 de agosto de 2025, en relación con lo resuelto por este Ministerio en la resolución N° 2024-001171 de las 14:30 horas del 30 de julio de 2024, respecto al inmueble sujeto de expropiación matrícula N° 29817-000 a nombre de **Made Sociedad Anónima**, cédula jurídica N° 3-101-009590, en calidad de fiduciario, para la construcción del proyecto denominado **“Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32, Carretera Braulio Carrillo”**, visto en el expediente administrativo **SABI 2019-138**.

RESULTANDO

Primero: Que por oficio N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) del 23 de junio de 2024, suscrito por el Ingeniero Greivin Jiménez Esquivel, otrora Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta N° 32 y la Licda. Dixa Córdoba Gómez, otrora asesora legal de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta Nacional N° 32, informan al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles en lo conducente: *“(...) Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto, a fin de optimizar los recursos disponibles, sean técnicos, humanos y temporales, que coadyuven a la continuidad y conclusión del “Proyecto de Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carrillo, Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a Sarapiquí)-Limón”. Todo lo anterior en aras de satisfacer la necesidad e interés público de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. Se estima que el retraso en la disposición de algunos terrenos, motivado principalmente por problemas registrales o judiciales, ha afectado grandemente el avance de este proyecto. (...)”*, En virtud de lo anterior, se ha decidido desistir de los siguientes tramites de expropiación: expediente **SABI 2019-138 (...)**”

Segundo: Que por oficio N° DAJ-ABI-2024-792 del 02 de julio de 2024, suscrito por el Ing. Maurilio Hernández Zumbado, otrora Jefe a.i. del Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, se hace formal traslado a la Dirección de Asesoría Jurídica del oficio Indicado en el resultando anterior, señalando que se debe proceder con el desistimiento de 74 expedientes, entre ellos el que nos ocupa.

Tercero: Que, mediante resolución Ministerial, suscrita por el otrora Ministro, señor Mauricio Batalla Otárola N° 2024-001171 de las 14:30 horas del 30 de julio de 2024, publicada en el Alcance Digital N° 139 de la Gaceta N° 146 del 09 de agosto de 2024, señalándose en el considerando único y en el por tanto lo siguiente:

“(…) CONSIDERANDO:

En razón de lo anterior, y por no haberse requerido el bien inmueble en cuestión de conformidad con lo solicitado mediante oficio N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) del 23 de junio de 2024, por el Ing. Greivin Jiménez Esquivel y la Licda. Dixa Córdoba Gómez en su condición de Gerente y Asesora Legal de la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional N° 32 y por así quedar demostrado que dicho proceso carece de interés actual, se procede a dar por terminado el proceso de expropiación visto en el expediente administrativo N° SABI 2019-138, de manera anticipada, de conformidad con lo establecido en el artículo 113 del Código Procesal Contencioso Administrativo.

“ARTÍCULO 113.

(…)

2) Si desiste la Administración Pública, deberá presentarse el acuerdo o la resolución adoptada por el respectivo superior jerárquico supremo o por el órgano en el que este delegue.

(…) “

“(…) POR TANTO:

1.- Se ordena el Archivo del Expediente Administrativo N° SABI 2019-138, a nombre de Made Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-009590, propietario de la finca matrícula N° 29817-000 de la Provincia de Limón, del proyecto denominado: “Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32, Carretera Braulio Carrillo, sección: Tramo 2”.

2.- Se deja sin efecto la resolución de Declaratoria de Interés Público N° 1636 del 23 de octubre de 2019, publicada en el Alcance digital N° 241 de la Gaceta N° 208 del día 01 de noviembre de 2019, modificada con la resolución N° 1062 del 11 de setiembre de 2020, publicada en el Alcance digital N° 262 de la Gaceta N° 242 del día 02 de octubre de 2020, toda vez que el inmueble a expropiar ya no es requerido para el proyecto de Obra Pública supra citado.

3.- Ordénese Mandamiento de cancelación de las citas de anotación N° tomo: 2024, asiento: 391294, consecutivo: 01-0001-001, del diario del Registro inmobiliario, al margen de la finca matrícula N° 29817-000, de la provincia de Limón.

4.- Ordénese y gestiñese la cancelación de los planos castrados N° 7-2107248-2019, N° 7-2099727-2019 y N° 7-2103987-2019, ante el Registro Público Nacional, respecto a la expropiación.

5.- Rige a partir de su firma. (…).”.

Cuarto: Que mediante el oficio N° DM-2024-2194 del 09 de setiembre de 2024, suscrito por el señor Mauricio Batalla Otárola, otrora Ministro de Obras Públicas y Transportes, dirigido a la Licenciada Dixa Córdoba Gómez,

Asesora Legal de la Unidad Ejecutora Ruta Nacional N° 32, se solicitó lo que a continuación se detalla:

“(...) En razón de las disertaciones realizadas el día 22 de agosto en el despacho del señor Ministro y el día 23 de agosto en la Procuraduría General de la República, ambas en el año en curso y en las cuales se conoció del tema de las solicitudes de desistimientos de los procesos expropiatorios promovidos por esa unidad ejecutora. Atendiendo lo conversado y pactado en ambas reuniones encuentro oportuno que, sean practicados los análisis caso por caso, para que sean emitidos a la mayor brevedad los informes, con los cuales se dará la indicación final de cuales casos se deciden desistir y cuáles no, deberá acompañarse esta indicación de manera detallada y taxativa dejando ver la valoración técnica que sustente la decisión, así mismo hacer ver las valoraciones legales, dejando ver la revisión de los casos conforme al avance y las implicaciones judiciales que pueda acarrear, este informe deberá establecerse teniendo presente la recomendación de cuál será la mejor decisión para satisfacer el interés público, económico para el proyecto, debiéndose apegar a la legalidad. (...)”.

Quinto: Que con vista en lo anterior, mediante oficios N° DAJ-ABI-2025-82 del 23 de enero de 2025 y N° DAJ-ABI-2025-225 del 10 de febrero de 2025, suscritos por los Ingenieros Diego Leal Obando y Maurilio Hernández Zumbado, en su condición de Jefatura y Subjefatura respectivamente del Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, solicitaron a la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta 32, una ampliación del informe técnico señalado en el oficio N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) del 23 de junio de 2024, en el que se precise de manera definitiva y técnicamente el listado definitivo de los expedientes administrativos los cuales se van a reiterar como desistidos y cuáles no, lo cual fue atendido por el Ing. Ronald Alfaro Fernández, en su condición de Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta Nacional 32, mediante oficio N° CARTA-CONAVI-UE32-09-2025-0183-(383) del 13 de marzo de 2025, sin embargo, lo expresado en el oficio no cumple completamente con lo solicitado, motivo por el cual mediante oficios N° CARTA-MOPT-DAJ-ABI-2025-539 del 27 de marzo de 2024, suscrito por el Ing. Diego Leal Obando, Jefe a.i. del Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles y N° CARTA-MOPT-DM-2025-0810 del 28 de abril de 2025, suscrito por el Ing. David Barrantes Brenes, en su condición de asesor del Despacho del Sr. Ministro, se solicitó al Ing. Ronald Alfaro Fernández, entonces Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta Nacional N° 32, realizar los ajustes pertinentes al informe antes citado, asimismo conformar e Individualizar cada expediente, realizando una descripción preliminar del proyecto, con su justificación técnica y legal, utilizando explicación técnica ampliada, descripción y modificación de imágenes.

Sexto: Que conforme al requerimiento ut supra, por medio del oficio N° UE-RN32-INF-009-2025-0108 del 02 de mayo de 2025, rubricado por el Ing. Ronny Sánchez Chaves, Director de Carreteras de la Unidad Ejecutora del Proyecto Ruta Nacional N° 32 del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), elaboró una ampliación de dicho documento en el cual señala en lo que interesa lo conducente:

*“(...) **Justificación:** Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Anteriormente, la Unidad Ejecutora solicitó el desistimiento de este expediente mediante el oficio UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha del 23 de junio 2024. (...)”.*

Séptimo: Con fundamento en lo anterior, por requerirse la continuación del trámite de Desistimiento del proceso expropiatorio con expediente administrativo **SABI 2019-138** a nombre de **Made Sociedad Anónima**, cédula jurídica N° 3-101-009590, conoce este Despacho lo citado y,

CONSIDERANDO

ÚNICO: Conforme a lo establecido en el resultando anterior esta Administración determina que lo pertinente y lo conducente es adicionar al considerado único de la resolución N° 2024-001171 de las 14:30 horas del 30 de julio de 2024, publicada en el Alcance Digital N° 139 de la Gaceta N° 146 del 09 de agosto del 2024, el párrafo con justificación técnica que se deberá leer de la siguiente forma:

*“(...) **Justificación:** Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Anteriormente, la Unidad Ejecutora solicitó el desistimiento de este expediente mediante el oficio UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha del 23 de junio 2024. (...)”.*

Además de lo anterior nótese que por principio de celeridad y principio de ejecutividad y eficiencia, la Administración contempla en sus quehaceres la

potestad oficiosa, es decir que, en todo momento el Ministerio en resguardo de sus funciones y de sus efectos a terceros, podrá de una manera activa y no necesariamente a instancia de parte, diligenciar en sus actuaciones cualquier corrección, adición, complemento, aclaración o cualquier otro similar, a fin de subsanar en tiempo o incluso anticipadamente, aspectos de forma o fondo que sean atinentes a sus funciones o al acto inmerso que dio origen al asunto, produciéndose así la seguridad de los actos administrativos, teniendo los mismos efectos jurídicos eficaces, que indiscutiblemente al margen de la ejecutoriedad tendrán esa capacidad unilateral de exigibilidad entre las partes.

Por otra parte, tomando en consideración lo establecido por la Unidad Ejecutora en el oficio ut supra, con el objeto de adicionar y dilucidar la presente resolución, nótese que la necesidad de desistimiento versa sobre una optimización los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión de los proyectos, todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés público de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros.

En virtud de lo anterior y por no requerirse el bien inmueble en cuestión, conforme lo señalado por los señores Greivin Jiménez Esquivel, otrora Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta N° 32 y la Licda. Dixá Córdoba Gómez, otrora asesora legal de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta N° 32 en el oficio N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) del 23 de junio de 2024 y ampliaciones del informe por oficios N° CARTA-CONAVI-UE32-09-2025-0183 (0383) del 13 de marzo del 2025 y N° UE-RN32-INF-009-2025-0108 del 02 de mayo de 2025, suscritos por Ing. Ronald Alfaro Fernández, en su condición de Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta Nacional N° 32 y por el Ing. Ronny Sánchez Chaves, Director de Carreteras de la Unidad Ejecutora del Proyecto Ruta Nacional N° 32 consecutivamente, **en donde se ha decidido desistir del terreno mencionado en el expediente N° SABI 2019-138**, siendo que dicho proceso carece de interés actual, se procede a dar por terminado el proceso de expropiación visto en el expediente administrativo supra citado, de manera anticipada, de conformidad con lo establecido en la resolución N° 2024-001171 de las 14:30 horas del 30 de julio de 2024, publicada en el Alcance Digital N° 139 de la Gaceta N° 146 del 09 de agosto de 2024 y con lo establecido en el artículo 44 de la Ley de Expropiaciones y sus reformas y el artículo 113 del Código Procesal Contencioso Administrativo.

***"ARTÍCULO 44.-** Archivo de las diligencias. (...) En cualquier momento, la administración expropiante podrá solicitar el archivo del expediente. Cuando lo solicite en la vía judicial deberá cubrir las costas procesales y personales (...)"*

***"ARTÍCULO 113. (...)** o] 2) Si desiste la Administración Pública, deberá presentarse el acuerdo la resolución adoptada por el respectivo superior jerárquico supremo o por el órgano en el que este delegue. (...)"*

POR TANTO,

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

RESUELVE:

1.- Visto el fundamento aportado y la necesidad evidente de culminar el proceso anticipadamente, donde en aras de salvaguardar los intereses de las partes y de la Administración donde es requerida la ampliación o adición en dichos términos técnicos individualizados, ADICIONESE a la resolución de desistimiento N° 2024-001171 de las 14:30 horas del 30 de julio de 2024, publicada en el Alcance Digital N° 139 de la Gaceta N° 146 del 09 de agosto de 2024, para el reconocimiento en el fondo del documento de dichos aspectos en el contenido del expediente administrativo N° **SABI 2019-138** a nombre de **Made Sociedad Anónima**, cédula jurídica N° 3-101-009590, proyecto denominado: **“Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32, Carretera Braulio Carrillo”**, para que en su parte CONSIDERATIVA se lea el párrafo:

*“(...) **Justificación:** Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Anteriormente, la Unidad Ejecutora solicitó el desistimiento de este expediente mediante el oficio UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha del 23 de junio 2024. (...)”.*

2.- Se ordena por parte de este Despacho mantener incólume en lo restante lo establecido en la resolución de desistimiento N° 2024-001171 de las 14:30 horas del 30 de julio de 2024, publicada en el Alcance Digital N° 139 de la Gaceta N° 146 del 09 de agosto de 2024.

3.- Se ordena a la Dirección de Asesoría Jurídica y el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles realizar cualquier acto administrativo pendiente para retrotraer cualquier efecto en la propiedad objeto de expropiación a fin de no causar perjuicio a las partes o terceros.

4.- Comuníquese de lo resuelto al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, a la Procuraduría General de la República y al Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda de ser procedente.

5.- Para los casos en litigio se ordena verificar el estado de los mismos para recuperación o devolución de fondos con la Procuraduría General de la

República a fin de establecer el proceso o solicitud más idónea para concretar lo mismo.

6.- Rige a partir de su firma.

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE,

Efraím Zeledón Leiva, Ministro de Obras Públicas y Transportes.— 1 vez.—
(IN202501005828).

RESOL 2025-1375

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. – San José, a las nueve horas con un minuto del día catorce del mes de octubre **del dos mil veinticinco.**

Conoce este Despacho solicitud de “Adición y Aclaración”, interpuesta por el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles mediante oficio CARTA-MOPT-DAJ-ABI-2025-1086 del 02 de junio del 2025, en relación con lo resuelto por este Ministerio en la resolución N° 2024-001156 de las catorce horas con treinta minutos del día veinticuatro del mes de julio del dos mil veinticuatro, respecto al inmueble sujeto de expropiación matrícula N° 13194-000, a nombre de **Carmen Teresita Mena Cambronero**, con cédula de identidad N° 6-0218-0416, para la construcción del proyecto denominado **“Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N° 32. Carretera Braulio Carrillo. Tramo 3”**, visto en el expediente administrativo **SABI-2020-75.**

RESULTANDO

Primero: Que por oficio UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) del 23 de junio del 2024, suscrito por el Ing. Greivin Jiménez Esquivel, otrora Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta 32, y la Licda. Dixa Córdoba Gómez, otrora asesora legal de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta Nacional 32, informan al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles en lo conducente : *“(...) Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto, a fin de optimizar los recursos disponibles, sean técnicos, humanos y temporales, que coadyuven a la continuidad y conclusión del “Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N° 32. Carretera Braulio Carrillo, Sección Intersección Ruta Nacional N° 4 (Cruce a Sarapiquí) – Limón”. Todo lo anterior en aras de satisfacer la necesidad e interés público de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. Se estima que el retraso en la disposición de algunos terrenos, motivado principalmente por problemas registrales o judiciales, ha afectado grandemente el avance de este proyecto. (...)”*, En virtud de lo anterior, se ha decidido desistir de los siguientes tramites de expropiación: expediente **SABI-2020-75.** (...)”

Segundo: Que por medio del oficio DAJ-ABI-2024-796 del 02 de julio de 2024, suscrito por el Ing. Maurilio Hernández Zumbado, otrora Jefe a.i. del Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, hace formal traslado a la Dirección de Asesoría Jurídica del oficio indicado en el resultando anterior, señalando que se debe proceder con el desistimiento de 74 expedientes, entre ellos el que nos ocupa.

Tercero: Que, mediante resolución Ministerial, suscrita por el otrora señor Mauricio Batalla Otárola, N° 2024-001156 de las catorce horas con treinta minutos del día veinticuatro del mes de julio del dos mil veinticuatro, y que fue publicada en el Alcance Digital N°135, Gaceta N°141 del 01 de agosto del 2024, señalándose en el considerando único y en el por tanto lo siguiente:

"(...) CONSIDERANDO:

*En razón de lo anterior, por no haberse requerido la franja del bien inmueble en cuestión, por solicitud expresa de la Unidad Ejecutora de conformidad con el oficio N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha 23 de junio de 2024, y por quedar demostrado que dicho proceso carece de interés actual, se procede a dar por terminado el proceso de expropiación visto en el expediente administrativo N° SABI 2020-75, de manera anticipada, de conformidad con lo establecido en el **artículo 113 del Código Procesal Contencioso Administrativo. "ARTÍCULO 113. (...) 2) Si desiste la Administración Pública, deberá presentarse el acuerdo la resolución adoptada por el respectivo superior jerárquico supremo o por el órgano en el que este delegue. (...)"**.*

"(...) Por Tanto:

- 1.- Se acoge desistimiento y se ordena el Archivo del Expediente Administrativo N° SABI 2020-75, a nombre de **Carmen Teresita Mena Cambronero**, cédula de identidad N° 6-0218 0416, propietaria de un bien inmueble matrícula folio real N° 13194-000, situado en el distrito 02 Pacuarito, cantón 03 Siquirres, de la Provincia de Limón, del proyecto denominado: **"Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N° 32. Carretera Braulio Carrillo. Tramo 3"**.*
- 2. Se ordena dejar sin efecto la resolución de la Declaratoria de Interés Público N° 001165, del día 09 de octubre del 2020 y el acuerdo ministerial N° 155-MOPT debidamente firmado por el ministro otrora Luis Amador Jiménez el día 27 de julio de 2023.*
- 3. Una vez en firme y publicada la presente, se ordena comunicar lo presente a la Procuraduría General de la República, para que este a su vez comuniqué lo presente al Juzgado Contencioso y Civil de Hacienda del Segundo Circuito Judicial de San José.*
- 4. Se ordena revisar la situación del oficio DAJ-B-2024-1271 del día 22 de marzo de 2024, respecto al depósito del avalúo administrativo y pedir la devolución respectiva al Ente Financiero.*
- 5. Se insta al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles a verificar cualquier aspecto de interés para retrotraer cualquier efecto jurídico, administrativo o técnico de relevancia y trabajar en conjunto con la Dirección de Asesoría Jurídico cualquier aspecto de interés.*
- 6. Se insta a corroborar con la Unidad Ejecutora la situación del plano que originó la expropiación en cuestión, es decir revisar lo referente al plano catastrado **NA L-2176069-2020**, para analizar si se requiere cancelarlo ante el Registro Público Nacional, así como cualquier anotación de la Declaratoria de Interés Público, que refiera al presente caso.*

7. Ordénese comunicar lo resuelto al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles para la gestión interna de seguimiento pertinente y comunicado al expropiado y cualquier otro Ente que considere.(...)”.

Cuarto: Que mediante el oficio DM-2024-2194, del 09 de setiembre de 2024, suscrito por el señor Mauricio Batalla Otárola, otrora Ministro de Obras Públicas y Transportes, dirigido a la Licda. Dixa Córdoba Gómez, Asesora Legal de la Unidad Ejecutora Ruta Nacional N° 32, se solicitó lo que a continuación se detalla:

“(...) En razón de las disertaciones realizadas el día 22 de agosto en mi despacho y el día 23 de agosto en la Procuraduría General de la República, ambas en el año en curso, y de las cuales se conoció del tema de las solicitudes de desistimientos de los procesos expropiatorios promovidos por esa unidad ejecutora. Atendiendo lo conversado y pactado en ambas reuniones encuentro oportuno que, sean practicados los análisis caso por caso, para que sean emitidos a la mayor brevedad los informes, con los cuales se dará la indicación final de cuales casos se deciden desistir y cuáles no, deberá acompañarse este indicación de manera detallada y taxativa dejando ver la valoración técnica que sustente la decisión, así mismo hacer ver las valoraciones legales, dejando ver la revisión de los casos conforme al avance y las implicaciones judiciales que pueda acarrear, este informe deberá establecerse teniendo presente la recomendación de cuál será la mejor decisión para satisfacer el interés público, económico para el proyecto, debiéndose apegar a la legalidad. (...)”.

Quinto: Que con vista en lo anterior, los señores Diego Leal Obando y Maurilio Hernández Zumbado, en su condición de Jefatura y Subjefatura respectivamente del Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles generaron los oficios DAJ-ABI-2025-82 del 23 de enero de 2025, DAJ-ABI-2025-225 del 10 de febrero de 2025, en los que solicitaron a la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta 32, una ampliación del informe técnico señalado en el oficio N°UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) del 23 de junio del 2024, en el que se precise técnicamente y de manera definitiva el listado concluyente de los expedientes administrativos los cuales se van a reiterar como desistidos y cuáles no, lo cual fue atendido por el Ing. Ronald Alfaro Fernández, en su condición de Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta Nacional 32, remitió respuesta mediante oficio CARTA-CONAVI-UE32-09-2025-0183-(0383) del 13 de marzo de 2025, sin embargo lo expresado en el oficio no cumple completamente con lo solicitado, motivo por el cual mediante oficio CARTA-MOPT-DM-2025-0810 del 28 de abril del 2025, suscrito por el Ing. David Barrantes Brenes, en su condición de asesor del Despacho del Sr. Ministro, solicitó al Ing. Ronald Alfaro Fernández, Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta Nacional 32, realizar los ajustes pertinentes al informe ante citado, así mismo conformar e Individualizar cada expediente, realizando una

descripción preliminar del proyecto, con su justificación técnica y legal, utilizando explicación técnica ampliada, descripción y modificación de imágenes.

Sexto: Que conforme al requerimiento ut supra, por medio del oficio UE-RN32-INF-009-2025-073 del 30 de abril del 2025, elaborado y firmado por el Ing. Ronny Sánchez Chaves, Director de Carreteras de la Unidad Ejecutora del Proyecto Ruta Nacional 32, del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), elaboró una ampliación de dicho documento en el cual señala en lo que interesa lo conducente:

*“(...) **Justificación:** Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Conforme al análisis realizado por la Administración en conjunto con UNOPS, las obras constructivas en ese sector (Tramo 3) están ejecutándose sin necesidad de requerir dicha propiedad, la cual se había tomado en cuenta como parte de las obras constructivas para protección del acceso que se encuentra en ese punto del proyecto, sin embargo, las obras constructivas se ejecutaron sin afectar dicho bien, al encontrarse fuera del área de construcción y dentro del derecho de vía de la Ruta Nacional N° 32, garantizando la seguridad y calidad de las obras en el acceso. (...)”.*

Séptimo: Con fundamento en lo anterior, por requerirse la continuación del trámite de Desistimiento del proceso expropiatorio con expediente administrativo **SABI-2020-75**, a nombre de **Carmen Teresita Mena Cambronero**, con cédula de identidad **N° 6-0218 0416**, conoce este Despacho lo citado y,

CONSIDERANDO

ÚNICO: Conforme a lo establecido en el resultando anterior esta Administración determina que lo pertinente y lo conducente es adicionar al considerado único, de la resolución N° 2024-001156 de las catorce horas con treinta minutos del día veinticuatro del mes de julio del dos mil veinticuatro, el párrafo con justificación técnica, que se deberá leer de la siguiente forma:

*“(...) **Justificación:** Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo*

anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Conforme al análisis realizado por la Administración en conjunto con UNOPS, las obras constructivas en ese sector (Tramo 3) están ejecutándose sin necesidad de requerir dicha propiedad, la cual se había tomado en cuenta como parte de las obras constructivas para protección del acceso que se encuentra en ese punto del proyecto, sin embargo, las obras constructivas se ejecutaron sin afectar dicho bien, al encontrarse fuera del área de construcción y dentro del derecho de vía de la Ruta Nacional N° 32, garantizando la seguridad y calidad de las obras en el acceso. (...). "

Además de lo anterior nótese que por principio de celeridad y principio de ejecutividad y eficiencia, la Administración contempla en sus quehaceres la potestad oficiosa, es decir que, en todo momento el Ministerio en resguardo de sus funciones y de sus efectos a terceros, podrá de una manera activa y no necesariamente a instancia de parte, diligenciar en sus actuaciones cualquier corrección, adición, complemento, aclaración o cualquier otro similar, a fin de subsanar en tiempo o incluso anticipadamente, aspectos de forma o fondo que sean atinentes a sus funciones o al acto inmerso que dio origen al asunto, produciéndose así la seguridad de los actos administrativos, teniendo los mismos efectos jurídicos eficaces, que indiscutiblemente al margen de la ejecutoriedad tendrán esa capacidad unilateral de exigibilidad entre las partes.

Por otra parte, tomando en consideración lo establecido por la Unidad Ejecutora en el oficio ut supra, con el objeto de adicionar y dilucidar la presente resolución, nótese que la necesidad de desistimiento versa sobre una optimización los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión de los proyectos, todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés público de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros.

En virtud de lo anterior y por no requerirse el bien inmueble en cuestión, conforme lo señalado por los señores Greivin Jiménez Esquivel, otrora Gerente de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta 32, y la Licda. Dixa Córdoba Gómez, otrora asesora legal de la Unidad Ejecutora del proyecto Ruta 32, en el oficio N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) del 23 de junio del 2024 y ampliaciones del informe por cartas N° CARTA-CONAVI-UE32-09-2025-0183 (0383) del 13 de marzo del 2025 y N° UE-RN32-INF-009-2025-073 del 30 de abril del 2025, suscrito y rubricado por el Ing. Ronny Sánchez Chaves, Director de Carreteras de la Unidad Ejecutora del Proyecto Ruta Nacional 32, **en donde se ha decidido desistir del terreno mencionado en el expediente SABI-2020-75**, siendo que dicho proceso carece de interés actual, se procede a dar por terminado el proceso de

expropiación visto en el expediente administrativo supra citado, de manera anticipada, de conformidad con lo establecido en la resolución 2024-001156, de las catorce horas con treinta minutos del día veinticuatro del mes de julio del dos mil veinticuatro, y que fue publicada en el Alcance Digital N°135, Gaceta N°141, del 01 de agosto del 2024, y en concordancia con el artículo 113 del Código Procesal Contencioso Administrativo:

“...ARTÍCULO 113.

“(...) 2) Si desiste la Administración Pública, deberá presentarse el acuerdo o la resolución adoptada por el respectivo superior jerárquico supremo o por el órgano en el que este delegue. (...)”.

POR TANTO,

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

RESUELVE:

1.-Visto el fundamento aportado y la necesidad evidente de culminar el proceso anticipadamente, donde en aras de salvaguardar los intereses de las partes y de la Administración donde es requerida la ampliación o adición en dichos términos técnicos individualizados, **ADICIONESE** a la resolución de desistimiento N° 2024-001156 de las catorce horas con treinta minutos del día veinticuatro del mes de julio del dos mil veinticuatro , y que fue publicada en el Alcance Digital N° 135, Gaceta N° 141 del 01 de agosto del 2024, para el reconocimiento en el fondo del documento de dichos aspectos en el contenido del expediente administrativo N° **SABI-2020-75** a nombre de **Carmen Teresita Mena Cambronero**, con cédula de identidad N° **6-0218-0416**, correspondiente al proyecto denominado ***“Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N° 32. Carretera Braulio Carrillo. Tramo 3.”***, para que en su parte CONSIDERATIVA se lea el párrafo:

“(...) Justificación: Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Conforme al análisis realizado por la Administración en conjunto con UNOPS, las obras constructivas en ese sector (Tramo 3) están ejecutándose sin necesidad de requerir dicha propiedad, la cual se había tomado en cuenta como parte de las obras constructivas para protección del acceso que se encuentra en ese punto del proyecto, sin embargo, las obras constructivas se ejecutaron sin afectar dicho bien, al encontrarse fuera del área de construcción y dentro del derecho de vía de la

Ruta Nacional N° 32, garantizando la seguridad y calidad de las obras en el acceso. “(...) Por parte de la Unidad Ejecutora se solicitó el desistimiento de este expediente mediante el oficio UE32-DRA-06-2024-0482 (0383), con fecha del 23 de junio 2024.(...)”.

2.- Se ordena por parte de este Despacho mantener incólume en lo restante lo establecido en **la resolución de desistimiento N° 2024-001156 de las catorce horas con treinta minutos del día veinticuatro del mes de julio del dos mil veinticuatro**, y que fue publicada en el Alcance Digital N° 135, Gaceta N° 141, del 01 de agosto del 2024.

3.-Se ordena a la Dirección de Asesoría Jurídica y el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles realizar cualquier acto administrativo pendiente para retrotraer cualquier efecto en la propiedad objeto de expropiación a fin de no causar perjuicio a las partes o terceros.

4.-Comuníquese de lo resuelto al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, a la Procuraduría General de la República y al Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda.

5.- Para los casos en litigio se ordena verificar el estado de los mismos para recuperación o devolución de fondos con la Procuraduría General de la República a fin de establecer el proceso o solicitud más idónea para concretar lo mismo.

6.-Rige a partir de su firma.

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE,

Efraím Zeledón Leiva, Ministro de Obras Públicas y Transportes.— 1 vez.—
(IN202501005844).

RESOL 2025-1368

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES. – San José, a las trece horas con dieciocho minutos del día trece del mes de octubre **del dos mil veinticinco.**

Conoce este Despacho diligencias de desistimiento y archivo del expediente administrativo N° SABI 2019-83, a nombre de **Banco Improsa Sociedad Anónima**, cédula jurídica N° 3-101-079006 en calidad de fiduciario, el cual es en relación a la adquisición de una franja de terreno del bien inmueble matrícula N° 29732-000, de la provincia de Limón, necesarias para el proyecto denominado: **“Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32, Carretera Braulio Carrillo, sección: Tramo 5 Matina-Limón”.**

RESULTANDO

1.- Que en atención al oficio N° UE-DRA-RN32-009-2019-0338 (695) del día 26 de marzo de 2019, emitido por la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional N° 32 y mediante expediente N° SABI 2019-83, el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles de este Ministerio, se inició las diligencias de expropiación en contra de la Banco Improsa Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-079006, en su condición de propietario del bien inmueble matrícula N° 29732-000, de la provincia de Limón.

2.- Que mediante resolución N° 794 del 16 de julio de 2019, publicada en el Alcance N° 172 de la Gaceta N° 144 del 01 de agosto de 2019, se declaró de Interés Público el inmueble matrícula N° 29732-000 de la provincia de Limón.

3.- Que mediante mandamiento de anotación bajo N° de tomo: 2019, asiento: 651016, consecutivo: 001, del diario del Registro inmobiliario del Registro Público Nacional, se anotó al margen de la finca matrícula N° 29732-000 de la provincia de Limón, la Declaratoria de Interés Público indicada anteriormente.

4.- Que mediante avalúo administrativo N° SABI 2019-135 de fecha 28 de agosto de 2019, confeccionado por el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles se determinó que el monto a indemnizar por dicha franja era de ₡4.104.306,00 (Cuatro millones ciento cuatro mil trescientos seis colones).

5.- Que Gestoría Vial por medio de oficios N° DAJ-ABI-2019-3665 de fecha 22 de octubre de 2019 y N° DAJ-ABI-2019-3689 de fecha 23 de octubre de 2019, informaron respecto a la aceptación al monto del avalúo administrativo indicado en el artículo anterior: (...) *“Por este medio, hago de su estimable conocimiento, que se realizó el comunicado del Avalúo Administrativo SABI-2019-135 y comunicado de la Declaratoria de Interés Público al señora Marianela Ortuño Pinto, misma que funge como*

representante legal del Banco Improsa S.A. ambos comunicados corresponden al proceso de expropiación de la finca con folio real 7-29732-000. El señorita Ericka Garro, secretaria del Banco Improsa S.A. recibió los documentos antes mencionados desde el día 8 de octubre del 2019, por lo que, habiendo transcurrido más del plazo de ley, se trató de localizarlo para tratar de obtener el documento de aceptación o no del monto del Avalúo Administrativo. Sin embargo a pesar de los intentos realizados no hubo ninguna respuesta, razón por la cual solicito se prosiga con la gestión respectiva, ya que, se da por agotado el plazo que la ley pide.” (...) (...) “En virtud al Expediente Administrativo No. SABI-2019-83, a nombre de Banco Improsa S.A., me permito indicarle que por medio del oficio DAJ-ABI-2019-1393 con fecha del 04 de abril del 2019, se le solicitó al Gerente General de esta entidad, el respectivo contrato de fideicomiso de la finca en cuestión, sin embargo, a la fecha no se tuvo respuesta alguna. Dado lo anterior, no se logró notificar el avalúo administrativo No. SABI-2019-135 del 28/08/2019 a todas las partes involucradas en la gestión, dado a ello, solicito por este medio, que se prosiga con los procedimientos según corresponda.” (...)

6.- El Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, le solicitó a la Dirección de Asesoría Jurídica, con oficio N° DAJ-ABI-S-2019-1422 de fecha 23 de octubre de 2019, la elaboración de un Edicto por motivo de: (...) *“por no hacerse efectivo el comunicado, basado en el oficio DAJ-ABI-2019-3665 con fecha del 22 de octubre del presente año, el cual imposibilita la comunicación de la Declaratoria de Interés Público y el Avalúo Administrativo, le solicito la publicación del Edicto respectivo para continuar el trámite de expropiación.” (...).*

7.- Mediante oficio N° DAJ-2019-5941 de fecha 04 de noviembre de 2019, la Dirección de Asesoría Jurídica, gestionó ante el Despacho del Señor Ministro el edicto correspondiente.

8.- El Despacho del Señor Ministro emitió Edicto de fecha 13 de noviembre de 2019, misma que fue publicado en el Alcance N° 266 de la Gaceta N° 228 del 29 de noviembre de 2019 y en el Diario de circulación nacional La República el 11 de marzo de 2020.

9.- Con oficio N° DAJ-ABI-S-2020-85 de fecha 21 de enero de 2020, Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, pide a la Dirección de Asesoría Jurídica, la confección de Acuerdo por existir impedimento legal.

10.- Que este Ministerio elaboró el Acuerdo de expropiación N° 021-MOPT de fecha 04 de febrero de 2020, para que de conformidad con el artículo 27 inciso c) de la Ley de Expropiaciones, dicho proceso fuera conocido en sede judicial, ya que no se logró ubicar a los representantes legales de la sociedad expropiada.

11.- Que con el oficio N° DAJ-ABI-2021-2486 de fecha 20 de setiembre de 2021, el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, le requiere a la

Procuraduría General de la República: (...) “En referencia al expediente administrativo SABI-2019-83 a nombre de Banco Improsa S.A, expediente judicial 20-000783-1028-CA-4, puntualmente me refiero a la resolución número 176-2021 con fecha 29 de enero del año en curso, por medio de la cual se notifica del Proceso Especial de Expropiación promovido por El Estado en contra de Banco Improsa Sociedad Anónima.” (...) (...)” En virtud de lo anterior respetuosamente solicito sea remitido el original del expediente administrativo en mención, con el fin de proceder con las diligencias correspondientes para atender este caso en particular y continuar el trámite de expropiación.” (...) citada resolución de las 08:12 horas del 29 de enero de 2021, indica: (...) **I. ANTECEDENTES:** 1) El día tres de junio de dos mil veinte, el Estado presenta diligencias especiales de expropiación, en contra del BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA, cédula jurídica 1-101-079006; lo anterior, con la finalidad de expropiar una franja de terreno de 72,00 m² de la finca madre, matrícula de folio real 7-29732-000, que tiene una cabida total de 16235,39 m²; propiedad que fue declarada de interés público y que se pretende destinar al proyecto de obra pública denominado “Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32, Carretera Braulio Carrillo, Sección: Matina a Limón”. 2) Mediante resolución de las trece horas y cincuenta y tres minutos del dieciocho de junio de dos mil veinte, se previno a la representación estatal aclarar, si se realizó la notificación del avalúo administrativo directamente al expropiado BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA, previo a realizar la notificación por edicto, apercibimiento por el plazo de tres días y bajo pena de declarar inadmisibilidad por incumplimiento del requisito establecido en el artículo 25 de la Ley de Expropiaciones. 3) El Estado presentó dos escritos en atención a lo prevenido, memoriales de fecha siete de julio de dos mil veinte; el primero de las 15:55 horas y, el segundo de las 15:56 horas, mediante el cual expresamente indica que lleva razón la autoridad judicial y solicita que se tenga al BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA como parte del presente proceso expropiatorio. **II. SOBRE EL FONDO:** El artículo 25 de la Ley de Expropiaciones, establece, como requisito del procedimiento en sede administrativa que, el avalúo se notifique al propietario del inmueble, para que en el plazo de cinco días hábiles, manifieste su conformidad con el precio asignado al bien, bajo apercibimiento de que su silencio será tenido como una aceptación del avalúo, quedando en firme el mismo y sin posibilidad de ulterior oposición. El mismo numeral indica que deberá notificarse el avalúo administrativo por edictos siempre y cuando se ignore o esté equivocado el lugar para notificaciones al expropiado, por culpa de este. En otras palabras, la norma de cita, hace imperiosa la notificación del avalúo administrativo al propietario registral del inmueble, como parte del debido proceso al administrado en esta sede. En el caso bajo análisis, según se puede observar de la consulta en el Registro de la Propiedad, el inmueble matrícula de folio real 7-29732-000 se encuentra inscrito a nombre de **BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA**, en su calidad de Fiduciario, situación que no es desconocida para la representación estatal. No obstante lo anterior, el Estado notifica el avalúo administrativo N° 2019-135 mediante oficio DAJ-ABI-S-2019-1207 del cinco de setiembre de dos mil diecinueve, visible a folio 93 del expediente

administrativo SABI 2019-83 y, quien recibe la notificación el día ocho de octubre de dos mil diecinueve según se observa en el sello de recibido es la denominada "ILG LOGISTICS"; y no así, la propietaria del inmueble objeto de la expropiación. Aunado a lo anterior, de la revisión del expediente administrativo SABI 2019-83, se desprende que el Estado realiza la notificación a BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA –en su condición de propietario registral– mediante publicación de edicto. Asimismo, mediante acuerdo ejecutivo 021-MOPT del cuatro de febrero de dos mil veinte, se dispone la interposición de las diligencias expropiatorias, en sede judicial, conforme a los presupuestos tácticos previstos en el artículo 27 de la Ley de Expropiaciones, toda vez que, según indica el citado acuerdo, los representantes de BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA no se encuentran en el país y no fue posible realizar la notificación de la resolución administrativa de interés público, ni el avalúo administrativo. Ahora bien, una vez recibida la acción interpuesta por parte del Estado, la autoridad judicial se impone del contenido del expediente administrativo y, echa de menos el intento de notificación personal a la propietaria del inmueble, BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA, motivo por el cual se le previene a la representación estatal aclarar el trámite de notificación realizado en sede administrativa, pues quien recibe es la denominada IGL ILOGISTICS y, se desconoce en qué condición atiende dicha notificación; lo anterior, bajo apercibimiento de inadmisibilidad por incumplimiento del requisito dispuesto en el artículo 25 de la Ley de Expropiaciones. Ergo, el Estado manifiesta conformidad, con lo advertido por la autoridad judicial, indicando que lleva razón la juzgadora y que solicita que se notifique el presente proceso judicial al expropiado. En consideración a todo lo anterior, del estudio de los autos y conforme a la contestación del Estado, es criterio de quien redacta que lo procedente es declarar la inadmisibilidad de las presentes diligencias expropiatorias, atendiendo las siguientes razones. Primeramente, no se desprende que nos encontremos en los supuestos legalmente establecidos, para validar la notificación mediante publicación de edictos, habida cuenta que no es plausible indicar que se ignore o se encuentre errado el lugar para notificaciones de BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA, sino que más bien, nos encontramos en un supuesto de omisión, por parte de la Administración Pública, de dicho requerimiento. Consecuentemente, no se acredita dentro del expediente administrativo la debida notificación conforme a los preceptos legales invocados, ni tampoco, se constata la ausencia de representación de la parte expropiada, tal y como lo indica el acuerdo ejecutivo 021-MOPT. Por ende, no es razonable suponer que nos encontremos ante alguno de los supuestos del artículo 27 de la Ley de Expropiaciones, en el tanto, la debida notificación a las partes podría variar el cuadro táctico que trae las presentes diligencias a estrados judiciales. No está demás mencionar, que es resorte de la Administración expropiante, instruir el procedimiento en vía administrativa, con estricto apego a las disposiciones legales vigentes; previo a presentar las diligencias expropiatorias en sede judicial; pretender subsanar defectos y omisiones que acarrea el proceso administrativo en esta vía, es una práctica que debe evitar la representación Estatal, debido a que tal circunstancia implica un retraso

*en asuntos puestos en conocimiento de esta jurisdicción que, además, dificulta la acción de la Administración Pública, en poner en marcha de manera oportuna, los proyectos declarados de interés público y; finalmente, pero no por ello de menor importancia, vulnera los derechos de los administrados. Se resuelve la presente inadmisibilidad, sin condenatoria en costas. **POR TANTO** De conformidad con lo expuesto y los fundamentos legales citados, se declara **INADMISIBLE** el presente proceso especial de expropiación interpuesto contra BANCO IMPROSA SOCIEDAD ANÓNIMA. Se resuelve sin especial condenatoria en costas.” (...)*

12.- Que mediante el oficio N° DPB-OFI-117-2022 del 10 de enero de 2022, la Procuraduría General de la República, devolvió el presente expediente asignado con el número de expediente judicial 20-000783-1028-CA - 4, debido a que: (...) *“En atención a su oficio DAJ-ABI-2021-2486 de fecha 20 de setiembre del 2021, recibido vía correo electrónico de la señora Keyti María Zamora Solano, remito original del expediente administrativo SABI-2019-83 a nombre de Banco Improsa S.A, con el fin de proceder con las diligencias correspondientes para atender este caso en particular y continuar el trámite de expropiación referencia al expediente administrativo, puntualmente me refiero a la resolución número 176-2021 con fecha 29 de enero del año 2021. Así las cosas le remito tres expedientes administrativos para lo que corresponda.” (...),*

13.- Gestoría Vial informó con oficio N° DAJ-ABI-2022-2077 de fecha 08 de julio de 2022: (...) *“De conformidad con lo dispuesto en la Ley 9286 y sus reformas - Ley de Expropiaciones, en su artículo 25, (en la misma comunicación del avalúo se le concederá al administrado un plazo de cinco días hábiles para manifestar su conformidad con el precio asignado al bien, bajo el apercibimiento de que su silencio será tenido como aceptación del avalúo administrativo), en el caso del expediente N° SABI-2019-83, a nombre de BANCO IMPROSA S.A. cédula jurídica 3-101-079006 terreno necesario para la construcción del Proyecto Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N°32, Carretera Braulio Carrillo, sección: Matina a Limón. Para poder continuar con el proceso de adquisición de terrenos para el Estado, el día 10 de junio del 2022 se traspasa a la unidad ejecutora para que sea comunicado el avalúo administrativo, a los representantes Marianela Ortuño Pinto y José Mauricio Bruce Jiménez, para notificarle el avalúo administrativo N°2019-135 con fecha del 28 de agosto del 2019, se les entrega los documentos de declaratoria de interés público N° DAJ-ABI-S-2019-1206, y del avalúo administrativo N° DAJ-ABI-S-2019-1207, sin embargo, después de haber transcurrido los cinco días hábiles, aun no hay respuesta. Debido a que se le dio el tiempo establecido por lo indicado por la Ley su precitada, se remite el expediente para continuar con el proceso de adquisición del área de terreno a favor del Estado. (...)”*

14.- Que Alfonso Meléndez Vega, cédula N° 1-0830-0447, apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad expropiada, presentó ante

este Ministerio conformidad por escrito el día 16 de junio de 2022, respecto al monto del avalúo administrativo indicado en el cuarto resultando.

15.- Que a través de escrito N° DAJ-ABI-S-2022-1553 de fecha 05 de setiembre de 2022, el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, notificó el avalúo citado en el cuarto resultando a los representantes de la sociedad expropiada: Johanna Jiménez Zúñiga, Francinie Castillo Ramos, Kelly Rojas Montero, Gastón Aguilar y Karen Mariela Cordero Solís.

16.- Por medio del oficio N° DAJ-ABI-2022-3159 de fecha 07 de octubre de 2022, Gestoría Vial entera: (...)” *La presente es para comunicarle que entre las diligencias asignadas a mi persona de procesos de adquisición de terrenos para diversos proyectos para el Estado. Se inició con un proceso para el proyecto denominado **Ampliación y Rehabilitación de la Ruta Nacional N°32, Carretera Braulio Carrillo**, afecta a la finca N° 7-009367-000, inscrito a nombre de BANCO IMPROSA S.A., cédula jurídica N° 3-101-079006, según solicitud referida al oficio UEDRA-RN32-009-2019-0338 (695), con fecha del 26 de marzo del 2019, de la Unidad Ejecutora. El proceso se lleva a cabo con en número de expediente N° SABI-2019-83, a nombre de **BANCO IMPROSA S.A.**, mismo que desde el día 06 de junio del 2022, se asigna para la Notificación del avalúo administrativo N° SABI-2022-149, con fecha del 08 de junio del 2022, con el oficio **DAJ-ABI-S-2022-1553** y la Declaratoria de interés público, con el oficio **DAJ-ABI-S-2022-1552**. Debido a lo anterior es importante indicar: Se le entrego los documentos de declaratoria pública y avalúo a los señores MARIANELA ORTUÑO PINTO, JOSE MAURICIO BRUCE JIMÉNEZ, GASTÓN AGUILAR, JOHANNA JIMÉNEZ ZÚÑIGA, FRANCINIE CASTILLO, KAREN MARIELA CORDERO SOLIS, representantes de BANCO IMPROSA S.A, EL COLONO AGROPECUARIO S.A., BANCO NACIONAL DE COSTA RICA, desde el día 07 de setiembre del presente año, sin embargo, después de haber transcurrido el tiempo otorgado por la ley, no hubo respuesta. Dado el panorama anterior, se remite el expediente para que se prosiga con la gestión respectiva, ya que, se da por agotado el plazo que la ley pide.(...)”.*

17.- A través del oficio N° DAJ-ABI-2022-3210 de fecha 11 de octubre de 2022, Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles pide a la Dirección de Asesoría Jurídica el depósito del avalúo administrativo a la cuenta de la Procuraduría General de la República y la gestión de la Autorización de la Escritura Pública ante el Despacho del Señor Ministro.

18.- La Dirección de Asesoría Jurídica tramitó con oficio N° DAJ-2022-6405 de fecha 25 de octubre de 2022, el depósito del avalúo administrativo en la cuenta de la Procuraduría general de la República ante la Dirección Financiera del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

19.- Que este Ministerio elaboró el Autorización de Escritura Pública N° DM-2022-5458 de fecha 10 de noviembre de 2022, para que dicho proceso fuera conocido en sede notarial.

20.- Que mediante escrito N° DAJ-2023-50 de fecha 11 de enero de 2023, se remite nuevamente el expediente N° SABI 2019-83, a la Procuraduría General de la República para el proceso correspondiente ante el Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda.

21.- Que mediante el oficio N° DNE-OFI-592-2023 del 23 de octubre de 2023, la Procuraduría General de la República, devolvió por segunda ocasión el presente sumario debido: (...) *"Me refiero a su oficio número DAJ-2023-50, de fecha 11 de enero del 2023, mediante el cual se nos remitió expediente administrativo para la autorización de escritura pública de expropiación parcial de un terreno, según lo descrito en el asunto. Sobre el particular y realizados los estudios de rigor, me permito indicarle que devuelvo la presente diligencia sin tramitar, de conformidad con las siguientes consideraciones: Según se desprende del expediente administrativo, la propiedad objeto de las presentes diligencias se encuentra en propiedad fiduciaria, razón por la cual se deberá aportar copia del contrato de Fideicomiso y su respectiva autorización para vender el inmueble a expropiar. De igual manera, deberá constar en el expediente administrativo el documento de fecha 16 de junio del 2022, del cual se hace mención en el documento visible al folio 127 del expediente administrativo. Así las cosas, una vez que se le dé cumplimiento a lo requerido se procederá con la escritura que se solicita."* (...).

22.- Con correo electrónico de 10:38 horas del 15 de diciembre de 2023, Gestoría Vial le requirió a la sociedad expropiada, las observaciones hechas por la Procuraduría General de la República, con el oficio citado en el resultando anterior: (...) *"Estimados señores, gusto de saludarlos, y a la vez indicarles que con respecto al proceso de expropiación que se está llevando acabo mediante el expediente administrativo N° SABI-2019-83, para el proyecto "Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32 Carretera Braulio Carrillo", según solicitud de la procuradora Irina Delgado Saborio, indica lo siguiente: •según se desprende del expediente administrativo, la propiedad objeto de las presentes diligencias se encuentra en propiedad fiduciaria, razón por la cual se deberá aportar copia del contrato Fideicomiso y su respectiva autorización para vender el inmueble a expropiar. • De igual manera, deberá constar en el expediente administrativo el documento de fecha del 16 de junio del 2022, del cual se hace mención en el documento visible en el folio 127 del expediente administrativo. por lo anterior expuesto se solicita sean atendidos los requerimientos necesarios, y los hagan llevar por este mismo medio, quedo atento a cualquier consulta adicional. Nota: Se adjunta copia del oficio de solicitud de la procuradora Irina Delgado y oficio con fecha del 16 de junio del 2022 emitido por Alfonso Meléndez Vega."* (...).

23.- La sociedad expropiada remitió con correo electrónico de las 14:06 horas del 05 de enero de 2024 los requisitos solicitados por la Procuraduría General de la República con el oficio citado en el resultando 21: (...) *"Buenas tardes, espero que se encuentren muy bien. Para cumplir con lo solicitado en el correo del señor Luis Alberto Vega, del pasado 15 de diciembre del 2023,*

se adjunta en el presenta correo: 1. Contrato de Fideicomiso de Garantía 1-5176/2016, además con su addendum I y II. 2. Carta de instrucción de la Fideicomitente donde expresa a Banco Improsa, que se encuentra conforme con el monto del avalúo y por ende, que se procede a su aceptación por el área a expropiar. 3. Apersonamiento que se remitió en su momento de parte de Banco Improsa como propietario en calidad de Fiduciario a! MOPT, expropiación y donde manifiesta la conformidad del monto del avalúo y aceptación en virtud de la instrucción de la Fideicomitente. Adicionalmente, queríamos consultar lo siguiente y que nos validen por parte de la Procuraduría: 1) Para este caso como otros anteriores, ¿Se va a solicitar de parte de la Procuraduría General de la República, que Banco Improsa se apersona a firmar escritura de traspaso? (en casos anteriores, eran expropiaciones totales) en este caso, es una expropiación parcial, por ende, ¿El procedimiento sería el mismo? 2) Cuando se indica que: "Se requiere respectiva autorización para vender el inmueble o expropiar" ¿Van a requerir que se confeccione un addendum al contrato de fideicomiso, en el cual se apersonan y firman todas las partes del Fideicomiso, en el cual se manifiesta la aceptación, se acuerde las instrucciones a la hora de firmar escritura de traspaso (ejemplo: a quien se autoriza), así como el procedimiento e instrucción del giro del dinero? 3) En caso de que Banco Improsa sea el que debe apersonarse a firmar escritura de traspaso por el área a expropiar, ¿Se va a emitir como en casos anteriores un cheque o se realizaría una transferencia bancaria? ¿Solo podría ser a nombre de Banco Improsa o se podría girar instrucción que lo reciba alguna otra parte de las que conforman el fideicomiso? Quedamos atentos, ya que es para ir previniendo los pasos a seguir, tenerlos claros y se de un desenlace del proceso sin retrocesos. Les agradecería la aclaración de las consultas o la canalización para realizarlas a la persona que corresponda. Saludos cordiales," (...).

24.- Que mediante escrito N° DAJ-ABI-2024-0222-M de fecha 14 de febrero de 2024, se remite el expediente nuevamente a la Procuraduría General de la República con las prevenciones hechas con el oficio citado en el resultando 21.

25.- Que mediante el oficio N° DNE-OFI-316-2024 del 03 de junio de 2024, la Procuraduría General de la República, devolvió por tercera vez el presente sumario por: (...) *"Me refiero a su oficio número DAJ-ABI-2024-0222-M, de fecha 14 de febrero del 2024, mediante el cual se nos remitió expediente administrativo para la autorización de escritura pública de expropiación parcial de un terreno, según lo descrito en el asunto. Sobre el particular y realizados los estudios de rigor, me permito indicarle que devuelvo la presente diligencia sin tramitar, de conformidad con las siguientes consideraciones: Mediante oficio DNE-OFI-592-2023, del 23 de octubre del año anterior se solicitó la siguiente información: "...se deberá aportar copia del contrato de Fideicomiso y su respectiva autorización para vender el inmueble a expropiar. De igual manera, deberá constar en el expediente administrativo el documento de fecha 16 de junio del 2022, del cual se hace mención en el documento visible al folio 127 del expediente*

administrativo..." Revisado nuevamente el expediente administrativo, se determinó que lo señalado en el citado oficio no fue aportado, por el contrario, la documentación visible a folios 155 al 162, corresponde a un expediente distinto al trámite en cuestión. Irina Delgado Saborío Procuradora Notaría del Estado Así las cosas, deberá el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, dar cumplimiento a lo enunciado, a efecto de proceder a valorar nuevamente el expediente administrativo y valorar la autorización de escritura solicitada." (...).

26.- Que mediante oficios N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha 23 de junio de 2024, el Ing. Greivin Jiménez Esquivel, y la Licda. Dixa Córdoba Gómez en su condición de entonces de Gerente y Asesora Legal de la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional N° 32 y N° UE-RN32-INF-009-2025-071 de fecha 30 de abril de 2025, el Ing. Ronny Sánchez Chaves, Director de Carreteras de la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional N° 32, solicitan se desista la tramitación del Expediente Administrativo N° SABI 2019-83; sobre este último oficio específicamente indica debido a: *"(...) Justificación Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Anteriormente, la Unidad Ejecutora solicitó el desistimiento del expediente SABI 2019-83 mediante el oficio UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha 23 de junio 2024. (...)"*.

27.- Que mediante oficios N° DAJ-ABI-2024-792 de fecha 02 de julio de 2024 y N° CARTA-MOPT-DAJ-ABI-2025-2156 de fecha 30 de setiembre de 2025, el Ing. Diego Leal Obando, en su condición de Jefe a.i. del Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, solicita a la Dirección Jurídica de este Ministerio elaborar lo pertinente para el desistimiento del expediente N° SABI 2019-83.

28.- Que en razón de lo anterior y por al requerirse el desistimiento de dicho expediente, conoce este Despacho lo mencionado y,

CONSIDERANDO

En razón de lo anterior, y por no haberse requerido el bien inmueble en cuestión de conformidad con lo solicitado en el oficio N° UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha 23 de junio de 2024, el Ing. Greivin Jiménez Esquivel, y la Licda. Dixa Córdoba Gómez en su condición de entonces de Gerente y Asesora Legal de la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional N° 32,; *"(...) Se estima necesario señalar que -el retraso en la disposición de algunos terrenos, motivado principalmente por problemas registrales o judiciales- ha*

afectado grandemente el avance de este proyecto. Como es de conocimiento, la posibilidad de disponer de un terreno resulta insuficiente si no se cuenta, por ejemplo, con la disposición de terrenos colindantes o cercanos, dado que las obras de infraestructura que se habían diseñado requieren de la totalidad de los predios para los sitios determinados. (...)” ampliado mediante el oficio N° UE-RN32-INF-009-2025-071 de fecha 30 de abril de 2025, por el Ing. Ronny Sánchez Chaves, Director de Carreteras de la Unidad Ejecutora de la Ruta Nacional N° 32: *“(...) Justificación Esta Unidad Ejecutora ha realizado una reingeniería del proyecto a fin de optimizar los recursos disponibles que coadyuven a la continuidad y conclusión del proyecto. Todo lo anterior, en aras de satisfacer la necesidad e interés públicos de todos los usuarios de la vía, actuales y futuros. El proceso de reingeniería realizado implica el ajuste en el diseño original del proyecto, de forma tal que proporcione una solución óptima que permita minimizar la cantidad de propiedades requeridas para la construcción de ciertas obras específicas, manteniendo su funcionalidad básica. Anteriormente, la Unidad Ejecutora solicitó el desistimiento del expediente SABI 2019-83 mediante el oficio UE32-DRA-06-2024-0482 (0383) de fecha 23 de junio 2024. (...)”* y por así quedar demostrado que dicho proceso carece de interés actual, se procede a dar por terminado el proceso de expropiación visto en el expediente administrativo N° SABI 2019-83, de manera anticipada, de conformidad con lo establecido en el artículo 113 del Código Procesal Contencioso Administrativo.

“ARTÍCULO 113.

(...)

2) Si desiste la Administración Pública, deberá presentarse el acuerdo o la resolución adoptada por el respectivo superior jerárquico supremo o por el órgano en el que este delegue.

(...) “

POR TANTO,

EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

RESUELVE:

1.- Se ordena el Desistimiento y Archivo del Expediente Administrativo N° SABI 2019-83 a nombre de Banco Improsa Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-079006 en calidad de fiduciario, propietaria de la finca matrícula N° 29732-000 de la provincia de Limón del proyecto denominado: **“Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional N° 32, Carretera Braulio Carrillo, sección: Tramo 5 Matina-Limón”.**

2.- Se deja sin efecto la resolución de Declaratoria de Interés Público N° 794 del 16 de julio de 2019, publicada en el Alcance N° 172 de la Gaceta N° 144 del 01 de agosto de 2019, toda vez que el inmueble a expropiar ya no es requerido para el proyecto de Obra Pública supra citado.

3.- Ordénese Mandamiento de cancelación de las citas de anotación tomo: 2019, asiento: 651016, consecutivo: 001, del diario del Registro inmobiliario, al margen de la finca matrícula N° 29732-000 de la provincia de Limón.

4.- Ordénese y gestione la cancelación del plano castrado N° 7-2101340-2019, ante el Registro Público Nacional, respecto a la expropiación.

5.- Comuníquese de lo resuelto al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles, para que éste a su vez gestione la notificación de Desistimiento y Archivo del proceso expropiatorio al propietario registral y a la Procuraduría General de la República.

6.- Rige a partir de su firma.

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE,

Efraím Zeledón Leiva, Ministro de Obras Públicas y Transportes.— 1 vez.—
(IN202501005853).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Audiencia Pública Virtual

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convoca a audiencia pública virtual la propuesta que se detalla a continuación:

**ESTUDIO ORDINARIO DE OFICIO PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL MARGEN DE OPERACIÓN Y EL RENDIMIENTO SOBRE LA BASE TARIFARIA DE LA REFINADORA COSTARRICENSE DE PETRÓLEO (RECOPE) PARA EL PERIODO 2026, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN LA METODOLOGÍA TARIFARIA RE-0024-JD-2022 Y SU REFORMA
EXPEDIENTE ET-047-2025**

1. Someter al proceso de audiencia pública el siguiente ajuste en el margen de operación y rendimiento sobre la base tarifaria:

- Margen de operación estimado para el 2026 por producto y por litro es el siguiente:

Producto	MOi,t 2026
Gasolina RON 95	¢24,1815
Gasolina RON 91	¢22,6558
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	¢23,3009
Diésel marino	¢23,3009
Keroseno	¢19,6300
Bunker	¢51,1262
Bunker Térmico ICE	¢13,9495
Bunker Térmico ICE 2	¢13,9495
IFO 380	¢49,1713
Asfalto PG-64-22	¢42,6381
Diésel pesado o gasóleo	¢31,5772
Emulsión asfáltica rápida (RR)	¢33,0315
Emulsión asfáltica lenta (RL)	¢49,8517
LPG (70-30)	¢20,9227
LPG (rico en propano)	¢20,9227
Av-Gas	¢45,0697
Jet fuel A	¢37,4485
Nafta pesada	¢20,3864

- Rentabilidad sobre la base tarifaria estimada para el 2026 por producto y por litro es el siguiente:

Producto	RSBTi 2026
Gasolina RON 95	¢16,2523
Gasolina RON 91	¢19,3745
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	¢12,9228
Diésel marino	¢12,9228
Keroseno	¢7,8812
Bunker	¢21,2912
Bunker Térmico ICE	¢5,3141
Bunker Térmico ICE 2	¢5,3141
IFO 380	¢21,1851
Asfalto PG-64-22	¢16,2101
Diésel pesado o gasóleo	¢20,2306
Emulsión asfáltica rápida (RR)	¢10,5461
Emulsión asfáltica lenta (RL)	¢14,4012

LPG (70-30)	¢9,5811
LPG (rico en propano)	¢9,5811
Av-Gas	¢21,6458
Jet fuel A	¢12,1816
Nafta pesada	¢10,7545

Consideraciones importantes:

- a) El margen de operación y la rentabilidad sobre la base tarifaria proyectadas para el 2026 podrían variar al momento de la resolución de este estudio, debido a que los parámetros económicos serán actualizados posterior a la audiencia pública, con corte a la fecha de celebración de la audiencia (en cumplimiento a lo establecido en el acuerdo de Junta Directiva AC-004-015-2004).
 - b) El margen de operación y la rentabilidad sobre la base tarifaria proyectadas para el 2026 entrarán a regir a partir del 1 de enero de 2026 y afectarán los precios de los combustibles que se encuentren vigentes al momento de la resolución de este estudio.
2. Someter al proceso de audiencia pública como reserva de inversión de acuerdo con la Ley N.º 7722 *Ley de sujeción de Instituciones Estatales al pago del impuesto sobre la Renta*, para el 2026 un monto de ¢ 58 237,80 millones.
 3. Someter al proceso de audiencia pública los siguientes precios:

a. Precios en planteles de abasto:

Precios plantel Recope

(colones por litro)

Productos	Precio sin impuesto	Precio con impuesto (3)
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	336,19	608,94
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	334,41	594,91
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	328,70	482,95
Diésel marino	896,29	1 050,54
Keroseno ⁽¹⁾	330,27	404,52
Búnker ⁽²⁾	225,65	250,90
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	262,93	288,18
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	261,39	286,64
IFO 380 ⁽²⁾	591,13	591,13
Diésel pesado o gasoleo ⁽²⁾	314,45	365,45
Av-Gas ⁽¹⁾	635,10	895,60
Jet fuel A ⁽¹⁾	345,25	501,50
Nafta Pesada ⁽¹⁾	311,10	348,85

(1) Para efecto del del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante resolución RE-0124-IE-2020 publicada en el Alcance Digital 329 a La Gaceta 294 del 16 de diciembre de 2020 (ET-026-2020).

(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

(3) Se exceptúa del pago de este impuesto, el producto destinado a abastecer las líneas aéreas y los buques mercantes o de pasajeros en líneas comerciales, todas de servicio internacional; asimismo, el combustible que utiliza la Asociación Cruz Roja Costarricense, así como la flota de pescadores nacionales para la actividad de pesca no deportiva, de conformidad con la Ley N.º 7384, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

b. Precios en planteles de abasto por masa:

Precios plantel Recope por masa (colones por kg)			
Productos	Precio	Densidad de referencia	Precio
	con impuesto por litro ⁽²⁾		con impuesto por masa
Búnker ⁽¹⁾	250,90	978,25	256,48
Búnker Térmico ICE ⁽¹⁾	288,18	929,22	310,14
Búnker Térmico ICE 2 ⁽¹⁾	286,64	960,90	298,30
Asfalto PG-64-22 ⁽¹⁾	355,35	1 027,50	345,84
Emulsión asfáltica rápida ⁽¹⁾	242,81	1 007,25	241,06
Emulsión asfáltica lenta ⁽¹⁾	264,12	1 016,00	259,96
LPG (mezcla 70-30)	136,11	531,97	255,87
LPG (rico en propano)	273,87	507,50	539,65

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en RE-0097-IE-2023 del 07 de agosto de 2023 publicada en el Alcance digital 155 a La Gaceta 148 del 16 de agosto de 2023 (ET-016-2023).

(2) Se exceptúa del pago de este impuesto, el producto destinado a abastecer las líneas aéreas y los buques mercantes o de pasajeros en líneas comerciales, todas de servicio internacional; asimismo, el combustible que utiliza la Asociación Cruz Roja Costarricense, así como la flota de pescadores nacionales para la actividad de pesca no deportiva, de conformidad con la Ley N.º 7384, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 8114.

c. Precios a la flota pesquera nacional no deportiva exonerado del impuesto único a los combustibles:

Precios a la flota pesquera nacional no deportiva
(1)

-colones por litro-	
Producto	Precio Plantel sin impuesto
Gasolina RON 91	284,98
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	300,05

(1) Según lo dispuesto en la Ley 9134 de interpretación Auténtica del artículo 45 de la Ley 7384 de INCOPECA y la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias

d. Precios al consumidor final en estación de servicio con punto fijo:

Precios consumidor final en estaciones de servicio

-colones por litro-

Producto	Precio sin IVA/ transporte	IVA por transporte ⁽³⁾	Precio con IVA/transporte ⁽⁴⁾
Gasolina RON 95 ⁽¹⁾	678,39	1,66	680,00
Gasolina RON 91 ⁽¹⁾	664,36	1,66	666,00
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre ⁽¹⁾	552,41	1,66	554,00
Keroseno ⁽¹⁾	473,97	1,66	476,00
Av-Gas ⁽²⁾	912,87	-	913,00
Jet fuel A-1 ⁽²⁾	-	-	-
Jet fuel A ⁽²⁾	518,77	-	519,00

(1) El precio final contempla un margen de comercialización de ₡56,6810/litro y flete promedio de ₡12,7730/litro, el IVA por transporte se muestra en la columna por separado, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RE-0038-IE-2021 y RE-0124-IE-2020, (ET-012-2021 y ET-026-2020). respectivamente.

(2) El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio -con transporte incluido de ₡17,2654/litro, establecido mediante resolución RE-0124-IE-2020 (ET-026-2020).

(3) Corresponde al 13% de IVA sobre el flete promedio.

(4) Redondeado al colón más próximo.

e. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final- por litro:

Precios del distribuidor de combustibles sin punto fijo

a consumidor final

-colones por litro-

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Gasolina RON 95	612,68
Gasolina RON 91	598,65
Diésel para uso automotriz de 50 ppm de azufre	486,70
Keroseno	408,26
Bunker	254,65
Diésel pesado o gasóleo	369,20
Nafta pesada	352,60

(1) Incluye un margen total de ₡3,745769 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996.

Se excluyen el IFO 380, Gas Licuado del Petróleo, Av-gas y Jet A-1 general de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta 235 del 5 de diciembre de 2003 y Voto constitucional 2005-02238 del 2 de marzo de 2005.

f. Precios del comercializador sin punto fijo -consumidor final- por litro:

**Precios del distribuidor de combustibles sin punto fijo
al consumidor final
(colones por kilogramo)**

Producto	Precio con impuesto ⁽¹⁾
Bunker	260,31
Asfalto PG-64-22	349,49
Emulsión asfáltica rápida (RR)	244,78
Emulsión asfáltica lenta (RL)	263,64

(1) Incluye un margen total de ₡3,745769 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 de 4 de setiembre de 1996.

Se excluyen el IFO 380, Gas Licuado del Petróleo, Av-gas y Jet A-1 general de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta 235 del 5 de diciembre de 2003 y Voto constitucional 2005-02238 del 2 de marzo de 2005.

**g. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- al consumidor final mezcla 70-30:
Precio de Gas Licuado de Petróleo por tipo de envase y cadena de distribución
-mezcla propano butano-
-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único- ⁽¹⁾**

Tipos de envase	envasador (2)	Precio a facturar por distribuidor de cilindros (3)	comercializador de cilindros ⁽⁴⁾
Tanques fijos -por litro-	195.97	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 673.00	2 199.00	2 804.00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 341.00	4 392.00	5 601.00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	4 178.00	5 492.00	7 003.00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	5 850.00	7 690.00	9 806.00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	6 683.00	8 785.00	11 202.00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	7 519.00	9 884.00	12 604.00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	10 028.00	13 182.00	16 809.00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	16 710.00	21 967.00	28 011.00
Estación de servicio mixta (por litro) ⁽⁵⁾		(*)	253.00

() No se comercializa en esos puntos de ventas.*

(1) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N.º 65 del 2 de abril de 2001.

(2) Incluye el margen de envasador de ₡59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindros de GLP de ₡61,645/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindros de GLP de ₡70,885/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

(5) Incluye los márgenes de envasador de 59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023 y 56,6810/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante la resolución RE-0038-IE-2021 del 9 de junio del 2021.

h. Precios del gas licuado del petróleo –GLP- rico en propano al consumidor final:

Precio de Gas Licuado de Petróleo rico en propano por tipo de envase y cadena de distribución

-en colones por litro y cilindros incluye impuesto único- ⁽¹⁾

Tipos de envase	Precio a facturar por		
	envasador ⁽²⁾	distribuidor de cilindros ⁽³⁾	comercializador de cilindros ⁽⁴⁾
Tanques fijos <i>-por litro-</i>	333.73	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	2 986.00	3 537.00	4 171.00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	5 964.00	7 066.00	8 333.00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	7 457.00	8 835.00	10 419.00
Cilindro de 15,88 kg (35 lb)	10 443.00	12 372.00	14 590.00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	11 929.00	14 132.00	16 666.00
Cilindro de 20,41 kg (45 lb)	13 422.00	15 901.00	18 752.00
Cilindro de 27,22 kg (60 lb)	17 900.00	21 206.00	25 008.00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	29 829.00	35 339.00	41 674.00
Estación de servicio mixta (por litro) ⁽⁵⁾		(*)	390.00

(*) No se comercializa en esos puntos de ventas.

(1) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N.º 65 del 2 de abril de 2001.

(2) Incluye el margen de envasador de ¢59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023.

(3) Incluye el margen de distribuidor de cilindros de GLP de ¢61,645/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

(4) Incluye el margen de comercializador de cilindros de GLP de ¢70,885/litro establecido mediante resolución RE-0020-IE-2025 del 06 de marzo de 2025 (ET-016-2025) publicada en el Alcance 37 a la Gaceta 51 del 17 de marzo de 2025.

(5) Incluye los márgenes de envasador de 59,860/litro, establecido mediante resolución RE-0158-IE-2023 del 13 de diciembre de 2023 y 56,6810/litro para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante la resolución RE-0038-IE-2021 del 9 de junio del 2021

i. Para los productos IFO-380, Av-gas y jet fuel que expende Recope en puertos y aeropuertos, los siguientes límites a la banda tarifaria:

Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas y Jet fuel sin impuesto

Producto	¢/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A	300,24	390,27
Av-gas	598,51	671,70
IFO 380	571,90	610,36
Tipo de cambio	¢506,79	

Fuente: Intendencia de Energía

**Rangos de variación de los precios de venta para IFO 380, Av-gas
y Jet fuel con impuesto**

Producto	C/L	
	Límite inferior	Límite superior
Jet fuel A	456,49	546,52
Av-gas	859,01	932,20
IFO 380	571,90	610,36
<i>Tipo de cambio</i>	<i>₡506,79</i>	

Fuente: Intendencia de Energía

Consideraciones importantes:

Los precios de los combustibles descritos en los cuadros de la “a” la “i”, son provisionales, ya que los mismos serán actualizados sobre la resolución que establezca los precios vigentes al momento de resolver.

SOBRE LA REALIZACIÓN DE LA AUDIENCIA:

La Audiencia Pública virtual (*) se realizará el **lunes 17 de noviembre de 2025** a las **17 horas con 15 minutos (5:15 p.m.)** por medio de la Plataforma Zoom. El enlace para participar en la audiencia pública virtual es: <https://aresep.go.cr/audiencias/et-047-2025>

SOBRE CÓMO PARTICIPAR:

1. DE FORMA ORAL ():** Para participar de forma oral debe registrarse a través del correo electrónico consejero@aresep.go.cr hasta las 16 horas (4:00 p.m.) del día de la audiencia, manifestando su interés de participar en la audiencia del expediente ET-047-2025, e indicar su nombre completo, número de cédula, medio de notificaciones, número de teléfono y adjuntar copia de su cédula de identidad.

El día de la audiencia se enviará un enlace al correo electrónico registrado, para que pueda hacer uso de la palabra en la audiencia. No obstante, si no se inscribió de forma anticipada y desea participar, podrá inscribirse propiamente en la audiencia pública al chat preguntas y respuestas.

2. MEDIANTE ESCRITO FIRMADO presentado en las oficinas de la Aresep en horario de 8:00 am a 4:00 pm, por medio del fax 2215-6002 o al único correo electrónico oficial (***): consejero@aresep.go.cr hasta el día de la audiencia.

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

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

SOBRE LA SESIÓN EXPLICATIVA:

Además, se invita a una exposición explicativa y evacuación de dudas de la propuesta, que estará disponible el **miércoles 29 de octubre** a las 17:00 horas (5:00 p.m.) en el perfil de Facebook de la Aresep y al día siguiente la grabación de esta estará disponible en la página www.aresep.go.cr

Las dudas o consultas por escrito se recibirán hasta el **miércoles 05 de noviembre de 2025** al correo electrónico consejero@aresep.go.cr, mismas que serán evacuadas a más tardar el **miércoles 12 de noviembre de 2025**.

PARA CONSULTAR EL EXPEDIENTE Y ASESORÍAS:

1. Puede hacerlo en las instalaciones de la ARESEP en horario de 8:00 am a 4:00 pm o descargando el expediente en la dirección electrónica: www.aresep.go.cr (expedientes, expediente ET-047-2025).

2. También puede acceder directamente al expediente mediante el siguiente enlace (disponible como hipervínculo en la versión digital): [ET-047-2025](#)

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

(*) En caso de problemas o dudas para conectarse a la audiencia puede llamar el día de la audiencia después de las 4:00 pm, al 4002-9504

(**) En caso de personas con discapacidad auditiva y/o del habla que desean participar y/o presenciar la audiencia pública, puede hacer la solicitud de intérprete en Lenguaje de Señas Costarricenses (LESCO) al correo consejero@aresep.go.cr con 7 días, hábiles, de antelación al día de la audiencia, indicando sus datos personales, esto para poder garantizarle dicho servicio en la audiencia pública.

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

Gabriela Prado Rodríguez, Directora General, Dirección General de Atención al Usuario.—1 vez.—(IN202501005268).

RESOLUCIÓN RE-0125-JD-2025
ESCAZÚ, A LAS DOCE HORAS Y CUARENTA Y SEIS MINUTOS DEL DIEZ
DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTICINCO

MODIFICACIÓN PARCIAL A LA “METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN ORDINARIA DE TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, EN LA MODALIDAD AUTOBÚS”, RESOLUCIÓN RJD-035-2016 Y SUS REFORMAS, RELACIONADA CON LA DETERMINACIÓN DE TARIFAS BAJO EL ESQUEMA DE SECTORIZACIÓN DE RUTAS.

EXPEDIENTE IRM-003-2025

RESULTANDO:

- I. Que el 16 de diciembre de 1999, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto Ejecutivo N°28337-MOPT emitió el *“Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas Por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente”*. Este decreto, publicado en La Gaceta N°1 del 3 de enero del 2000, definió las políticas y estrategias para la modernización del sistema de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús. (Folios 100 a 104)
- II. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, dictó la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, la cual fue publicada en el Alcance Digital N°35 a La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, siendo que esta resolución ha sufrido a través de los años modificaciones parciales.
- III. Que el 27 de enero de 2017, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT, reafirmó el interés público del proceso de modernización del transporte público remunerado de personas modalidad autobús, al emitir las pautas de la *“Consolidación y ejecución de las políticas y estrategias para la modernización y sectorización del transporte público modalidad autobús en el área metropolitana de San José y zonas aledañas”*, la cual fue publicada en el Alcance N°28 a La Gaceta N°25 del 3 de febrero de 2017. Este decreto establece acciones técnicas y administrativas para consolidar y ejecutar las políticas y estrategias de modernización del transporte público. (Folios 105 a 115)

- IV. Que el 3 de agosto de 2017, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto Ejecutivo N° 40545-MOPT, oficializó y declaró de interés público la *“Política Pública de la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobuses del Área Metropolitana de San José”*, publicado en el Alcance Digital N°205 a La Gaceta N°158 del 22 de agosto del 2017. Esta política establece directrices para modernizar el sistema de transporte público, enfocándose en la coordinación entre las instituciones del sector Obras Públicas y Transportes y otras instituciones centralizadas o descentralizadas, respetando la autonomía y competencias de cada entidad. (Folios 116 a 217)
- V. Que el 5 de julio de 2021, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), mediante el artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 52-2021, aprobó en todos los extremos el informe técnico final consolidado denominado *“Diseño operativo del transporte público urbano en el Área Metropolitana de San José”*. En ese informe se presenta un diseño para modernizar el sistema de transporte público por autobús en el Área Metropolitana de San José (AMSJ) proponiendo una reestructuración operativa basada en un esquema troncalizado de servicios, detallando las rutas propuestas por sector, esquemas operativos, itinerarios, volúmenes y flota requerida, así como un plan para la transición al nuevo esquema entre los años 2021 a 2028. (Folios 218 a 221)
- VI. Que el 5 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Aresep, mediante la resolución RE-0206-JD-2021, dictó la *“Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”*, publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021.
- VII. Que el 12 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Aresep, mediante la resolución RE-0211-JD-2021, dictó la *“Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y otros Servicios de Transporte”*, publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 12 de noviembre de 2021.
- VIII. Que el 31 de mayo de 2023, el Poder Ejecutivo, mediante el acuerdo N°89-MOPT, declaró de interés público y con rango de política pública sectorial la *“Política Pública para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús 2021-2035”* (PMTPA), publicado en La Gaceta N°96 del 31 de mayo del 2023. Dicha política tiene como objetivo mejorar la experiencia de las personas usuarias mediante la implementación de estrategias de modernización que incluyen la integración tarifaria, operativa, física y organizacional. Esta política busca la mejora continua de la calidad del servicio y responder a la demanda de movilización con accesibilidad universal e inclusividad. (Folios 1192 a 1288)

- IX.** Que el 23 de junio de 2023, la Intendencia de Transporte (IT), mediante el oficio OF-0813-IT-2023, le solicitó a la Junta Directiva de la Aresep el pronunciamiento sobre la Política Pública PMTPA, con el fin de tener claridad sobre las implicaciones y el acatamiento de esta política en la fijación de tarifas. (Folios 1289 a 1290)
- X.** Que el 27 de junio de 2023, la Secretaría de Junta Directiva (SJD), mediante el oficio OF-0501-SJD-2023, comunicó al Regulador General el acuerdo 13-50-2023 del acta de la sesión ordinaria 55-2023, celebrada el 20 de junio de 2023 y ratificada el 27 de junio de 2023:

“Acuerdo 13-50-2023

1. Instruir al Regulador General como jerarca superior administrativo que, la aplicación de los planes y políticas sectoriales dictadas por el Poder Ejecutivo, relacionados con las competencias exclusivas y excluyentes de la Autoridad Reguladora, estarán bajo su competencia. Al efecto deberá verificar la compatibilidad de la disposición de que se trate, con la autonomía y las competencias atribuidas al ente regulador. Además, será quien decida la forma en que se implementarán y aplicarán, así como la operativización de estas.

2. El Regulador General deberá comunicar a la Junta Directiva en cada caso, lo dispuesto por él, para mantener informado al órgano colegiado.

3. Comunicar este acuerdo al Regulador General para que informe a las dependencias de la Institución.”

(Folios 1291 a 1295)

- XI.** Que el 11 de julio de 2023, la SJD, mediante el oficio OF-0556-SJD-2023, informó al Regulador General y a la IT el acuerdo 06-55-2023, aprobado en la sesión extraordinaria 55-2023 del 6 de julio de 2023 y ratificado el 11 de julio de 2023. En este acuerdo, se recibió el oficio OF-0813-IT-2023 y, en concordancia con el acuerdo 13-50-2023, se determinó trasladar el oficio de la IT al Regulador General, por ser de su competencia. (Folios 1300 a 1301)
- XII.** Que el 24 de enero de 2024, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto Ejecutivo N°44378-MOPT decretó la *“Reforma al artículo 1° del reglamento sobre políticas y estrategias para la modernización del transporte colectivo remunerado de personas por autobuses urbanos para el área metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente, Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT”*, publicada en La Gaceta N°44 del 7 de marzo de 2024. La reforma exige que concesionarios y permisionarios del servicio de autobús deben presentar compromiso formal para cumplir con el marco regulatorio

vigente. En aquellos sectores o subsectores con múltiples operadores, en caso de desacuerdo entre operadores, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) no renovará permisos o concesiones vencidas, sino que las licitará. También permite emitir permisos temporales para operar el servicio de autobús, sin generar derechos subjetivos, y condiciona su prórroga al cumplimiento de obligaciones y normativa vigente, según determine el CTP. (Folios 1296 a 1299)

- XIII.** Que el 19 de abril de 2024, la Junta Directiva del CTP, notificó a la Aresep el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 10-2024 del 8 de marzo de 2024, mediante el cual dicho Órgano Colegiado, entre otras cosas aprobó el esquema operativo del “*Subsector San Francisco*” contenido en el oficio SPS-2024-157 del 6 de marzo de 2024 y le otorgó a la empresa Transbosque La Pacífica S.A. el título habilitante de permisionario. (Folios 1302 a 1404)
- XIV.** Que el 13 de mayo de 2024, la IT, mediante el oficio OF-0488-IT-2024, remitió a la Junta Directiva del CTP sus observaciones sobre aspectos tarifarios contenidos en el informe del oficio SPS-2024-157. Destacó la necesidad de detallar la información requerida para aplicar la metodología tarifaria vigente y señaló que, en las condiciones actuales, no es viable establecer una única tarifa por sector o subsector con transbordo en un período determinado. Señaló que para que sea posible, se requiere la eliminación del pago en efectivo, la necesidad de validadores en todas las unidades y el uso obligatorio por parte de los usuarios de medios de pago vinculados al Sistema Nacional de Pagos Electrónicos en Transporte Público (SINPE-TP). (Folios 1405 a 1409)
- XV.** Que el 4 de julio de 2024, la Junta Directiva del CTP, notificó a la Aresep el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 22-2024 del 21 de junio de 2024, mediante el cual dicho Órgano Colegiado aprobó la propuesta del “*Esquema operativo del Sector Tibás - Santo Domingo*” y “*Diametral Pavas – San Pedro*” y todas las recomendaciones de cada uno de los informes; adjuntando el oficio SPS-2024-497 del 10 de junio de 2024, y los documentos denominados “*Informe Diametral*” e “*Informe Tibás – Santo Domingo*”. (Folios 1410 a 1615)
- XVI.** Que el 18 de diciembre de 2024, la IT, mediante el oficio OF-1420-IT-2024, solicitó a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación (DGDR) que analizara en el corto plazo una modificación a la metodología tarifaria ordinaria del servicio de autobús, que permitiera concretar las condiciones tarifarias de las propuestas del Poder Ejecutivo en la política pública PMTPA. (Folios 1616 a 1617)
- XVII.** Que el 28 de enero del 2025, mediante la Ley N° 10638 se adiciona un inciso g) al artículo 17 y un transitorio XII a la Ley N° 3503. Dicha ley se publicó en el Alcance N° 37 a La Gaceta N° 51 del 17 de marzo del 2025.

- XVIII.** Que el 10 de febrero de 2025, la IT, mediante el oficio OF-0166-IT-2025, en seguimiento de los acuerdos en la mesa de trabajo interinstitucional MOPT-CTP-Aresep relacionada con las tarifas para el proyecto de sectorización del servicio de autobús en el AMSJ, le trasladó al Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial del MOPT y al CTP, algunas consideraciones que debe tomar en cuenta el MOPT-CTP para efecto de las fijaciones tarifarias que serían realizadas en el marco de la metodología de fijación ordinaria de tarifas, establecida en la resolución RJD-035-2016 y sus reformas. (Folios 1618 a 1625)
- XIX.** Que el 12 de febrero de 2025, la Junta Directiva del CTP, notificó a la Aresep el acuerdo 3.4 de la Sesión Ordinaria 08-2025 del 7 de febrero de 2025, mediante el cual dicho Órgano Colegiado aprobó la memoria de cálculo remitida a la IT, por la Secretaría de Planificación del MOPT, que respalda el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 22-2024, así como el informe SPS-2025-49. Adicionalmente, en dicho acuerdo se le solicitó a la Aresep realizar la gestión tarifaria de conformidad con sus competencias exclusivas y excluyentes a la brevedad posible, con el fin de avanzar el proceso de sectorización. (Folios 1626 a 1640)
- XX.** Que el 14 de febrero de 2025, la IT, mediante el oficio OF-0197-IT-2025, le solicitó al CTP la remisión de información necesaria para realizar los análisis tarifarios solicitados en el acuerdo 3.4 de la Sesión Ordinaria 08-2025 del 7 de febrero de 2025. (Folios 1641 a 1643)
- XXI.** Que el 20 de febrero de 2025, la SJD, mediante el oficio OF-0108-SJD-2025, comunicó al Regulador General el acuerdo 05-14-2025 del acta de la Sesión Ordinaria 14-2025, celebrada el 19 de febrero de 2025:

“Acuerdo 05-14-2025

I. Solicitar al Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) que, en un plazo máximo de 8 días, remita un informe detallado sobre el estado del proyecto de sectorización del transporte público, indicando las razones del retraso en su implementación, las acciones tomadas por la ARESEP al respecto y las posibles soluciones para su pronta ejecución.

II. Comunicar este acuerdo al Regulador General.”
(Folios 1644 a 1645)

- XXII.** Que el 21 de febrero de 2025, el Regulador General, mediante el oficio OF-0331-RG-2025, en atención del punto 1 del acuerdo 05-14-2025, le solicitó a la IT un informe detallado sobre el estado del proyecto de sectorización, indicando las razones del retraso y las acciones tomadas por la Aresep y las posibles soluciones. (Folio 1646)

- XXIII.** Que el 24 de febrero de 2025, el Regulador General, mediante el oficio OF-0339-RG-2025, instruyó a la DGDR, priorizar el análisis de una modificación de la metodología tarifaria ordinaria del servicio de autobús para el plan de sectorización. (Folio 1647 a 1648)
- XXIV.** Que el 28 de febrero de 2025, la IT, mediante el oficio OF-0242-IT-2025 y en atención al oficio OF-0331-RG-2025, informó al Regulador General sobre las acciones de Aresep respecto al plan de sectorización en el AMSJ, detallando las actuaciones del MOPT y CTP, así como las razones del retraso en aspectos tarifarios y las acciones tomadas por Autoridad Reguladora al respecto. (Folios 1649 a 1664)
- XXV.** Que el 13 de marzo de 2025, la DGDR, mediante el oficio OF-00084-DGDR-2025, solicitó al Regulador General, la autorización para prescindir de las actividades 4 a 11 de la etapa 7.1 del procedimiento de DR-PO-03 vigente para el desarrollo de la propuesta de modificación de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-0035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1665 a 1667)
- XXVI.** Que el 19 de marzo de 2025, la DGDR, mediante el oficio OF-0093-DGDR-2025, remitió para el análisis respectivo a la IT, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) y al Consejero del Usuario (CU), el informe técnico preliminar de la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1668 a 1669)
- XXVII.** Que el 20 de marzo de 2025, la DGDR, realizó la presentación para explicar a la IT, a la DGAU y al CU, de la propuesta de modificación parcial a la metodología de fijación ordinaria de tarifas indicada el resultando anterior.
- XXVIII.** Que el 21 de marzo de 2025, la IT, mediante el oficio OF-0348-IT-2025 en atención al oficio OF-0093-DGDR-2025, indicó a la DGDR que no tenía observaciones a la propuesta de modificación parcial a la metodología de fijación ordinaria de tarifas mencionada. (Folio 1670)

- XXIX.** Que el 24 de marzo de 2025, la DGAU, mediante el oficio OF-0627-DGAU-2025 en atención al oficio OF-0093-DGDR-2025, remitió a la DGDR sus observaciones a la propuesta de modificación parcial a la metodología de fijación ordinaria de tarifas mencionada. (Folio 1671 a 1676)
- XXX.** Que el 27 de marzo de 2025, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Autobuses, mediante el informe IN-0012-DGDR-2025, remitió al director de la DGDR, el informe técnico de la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 44 a 75)
- XXXI.** Que el 28 de marzo de 2025, la DGDR, mediante el oficio OF-0107-DGDR-2025, remitió al Regulador General, el informe técnico que contiene la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 42 a 43)
- XXXII.** Que el 1 de abril de 2025, el Regulador General, mediante la resolución RE-0163-RG-2025, por motivos de conveniencia, oportunidad y urgencia, autorizó a la DGDR, prescindir de las actividades 4 a 11 de la etapa 7.1 del procedimiento de DR-PO-03 vigente para el desarrollo de la propuesta de modificación de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1714 a 1722)
- XXXIII.** Que el 3 de abril de 2025, el Regulador General, mediante el oficio OF-0504-RG-2025, remitió a la Junta Directiva de la Aresep, para su conocimiento y valoración, el oficio OF-0107-DGDR-2025 y sus anexos, que contiene la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas; e indicó expresamente que dicha propuesta *“cuenta con el aval de este despacho”*. (Folio 1723)
- XXXIV.** Que el 7 de abril de 2025, la SJD, mediante el memorando ME-0049-SJD-2025, remitió a la Dirección General Legal (DGL), la propuesta de resolución relativa a la modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida mediante

la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas, para su respectiva revisión. (Folio 1724)

- XXXV.** Que el 9 de abril de 2025, la DGL, remitió a la SJD, mediante el oficio OF-0214-DGL-2025, la revisión de la propuesta de resolución elaborada por la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Autobuses, relativa a la modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1725 a 1726)
- XXXVI.** Que el 30 de abril de 2025, la Junta Directiva de la Aresep, en la sesión extraordinaria 33-2025 conoció la modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas.
- XXXVII.** Que el 7 de mayo de 2025, la SJD, mediante el oficio 0289-SJD-2025, le comunicó a la DGDR el acuerdo 02-33-2025 del acta de la sesión extraordinaria 33-2025, celebrada el 30 de abril de 2025 ratificada el 07 de mayo de 2025, el cual textualmente indicaba:

“Acuerdo 02-33-2025

I. Dar por recibido el Informe IN-0012-DGDR-2025 del 27 de marzo de 2025 y el oficio OF-0107-DGDR-2025 del 28 de marzo de 2025, remitidos mediante el oficio OF-0504-RG-2025 del 3 de abril de 2025 del Regulador General; y el oficio OF-0214-DGL-2025 del 9 de abril de 2025 de la Dirección General Legal.

II. Solicitar a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación, que amplíe el Informe IN-0012-DGDR-2025 del 27 de marzo de 2025 en los siguientes términos:

a. Presentar un cronograma detallado de implementación de la sectorización, que contemple distintos modelos de operación posibles, con sus respectivos costos y beneficios comparados, así como su viabilidad técnica, operativa y financiera para Costa Rica. Este cronograma deberá permitir una planificación gradual, ordenada y realista, considerando los diferentes contextos regionales del país.

b. Proponer los esquemas de integración tarifaria, operativa y tecnológica, especificando los elementos habilitadores requeridos, su secuencia de implementación y el impacto esperado en la calidad del servicio y en la experiencia del usuario.

c. Formular los esquemas de distribución de costos asociados a la sectorización, con base en variables objetivas como la cantidad de kilómetros recorridos, número de carreras programadas, características de los esquemas operativos, entre otros factores relevantes, como el número de pasajeros asociados. Esta formulación deberá contemplar de manera explícita los costos y beneficios esperados, así como el desarrollo técnico de las fórmulas numéricas utilizadas para su cálculo. La propuesta deberá presentarse como un Plan Piloto para la Implementación de la Primera Etapa de la Sectorización, el cual deberá incorporar y analizar los diversos casos necesarios para su validación y ajuste, de forma que permita extraer conclusiones aplicables al modelo nacional.

d. Cualquier modificación que implique ajustes en fórmulas, criterios de cálculo o análisis numéricos deberá presentarse con trazabilidad técnica completa, de manera que se puedan identificar claramente los cambios realizados, sus efectos individuales y su impacto total sobre los resultados finales.”

XXXVIII. Que el 14 de mayo de 2025, la DGDR, mediante el oficio OF-0152-DGDR-2025, le solicitó información al Viceministro de Transportes y Seguridad Vial del MOPT y al Director Ejecutivo del CTP. En este oficio, se solicitó información relacionada con la sectorización del transporte remunerado de personas en autobús, ya que la mayoría de los temas consultados por la Junta Directiva eran competencia del MOPT y del CTP. (Folios 1730 a 1731)

XXXIX. Que el 20 de mayo de 2025, el Viceministro de Transportes y Seguridad Vial del MOPT, mediante el oficio CARTA-MOPT-DVTSV-2025-0954, informó a la DGDR que trasladó la solicitud contenida en el oficio OF-0152-DGDR-2025 a la Secretaría de Actas del CTP, con el fin de que esta la atienda de manera prioritaria. (Folio 1732)

XL. Que el 6 de junio de 2025, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Autobuses, mediante el informe IN-0025-DGDR-2025, remitió al Director de la DGDR, el informe técnico para atender lo solicitado en el acuerdo 02-33-2025 citado supra, relacionado con la ampliación del informe de la propuesta de modificación parcial de la metodología ordinaria de autobuses, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 78 a 99)

XLI. Que el 9 de junio de 2025, la DGDR, mediante el oficio OF-0184-DGDR-2025, remitió a la Junta Directiva de la Aresep, el informe técnico para atender lo solicitado en el acuerdo 02-33-2025 citado supra, relacionado con la ampliación del informe de la propuesta de modificación parcial de la metodología ordinaria de autobuses, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1733 a 1734)

XLII. Que el 18 de junio de 2025, la Junta Directiva de la Aresep, en la sesión ordinaria 46-2025 conoció el informe IN-0025-DGDR-2025 del 6 de junio de 2025, remitido por la DGDR mediante el oficio OF-0184-DGDR-2025 del 9 de junio de 2025, tomando el siguiente acuerdo:

“Acuerdo 04-46-2025

I. Dar por recibido el Informe IN-0025-DGDR-2025 del 6 de junio de 2025 y el oficio OF-0184-DGDR-2025 del 9 de junio de 2025, remitidos por la Dirección General de Desarrollo de la Regulación, relacionado con la propuesta de modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, resolución RJD-0035-2016 y sus reformas.

II. Dar por cumplido el Por Tanto II del acuerdo 02-33-2025 de la sesión extraordinaria 33-2025 de la Junta Directiva, celebrada el 30 de abril de 2025 y ratificada el 07 de mayo de 2025.

III. Solicitar al Regulador General que gestione ante el Consejo de Transporte Público el envío de la información solicitada por parte de la Dirección General de Desarrollo de la Regulación mediante oficio OF-0152-DGDR-2025 del 14 de mayo de 2025.

IV. Comunicar este acuerdo al Regulador General y la Dirección General de Desarrollo de la Regulación.”

XLIII. Que el 18 de junio de 2025, la Junta Directiva de la Aresep, mediante el acuerdo 07-46-2025, del acta de la sesión ordinaria 46-2025, resolvió, por unanimidad de los votos de los miembros presentes, entre otras cosas:

“I. Someter al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, la propuesta de modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, resolución RJD-035-2016 de las dieciséis horas del veinticinco de febrero del dos mil dieciséis y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas, de conformidad con lo siguiente:

(...)”

(Folios 3 a 41)

- XLIV.** Que el 25 de junio de 2025, la SJD, mediante el oficio OF-0438-SJD-2025, comunicó a la DGDR, para lo que corresponda el acuerdo 04-46-2025 del acta de la sesión ordinaria 46-2025 de la Junta Directiva de la Aresep, celebrada el 18 de junio de 2025, ratificada el 25 de junio de 2025. (Folio 1735)
- XLV.** Que el 25 de junio de 2025, la SJD, mediante el oficio OF-0439-SJD-2025, comunicó a la DGDR, a DGAU y al Departamento de Gestión Documental (DEGD), para lo que corresponda, el acuerdo 07-46-2025, del acta de la sesión ordinaria 46-2025 de la Junta Directiva de la Aresep, celebrada el 18 de junio de 2025, ratificada el 25 de junio de 2025. (Folios 3 a 41)
- XLVI.** Que el 25 de junio de 2025, la SJD, mediante el oficio OF-0447-SJD-2025, solicitó al DEGD, la apertura del expediente administrativo para someter a audiencia pública la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1 a 2)
- XLVII.** Que el 2 de julio de 2025, en el diario oficial La Gaceta N°121, se publicó la convocatoria a la audiencia pública virtual para conocer la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas, a realizarse el 29 de julio de 2025. (Folio 1691)
- XLVIII.** Que el 3 de julio de 2025, en los diarios de circulación nacional La Teja y el Diario Extra, se publicó la convocatoria a la audiencia pública virtual para conocer la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas, a realizarse el 29 de julio de 2025. (Folio 1691)
- XLIX.** Que el 29 de julio de 2025, de conformidad con el acta AC-0128-DGAU-2025, el 5 de agosto de 2025, emitida por la DGAU, se realizó la audiencia pública virtual mediante la plataforma Zoom, para conocer la propuesta de modificación de parcial de *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1706 a 1712)

- L. Que el 5 de agosto de 2025, la DGAU, mediante el informe IN-0285-DGAU-2025, emitió el *“Informe de oposiciones y coadyuvancias”* presentadas en la audiencia pública virtual a través de la cual se conoció la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1702 a 1703)
- LI. Que el 11 de setiembre de 2025, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Autobuses, mediante el informe IN-0049-DGDR-2025, remitió a la DGDR, el informe de análisis de posiciones presentadas en la audiencia pública virtual de la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1737 al 1797)
- LII. Que el 11 de setiembre de 2025, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Autobuses, mediante el informe IN-0050-DGDR-2025, remitió a la DGDR, el informe técnico final de la propuesta de modificación parcial de la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. (Folios 1798 al 1833)
- LIII. Que el 11 de setiembre de 2025, la DGDR, mediante el oficio OF-0307-DGDR-2025, remitió al Regulador General, en su condición de presidente de la Junta Directiva de la Aresep, el informe de análisis y respuesta a posiciones admitidas en la audiencia pública virtual, así como la propuesta técnica final de la propuesta de modificación parcial de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas, mediante los informes IN-0049-DGDR-2025 e IN-0050-DGDR-2025, respectivamente. (Folios 1834 al 1835)
- LIV. Que el 20 de setiembre de 2025, la SJD, mediante el memorando ME-0097-SJD-2025, trasladó a la DGAJR, los informes técnicos remitidos por la DGDR, mediante el oficio OF-0307-DGDR-2025 así como la propuesta de resolución, para su respectivo análisis post audiencia pública. (Folio 1836)

- LV.** Que el 1 de octubre de 2025, la DGAJR, mediante el oficio OF-0024-DGAJR-2025, emitió el criterio sobre el *“Análisis post audiencia pública de la propuesta de modificación parcial de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas”*. (Folios 1837 al 1848)
- LVI.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- II.** Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y 6 inciso 16) del *“Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado”* (RIOF), corresponde a la Junta Directiva de la Aresep, dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública, establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- III.** Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, la eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV.** Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión constante de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas sectoriales y públicas al amparo de la Ley.
- V.** Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren constantes cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.

- VI. Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en la regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII. Que actualmente existen Decretos Ejecutivos vigentes, que tienen como objetivo primordial modernizar el transporte público por autobús en ruta regular, entre los cuales encontramos el Decreto Ejecutivo N°28337-MOPT, reformado con el Decreto Ejecutivo N°44378-MOPT *“Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente”*, el Decreto Ejecutivo N°40186-MOPT *“Consolidación y ejecución de las políticas y estrategias para la modernización y sectorización del transporte público modalidad autobús en el área metropolitana de San José y zonas aledañas”*, el Decreto Ejecutivo N°40545-MOPT *“Política Pública de la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobuses del Área Metropolitana de San José”* y el Acuerdo N°89-MOPT *“Política Pública para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús 2021-2035”*.
- VIII. Que de conformidad con el artículo 1 de la Ley de Aresep, la Autoridad Reguladora no se sujetará a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan en dicha Ley; no obstante, estará sujeta al Plan Nacional de Desarrollo, a los planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo.
- IX. Que los planes sectoriales de obligatorio acatamiento incluyen elementos orientadores para que la Aresep, tome en cuenta al momento de definir las tarifas para las rutas que operen bajo un esquema tronco-alimentado como los incluidos en el plan de sectorización, con el fin de mejorar la experiencia de las personas usuarias.
- X. Que en el ámbito del transporte público, se impulsa su modernización para mejorar la calidad de los servicios de transporte, en aspectos como el servicio ofertado, la accesibilidad, la información, el tiempo de viaje, la atención al usuario, la comodidad, la seguridad, el impacto medioambiental, entre otros, así como promover la integración de los servicios, la facilidad para trasbordos y la habitación del espacio público.
- XI. Que la propuesta de modificación de la metodología ordinaria de cálculo tarifas del servicio, busca habilitar las condiciones para que se puedan calcular los esquemas de tarifas que coadyuven a la implementación del plan de sectorización, posibilitando la distribución de los costos del servicio entre las distintas rutas en un sector o subsector.

- XII.** Que en la “*Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”, dictada por la Junta Directiva de la Aresep, mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021, se establecen una serie de objetivos específicos y estrategias, estrechamente relacionadas con desarrollar una regulación flexible del servicio de transporte remunerado de personas en autobús, que permita la incorporación de las necesidades cambiantes de la sociedad que permita adaptarse y responder a las dinámicas del entorno para la consecución del valor público.
- XIII.** Que en la “*Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y otros Servicios de Transporte*”, dictada por la Junta Directiva de la Aresep, mediante la resolución RE-0211-JD-2021 del 8 de noviembre de 2021, existen objetivos a nivel técnico, tarifario-económicos e institucionales relacionados con la accesibilidad, continuidad, cantidad y oportunidad del servicio, promoviendo una cobertura adecuada, contribuyendo a la modernización del sistema de transporte de forma integral e intermodal, garantizando a los operadores que las tarifas permiten contar con recursos suficientes para la prestación óptima del servicio según las estructuras productivas modelo, considerando únicamente los costos necesarios para prestar el servicio.
- XIV.** Que la modificación parcial a la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús*”, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas, se justifica y se fundamenta en incorporar ajustes en la metodología tarifaria vigente, que permitan incluir el cálculo de tarifas para los planes de sectorización, con el fin de mejorar la experiencia del usuario. Para ello, se incluye la posibilidad de distribuir los costos del servicio entre las distintas rutas en un sector o subsector. La distribución de los costos y las tarifas resultantes deberán garantizar que los ingresos globales generados cubran los costos totales de prestación del servicio, considerando para ello la estructura productiva modelo establecida en la metodología de fijación ordinaria de tarifas, cuyo análisis está contenido en el informe IN-0050-DGDR-2025 de la DGDR, del 11 de setiembre de 2025.

Dicha justificación literalmente es la siguiente:

“(…)

4. JUSTIFICACIÓN

4.1. Marco Legal

La Ley N°7593 transformó al Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a la cual se le otorgó personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa para el ejercicio de sus funciones, cuyo objetivo primordial es ejercer la regulación de los servicios públicos, de una forma exclusiva y excluyente.

De conformidad con la Ley N°7593, la Aresep es el ente competente para fijar las tarifas y precios de acuerdo con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de los servicios públicos enumerados en el artículo 5 del citado cuerpo normativo, dentro de los cuales se encuentra el transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.

En este sentido, tanto para fijar precios y tarifas así como para establecer metodologías regulatorias en los servicios públicos objeto de regulación, la Aresep cuenta con potestades exclusivas y excluyentes; mismas que han sido ampliamente reconocidas por la Procuraduría General de la República en sus dictámenes C-416-2014 del 24 de noviembre de 2014 y C-023-2017 del 1° de febrero de 2017 y abordadas por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia y el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, en los siguientes votos respectivamente, sentencia N°577 del 10 de agosto de 2007 y sentencia 005-2008 del 15 de abril de 2008.

En efecto, en la función pública de regulación de los servicios públicos, la Aresep ostenta un poder de acción global y concreto de reglamentación, de autorización, de supervisión, de control y de sanción, por lo consiguiente se reitera, le corresponde fijar las tarifas y precios de los servicios públicos, y velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de estos.

De acuerdo con lo establecido en los artículos 3, 31 y 32 de la Ley N°7593, la Aresep para fijar las tarifas de los servicios públicos tomará en cuenta las estructuras productivas modelo para cada servicio público, y determinará cuáles son los costos estrictamente necesarios para prestar ese servicio según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestadoras, fomentando la pequeña y mediana empresa. La utilización de las estructuras productivas modelo por parte de la Aresep, es una obligación establecida expresamente por

el legislador en el artículo 31 de la Ley 7593, y sólo puede ser obviado cuando existe una imposibilidad comprobada para hacerlo de esa forma, buscando otras alternativas técnicas y legales acordes a sus competencias.

En la determinación de las tarifas del servicio, la Aresep deberá cumplir el principio del servicio al costo (artículo 3, inciso b), que establece que se deben contemplar únicamente los costos necesarios para la prestación del servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31 de la citada Ley N° 7593. De igual forma, el legislador también le exigió a la Aresep excluir aquellos costos que no sean necesarios para prestar el servicio público, y aquellos costos que resulten desproporcionados o inversiones que la Aresep considere excesivas para la prestación del servicio (artículo 32, incisos b, d y e), por lo que no todo costo en el que incurra un operador del servicio debe ser incorporado en una metodología tarifaria para ser reconocido tarifariamente, esto a la luz de lo dispuesto en la propia Ley N°7593. También es menester indicar que la Aresep debe armonizar los intereses de los usuarios y los prestadores del servicio público remunerado, de tal manera que los operadores del servicio mantengan su equilibrio financiero, y paralelo a ello, que los usuarios realicen el pago adecuado en las tarifas de ese servicio.

A lo interno del Ente Regulador de acuerdo con los artículos 45 de la Ley N°7593 y 6 inciso 16) del “Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado” (RIOF), le corresponde a la Junta Directiva de Aresep, dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; como es el caso del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, cumpliendo el procedimiento de audiencia pública, establecido en el artículo 36 de la misma Ley N°7593, para efectos de garantizar la participación ciudadana consagrada en el artículo 9 de la Constitución Política.

La “Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, dictada por la Junta Directiva de la Aresep, mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021, publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, tiene como fin cumplir con su objetivo general de orientar el quehacer regulatorio hacia la consecución del valor público de la institución permitiendo la satisfacción de las necesidades de los usuarios y la prestación eficiente de los servicios públicos. En dicha política se establecen una serie de objetivos específicos y estrategias, que se encuentran relacionadas con la modernización del servicio de transporte remunerado de personas en autobús; tal y como se citan a continuación:

“(…)

Objetivo específico 3: Desarrollar una regulación que provea las señales necesarias para llevar la prestación de los servicios públicos hacia la senda de la eficiencia, la eficacia, tanto de manera individual, por sector o industria, considerando el principio de servicio al costo eficiente, la aplicación de enfoques regulatorios comparados y ejercicio de un modelo regulatorio oportuno, apoyado en las mejores prácticas y en la articulación de los instrumentos de política.

(...)

Estrategia 3.4. Desarrollar una regulación flexible, que facilite la incorporación de las necesidades cambiantes de la sociedad y eventos de fuerza mayor.

(...)

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

(...)

Estrategia 4.3. Fortalecer y desarrollar los instrumentos regulatorios mediante una regulación con visión prospectiva que facilite la incorporación de innovaciones tecnológicas, instrumentos flexibles y habilitantes al cambio, considerando las necesidades de la sociedad y eventos de fuerza mayor bajo los principios de proporcionalidad, eficiencia, eficacia, participación, seguridad jurídica, coordinación y transparencia.

(...)

Estrategia 4.5. Analizar el impacto de la regulación en relación con sus objetivos, para identificar oportunidades de mejora y responder a las dinámicas del entorno, mediante la actualización de los instrumentos regulatorios que incentiven la eficiencia y la innovación tecnológica.

(...)” El original no está subrayado

Por su parte la “Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”, dictada por la Junta Directiva de la Aresep, 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, existen objetivos a nivel técnico, tarifario-económicos e institucionales relacionados con la modernización del servicio de transporte remunerado de personas en autobús. A continuación, se citan los objetivos relacionados:

“Objetivos técnicos:

“(…)

2. Velar porque los servicios prestados cumplan con los requisitos establecidos de calidad, continuidad, cantidad y oportunidad del servicio prestado.

3. Promover una cobertura adecuada de los distintos modos de transporte.

(...)

7. Contribuir a la modernización del sistema de transporte desde un punto de vista integral e intermodal.

(...)

9. Velar por la correcta movilidad de las personas o mercancías y su traslado entre dos puntos cualesquiera del país en concordancia con el alcance de los servicios regulados por la Autoridad Reguladora.

(...)"

Objetivos tarifarios-económicos:

"1. Elaborar instrumentos regulatorios para procurar la accesibilidad de los usuarios a los servicios públicos de transporte.

2. 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 o la metodología correspondiente que resulten aplicables.

3. 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), en un contexto de eficiencia en la ejecución de las inversiones, que logren satisfacer la demanda.

(...)" El original no está subrayado

La Aresep, de acuerdo con lo establecido en la Ley N°7593, es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio. Aunque no sigue los lineamientos del Poder Ejecutivo en sus funciones, debe cumplir con el Plan Nacional de Desarrollo, los planes sectoriales correspondientes y las políticas sectoriales dictadas por el Poder Ejecutivo, según lo indicado en el artículo 1:

"Artículo 1.- Transformación.

Transfórmese el Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma, denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en adelante y para los efectos de esta Ley llamada Autoridad Reguladora. La Autoridad Reguladora tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, así

como autonomía técnica y administrativa. Se regirá por las disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y las leyes que la complementen.

La Autoridad Reguladora no se sujetará a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan en esta Ley; no obstante, estará sujeta al Plan nacional de desarrollo, a los planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo.” El original no está subrayado.

La Autoridad Reguladora debe vincular su labor con los planes y objetivos gubernamentales. Según el artículo 2, inciso 38) del “Reglamento General del Sistema Nacional de Planificación” (Decreto Ejecutivo N°37735-PLAN), las Políticas públicas son “orientaciones vinculantes emitidas para resolver problemas públicos relevantes”. Sin embargo, estas políticas deben respetar la Constitución Política y las leyes. En particular, deben garantizar la autonomía de la Aresep, conforme al artículo 188 constitucional. También deben cumplir con su ley de creación, en especial los artículos 3.b), 31 y 32, que regulan la fijación de los precios y tarifas. Esa dirección y control de las políticas públicas y sectoriales no eliminan la potestad reguladora de un organismo independiente como la Aresep. En este contexto, la regulación del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, se rige por el mismo marco normativo que otros servicios regulados, conforme al artículo 5 de la Ley N°7593.

Bajo este contexto, el Poder Ejecutivo ha dictado planes sectoriales y políticas públicas para coordinar acciones y lograr una integración estatal para la modernización del transporte remunerado de personas en autobús, entre dichos planes sectoriales y políticas públicas se encuentran:

- a. “Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas Por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente”. Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT del 16 de diciembre de 1999, reformado con el Decreto Ejecutivo N° 44378-MOPT del 16 de diciembre de 1999.
- b. “Consolidación y ejecución de las políticas y estrategias para la modernización y sectorización del transporte público modalidad autobús en el área metropolitana de San José y zonas aledañas”. Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT del 27 de enero de 2017.
- c. “Política Pública de la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobuses del Área Metropolitana de San José”. Decreto Ejecutivo N° 40545-MOPT del 3 de agosto de 2017.

- d. *“Política Pública para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús 2021-2035”. Acuerdo N°89-MOPT del 31 de mayo de 2023.*

Estas políticas públicas buscan modernizar el transporte público en autobús mediante una red de rutas tronco-alimentadas para mejorar la movilidad en las ciudades. Se establecen rutas radiales, secundarias, intersectoriales, de distribución y diametrales. Además, se fomenta la coordinación entre entidades del sector respetando sus competencias. El objetivo es optimizar la experiencia del usuario mediante integración tarifaria, operativa y física, garantizando accesibilidad e inclusión.

De acuerdo con el marco jurídico antes descrito, se encuentra el debido sustento en la Ley N°7593, para que la Aresep en el ejercicio de sus competencias en la regulación de los servicios públicos, modifique la metodología tarifaria ordinaria para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”.

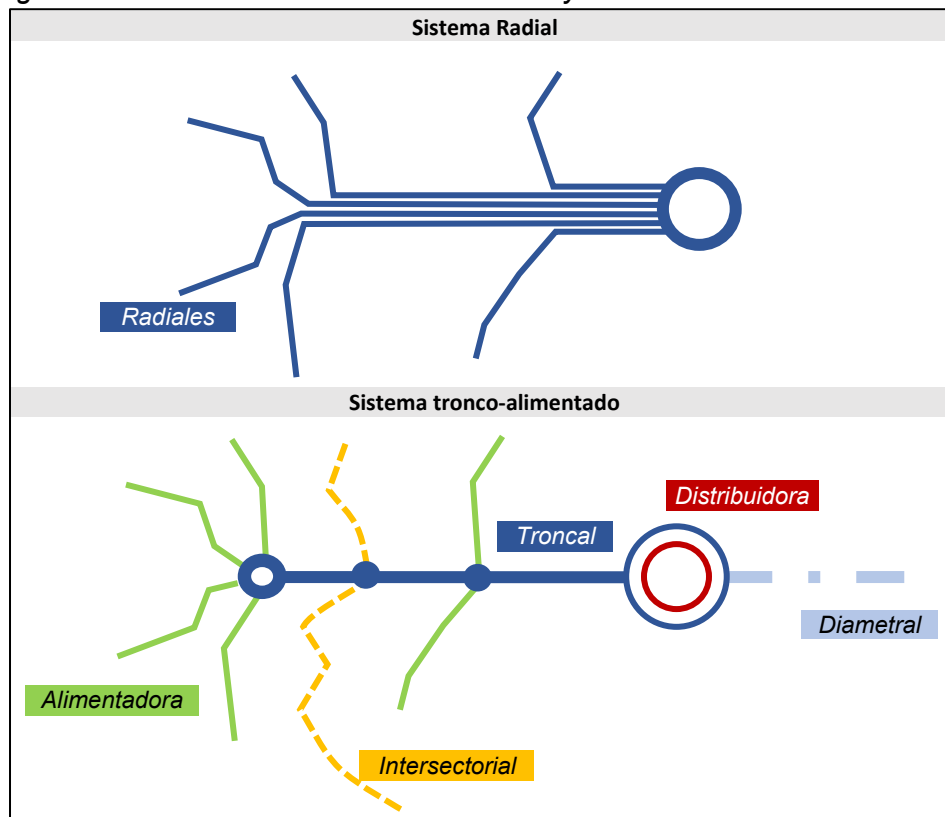
4.2. Sobre la modernización del transporte público y la sectorización de las rutas

La modernización del transporte público en autobús y la sectorización de las rutas en el Área Metropolitana de San José (AMSJ) es un proceso liderado por el MOPT y CTP, conforme al marco jurídico vigente. La Autoridad Reguladora ha participado en espacios de coordinación abordando aspectos relacionados con la fijación tarifaria, la integración tarifaria, la implementación del pago electrónico y la revisión de los contratos de concesión. El objetivo ha sido garantizar una modernización eficiente, sostenible y en cumplimiento de la normativa y cumplir con lo dictado en el artículo 8 de la Ley N° 8220 acerca de la coordinación interinstitucional.

El proceso de modernización y sectorización incluye la implementación de una red de servicios tronco-alimentado conformada por varios tipos de rutas: primarias radiales (troncales con conexión con el centro de San José); rutas secundarias (alimentadoras que no ingresan al centro de San José); rutas primarias intersectoriales (comunican los sectores y subsectores sin pasar por el centro de San José); rutas de distribución (movilizan personas dentro de los cascos urbanos de las ciudades, como el centro de San José); y rutas diametrales (conectan sectores a través del centro de San José, mediante la unión de dos rutas primarias radiales). Con esta reorganización de los servicios se busca mejorar la

experiencia de las personas usuarias mediante integración tarifaria, operativa, física y organizacional, con enfoque en accesibilidad e inclusión, en el marco de las competencias de cada entidad que participa en el proceso. En la siguiente figura se presenta una comparación entre la red de servicios de transporte de un sistema radial en comparación con un sistema tronco-alimentado.

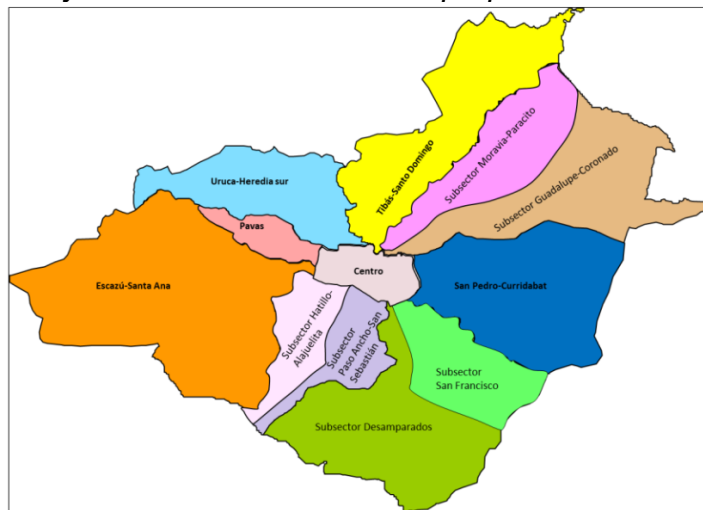
Figura 1. Red de rutas en un sistema radial y un sistema tronco-alimentado



Fuente: Elaboración propia a partir de documentos e informes sobre el plan de sectorización

El proceso de modernización se fundamenta en la política pública plasmada en el Decreto Ejecutivo N°28337-MOPT denominado “Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas Por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente”, del año 1999. Aunque el decreto no incluía acciones particulares en materia de estructura o integración tarifaria, contempló aspectos que pueden incidir en la tarifa, como promover un proceso de renovación gradual de la flota con unidades nuevas y estandarizadas, así como la utilización de sistemas de control de ingresos, y fomentar la aplicación de un modelo de evaluación de la calidad del servicio. En la siguiente figura se muestran los sectores y subsectores propuestos para la AMSJ en 1999.

Figura 2. Sectores y subsectores de la AMSJ propuestos en el año 1999.



Fuente: Estudio de Reorganización del Transporte Público en el Área Metropolitana de San José. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. 1999

En el año 2017, se promulgó el Decreto N° 40186-MOPT, denominado “Consolidación y ejecución de las políticas y estrategias para la modernización y sectorización del transporte público modalidad autobús en el área metropolitana de San José y zonas aledañas”, basado en las políticas y estrategias establecidas en el Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT. Este decreto tiene como objetivo la consolidación y modernización del transporte público mediante la sectorización e integración. Se plantea la implementación de una red primaria de vías troncalizadas con prioridad para autobuses, integrándolas con otros modos de transporte como el tren. Se reconoce la relevancia del pago electrónico en el proceso de modernización del transporte público, para lo cual el Poder Ejecutivo emitiría las directrices necesarias a las instituciones competentes. En cuanto a la estructura o integración tarifaria, el decreto no incluye acciones específicas, solo menciona que la Unidad Ejecutora creada para la implantación del proyecto participará en los procesos de discusión y análisis de políticas de integración tarifaria, el pago electrónico, la integración intermodal, entre otros.

Por otro lado, también en el año 2017, se promulgó el Decreto Ejecutivo N° 40545-MOPT, que oficializó y declaró de interés público la “Política Pública de la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobuses del Área Metropolitana de San José”. Esta política establecía varios principios de observancia obligatoria tanto para el MOPT-CTP como para la Aresep relacionados con promover y permitir la inversión; garantizar la continuidad y la estabilidad del servicio; asegurar una retribución competitiva y una amortización adecuada; fomentar el desarrollo de la actividad y apoyar a las pequeñas y

medianas empresas; principios que en términos generales están contemplados en el articulado de la Ley N°7593.

La política del Decreto Ejecutivo N° 40545-MOPT tenía como metas: coordinar al MOPT-CTP y Aresep en la gestión de la modernización del transporte público; refrendar los contratos de concesión del período 2014-2021 para que los operadores mantuvieran su estatus de concesionarios; incluir aspectos técnicos y legales de la modernización en los coeficientes del modelo tarifario; y ejecutar el plan piloto además de completar la sectorización del transporte público. Hasta la fecha, es pertinente indicar que se han alcanzado las metas relacionadas con el proceso de refrendos de contratos del período 2014-2021 y la actualización de los coeficientes en la metodología tarifaria. Queda pendiente la implementación de un plan piloto en un sector específico, con los ajustes correspondientes en la estructura y política de tarifas aplicables en el contexto actual.

En el año 2023, el MOPT mediante el acuerdo N°89-MOPT declaró de interés público y con rango de política pública sectorial el documento denominado “Política Pública para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús 2021-2035” (PMTPA). El objetivo general de la política es mejorar la experiencia de las personas usuarias mediante la implementación de estrategias de modernización que incluyen la integración tarifaria, operativa, física y organizacional, para favorecer la mejora continua de la calidad del servicio y responder a la demanda de movilización con accesibilidad universal e inclusividad.

Para lograr su cometido, la política pública PMTPA plantea los siguientes ejes estructurales:

- 1. **Planificación integrada de la movilidad:** Fortalecer la planificación de los sistemas de transporte y movilidad a nivel nacional, regional y local. También se identifican las acciones estratégicas para la promoción del uso del transporte público y su articulación con el desarrollo urbano territorial.*
- 2. **Experiencia de las personas usuarias:** Busca mejorar la calidad de los servicios de transporte (servicio ofertado, accesibilidad, información, tiempo, atención al usuario, comodidad, seguridad, impacto medioambiental), integración del servicio, facilidad para trasbordos, habitabilidad del espacio público, entre otros.*
- 3. **Gobernanza:** Busca establecer un modelo de gobernanza y las normas requeridas para el correcto funcionamiento y gestión del sistema de transporte público modalidad autobús, en sus diferentes escalas.*

4. **Infraestructura:** Pretende sentar las bases para la gestión coordinada de las diferentes intervenciones de infraestructura relacionadas directa o indirectamente con los sistemas de movilidad y transporte.
5. **Descarbonización:** Incluyen los lineamientos y acciones estratégicas que buscan reducir la cantidad de emisiones de CO2 que el sistema de transporte modalidad autobús emite a la atmósfera.
6. **Construcción de capacidades y financiamiento:** Mejorar la capacidad de gestión del sistema, la formación de profesionales especialistas en transporte y la proyección y fortalecimiento de la participación ciudadana. Crear nuevos instrumentos y mecanismos de financiamiento directo e indirecto para la promoción del transporte público sostenible y la movilidad en general.

En el eje de “**Experiencia de las personas usuarias**” la política PMTA en materia de estructura o integración tarifaria señala como una de las metas “Lograr un 60% en el indicador de integración tarifaria del índice de integración operacional al 2035”, estableciendo como entidades responsables de la siguiente acción estratégica a la Aresep, MOPT, CTP, Banco Central de Costa Rica (BCCR) y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer):

“• Sistema de pago electrónico y de pago integrado funcionando en el transporte público modalidad autobús, según las características definidas por el ente concedente en los contratos de concesión y permisos y lo establecido en el “Convenio de cooperación para el desarrollo del proyecto sistema de pago electrónico en el transporte público remunerado de personas, entre el MOPT, CTP, INCOFER, ARESEP Y BCCR” de enero de 2018.” El original no está subrayado

La política pública PMTPA, en la sección “8.8.1 Orientaciones para la definición tarifaria por parte del ente competente”, establece que:

“(…)

Por otra parte, la ARESEP procurará establecer tarifas que cumplan las siguientes condiciones:

- Que las tarifas de las rutas alimentadoras sean menores que las de la ruta troncal a la que se integren.
- Que dentro de un mismo sector, la tarifa de una ruta troncal con una longitud superior a otra ruta troncal, sea mayor.
- Que la tarifa de las rutas alimentadoras sea la menor posible para incentivar los viajes cortos intrasectoriales.

(...)” El original no está subrayado

También en esa sección de la política pública PMTPA se indica que los usuarios del transporte público tendrán dos opciones para el pago del servicio: efectivo y pago electrónico, además señala en materia de tarifas que:

- a) Las tarifas se calcularán aplicando la metodología tarifaria ordinaria vigente en forma integral en cada sector, una vez constituidos los consorcios operativos.*
- b) Se realizará una única corrida tarifaria por consorcio o por operador único autorizado, con el objetivo de garantizar el equilibrio financiero de los operadores.*
- c) La autoridad concedente evitará aumentar costos del sistema al diseñar esquemas operativos racionales en la transición del modelo radial actual al tronco-alimentado.*
- d) Se podrán definir incentivos para fomentar el uso del autobús y el pago electrónico SINPE-TP, siempre que haya identificado el origen de los recursos que financiarán dichos incentivos.*
- e) Se promoverá la integración intra e intermodal (autobús, tren, taxi, cabotaje) con incentivos que beneficien al usuario.*

A manera de conclusión de esta sección, se tiene que las políticas públicas para la modernización del transporte público en autobús han avanzado en su desarrollo e implementación, con base en un marco jurídico progresivo desde 1999. La sectorización y modernización del sistema han sido respaldados por decretos ejecutivos que han establecido principios, estrategias y lineamientos operativos.

Se han logrado avances hacia la definición de políticas tarifarias y de integración tarifarias y la estructuración de la red tronco-alimentada. Sin embargo, aún quedan pendientes desafíos clave, como la implementación del plan piloto en un sector específico, la consolidación del sistema de pago electrónico y la ejecución efectiva de incentivos para la integración intermodal.

El compromiso del MOPT, CTP y Aresep con la planificación y gobernanza del sistema es fundamental para alcanzar los objetivos de eficiencia, sostenibilidad e inclusión. La continuidad en la aplicación de estas políticas, junto con el cumplimiento de las metas de la política pública PMTPA 2021-2035, será determinante para garantizar un sistema de transporte público más accesible y competitivo en el futuro.

4.3. Sobre los esquemas tarifarios y escenarios de aplicación en la metodología ordinaria vigente

La metodología vigente para la fijación de tarifas ordinarias del servicio se estableció en el año 2016 mediante la resolución RJD-035-2016. Aunque ha tenido varias modificaciones parciales, la distribución de los costos entre rutas y ramales no ha cambiado desde su promulgación, estableciendo las siguientes posibles formas para determinar la tarifa de un ramal específico, a saber:

- 1. Aplicando el porcentaje de ajuste calculado a la ruta a todas las tarifas vigentes de la ruta.*
- 2. Dividiendo los costos asociados a un ramal o grupo de ramales entre la cantidad de pasajeros movilizados de ese ramal o grupo de ramales.*
- 3. La sumatoria de las tarifas de los segmentos que componen el ramal.*

Tomando como base la metodología tarifaria ordinaria vigente, desde el año 2021 el MOPT y el CTP le han solicitado a la Aresep simular el cálculo de tarifas con el fin de evaluar el impacto de la sectorización en las tarifas del transporte público bajo diferentes escenarios.

En el 2021, el MOPT impulsó la elaboración de un proyecto piloto de pago electrónico en dos sectores (o subsectores). En el esquema propuesto, los usuarios que realizaban un transbordo de una ruta alimentadora a una troncal recibían un descuento en la tarifa troncal. En su momento la Aresep advirtió que, según el marco normativo legal y la metodología tarifaria ordinaria vigente, era necesario aclarar la aplicación del descuento. También solicitó definir si se iban a considerar factores como el tiempo, los niveles de integración y el origen de los recursos para compensar los ingresos dejados de percibir por los operadores.

A pesar de las gestiones realizadas por ambas instituciones, la implementación del plan piloto impulsada en el año 2021 enfrentó obstáculos. El MOPT no proporcionó información clave sobre cómo aplicar los descuentos tarifarios sin afectar la sostenibilidad financiera del sistema. Además, no definió un mecanismo para cubrir las pérdidas de ingresos de los operadores, en un contexto donde no existen subsidios estatales para el sistema de transporte público. Por último, con el cambio en el Poder Ejecutivo en el año 2022, el MOPT-CTP decidió no continuar con la propuesta que se venía trabajando, lo cual provocó que se entrara en una etapa de revisión y readecuación de los esquemas operativos por parte del MOPT.

Tras la promulgación de la política pública PMTPA en 2023, el MOPT solicitó a la Aresep realizar simulaciones tarifarias para evaluar el impacto de la sectorización en las tarifas del transporte público. En octubre de 2023, se solicitó

el análisis para el sector San Francisco y en enero de 2024, se pidió la misma evaluación para el sector Tibás-Santo Domingo.

Posteriormente, el 8 de marzo de 2024 la Junta Directiva del CTP mediante el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 10-2024, entre otras cosas aprobó el esquema operativo del “Subsector San Francisco” contenido en el oficio SPS-2024-157 del 6 de marzo de 2024. Por otro lado, el 21 de junio de 2024 la Junta Directiva del CTP, mediante el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 22-2024 aprobó la propuesta del “Esquema operativo del “Sector Tibás - Santo Domingo” y “Diametral Pavas – San Pedro” y todas las recomendaciones en cada uno de los informes; adjuntando el oficio SPS-2024-497 del 10 de junio de 2024, y los documentos denominados “Informe Diametral” e “Informe Tibás – Santo Domingo”.

Al respecto conviene señalar que en los informes aprobados por la Junta Directiva del CTP (SPS-2024-157 y SPS-2024-497) se incluía la misma disposición final:

“(…)

Solicitar a la ARESEP que una vez inscrita la flota realice la fijación tarifaria ordinaria de oficio para el esquema operativo presentado en este informe, fijando una tarifa única para el subsector, de modo que permita realizar un transbordo en un tiempo máximo de 2 horas (determinado según los tiempos de viaje y espera).

Indicar a la ARESEP, Banco Central de Costa Rica, Operadores y usuarios que para este subsector no se aceptará el uso de efectivo dentro de los autobuses, pero para no desproteger al usuario que desee utilizar efectivo lo podrá hacer para comprar tarjetas prepago del sistema bancario nacional, y dentro del autobús dicha tarjeta será validada, o bien se podrá utilizar tarjetas de débito o crédito en el sistema SINPE-TP.

(…)” El original no está subrayado

Respecto a los acuerdos sobre los esquemas operativos de los sectores mencionados, la Intendencia de Transporte envió a la Junta Directiva del CTP observaciones sobre la solicitud de establecer una tarifa única para el sector o subsector, permitiendo transbordos en un máximo de 2 horas. Estas observaciones fueron remitidas mediante los oficios OF-0488-IT-2024 del 13 de mayo de 2024 y OF-0166-IT-2025 del 10 de febrero de 2025, a saber:

- a) Los medios de pago actuales en el sistema de transporte no permiten la trazabilidad de los desplazamientos de los usuarios, lo cual imposibilita un esquema de tarifa única con transbordos.*

- b) Es necesario adicionalmente que todas las unidades de autobús estén equipadas con el SINPE-TP.
- c) Los usuarios deben utilizar medios de pago electrónicos para tener acceso al transbordo, para esto es necesario prohibir el uso de efectivo, lo cual requiere de una reforma legal.
- d) Se requiere tomar en cuenta en los cálculos tarifarios el volumen de los pasajeros que realizan transbordos con el fin de no sobreestimar las tarifas y garantizar el principio de servicio al costo.

Por otra parte, con la entrada en vigencia de la Ley N°10638 a partir del 17 de marzo de 2025, se estableció como obligación para los prestadores del servicio disponer del SINPE-TP como opción de pago de las tarifas en todas las rutas del país dentro de unos plazos determinados. Asimismo, se estableció la obligación de enviar a la Aresep toda la información sobre los pagos electrónicos generados por el sistema. No obstante, el uso de medios de pago electrónico por parte de los usuarios sigue siendo voluntario, lo cual valida la observación realizada por la IT en los oficios OF-0488-IT-2024 y OF-0166-IT-2025, previamente citados.

Considerando el estado actual de implementación del pago electrónico, que funciona bajo uso voluntario por parte del usuario, así como el procedimiento para distribución de los costos dentro la metodología tarifaria ordinaria vigente, las estructuras de tarifas que se pueden aplicar en un esquema de operación tronco-alimentado son:

Cuadro 1. Estructuras de tarifas aplicable en la metodología ordinaria vigente

Estructura tarifaria	Descripción	Distribución de costos
a. Tarifa única por sector, igual para troncales y alimentadoras.	Las troncales y las alimentadoras con la misma tarifa "x". En un viaje integrado si un usuario utiliza una alimentadora y una troncal debe pagar $x + x$ ⁽¹⁾ .	Uniforme en todo el sector. Los costos totales de las troncales y alimentadoras se distribuyen entre el total de los pasajeros de la troncales y alimentadoras.
b. Tarifas diferenciadas para troncales y alimentadoras.	Las troncales con la misma tarifa "x" y las alimentadoras con la misma tarifa "y": En un viaje integrado si un usuario utiliza una alimentadora y una troncal debe pagar $x + y$ ⁽¹⁾ .	Uniforme según tipo de ruta. Los costos de cada tipo de ruta se dividen entre los pasajeros de cada tipo de ruta.
c. Tarifas específicas para cada ruta troncal y alimentadora.	Cada troncal y cada alimentadora con una tarifa diferente "x". En un viaje integrado si un usuario utiliza una alimentadora y una troncal debe pagar $x_1 + x_2$ ⁽¹⁾ .	Diferente según cada ruta. Los costos particulares de cada ruta, sea troncal o alimentadora, se dividen entre los pasajeros de cada ruta.

Fuente: Elaboración propia a partir de oficios de la IT OF-0488-IT-2024 y OF-0166-IT-2025.

Notas: ⁽¹⁾ Se aclara que esto no corresponde a un pago doble, sino que el costo del recorrido total está repartido en el costo por uso de la alimentadora + el costo por uso de la troncal.

Con base en las estructuras de tarifas aplicables en la metodología de fijación ordinaria vigente para un sistema tronco-alimentado, el siguiente cuadro evalúa el cumplimiento de las condiciones deseables en las tarifas según lo establecido en la política pública PMTPA.

Cuadro 2. Cumplimiento de condiciones deseables de la política PMTPA en las estructuras tarifarias aplicables en la metodología vigente

Estructura tarifaria	Condición 1	Condición 2	Condición 3
a. Tarifa única por sector, igual para troncales y alimentadoras.	No cumple: No garantiza que las tarifas de alimentadoras sean menores que las troncales.	✗ No cumple: No diferencia tarifas según la longitud de las rutas troncales.	No cumple: No asegura que las tarifas de alimentadoras sean las más bajas para incentivar viajes cortos.
b. Tarifas diferenciadas para troncales y alimentadoras.	✗ No necesariamente cumple: Dependiendo de los costos, las alimentadoras podrían tener tarifas mayores.	No necesariamente cumple: No diferencia tarifas según la longitud de las rutas troncales	✗ No necesariamente cumple: Dependiendo de los costos, las alimentadoras podrían tener tarifas mayores.
c. Tarifas específicas para cada ruta trocal y alimentadora.	✗ No necesariamente cumple: No garantiza que las tarifas de alimentadoras sean menores, ya que cada ruta tiene su propio valor.	No necesariamente cumple: No garantiza que las tarifas de troncales más largas sean mayores, ya que cada ruta tiene su propio valor.	✗ No necesariamente cumple: No asegura que las alimentadoras tengan las tarifas más bajas, depende de los costos de cada ruta.

Fuente: Elaboración propia a partir de oficios de la IT OF-0488-IT-2024 y OF-0166-IT-2025.

Notas: De acuerdo con la política pública PMTPA la Aresep procurará establecer tarifas que cumplan con:

Condición 1: La tarifa de una ruta alimentadora debe ser menor que la tarifa de la ruta troncal a la que se integre o conecte.
Condición 2: Si dos rutas troncales operan en el mismo sector, la ruta de mayor longitud debe tener una tarifa más alta que la ruta de menor longitud.

Condición 3: Las rutas alimentadoras deben tener la tarifa más baja posible para fomentar los viajes cortos dentro del mismo sector.

A partir de lo anterior, se concluye que las estructuras de tarifas que se pueden aplicar de acuerdo con lo establecido en la metodología ordinaria vigente no permiten cumplir con las condiciones deseables para las tarifas según lo establecido en la política pública PMTPA, para la operación de las rutas bajo un esquema tronco-alimentado. Por ello, es necesario modificar parcialmente la metodología vigente para que en la medida de lo posible cumplir con las condiciones establecidas en la política y lo establecido en la Ley N°7593 y su reglamento.

4.4. Modificación en la metodología para la fijación ordinaria de tarifas

Con el fin de atender lo señalado en las secciones anteriores se propone modificar en forma parcial la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-0035-2016 y sus reformas, tal y como se describe a continuación.

Para posibilitar la determinación de tarifas bajo los planes de sectorización de rutas operando bajo esquemas tronco-alimentados, es necesario tomar en cuenta lo siguiente:

- 1. La Ley N°7593 “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, señala:*
 - a. En el artículo 1 que la Autoridad Reguladora actuará con independencia en el ejercicio de sus atribuciones. Sin embargo, deberá seguir el Plan Nacional de Desarrollo, los planes sectoriales correspondientes y las políticas sectoriales establecidas por el Poder Ejecutivo, siempre y cuando no haya afectación en las labores sustantivas de la Autoridad Reguladora.*
 - b. En el inciso b) del artículo 3 que el servicio al costo es el principio que establece que la fijación de tarifas y precios de los servicios públicos debe basarse únicamente en los costos necesarios para su prestación que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad.*
 - c. En el inciso g) del artículo 14 que los prestadores de los servicios deben realizar actividades no rentables dentro de sus ámbitos territorial y material de su competencia. Su costo debe estar cubierto por los ingresos globales del servicio público que presta. La empresa puede ser obligada a suministrarlo, respetando el límite de su capacidad.*
 - d. En el artículo 31 que para establecer la tarifas tomará en cuenta las estructuras productivas modelo de cada servicio, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la naturaleza de la actividad y el tamaño de las empresas prestadoras. En caso de imposibilidad, se considerará la situación particular de cada empresa. No se permitirán fijaciones tarifarias que atienden contra el equilibrio financiero de los prestadores del servicio público.*
- 2. El Decreto Ejecutivo N°29732-MP “Reglamento a la Ley Reguladora de los Servicios Públicos”, en el inciso f) del artículo 1 define el equilibrio financiero como la condición en que los ingresos totales generados por la prestación*

del servicio son iguales a los costos totales incurridos para su prestación, garantizando con esto la sostenibilidad financiera del servicio al cubrir los costos de operación y de capital.

3. La Ley N°7969 “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi”, señala:

- a. En el artículo 3 que el CTP es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al MOPT, encargado de definir políticas y ejecutar planes en transporte público. Para ello, debe coordinar con otras instituciones con atribuciones relacionadas.*
- b. En el artículo 7 que dentro de las atribuciones del CTP administra las concesiones y permisos del servicio público de transporte público en autobús. Fija los itinerarios, horarios y demás condiciones para la operación del servicio, en concordancia con las políticas, directrices, normas, procedimientos que establezca con el fin de satisfacer las necesidades de transporte remunerado de las personas.*

4. El acuerdo N°89-MOPT declaró de interés público y como política pública sectorial la “Política Pública para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús 2021-2035” (PMTPA). Dentro del eje estructural de “Experiencia de las personas usuarias”, se estableció la meta de avanzar en la integración tarifaria en el transporte público. Además, se definieron orientaciones para procurar establecer tarifas en la operación tronco-alimentada:

- a. Que las tarifas de las rutas alimentadoras sean menores que las de la ruta troncal a la que se integren.*
- b. Que, dentro de un mismo sector, la tarifa de una ruta troncal con una longitud superior a otra ruta troncal sea mayor.*
- c. Que la tarifa de las rutas alimentadoras sea la menor posible para incentivar los viajes cortos intrasectoriales.*

5. La implementación del Sistema Nacional de Pagos Electrónicos en Transporte Público (SINPE-TP) desde sus inicios en abril de 2022 en el servicio de autobús de ruta regular, ha logrado avances importantes especialmente en algunos sectores de la AMSJ con propuestas de operación bajo el esquema tronco-alimentado. En algunos de los sectores propuestos, todos los autobuses ya cuentan con validadores para el pago electrónico. Sin embargo, el uso del SINPE-TP sigue siendo voluntario para los usuarios, lo que limita la implementación de esquemas de integración temporal de los servicios.

Si bien, actualmente existen un conjunto de condiciones que permiten la puesta en operación de sectores bajo un esquema tronco-alimentado, existen otras que están en proceso de definición o consolidación en el corto y mediano plazo. Por ello, la metodología ordinaria de cálculo de tarifas debe permitir la fijación de tarifas acorde con los esquemas tarifarios que se vayan implementado según las condiciones habilitantes, asegurando el cumplimiento de las políticas públicas y lo establecido en la Ley N° 7593 y su reglamento.

(...)"

- XV.** Que las respuestas a las posiciones presentadas en la audiencia pública virtual, celebrada el 29 de julio de 2025, se fundamentan en el informe IN-0049-DGDR-2025, del 11 de setiembre de 2025.
- XVI.** Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es **1-** Dictar la modificación parcial a la *"Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús"*, establecida en la resolución RJD-035-2016 de las dieciséis horas del veinticinco de febrero del dos mil dieciséis y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas. **2-**Tener como respuesta a las posiciones presentadas en la audiencia pública virtual, celebrada el 29 de julio de 2025, lo señalado en el informe IN-0049-DGDR-2025, del 11 de setiembre de 2025 y agradecer la valiosa participación en el este proceso. **3-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de la Aresep, para que proceda a notificar a la Asociación Cámara Nacional de Transporte, al Consejero del Usuario y al señor Mario Roberto Durán Ortiz, el informe técnico de respuesta a las posiciones presentadas (IN-0049-DGDR-2025) y la presente resolución, en un solo acto. **4-** Instruir a la Secretaría de la Junta Directiva de la Aresep, de acuerdo con las funciones establecidas en el RIOF, proceda a publicar en el diario oficial La Gaceta, la presente resolución. **5-** Instruir a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación, para que proceda con la consolidación de la *"Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús"*, establecida en la resolución RJD-035-2016 de las dieciséis horas del veinticinco de febrero del dos mil dieciséis y sus reformas, una vez vigente la presente modificación parcial, la cual deberá remitir a la Dirección de Relaciones Institucionales, para que proceda con la divulgación en la página web institucional. **6-** Comunicar la presente resolución a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación, a la Dirección General de Atención al Usuario, a la Intendencia de Transporte y al Consejo de Transporte Público, para lo que corresponda.

- XVII.** Que en la sesión ordinaria 81-2025, celebrada el 10 de octubre de 2025, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, con fundamento en el informe técnico de análisis y respuesta a las posiciones presentadas en audiencia pública IN-0049-DGDR-2025, del 11 de setiembre de 2025, el informe técnico final IN-0050-DGDR-2025 del 11 de setiembre de 2025, ambos elaborados por la Fuerza de Tarea y remitidos por la Dirección General de Desarrollo de la Regulación mediante el oficio OF-0307-DGDR-2025 del 11 de setiembre de 2025 y el OF-0024-DGAJR-2025 del 1 de octubre de 2025 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, acuerda con carácter de firme, dictar la presente resolución tal y como se dispone.

POR TANTO:

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

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

RESUELVE:

- I. Dictar la modificación parcial a la “*Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, resolución RJD-035-2016 de las dieciséis horas del veinticinco de febrero del dos mil dieciséis y sus reformas, relacionada con la determinación de tarifas bajo el esquema de sectorización de rutas, de conformidad con lo siguiente:

“(…)”

1. En la sección “4.8.2 Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales” adicionar el punto “d. Cálculo de tarifas bajo esquemas de operación sectorizada (tronco-alimentada)”, de manera tal que se lea como sigue:

“d. Cálculo de tarifas bajo esquemas de operación sectorizada (tronco-alimentada).

En los casos donde la aplicación de la metodología requiera el cálculo de tarifas para los planes de sectorización del servicio de autobús, las tarifas

de los servicios (troncales, alimentadoras, o cualquier otro nombre con que se denominen) podrán calcularse con base en criterios objetivos que consideren variables como la extensión de los recorridos, los pasajeros movilizados u otras variables debidamente justificadas y sustentadas, para lo cual deben garantizar siempre que los ingresos globales del operador (es) de los servicios en el sector o subsector sean iguales a los costos totales de dichos servicios según la estructura productiva modelo contemplada en la presente metodología tarifaria ordinaria.

Para efectos del cálculo de tarifas de los planes de sectorización del servicio de autobús, la Aresep deberá contar previamente con información detallada emitida por el MOPT-CTP. Esta información debe ser entregada conforme a lo establecido en la coordinación interinstitucional, y es requisito para aplicar esta metodología tarifaria ordinaria.

La resolución para la fijación ordinaria de tarifas que se dicte deberá detallar todos los elementos que justifiquen y sustenten el análisis de los criterios objetivos aplicados.

(...)"

- II. Tener como respuesta a las posiciones presentadas en la audiencia pública virtual, celebrada el 29 de julio de 2025, lo señalado en el informe IN-0049-DGDR-2025 del 11 de setiembre de 2025 y agradecer la valiosa participación en este proceso.
- III. Instruir a la Secretaría de la Junta Directiva de la Aresep, para que proceda notificar a la Asociación Cámara Nacional de Transporte, al Consejero del Usuario y al señor Mario Roberto Durán Ortiz, el informe técnico de respuesta a las posiciones presentadas (IN-0049-DGDR-2025) y la presente resolución, en un solo acto.
- IV. Instruir a la Secretaría de la Junta Directiva de la Aresep, de acuerdo con las funciones establecidas en el RIOF, proceda a publicar en el diario oficial La Gaceta, la presente resolución.
- V. Instruir a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación, para que proceda con la consolidación de la “*Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús*”, resolución RJD-035-2016 de las dieciséis horas del veinticinco de febrero del dos mil dieciséis y sus reformas, una vez vigente la presente modificación parcial, la cual deberá remitir a la Dirección de Relaciones Institucionales, para que proceda con la divulgación en la página web institucional.

- VI.** Comunicar la presente resolución a la Dirección General de Desarrollo de la Regulación, a la Dirección General de Atención al Usuario, a la Intendencia de Transporte y al Consejo de Transporte Público, para lo que corresponda.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley 6227 Ley General de la Administración Pública (LGAP), se informa que contra esta resolución puede interponerse el recurso ordinario de reposición y el recurso extraordinario de revisión ante la Junta Directiva.

De conformidad con el artículo 346 de la LGAP, el recurso de reposición deberá interponerse dentro del plazo de tres días hábiles, contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación de este acto y el recurso extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de esa misma ley.

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

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

Eric Bogantes Cabezas, Presidente de la Junta Directiva.—Wendy Muñoz Angulo Secretaria a.i. de la Junta Directiva.—1 vez.—(IN202501005454).

San José, a las 12:05 horas del 17 de octubre de 2025

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. EL ESTUDIO TARIFARIO ORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, EN LA RUTA 20 DESCRITA COMO SAN JOSÉ – BAJO PIUSES, SAN JOSÉ – ALMENDROS – CUATRO REINAS POR EL CRUCE – SAN JOSÉ – EL INVU, SAN JOSÉ – JARDINES – SANTA MÓNICA, SAN JOSÉ – LLORENTE – FLORIDA POR EL CRUCE, SAN JOSÉ – TIBÁS – FLORIDA – BARRIO VIRGINIA, SAN JOSÉ – CUATRO REINAS POR TIBÁS, SAN MIGUEL – SAN LUIS – LOS ÁNGELES – SANTO DOMINGO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – SAN MIGUEL – SAN LUIS – LAS JUNTAS DE SAN LUIS – LOS ÁNGELES DE SANTO DOMINGO INCLUYENDO LA COMUNIDAD DE BARRIO DEL SOCORRO Y VICEVERSA, SAN JOSÉ – SANTO DOMINGO – SANTA ROSA – MEGA SÚPER, SAN JOSÉ – SANTO DOMINGO – SAN MARTÍN, SAN JOSÉ – SANTO DOMINGO – LA VIGUI, SAN JOSÉ - SANTO DOMINGO – SANTO TOMÁS (CALLE HIGINIA), SAN JOSÉ – SANTO DOMINGO – BARRIO LOURDES – QUEBRADAS, SANTO DOMINGO – CALLE RONDA – SANTO TOMÁS – CALLE HIGINIA Y VICEVERSA (PERIFÉRICA SECTORES NORTE Y SUR), SAN JOSÉ – SAN LUIS POR SAN MIGUEL INCLUYENDO EL RECORRIDO: SAN JOSÉ – CUATRO ESQUINAS DE SAN MIGUEL – LOS ÁNGELES – PROYECTO DE VIVIENDA ZAMORA Y VICEVERSA, OPERADA LA EMPRESA COOPERATIVA DE AUTOBUSEROS NACIONALES ASOCIADOS R.L. (COOPANA R.L.)

EXPEDIENTE ET-107-2024

RESULTANDOS:

- I. La metodología tarifaria ordinaria vigente del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, fue aprobada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en el Alcance N°35 a La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, y sus reformas.
- II. El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: *“Protocolo para la Determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”*.
- III. 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”*.

- IV. El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-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”*.
- V. La Cooperativa de Autobuseros Nacionales Asociados R.L. (en adelante Coopana R.L.), con cédula jurídica 3-004-045200, cuenta con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta 20, descrita como: San José – Bajo Piuses, San José – Almendros – Cuatro Reinas por el Cruce – San José – El INVU, San José – Jardines – Santa Mónica, San José – Llorente – Florida por El Cruce, San José – Tibás – Florida – Barrio Virginia, San José – Cuatro Reinas por Tibás, San Miguel – San Luis – Los Ángeles – Santo Domingo y viceversa, San José – San Miguel – San Luis – Las Juntas de San Luis – Los Ángeles de Santo Domingo incluyendo la comunidad de Barrio del Socorro y viceversa, San José – Santo Domingo – Santa Rosa – Mega Súper, San José – Santo Domingo – San Martín, San José – Santo Domingo – La Vigui, San José – Santo Domingo – Santo Tomás (calle Higinia), San José – Santo Domingo – Barrio Lourdes – Quebradas, Santo Domingo – Calle Ronda – Santo Tomás – Calle Higinia y viceversa (periférica sectores norte y sur), San José – San Luis por San Miguel incluyendo el recorrido: San José – Cuatro Esquinas de San Miguel – Los Ángeles – Proyecto de vivienda Zamora y viceversa, según el artículo 7.2.19 de la Sesión Extraordinaria 01-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP), celebrada el 29 de setiembre de 2021 (folios 9 al 19).
- VI. El 11 de mayo de 2022, mediante el memorando ME-0213-IT-2022, el Intendente de Transporte acogió el informe IN-0057-IT-2022, relacionado con los requisitos y condiciones que se deben verificar para la realización de estudios tarifarios ordinarios de oficio (folio 4).
- VII. El 20 de junio de 2023, por medio de la resolución RE-0083-JD-2023 publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de junio de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Clasificación, tipología y parámetros, que se utilizarían para una agrupación por tamaño, de las empresas que brindan el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en ruta regular”*.
- VIII. El 29 de junio de 2023, mediante el memorando ME-0271-IT-2023, el Intendente de Transporte acogió el informe IN-0114-IT-2023 que complementa el informe IN-0057-IT-2022, relacionado con los requisitos y condiciones que se deben verificar para la realización de estudios tarifarios ordinarios de oficio (folio 5).

- IX.** El 23 de octubre de 2023, por medio de la resolución RE-0100-JD-2023 publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre de 2023, la Junta Directiva de la Aresep estableció los *“Requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la autoridad reguladora de los servicios públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias”*.
- X.** El 18 de octubre del 2024, mediante el memorando ME-0827-IT-2024, el Intendente de Transporte a.í. instruyó al Área de Regulación Económica y al Área de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte a elaborar un informe técnico preliminar con una propuesta de fijación tarifaria ordinaria para la ruta 20 (folios 2 al 3).
- XI.** El 18 de octubre del 2024 por medio del oficio OF-1165-IT-2024, se solicitó a la empresa Coopana R.L. información regulatoria relacionada con los terrenos empleados en la prestación del servicio público de autobús de la ruta 20 (folio 5), no consta en nuestros registros ni en el expediente ET-107-2024 que el prestador haya remitido la información.
- XII.** El 18 de octubre de 2024 mediante el oficio OF-1164-IT-2024 la Intendencia de Transporte solicitó al CTP información de parámetros operativos de la ruta 20 (folio 4).
- XIII.** El 25 de octubre de 2024 a partir de la verificación del cumplimiento de las obligaciones legales, mediante el auto de prevención AP-0130-IT-2024, se le solicitó a la empresa Coopana R.L. corregir los incumplimientos, otorgándole un plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación del auto de prevención (folio 276).
- XIV.** El 1° de noviembre del 2024 el CTP respondió al oficio OF-1164-IT-2024, mediante el oficio CTP-DT-DING-0503-2024 (folios 6 al 80).
- XV.** El 11 de noviembre de 2024, vencido el plazo otorgado a la empresa Coopana R.L. para corregir los incumplimientos prevenidos mediante el auto de prevención AP-0130-IT-2024, la Intendencia de Transporte realizó la revisión de los incumplimientos prevenidos, manteniéndose la morosidad ante el Ministerio de Hacienda (folio 276).
- XVI.** El 18 de diciembre de 2024, mediante el oficio OF-1423-IT-2024, el Intendente de Transporte a.í. aceptó el informe IN-0386-IT-2024 correspondiente a un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de la ruta 20 (folio 274).
- XVII.** El 19 de diciembre de 2024, por medio del oficio OF-1431-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del

expediente tarifario respectivo y se adjuntaron comprobantes de verificación de cumplimiento de las obligaciones legales conforme a lo establecido en el Por Tanto I Punto II-4 de la resolución RE-0100-JD-2023 (folio 1 y 276).

- XVIII.** El 19 de diciembre de 2024 por medio del oficio OF-1427-IT-2024, se solicitó a la empresa Coopana R.L. la información regulatoria relacionada con el sistema de pago electrónico SINPE-TP en la prestación del servicio público de autobús de la ruta 20 (folio 273). No consta en nuestros registros ni en el expediente ET-107-2024 que el prestador haya remitido la información.
- XIX.** El 19 de diciembre de 2024 por medio del oficio OF-1429-IT-2024, se solicitó al CTP la información de la flota en la ruta 20 (folio 275).
- XX.** Mediante el oficio OF-0009-IT-2025 del 8 de enero de 2025, la Intendencia de Transporte le solicitó a la empresa Coopana R.L. información sobre el estado de la inspección técnica vehicular de algunos autobuses de la flota autorizada para la ruta 20 (folio 277). El 22 de enero de 2025 y 18 de marzo de 2025, por medio de correo electrónico, la empresa Coopana R.L. respondió el oficio OF-0009-IT-2025 (folios 330 y 359).
- XXI.** El 14 de enero de 2025, por medio del oficio OF-0027-IT-2025, la Intendencia de Transporte solicitó al Ministerio de Hacienda los valores tributarios de algunas unidades de la flota autorizada que prestan el servicio en la ruta 20 (folios 326 al 327). El 27 de enero de 2025 por medio del oficio MH-DGT-OF-0021-2025 la Dirección General de Tributación Directa respondió al oficio OF-0027-IT-2025 (folio 331).
- XXII.** El 4 de marzo de 2025, mediante el oficio OF-0259-IT-2025 se consultó a la empresa Coopana R.L. sobre la aplicación del acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 11-2025 del Junta Directiva del CTP (folios 332 al 333). El 14 de marzo de 2025 por medio de correo electrónico, la empresa Coopana R.L. contestó el oficio OF-0259-IT-2025 (folio 358).
- XXIII.** El 30 de abril de 2025 la empresa Coopana R.L. solicitó a la Intendencia de Transporte una gestión de pronto despacho en el estudio tarifario de oficio de la ruta 20, tramitado en el expediente tarifario ET-107-2024 (folio 360).
- XXIV.** El 2 de mayo de 2025 mediante el Auto de Prevención AP-0027-IT-2025 la Intendencia de Transporte le previno a la empresa Coopana R.L. sobre la presentación de la personería jurídica registral o notarial en su nota del 30 de abril de 2025, para lo cual otorgó un plazo de 10 días hábiles (folios 363 al 364). El 6 de mayo de 2025 la empresa Coopana R.L. envió a la Intendencia de Transporte la certificación solicitada mediante el Auto de Prevención AP-0027-IT-2025 (folio 371).
- XXV.** Mediante el oficio OF-0499-IT-2025 del 2 de mayo de 2025 la Intendencia de

Transporte solicitó al Ministerio de Hacienda los valores tributarios de algunas unidades de la flota autorizada que prestan el servicio en la ruta 20 (folios 361 al 362). El 8 de julio de 2025 mediante el oficio MH-DGT-SGT-OF-0102-2025 el Ministerio de Hacienda respondió el oficio OF-0499-IT-2025 (folio 373).

XXVI. El 6 de mayo de 2025, mediante el oficio OF-0519-IT-2025, la Intendencia de Transporte respondió al prestador la solicitud de su gestión de pronto despacho presentada el 30 de abril de 2025 (folios 368 al 369).

XXVII. El 11 de agosto de 2025, mediante el informe IN-0208-IT-2025 y sus anexos, se emitió el informe preliminar del estudio tarifario ordinario de oficio para la ruta 20 (folios 374 al 461).

XXVIII. El 11 de agosto de 2025, mediante el memorando ME-0480-IT-2025, el Intendente de Transporte a.i. acogió el informe IN-0208-IT-2025 e instruyó continuar con la solicitud de convocatoria a audiencia pública (folio 462).

XXIX. El 11 de agosto de 2025, mediante el memorando ME-0481-IT-2025, se solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a audiencia pública (folios 463 al 465).

XXX. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a la 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 21 de agosto de 2025 en La Gaceta N°155 y el 22 de agosto en los diarios La Teja y la Extra (folios 477 al 482).

XXXI. El 18 de setiembre de 2025 se realizó la audiencia pública bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Zoom en el siguiente enlace y hora:

Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).

Enlace: <https://aresep.go.cr/audiencias/et-107-2024>

XXXII. Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0343-DGAU-2025 del 24 de setiembre de 2025 (folios 506 al 507) de la Dirección General de Atención al Usuario y el acta de la audiencia pública AC-0151-DGAU-2025 del 24 de setiembre de 2025, (folios 493 al 505) se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

XXXIII. Las tarifas vigentes de la ruta 20 fueron establecidas en la resolución RE-0055-IT-2025 del 23 de setiembre de 2025, publicada en el Alcance N°127 a La Gaceta N°184 del 2 de octubre de 2025, correspondientes al ajuste extraordinario de oficio para las rutas de transporte público del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, a nivel nacional, para el segundo semestre del 2025.

XXXIV. La fijación tarifaria de oficio fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0263-IT-2025 del 17 de octubre de 2025, que corre agregado al expediente.

XXXV. 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.

XXXVI. De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva N° 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0263-IT-2025 del 17 de octubre de 2025, que sirve de base para el presente acto administrativo.

XXXVII. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0263-IT-2025 del 17 de octubre de 2025, 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:

“(…)

A.3. Última fijación tarifaria ordinaria

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza toda la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente en una ruta de autobús, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, según los archivos y bases de datos que mantiene la Aresep, la última fijación tarifaria ordinaria de la ruta 20 fue aprobada mediante la resolución RE-0085-IT-2019 del 4 de setiembre de 2019 (visible a folios 478 al 534 del expediente administrativo ET-048-2019), donde se ajustaron las tarifas de la referida ruta.

Como puede observarse, la ruta 20 fue objeto de una revisión de los costos operativos que incluyen los cambios en el esquema operativo autorizados por el MOPT-CTP y las inversiones realizadas para la prestación del servicio público por medio de una fijación tarifaria ordinaria hace más de 6 años, a pesar de que

el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593, establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente, es probable que se obtenga como resultado una variación importante de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

La tarifa por cobrar en una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales necesarios 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 para la ruta, además es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos estimados 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 las variables autorizadas de operación vigentes y los cálculos realizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), 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 armonizando así los intereses de los usuarios y el prestador.

B. SOBRE LA REALIZACIÓN DEL PRESENTE ESTUDIO DE OFICIO

En primera instancia, el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593 faculta a la Aresep para poder realizar estudios ordinarios de oficio, para lo cual deberá otorgarse la respectiva audiencia pública en cumplimiento de la participación ciudadana.

Mediante el acuerdo 7.2 de la Sesión Ordinaria 06-2024 del 12 de febrero de 2024 (folios 439 al 445), la Junta Directiva del CTP dispuso lo siguiente:

“(…)

- 1. Que la implementación de SINPE-TP en el Área Metropolitana de San José (AMSJ) se concibe para recorridos de tarifa única indistintamente de la configuración operativa (troncales, alimentadoras, diametrales, anillo) y la estructura tarifaria de los sectores (tarifa única por sector, por troncales y/o alimentadoras, por recorrido específico).*

2. Que, para una adecuada preparación de las rutas del AMSJ para la implementación de SINPE-TP durante el año 2024 y la transición a los esquemas de sectorización según la planificación que lleva adelante el MOPT-CTP, resulta necesario que la totalidad de los recorridos actuales del AMSJ posean tarifa única.
3. Para esos fines, se solicita a la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), emitir las instrucciones internas necesarias para que se tramiten a la brevedad estudios tarifarios ordinarios de oficio (artículo 30 de la Ley 7593) para las rutas del AMSJ que actualmente posean uno o más fraccionamientos tarifarios.

(...)"

Posteriormente, mediante el artículo 5.1 de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 (folios 439 al 445), la Junta Directiva del CTP aclaró que el numeral 3 del acuerdo 7.2 de la Sesión Ordinaria 06-2024 "corresponde a un requerimiento derivado de la política pública sectorial contenida en los Decretos Ejecutivos No. 28337-MOPT y No. 40186-MOPT de manera que, el accionar de la Aresep, en atención al artículo 1 de la Ley No. 7593, contribuirá significativamente en el cumplimiento de las estrategias de fortalecimiento de transporte público hacia un modelo de movilidad moderno y adaptado a las necesidades actuales y futuras del servicio público."

Analizado lo dispuesto por la Junta Directiva del CTP y considerando la conveniencia de simplificar la composición de los pliegos tarifarios del servicio de autobús para las rutas localizadas en el Área Metropolitana de San José (AMSJ), en el ejercicio de las competencias exclusivas y excluyentes en regulación económica dadas a la Aresep y en apego al cuarto pilar de la Política Regulatoria de la Aresep (RE-0206-JD-2021) en cuanto a ejecutar una regulación con propósito que confirme su valor público para la sociedad, el Intendente de Transporte a.í. instruyó mediante el memorando ME-0827-IT-2024 a los coordinadores del Área de Regulación Económica y el Área de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte, para iniciar la tramitación de un estudio tarifario ordinario de oficio para la ruta 20, de acuerdo con la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) y cualquier otro instrumento regulatorio que aplique, siendo que dicha ruta es una de las rutas del AMSJ que aún tiene fraccionamientos tarifarios (folios 2 al 3).

El 15 de noviembre de 2024, mediante el memorando ME-0921-IT-2024 el Intendente de Transporte a.í instruyó a funcionarios de la Intendencia de Transporte la elaboración de un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados en la ruta 20 (folio 274), tomando como base los cuadros de

movilización de pasajeros por día (demanda sin normalizar) a nivel de fraccionamiento tarifario para cuatro ramales de la ruta 20, según la información aprobada por la Junta Directiva del CTP mediante el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 del 27 de octubre del 2023 (folios 81 al 262).

El 17 de diciembre de 2024 se emitió por parte de la Intendencia de Transporte el informe IN-0386-IT-2024 que corresponde al estudio de cantidad de pasajeros movilizados de cuatro ramales de la ruta 20, el cual fue aprobado por el Intendente de Transporte a.í. mediante el oficio OF-1423-IT-2024 del 18 de diciembre de 2024 (folio 274 y RA-024, folio 543 al 580).

Por medio del presente estudio se busca cumplir con lo dispuesto en la metodología tarifaria ordinaria vigente y además esta fijación permitirá actualizar las tarifas de la ruta 20, considerando los costos derivados del esquema operativo vigente y la movilización de pasajeros, de modo que se vele por el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador (art. 4 de la Ley 7593), respetando el principio de servicio al costo establecido en el artículo 3 de la Ley 7593. Asimismo, se busca simplificar la composición del pliego tarifario de esta ruta que se encuentra en el AMSJ.

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 apegadas 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 tarifaria ordinaria 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).

B.1 Sobre las competencias de Aresep

Es menester iniciar este acápite puntualizando que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189 ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley N°7593, la Aresep es una institución autónoma con

personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal.

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

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

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

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

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

Esto anterior ya ha sido reconocido en muchos dictámenes por la Procuraduría General de la República, siendo uno de esos dictámenes el C-003-2002 del 7 de enero de 2002, que en lo que interesa resaltó:

“comprende el control de precios o tarifas de los servicios”, que esa función “es exclusiva y excluyente de cualquier intervención respecto de los servicios que enumera el artículo 5 antes citado. Lo cual significa que ningún otro organismo, público o privado, puede intervenir en la fijación de las citadas tarifas” y además señaló que “la Autoridad no sólo fija cuál es la tarifa concreta del servicio público y,

por ende, la retribución que recibirá el prestatario de parte de los usuarios del servicio, sino que define los elementos que, conforme a la ley, considerará para la fijación de las tarifas.

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

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

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria de servicios públicos regulados, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 66 y 129 de la Ley General de la Administración Pública (en adelante LGAP).

Además, debe cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la LGAP en cuanto que la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios, teniendo presente, por otra parte, que las potestades de la Administración Pública son irrenunciables, intrasmisibles e imprescriptibles, a partir de lo dispuesto en los artículos 11 y 66 de la LGAP, en correlación con el artículo 35 del Código Procesal Contencioso Administrativo, Ley 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021 (folios 446 al 454) 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.

(...)”

B.2. Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

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

B.3 Revisión de obligaciones legales

De acuerdo con lo establecido en la sección II del Por Tanto I de la resolución RE-0100-JD-2023, de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, que emitió los requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias, y en el artículo 6, inciso c), artículo 14, incisos a, c, d y artículo 82 de la Ley N°7593, al tratarse de un estudio ordinario de oficio, la Aresep debe realizar la revisión de cumplimiento de obligaciones legales de previo a la apertura del expediente tarifario y en caso de identificar algún incumplimiento, otorgar 10 días hábiles al prestador para corregirlos. En caso de mantenerse los incumplimientos, la Aresep debe comunicarlo a las instituciones respectivas para lo que corresponda. Según dicho apartado, las obligaciones que se revisaron son las siguientes:

- a) Obligaciones tributarias ante el Ministerio de Hacienda.*
- b) Impuesto a las personas jurídicas.*
- c) Obligaciones ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).*
- d) Obligaciones ante Fodesaf.*
- e) Obligaciones ante el Banco Popular y de Desarrollo Comunal.*
- f) Obligaciones ante el IMAS.*

- g) Obligaciones ante el INA.
- h) Canon de regulación.

La revisión de obligaciones la realizó esta Intendencia de Transporte el 18 de octubre de 2024 (folio 276), constatando que el prestador Coopana R.L., se encontraba moroso con la CCSS, Fodesaf, Hacienda y el canon de regulación, por lo que el 25 de octubre de 2024 mediante el auto de prevención AP-0130-IT-2024, se le solicitó a la empresa Coopana R.L. corregir incumplimientos, otorgándole un plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación del auto de prevención (folio 276).

El 11 de noviembre de 2024, vencido el plazo otorgado a la empresa Coopana R.L. para corregir los incumplimientos prevenidos mediante el auto de prevención AP-0130-IT-2024, la Intendencia de Transporte realizó la revisión los incumplimientos prevenidos y se determinó que únicamente se mantenía la morosidad ante el Ministerio de Hacienda. Dicho incumplimiento fue comunicado al Ministerio de Hacienda mediante oficio OF-1258-IT-2024 del 11 de noviembre de 2024 (folio 276).

En el ejercicio de las competencias legales asignadas a la Aresep, para la elaboración del presente informe se procedió a revisar nuevamente el estado de cumplimiento de obligaciones legales por parte del prestador Coopana R.L., así como la remisión de información regulatoria a la Aresep.

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley N°7593, se consultó el 10 de octubre de 2025 el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por Racsa, con el fin de verificar el estado de cumplimiento del prestador. Como resultado se constató que el operador se encontraba moroso con sus obligaciones con la CCSS y al día con las pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros vigente y el impuesto a las personas jurídicas (anexo 1).

Respecto a la obligación legal con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), se consultó el 10 de octubre de 2025 accediendo a la dirección electrónica: <https://aplicaciones.fodesaf.go.cr/morosos/>, en la cual se indica que el prestador se encuentra al día con sus obligaciones (anexo 1).

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consultó la misma al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó el 10 de octubre accediendo a la dirección electrónica: <https://ovitribucr.hacienda.go.cr/ConsultaPublica/>, en la cual se indica que el prestador se encuentra moroso con las obligaciones tributarias (anexo 1).

Respecto a la obligación legal de la empresa con el IMAS, a partir de la consulta realizada el 10 de octubre de 2025 accediendo a la dirección electrónica: <https://web.imas.go.cr/morosos/#/consulta-morosos>, se tiene que el prestador se encuentra moroso con las obligaciones ante el IMAS (anexo 1).

Respecto a la obligación legal del prestador con el Banco Popular, se le consultó el 3 de octubre de 2025 mediante el oficio OF-1324-IT-2025 (folio 522), el cual fue respondido mediante el oficio AAO-CE-2837-2025 del 10 octubre de 2025 indicando que el prestador se encuentra moroso en las obligaciones ante el Banco Popular (anexo 2).

Respecto a la obligación legal de la empresa con el INA, se consultó el 10 de octubre de 2025 accediendo a la dirección electrónica: <https://www.ina.ac.cr/proveeduria/SitePages/estado.aspx>, en la cual se indica que el prestador se encuentra moroso con las obligaciones ante el INA (anexo 1).

En cuanto al cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió la certificación CT-0243-DF-2025 del 13 de octubre de 2025, mediante la cual certificó que el prestador se encuentra moroso con el pago del canon de regulación 2025 (folio 524).

C.2 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-2238-DGAU-2025 del 10 de octubre de 2025 (folio 523), en el que se indicó que el prestador presentó el informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2025.

C.3 Cumplimiento de presentación de información según lo dispuesto en resoluciones anteriores

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

De acuerdo con 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 la información en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) al 10 de octubre de 2025 y se constató que el prestador no se encuentra al día con la remisión de las estadísticas mensuales de la ruta 20, teniéndose pendiente la siguiente información (anexo 3):

- *Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José (R2259): del mes de febrero del 2024 al mes de agosto de 2025.*

- *San José-Jardines-Santa Mónica (R2267): del mes de diciembre del 2023 al mes de agosto del 2025.*

b. Estadísticas operativas diarias del Sistema de Conteo de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el Por Tanto IV de 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 la entrega de información en el SIR al 10 de octubre de 2025 y se constató que el prestador no se encuentra al día con la remisión de los datos diarios de la ruta 20, teniéndose pendiente la siguiente entrega de información (anexo 3).

Datos depurados:

- *San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José (R2256): 13-dic-2023, 2-ene-2024, 3-ene-2024, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 28-mar-2024, 7-jun-2024, 14-feb-2025, 7-mar-2025, 21-mar-2025, 28-mar-2025, 4-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 17-abril-2025, 29-abril-2025, 25-jul-2025, 1-ago-2025 y 13-ago-2025.*
- *La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José (R2257): 23-dic-2023, 26-3-2024, 27-mar-2024, 15-abril-2024 y 16-abril-2024.*
- *Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José (R2259): 1-dic-2023, 7-dic-2023, 8-dic-2023, 13-dic-2023, 14-dic-2023, 15-dic-2023, del 21-dic-2023, 22-dic-2023, del 26 al 29 de diciembre 2023 (ambos inclusive), todos los días del año 2024 (exceptuando sábados, domingos y feriados), del 1 de enero 2025 al 26 de septiembre del 2025 (exceptuando sábados, domingos y feriados).*
- *Las Juntas-San Luis-San José por pista (R2260): 26-mar-2024, 27-mar-2024, 17-mayo-2024, 1-ago-2024, 3-ago-2024, 16-ago-2024, 19-set-2024, 20-set-2024, 26-set-2024, 14-nov-2024, 25-dic-2024, 28-dic-2024, 2-ene-2025, 9-ene-2025, 22-ene-2025, 27-ene-2025, 28-ene-2025, 30-ene-2025, 27-feb-2025, 11-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 5-jun-2025 y 14-ago-2025.*
- *San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano (anillo) (R2262): 30-dic-2023, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 10-abril-2024, 18-jul-2024, 1-set-2024, 18-nov-2024, 1-dic-2024, 30-dic-2024, 2-feb-2025, 9-feb-2025, 3-mar-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 23-abril-2025, 12-mayo-2025, 7-jun-2025, 14-jun-2025, 29-jul-2025 y 24-ago-2025.*
- *Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis (anillo) (R2263): 9-jul-2024, 11-jul-2025, 15-jul-2024, 18-jul-2024, 19-jul-2024, 21-jul-2024, 22-jul-2024, 23-jul-2024, 25-jul-2024, 28-jul-2024, 31-jul-2024, 1-ago-2024, 2-ago-2024, 6-ago-2024, 8-ago-2024, 15-ago-2024, 22-ago-2024, 23-ago-2024, 30-ago-2024, 1-set-2024, 5-set-2024, 6-set-2024, 12-set-2024, 13-set-2024, 19-set-2024, 26-set-2024, 27-set-2024, 3-oct-2024, 4-oct-2024, 8-oct-2024, 10-oct-2024, 17-oct-2024, 18-oct-2024, 29-oct-2024, 31-oct-2024, 1-nov-2024, 4-nov-2024, 7-nov-2024, 8-nov-2024, 14-nov-2024, 15-nov-2024, 18-nov-2024, 22-nov-2024, 23-nov-2024, 28-nov-2024, 29-nov-*

2024, 1-dic-2024, 5-dic-2024, 6-dic-2024, 12-dic-2024, 16-dic-2024, del 22-dic-2024 al 3 de enero del 2025 (ambos inclusive), 9-ene-2025, 10-ene-2025, 16-ene-2025, 17-ene-2025, 22-ene-2025, 23-ene-2025, 24-ene-2025, 27-ene-2025, 28-ene-2025, 30-ene-2025, 31-ene-2025, 2-feb-2025, 7-feb-2025, 9-feb-2025, 27-feb-2025, 28-feb-2025, 3-mar-2025, 20-mar-2025, 11-abril-2025, 23-abril-2025, 9-mayo-2025, 12-mayo-2025, 15-mayo-2025, 16-mayo-2025, 22-mayo-2025, 29-mayo-2025, 30-mayo-2025, 31-mayo-2025, 2-jun-2025, 5-jun-2025, 6-jun-2025, 7-jun-2025, 11-jun-2025, 14-jun-2025, 17-jun-2025, 18-jun-2025, 26-jun-2025, 1-jul-2025, 2-jul-2025, 10-jul-2025, 12-jul-2025, 14-jul-2025, 17-jul-2025, 18-jul-2025, 24-jul-2025, 29-jul-2025, 8-ago-2025, 14-ago-2025, 22-ago-2025, 24-ago-2025, 29-ago-2025, 11-set-2025, 13-set-2025, 16-set-2025, 22-set-2025 y 24-set-2025.

- *Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José (R2266):* 8-dic-2023, 15-dic-2023, 22-dic-2023, 23-dic-2023, 29-dic-2023, 30-dic-2023, 5-ene-2024, 11-ene-2024, 12-ene-2024, 19-ene-2024, 26-ene-2024, 2-feb-2024, 9-feb-2024, 16-feb-2024, 23-feb-2024, 1-mar-2024, 8-mar-2024, 15-mar-2024, 22-mar-2024, 27-3-2024, 28-3-2024, 29-mar-2024, 5-abril-2024, 12-abril-2024, 13-abril-2024, 19-abril-2024, 26-abril-2024, 29-abril-2024, 3-mayo-2024, 10-mayo-2024, 17-mayo-2024, 24-mayo-2024, 31-mayo-2024, 7-jun-2024, 14-jun-2024, 21-jun-2024, 28-jun-2024, 5-jul-2024, 12-jul-2024, 19-jul-2024, 23-jul-2024, 26-jul-2024, 9-ago-2024, 16-ago-2024, 23-ago-2024, 30-8-2024, 6-set-2024, 13-set-2024, 20-set-2024, 27-set-2024, 4-oct-2024, 11-oct-2024, 18-oct-2024, 25-oct-2024, 1-nov-2024, 8-nov-2024, 15-nov-2024, 23-nov-2024, 29-nov-2024, 6-dic-2024, 13-dic-2024, 16-dic-2024, 23-dic-2024, 27-dic-2024, 30-dic-2024, 3-ene-2025, 10-ene-2025, 11-ene-2025, 17-ene-2025, 23-ene-2025, 31-ene-2025, 7-feb-2025, 14-feb-2025, 21-feb-2025, 28-feb-2025, 7-mar-2025, 15-mar-2025, 21-mar-2025, 28-mar-2025, 4-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 17-abril-2025, 18-abril-2025, 29-abril-2025, 2-mayo-2025, 9-mayo-2025, 16-mayo-2025, 30-mayo-2025, 11-jun-2025, 18-jun-2025, 2-jul-2025, 1-ago-2025, 8-ago-2025, 13-ago-2025, 29-ago-2025, 5-set-2025, 13-set-2025 y 24-set-2025.
- *San José-Jardines-Santa Mónica (R2267):* del 1 de diciembre del 2023 al 26 de setiembre 2026 (ambos inclusive) (excepto sábados, domingos y feriados).
- *San José-Bajo Piuses (anillo) (R2268):* 28-feb-2024, 2-mar-2024 y 4-mar-2024.
- *San José-El Invu-Linda Vista (R2269):* 8-dic-2023, 15-dic-2024, 22-dic-2023, 23-dic-2023, 27-dic-2023, 28-dic-2023, 29-dic-2023, 30-dic-2023, 5-ene-2024, 12-ene-2024, 19-ene-2024, 26-ene-2024, 2-feb-2024, 9-feb-2024, 16-feb-2024, 23-feb-2024, 1-mar-2024, 8-mar-2024, 15-mar-2024, 22-mar-2024, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 4-abril-2024, 5-abril-2024, 12-abril-2024, 13-abril-2024, 19-abril-2024, 26-abril-2024, 29-abril-2024, 3-mayo-2024, 10-mayo-2024, 17-mayo-2024, 24-mayo-2024, 31-mayo-2024, 7-jun-2024, 14-jun-2024, 21-jun-2024, 28-jun-2024, 5-jul-2024, 12-jul-2024, 19-jul-2024, 23-jul-2024, 26-jul-2024, 9-ago-2024, 13-ago-2024, 16-ago-2024, 23-ago-2024,

- 30-ago-2024, 6-set-2024, 13-set-2024, 20-set-2024, 27-set-2024, 4-oct-2024, 11-oct-2024, 18-oct-2024, 25-oct-2024, 1-nov-2024, 8-nov-2024, 15-nov-2024, 23-nov-2024, 29-nov-2024, 6-dic-2024, 13-dic-2024, 16-dic-2024, 23-dic-2024, 27-dic-2024, 30-dic-2024, 3-ene-2025, 10-ene-2025, 17-ene-2025, 23-ene-2025, 31-ene-2025, 7-feb-2025, 14-feb-2024, 21-feb-2025, 28-feb-2025, 7-mar-2025, 15-mar-2025, 21-mar-2025, 28-mar-2025, 4-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 29-abril-2025, 2-mayo-2025, 9-mayo-2025, 16-mayo-2025, 30-mayo-2025, 2-jun-2025, 11-jun-2025, 18-jun-2025, 2-jul-2025, 14-jul-2025, 1-ago-2025, 8-ago-2025, 13-ago-2025, 29-ago-2025, 5-set-2025, 13-set-2024 y 24-set-2024.
- *San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas (R2272):* 26-mar-2024, 27-mar-2024, 15-abril-2024 y 16-abril-2024.
 - *Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica) (anillos) (R2273):* 8-dic-2023, 14-dic-2023, 15-dic-2023, 22-dic-2023, 29-dic-2023, del 2 al 5 de enero 2024 (ambos inclusive), 11-ene-2024, 12-ene-2024, 16-ene-2024, 19-ene-2024, 26-ene-2024, 2-feb-2024, 9-feb-2024, 16-feb-2024, 23-feb-2024, 29-feb-2024, 1-mar-2024, 8-mar-2024, 15-mar-2024, 21-mar-2024, 22-mar-2024, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 5-abril-2024, 12-abril-2024, 18-abril-2024, 19-abril-2024, 26-abril-2024, 29-abril-2024, 3-mayo-2024, 10-mayo-2024, 15-abril-2025 y 16-abril-2025.
 - *Periférica Sector Norte (entra a la Clínica) (anillo) (R2275):* 2-ene-2024, 4-ene-2024, 5-ene-2024, 6-ene-2024, 7-ene-2024 y 11-ene-2024.
 - *San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora ((R2277):* 26-mar-2024, 27-mar-2024, 31-mayo-2024, 15-abril-2025 y 16-abril-2025.

Datos no depurados:

- *San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José (R2256):* 2-ene-2024, 3-ene-2024, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 28-mar-2024, 7-jun-2024, 14-feb-2025, 7-mar-2025, 21-mar-2025, 28-mar-2025, 4-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 17-abril-2025, 29-abril-2025, 25-jul-2025, 1-ago-2025 y 13-ago-2025.
- *La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José (R2257):* 23-dic-2023, 26-3-2024, 27-mar-2024, 15-abril-2024 y 16-abril-2024.
- *Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José (R2259):* 1-dic-2023, 7-dic-2023, 8-dic-2023, 13-dic-2023, 14-dic-2023, 15-dic-2023, del 21-dic-2023, 22-dic-2023, del 26 al 29 de diciembre 2023 (ambos inclusive), todos los días del año 2024 (exceptuando sábados, domingos y feriados), del 1 de enero 2025 al 6 de octubre del 2025 (exceptuando sábados, domingos y feriados).
- *Las Juntas-San Luis-San José por pista (R2260):* 26-mar-2024, 27-mar-2024, 17-mayo-2024, 1-ago-2024, 3-ago-2024, 16-ago-2024, 19-set-2024, 20-set-2024, 26-set-2024, 14-nov-2024, 25-dic-2024, 28-dic-2024, 2-ene-2025, 9-ene-2025, 22-ene-2025, 27-ene-2025, 28-ene-2025, 30-ene-2025, 27-feb-2025, 11-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 5-jun-2025 y 14-ago-2025.

- *San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano (anillo) (R2262):* 30-dic-2023, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 10-abril-2024, 18-jul-2024, 1-set-2024, 18-nov-2024, 1-dic-2024, 30-dic-2024, 2-feb-2025, 9-feb-2025, 3-mar-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 23-abril-2025, 12-mayo-2025, 7-jun-2025, 14-jun-2025, 29-jul-2025, 4-ago-2025, 30-set-2025 y 1-oct-2025.
- *Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis (anillo) (R2263):* 9-jul-2024, 11-jul-2025, 15-jul-2024, 18-jul-2024, 19-jul-2024, 21-jul-2024, 22-jul-2024, 23-jul-2024, 25-jul-2024, 28-jul-2024, 31-jul-2024, 1-ago-2024, 2-ago-2024, 6-ago-2024, 8-ago-2024, 15-ago-2024, 22-ago-2024, 23-ago-2024, 30-ago-2024, 1-set-2024, 5-set-2024, 6-set-2024, 12-set-2024, 13-set-2024, 19-set-2024, 26-set-2024, 27-set-2024, 3-oct-2024, 4-oct-2024, 8-oct-2024, 10-oct-2024, 17-oct-2024, 18-oct-2024, 29-oct-2024, 31-oct-2024, 1-nov-2024, 4-nov-2024, 7-nov-2024, 8-nov-2024, 14-nov-2024, 15-nov-2024, 18-nov-2024, 22-nov-2024, 23-nov-2024, 28-nov-2024, 29-nov-2024, 1-dic-2024, 5-dic-2024, 6-dic-2024, 12-dic-2024, 16-dic-2024, del 22-dic-2024 al 3 de enero del 2025 (ambos inclusive), 9-ene-2025, 10-ene-2025, 16-ene-2025, 17-ene-2025, 22-ene-2025, 23-ene-2025, 24-ene-2025, 27-ene-2025, 28-ene-2025, 30-ene-2025, 31-ene-2025, 2-feb-2025, 7-feb-2025, 9-feb-2025, 27-feb-2025, 28-feb-2025, 3-mar-2025, 20-mar-2025, 11-abril-2025, 23-abril-2025, 9-mayo-2025, 12-mayo-2025, 15-mayo-2025, 16-mayo-2025, 22-mayo-2025, 29-mayo-2025, 30-mayo-2025, 31-mayo-2025, 2-jun-2025, 5-jun-2025, 6-jun-2025, 7-jun-2025, 11-jun-2025, 14-jun-2025, 17-jun-2025, 18-jun-2025, 26-jun-2025, 1-jul-2025, 2-jul-2025, 10-jul-2025, 12-jul-2025, 14-jul-2025, 17-jul-2025, 18-jul-2025, 24-jul-2025, 29-jul-2025, 8-ago-2025, 14-ago-2025, 22-ago-2025, 24-ago-2025, 29-ago-2025, 11-set-2025, 13-set-2025, 16-set-2025, 22-set-2025, 24-set-2025, 27-set-2025, 30-set-2025, 1-oct-2025 y 3-oct-2025.
- *Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José (R2266):* 8-dic-2023, 15-dic-2023, 22-dic-2023, 23-dic-2023, 29-dic-2023, 30-dic-2023, 5-ene-2024, 11-ene-2024, 12-ene-2024, 19-ene-2024, 26-ene-2024, 2-feb-2024, 9-feb-2024, 16-feb-2024, 23-feb-2024, 1-mar-2024, 8-mar-2024, 15-mar-2024, 22-mar-2024, 27-3-2024, 28-3-2024, 29-mar-2024, 5-abril-2024, 12-abril-2024, 13-abril-2024, 19-abril-2024, 26-abril-2024, 29-abril-2024, 3-mayo-2024, 10-mayo-2024, 17-mayo-2024, 24-mayo-2024, 31-mayo-2024, 7-jun-2024, 14-jun-2024, 21-jun-2024, 28-jun-2024, 5-jul-2024, 12-jul-2024, 19-jul-2024, 23-jul-2024, 26-jul-2024, 9-ago-2024, 16-ago-2024, 23-ago-2024, 30-ago-2024, 6-set-2024, 13-set-2024, 20-set-2024, 27-set-2024, 4-oct-2024, 11-oct-2024, 18-oct-2024, 25-oct-2024, 1-nov-2024, 8-nov-2024, 15-nov-2024, 23-nov-2024, 29-nov-2024, 6-dic-2024, 13-dic-2024, 16-dic-2024, 23-dic-2024, 27-dic-2024, 30-dic-2024, 3-ene-2025, 10-ene-2025, 11-ene-2025, 17-ene-2025, 23-ene-2025, 31-ene-2025, 7-feb-2025, 14-feb-2025, 21-feb-2025, 28-feb-2025, 7-mar-2025, 15-mar-2025, 21-mar-2025, 28-mar-2025, 4-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 17-abril-2025, 18-abril-2025, 29-abril-2025, 2-mayo-2025, 9-mayo-2025, 16-mayo-2025, 30-mayo-2025, 11-jun-2025, 18-jun-2025, 2-jul-2025, 1-ago-2025, 8-ago-2025, 13-ago-2025, 29-ago-2025, 5-set-2025, 13-set-2025, 24-set-2025, y 3-oct-2025.

- *San José-Jardines-Santa Mónica (R2267): del 1 de diciembre del 2023 al 7 de octubre 2026 (ambos inclusive) (excepto sábados, domingos y feriados).*
- *San José-Bajo Piuses (anillo) (R2268): 28-feb-2024, 2-mar-2024 y 4-mar-2024.*
- *San José-El Invu-Linda Vista (R2269): 8-dic-2023, 15-dic-2024, 22-dic-2023, 23-dic-2023, 27-dic-2023, 28-dic-2023, 29-dic-2023, 30-dic-2023, 5-ene-2024, 12-ene-2024, 19-ene-2024, 26-ene-2024, 2-feb-2024, 9-feb-2024, 16-feb-2024, 23-feb-2024, 1-mar-2024, 8-mar-2024, 15-mar-2024, 22-mar-2024, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 4-abril-2024, 5-abril-2024, 12-abril-2024, 13-abril-2024, 19-abril-2024, 26-abril-2024, 29-abril-2024, 3-mayo-2024, 10-mayo-2024, 17-mayo-2024, 24-mayo-2024, 31-mayo-2024, 7-jun-2024, 14-jun-2024, 21-jun-2024, 28-jun-2024, 5-jul-2024, 12-jul-2024, 19-jul-2024, 23-jul-2024, 26-jul-2024, 9-ago-2024, 13-ago-2024, 16-ago-2024, 23-ago-2024, 30-ago-2024, 6-set-2024, 13-set-2024, 20-set-2024, 27-set-2024, 4-oct-2024, 11-oct-2024, 18-oct-2024, 25-oct-2024, 1-nov-2024, 8-nov-2024, 15-nov-2024, 23-nov-2024, 29-nov-2024, 6-dic-2024, 13-dic-2024, 16-dic-2024, 23-dic-2024, 27-dic-2024, 30-dic-2024, 3-ene-2025, 10-ene-2025, 17-ene-2025, 23-ene-2025, 31-ene-2025, 7-feb-2025, 14-feb-2024, 21-feb-2025, 28-feb-2025, 7-mar-2025, 15-mar-2025, 21-mar-2025, 28-mar-2025, 4-abril-2025, 15-abril-2025, 16-abril-2025, 29-abril-2025, 2-mayo-2025, 9-mayo-2025, 16-mayo-2025, 30-mayo-2025, 2-jun-2025, 11-jun-2025, 18-jun-2025, 2-jul-2025, 14-jul-2025, 1-ago-2025, 8-ago-2025, 13-ago-2025, 29-ago-2025, 5-set-2025, 13-set-2024, 24-set-2024, 27-set-2025 y 3-oct-2025.*
- *San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas (R2272): 26-mar-2024, 27-mar-2024, 15-abril-2024 y 16-abril-2024.*
- *Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica) (anillos) (R2273): 8-dic-2023, 14-dic-2023, 15-dic-2023, 22-dic-2023, 29-dic-2023, del 2 al 5 de enero 2024 (ambos inclusive), 11-ene-2024, 12-ene-2024, 16-ene-2024, 19-ene-2024, 26-ene-2024, 2-feb-2024, 9-feb-2024, 16-feb-2024, 23-feb-2024, 29-feb-2024, 1-mar-2024, 8-mar-2024, 15-mar-2024, 21-mar-2024, 22-mar-2024, 26-mar-2024, 27-mar-2024, 5-abril-2024, 12-abril-2024, 18-abril-2024, 19-abril-2024, 26-abril-2024, 29-abril-2024, 3-mayo-2024, 10-mayo-2024, 15-abril-2025 y 16-abril-2025.*
- *Periférica Sector Norte (entra a la Clínica) (anillo) (R2275): 2-ene-2024, 4-ene-2024, 5-ene-2024, 6-ene-2024, 7-ene-2024 y 11-ene-2024.*
- *San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora ((R2277): 26-mar-2024, 27-mar-2024, 31-mayo-2024, 15-abril-2025 y 16-abril-2025.*

Adicionalmente, se detectaron inconsistencias entre las estadísticas mensuales y los datos diarios depurados del SCP en pasajeros regulares y adultos mayores, ya que la información mensual no coincide con los datos diarios depurados del SCP para todos los meses y todos los ramales que tienen cargada información de diciembre del 2023 a agosto 2025. Dado lo anterior, es necesario que se

corrijan los datos mensuales o los diarios depurados del SCP de estos meses cargado en el SIR, ya que las diferencias señaladas no deben presentarse. Siendo que la información que debe reportar el prestador corresponde al volumen de pasajeros movilizados en la ruta, pero con un nivel de desagregación y periodicidad diferente, ambas fuentes deben coincidir (los datos mensuales reportados deben coincidir con el agregado de los datos diarios depurados del SCP).

c. Contabilidad regulatoria

Relacionado con 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 N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el SIR el 10 de octubre de 2025 y se constató que el prestador ha cargado la información de la contabilidad regulatoria del año 2024 (anexo 3).

C.4 Resumen de revisión de obligaciones legales

Posterior a la revisión de las obligaciones del operador, se determina que el prestador Coopana R.L. no se encuentra al día en algunas de las obligaciones legales, específicamente las obligaciones con la Caja Costarricense del Seguro Social, Hacienda, IMAS, INA, Banco Popular, el canon de regulación de Aresep y la entrega de información de estadísticas mensuales y registros diarios del Sistema de Conteo de Pasajeros al SIR.

Tal cual se señala en la resolución RE-0100-JD-2023, para el caso de estudios ordinarios de oficio “el resultado de la verificación de las obligaciones legales indicadas no limita ni impide en forma alguna a la Aresep, para que concluya la revisión de oficio para la determinación de la procedencia del ajuste tarifario, en cumplimiento de la Ley 7593.”

D. ANÁLISIS TARIFARIO

D.1 Variables utilizadas:

VARIABLE	Aresep (informe preliminar)	Aresep (informe final)	Diferencia absoluta	Diferencia porcentual
Volumen mensual de pasajeros movilizados (pasajeros)	681 039	681 039	0	0%
Distancia ponderada (km/carrera)	14,86	14,86	0	0%
Carreras mensuales (carreras)	16 488,08	16 488,08	0	0%
Flota autorizada (unidades)	58	60	2	3,45%
Tipo de cambio: Reglas tipo 1 (colones)	507,94	507,60	-0,34	-0,07%
Tipo de cambio: Estudio de calidad (colones)	534,52	534,52	0	0%

VARIABLE	Aresep (informe preliminar)	Aresep (informe final)	Diferencia absoluta	Diferencia porcentual
<i>Precio combustible (colones)</i>	560,64	560,64	0	0%
<i>Tasa de rentabilidad (%) reglas tipo 1</i>	13,04%	11,85%	-1,19	-9,13%
<i>Tasa de rentabilidad (%) reglas tipo 2</i>	10,59	10,59	0	0%
<i>Valor ponderado del bus (colones)</i>	72 234 479	72 734 669	500 190	0,69%
<i>Edad promedio de la flota (años)</i>	7,47	7,85	0,38	5,15%

D.1.1 Volumen mensual de pasajeros movilizados

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

“(…)

El volumen mensual de pasajeros se refiere a la cantidad de personas que utilizan y pagan el servicio de transporte modalidad autobús para cada ruta (r), ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario.

(…)

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

Los estudios técnicos de los puntos 1, 2 y 3 deben ser realizados según las reglas unívocas de la ciencia y la técnica de las disciplinas de ingeniería de transporte y estadística. También a los estudios técnicos que hayan sido aceptados por Aresep de previo a la entrada en vigencia de esta modificación o estén en ejecución en ese momento, siempre que cumplan con la antigüedad máxima de 3 años desde la aceptación formal.

(...)"

La determinación del volumen mensual de pasajeros para cada ruta, ramal o fraccionamiento del estudio tarifario puede provenir de 4 posibles mecanismos o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de algún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe aplicar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente.

Ahora bien, el orden de prioridad o criterio de decisión para la selección del mecanismo 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 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 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 SIR o SCP 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 aceptado por la Aresep.*
- iv. *En caso que solamente exista el estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) de los últimos tres años, se seleccionará este dato como el volumen mensual de pasajeros.*

(...)”

Fundamentado en lo anterior, se concluye que la selección del mecanismo 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.*
- b) *Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR) o los datos del SCP que no cumplan con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente.*
- c) *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o haya sido aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (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.*

A continuación, se detallan la valoración y aplicación de los mecanismos de cálculo del volumen mensual de pasajeros que utilizan y pagan el servicio de transporte modalidad autobús, para cada ruta (r), ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario, según el orden de priorización:

D.1.1.1 Primer mecanismo: Validación de datos del SCP

D.1.1.1.a Revisión de requerimiento de información completa

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 19 de diciembre de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período diciembre 2023 a noviembre 2024. De la revisión de los datos entregados por el operador al sistema SIR al 10 de octubre de 2025, se encuentra cargada la siguiente información (anexo 3):

Código SIR	Descripción ramal	Depurada
R2255	Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	Completo
R2256	San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	Incompleto
R2257	La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José	Incompleto
R2258	Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José	Completo
R2259	Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José	Incompleto
R2260	Las Juntas-San Luis-San José por pista	Incompleto
R2261	Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista	Completo
R2262	San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano	Incompleto
R2263	Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis	Incompleto
R2264	Florida-Tibás-San José	Completo
R2265	Florida-Llorente-San José	Completo
R2266	Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José	Incompleto
R2267	San José-Jardines-Santa Mónica	Incompleto
R2268	San José-Bajo Piuses	Incompleto
R2269	San José-El Invu-Linda Vista	Incompleto
R2270	San José-Cuatro Reinas por Tibás	Completo
R2271	San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce	Completo
R2272	San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas	Incompleto
R2273	Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica)	Incompleto
R2275	Periférica Sector Norte (entra a la Clínica)	Incompleto
R2277	San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora	Incompleto

Basándose en lo indicado en la sección 4.11.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, la información está completa para los ramales Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José, Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José, Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista, Florida-Tibás-San José, Florida-Llorente-San José, San José-Cuatro Reinas por Tibás y San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce. Adicionalmente, los datos depurados fueron cargados al SIR dentro del plazo máximo de 10 días hábiles posteriores a la fecha de la operación, por lo que la serie de registros cumple con los criterios de remisión establecidos en la sección 4.11.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente.

Por lo tanto, sí se dispone para esos ramales de la información completa de los datos depurados del SCP de los 12 meses anteriores a la apertura del expediente tarifario y los datos depurados fueron remitidos en su totalidad dentro del plazo máximo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente.

De modo que, atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b.i del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente donde se indica:

“(…)

i. En caso 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.

(…)” El resaltado no es del original.

Por lo anterior, y dado que los registros del SCP de los ramales Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José, Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José, Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista, Florida-Tibás-San José, Florida-Llorente-San José, San José-Cuatro Reinas por Tibás y San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce cumplen con los criterios indicados se procede a realizar el proceso de validación de los datos SCP.

D.1.1.1.b Validación estadística del SCP

Para el proceso de validación la ruta 20 cuenta con un estudio de movilización de pasajeros, mediante el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 del 27 de octubre de 2023 la Junta Directiva del CTP aprobó la normalización de la demanda para la ruta 20 (con excepción de los ramales Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa, Las Junta-San Luis-San José por pista y viceversa, Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista y viceversa y San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de vivienda La Zamora y viceversa) operada por la empresa Coopana R.L. con base en el oficio CTP-DT-DING-INF-0411-2023 (folios 209 al 229) que muestra los datos base que se utilizaron para llegar a dichos valores mensuales: los datos de cada día de la semana utilizados (pasajeros y carreras) y las estadísticas de los 12 meses consideradas en la normalización de la demanda. Dichos datos se registran en los formularios FORM-CTP-DING-10 del procedimiento establecido por el CTP para estudios de normalización de demanda de pasajeros, y esos formularios por lo general constan en los oficios

técnicos del CTP que sustentan los acuerdos de la Junta Directiva y en los informes de los entes que realizan dichos estudios que son presentados ante el CTP para su aprobación.

Adicionalmente, se tiene un estudio de pasajeros elaborado y aceptado por la Aresep, específicamente para los ramales Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa, Las Junta-San Luis-San José por pista y viceversa, Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista y viceversa y San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de vivienda La Zamora y viceversa, según el informe IN-0386-IT-2024 del 17 de diciembre de 2024, aceptado por el Intendente de Transporte a.í. mediante oficio OF-1423-IT-2024 del 18 de diciembre de 2024 (folio 274).

Ambos estudios técnicos están vigentes pues cuentan con menos de 3 años desde su aprobación o aceptación, por lo que son utilizados en este análisis tarifario.

El procedimiento de validación estadística del SCP establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente considera los siguientes pasos:

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

De conformidad con el mecanismo de cálculo establecido en la sección V, punto 2 del Protocolo de estudios técnicos (RE-0042-JD-2019), publicado en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 del 18 de marzo de 2019, que en lo que interesa señala:

“Para efectos de poder ser utilizado como referencia para la validación de otras fuentes de información mediante las cuales se determina el volumen mensual de pasajeros en la sección de 4.7 Volumen mensual de pasajeros de la Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el

servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, se calcula para cada ramal o segmento un intervalo de confianza. Para ello, a partir del estudio técnico de referencia, se debe calcular la cantidad de pasajeros por carrera del ramal o segmento con estacionalidad (PC_{ce}), sin estacionalidad (PC_{se}) y sin estacionalidad ajustado (PC_{sea}) y luego la cantidad de pasajeros por carrera para cada grupo de días del ramal o segmento sin estacionalidad (PC)."

Ahora bien, para la determinación del volumen mensual de pasajeros de cada ramal que cumple con las condiciones para la aplicación del proceso de validación estadística del SCP, se debe proceder como se indicó en el punto 4 inmediato anterior, es decir multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera proveniente de la información depurada del SCP del último año previo a la apertura del expediente tarifario (diciembre 2023 a noviembre 2024) por la cantidad de carreras autorizadas por el CTP para los casos en que se validen los registros diarios del SCP, o multiplicando el valor medio de pasajeros por carrera del intervalo de confianza procedente del estudio técnico de referencia por el dato de carreras autorizadas por el CTP para los ramales en los cuales no se validen los registros diarios del SCP.

A este punto, es importante indicar, que si bien, los ramales Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José y Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista tienen información del SCP que podría ser validada, no se encuentra a disposición, en ninguno de los dos informes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros vigentes, la información necesaria para calcular el punto 1 anterior referente al intervalo de confianza, por lo tanto, no es posible validar dicha información.

En los folios 455 al 457 se muestra el resultado de la validación de los ramales Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José, Florida-Tibás-San José, Florida-Llorente-San José, San José-Cuatro Reinas por Tibás y San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce, en el que se cumplen los pasos anteriormente indicados, obteniendo lo siguiente:

Descripción Ramal (código SIR)	¿Se validó el dato reportado?	Valor mínimo Pasajero/ carrera intervalo de confianza	Valor máximo Pasajero/ carrera intervalo de confianza	Pasajeros por carrera valor medio intervalo de confianza (estudio referencia)	Pasajeros por carrera según datos del SCP depurado	Pasajeros por carrera para el cálculo tarifario^{1/}	Carreras autorizadas mensuales	Volumen mensual de pasajeros
Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José (R2225)	SI	36,68	47,91	42,29	43,27	43,27	1 506,62	65 197
Florida-Tibás-San José (R2264)	SI	46,82	53,90	50,36	53,56	53,56	1 480,54	79 304
Florida-Llorente-San José (R2265)	SI	45,20	51,45	48,32	51,44	51,44	1 821,86	93 715
San José-Cuatro Reinas por Tibás (R2270)	SI	40,63	44,68	42,66	42,71	42,71	1 084,86	46 339
San José-Almendros-Cuatro Reinas por	SI	33,94	43,23	38,59	35,81	35,81	1 384,88	49 589

Descripción Ramal (código SIR)	¿Se validó el dato reportado?	Valor mínimo Pasajero/ carrera intervalo de confianza	Valor máximo Pasajero/ carrera intervalo de confianza	Pasajeros por carrera valor medio intervalo de confianza (estudio referencia)	Pasajeros por carrera según datos del SCP depurado	Pasajeros por carrera para el cálculo tarifario ^{1/}	Carreras autorizadas mensuales	Volumen mensual de pasajeros
Cruce (R2271)								

1/ Se utiliza el valor medio de pasajeros por carrera del SCP depurado, dado que se validaron los datos del SCP.

En resumen, el volumen de pasajeros mensuales a ser utilizado en el presente estudio para los ramales indicados anteriormente, son los siguientes:

Código SIR	Descripción Ramal	Volumen mensual de pasajeros
R2225	Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	65 197
R2264	Florida-Tibás-San José	79 304
R2265	Florida-Llorente-San José	93 715
R2270	San José-Cuatro Reinas por Tibás	46 339
R2271	San José-Almendros-Cuatro Reinas por Cruce	49 589

D.1.1.2 Segundo mecanismo: Validación de datos estadísticos mensuales

D.1.1.2.a Revisión de información completa

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 19 de diciembre de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período diciembre 2023 a noviembre 2024. De la revisión de los datos entregados por el operador al sistema SIR, para los restantes 16 ramales, el 10 de octubre del 2025, se encuentra cargada la siguiente información (anexo 3):

Código SIR	Descripción ramal	SIR
R2256	San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	Completo
R2257	La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José	Completo
R2258	Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José	Completo
R2259	Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José	Incompleto
R2260	Las Juntas-San Luis- San José por pista	Completo
R2261	Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista	Completo
R2262	San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano	Completo
R2263	Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis	Completo
R2266	Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José	Completo
R2267	San José-Jardines-Santa Mónica	Incompleto
R2268	San José-Bajo Piuses	Completo
R2269	San José-El Invu Linda Vista	Completo
R2272	San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas	Completo
R2273	Periférica-Santa Rosa (entra a la clínica)	Incompleto
R2275	Periférica Sector Norte (entra la clínica)	Completo
R2277	San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora	Completo

Como se puede observar, según el esquema operativo vigente de la ruta 20 y los datos anteriores, se tiene que la empresa no remitió la información completa de las estadísticas mensuales de los ramales Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José, San José-Jardines-Santa Mónica y Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica) según lo dispone la metodología tarifaria ordinaria vigente, por lo cual no es posible realizar la validación de las estadísticas mensuales para estos ramales, para los restantes 13 ramales que tienen información completa de las estadísticas mensuales se procede a realizar la verificación de consistencia lógica y técnica.

D.1.1.2.b Verificación de consistencia lógica y técnica

Respecto a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos estadísticos reportados y con la finalidad de cumplir con los criterios generales esbozados en el inciso a) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente anteriormente señalados, la Intendencia de Transporte procedió a establecer el proceso interno mínimo a seguir por para llevar a cabo esta verificación, según el documento IT-DI-02 Instrucciones para la verificación de consistencia lógica y técnica de estadísticas del servicio de autobús en la IT (folios 455 al 457).

Así, para el presente estudio tarifario y para los ramales que presentaron información mensual completa, se procedió a verificar y analizar la información estadística reportada por la empresa al sistema SIR para los meses de diciembre 2023 a noviembre 2024 (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario) a la luz del proceso establecido del documento IT-DI-02 supra citado; de esta verificación se observa lo siguiente:

Código SIR	Descripción del ramal	Tipos de datos (7.2.1)	Información completa (7.2.2)	Información precisa (7.2.3)	Datos consistentes (7.2.1)	Datos con comportamientos aleatorios (7.2.4)	¿Se pueden utilizar las estadísticas ?
R2256	San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo- San José	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2257	La Vigui-Santo Domingo-Tibás- San José	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2258	Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José	SI	SI	NO	SI	SI	NO
R2260	Las Juntas-San Luis-San José por pista	SI	SI	NO	SI	SI	NO
R2261	Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista	SI	SI	NO	SI	SI	NO
R2262	San José -Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2263	Santo Domingo -Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2266	Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2268	San José -Bajo Piuses	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2269	San José -El Invu-Linda Vista	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2272	San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI

Código SIR	Descripción del ramal	Tipos de datos (7.2.1)	Información completa (7.2.2)	Información precisa (7.2.3)	Datos consistentes (7.2.1)	Datos con comportamientos aleatorios (7.2.4)	¿Se pueden utilizar las estadísticas ?
R2275	Periférica sector norte (entra a la clínica)	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
R2277	San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora	SI	SI	NO	SI	SI	NO

1/ No aplica por tratarse de ramales con tarifa única

Según el cuadro anterior, las estadísticas mensuales pueden ser sometidas al proceso de validación estadística, excepto para los ramales Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa, Las Juntas-San Luis-San José por pista y viceversa, Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista y viceversa y San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de vivienda La Zamora y viceversa. El detalle del proceso de verificación de la consistencia lógica y técnica para cada uno de los ramales se encuentra en el archivo Excel adjunto (folios 455 al 457).

D.1.1.2.c Validación estadísticas mensuales

Para el proceso de validación se utilizan los mismos estudios técnicos de volumen de pasajeros mencionados, así como el procedimiento detallado en el apartado D.1.1.1.b Validación estadística del SCP anterior. En los folios 455 al 457 se muestra cuál fue el resultado de la validación de los 9 ramales, obteniendo los siguientes resultados:

Descripción Ramal (código SIR)	¿Se validó el dato reportado?	Valor mínimo Pasajero/ carrera intervalo de confianza	Valor máximo Pasajero/ carrera intervalo de confianza	Pasajeros por carrera valor medio intervalo de confianza (estudio referencia)	Pasajeros por carrera según datos del SCP depurado	Pasajeros por carrera para el cálculo tarifario ^{1/}	Carreras autorizadas mensuales	Volumen mensual de pasajeros
San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo- San José (R2256)	SI	35,94	45,88	40,91	40,39	40,39	336,98	13 610
La Viguí-Santo Domingo-Tibás- San José (R2257)	NO	29,77	39,02	34,39	41,37	34,39	613,09	21 084
San José -Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano (R2262)	NO	10,44	15,06	12,75	35,91	12,75	430,46	5 488
Santo Domingo -Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis (R2263)	SI	32,60	49,43	41,02	38,79	38,79	521,77	20 240
Barrio Virginia-Florida-Tibás- San José (R2266)	NO	45,67	50,74	48,21	71,26	48,21	363,07	17 503
San José -Bajo Piques (R2268)	SI	23,13	30,56	26,85	25,74	25,74	1 717,51	44 210
San José -El Inviu-Linda Vista (R2269)	NO	17,06	21,63	19,35	37,51	19,35	330,46	6 393
San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas (R2272)	SI	55,46	61,33	58,39	58,13	58,13	693,53	40 312
Periférica sector norte (entra a la clínica) (R2275)	SI	9,24	18,92	14,08	15,91	15,91	534,82	8 507

1/ Se utiliza el valor medio de pasajeros por carrera de las estadísticas mensuales para los ramales que se validaron las estadísticas, mientras que para los ramales que no se validaron se utiliza el valor medio de pasajeros por carrera del intervalo de confianza calculado.

En resumen, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio para los ramales San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José, La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José, San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano, , Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis, Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José, San José-Bajo Piuses, San José-El Invu-Linda Vista, San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas y Periférica Sector Norte (entra a la Clínica), son los siguientes:

Código SIR	Descripción Ramal	Volumen mensual de pasajeros
R2256	San Martin-Santa Rosa-Santo Domingo- San José	13 610
R2257	La Vigui-Santo Domingo-Tibás- San José	21 084
R2262	San José -Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano	5 488
R2263	Santo Domingo -Santo Tomas-Los Ángeles-San Miguel-San Luis	20 240
R2266	Barrio Virginia-Florida-Tibás- San José	17 503
R2268	San José -Bajo Piuses	44 210
R2269	San José -El Invu-Linda Vista	6 393
R2272	San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas	40 312
R2275	Periférica sector norte (entra a la clínica)	8 507

Para los ramales que no cumplieron con todos los criterios de consistencia lógica y técnica para validar las estadísticas mensuales, o sea, que no es posible utilizar el mecanismo “b”, se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es obteniendo la información del estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.

D.1.1.3 Tercer mecanismo: Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados

La ruta 20 cuenta con los siguientes estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados:

1. Estudio aprobado por el CTP: Demanda normalizada según acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 de la Junta Directiva del CTP celebrada el 27 de octubre de 2023, donde aprobó la normalización de la demanda para la ruta 20 (con excepción de los ramales Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa, Las Junta-San Luis-San José por pista y viceversa, Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista y viceversa y San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de vivienda La Zamora y viceversa) (folios 81 al 229).
2. Estudio elaborado y aceptado por la Aresep: El 18 de diciembre de 2024, mediante el oficio OF-1423-IT-2024 el Intendente de Transporte a.í. aceptó el informe IN-0386-IT-2024 del 17 de diciembre de 2024, específicamente para los ramales Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San

José y viceversa, Las Juntas-San Luis-San José por pista y viceversa, Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista y viceversa y San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de vivienda La Zamora y viceversa, a partir de los datos de demanda sin normalizar por parte del CTP (folio 274).

Cabe indicar, que ambos estudios técnicos se encuentran vigentes pues cuentan con menos de 3 años desde su aceptación y/o aprobación. Para los casos en que existen simultáneamente dos o más estudios de cantidad de pasajeros, en la sección 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente se indica:

“(…)

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 que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente.

(…)”

Tal como lo dispone la metodología tarifaria ordinaria vigente, para cada uno de los 7 ramales restantes de la ruta 20, se debe seleccionar el estudio técnico de cantidad de pasajeros más reciente. Para la ruta 20 el estudio más reciente corresponde al elaborado y aceptado por la Aresep el 18 de diciembre de 2024 mediante el oficio OF-1423-IT-2024:

Código SIR	Descripción Ramal	Volumen mensual de pasajeros
R2258	Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José	53 324
R2260	Las Juntas-San Luis-San José por pista	18 905
R2261	Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista	62 873
R2277	San José-Cuatro Reinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora	21 983

El estudio aceptado por la Aresep no cuenta con información sobre el volumen de pasajeros para los ramales Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San

José, San José-Jardines-Santa Mónica y Periférica Santa Rosa (entra a la clínica). En consecuencia, se utiliza la demanda mensual normalizada aprobada según acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 de la Junta Directiva del CTP celebrada el del 27 de octubre de 2023:

Código SIR	Descripción Ramal	Volumen mensual de pasajeros
R2259	Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José	817
R2267	San José-Jardines-Santa Mónica	210
R2273	Periférica Santa Rosa (entra a la clínica)	11 438

D.1.1.4 Resumen de cálculo de volumen de pasajeros movilizados

En resumen, el volumen mensual total de pasajeros movilizados a ser utilizado en el presente estudio tarifario corresponde a 681 039 pasajeros para la ruta 20, según el siguiente detalle:

Código SIR	Descripción Ramal	Volumen mensual de pasajeros	Mecanismo de cálculo
R2255	Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	65 197	Validación SCP
R2256	San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo- San José	13 610	Validaciones estadísticas mensuales
R2257	La Vigui-Santo Domingo-Tibás- San José	21 084	Validaciones estadísticas mensuales
R2258	Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José	51 801	Estudio Aresep 2024
R2259	Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José	817	Estudio CTP 2023
R2260	Las Juntas-San Luis-San José por pista	17 126	Estudio Aresep 2024
R2261	Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista	61 856	Estudio Aresep 2024
R2262	San José -Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano	5 488	Validaciones estadísticas mensuales
R2263	Santo Domingo -Santo Tomas-Los Ángeles-San Miguel-San Luis	20 240	Validaciones estadísticas mensuales
R2264	Florida-Tibás-San José	79 304	Validación SCP
R2265	Florida-Llorente-San José	93 715	Validación SCP
R2266	Barrio Virginia-Florida-Tibás- San José	17 503	Validaciones estadísticas mensuales
R2267	San José-Jardines-Santa Mónica	210	Estudio CTP 2023
R2268	San José -Bajo Piuses	44 210	Validaciones estadísticas mensuales
R2269	San José -El Invu-Linda Vista	6 393	Validaciones estadísticas mensuales
R2270	San José-Cuatro Reinas por Tibás	46 339	Validación SCP
R2271	San José-Almendros-Cuatro Reinas por Cruce	49 589	Validación SCP
R2272	San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas	40 312	Validaciones estadísticas mensuales
R2273	Periférica Santa Rosa (entra a la clínica)	11 438	Estudio CTP 2023
R2275	Periférica sector norte (entra a la clínica)	7 531	Validaciones estadísticas mensuales
R2277	San José-Cuatro Reinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora	22 401	Estudio Aresep 2024

D.1.2 Distancia

Según la metodología tarifaria ordinaria 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). Además, 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 toman las distancias autorizadas por el CTP mediante el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 del 27 de octubre del 2023 (folios 81 al 123). El detalle se presenta a continuación:

Código SIR	Descripción del ramal	Distancia (Km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Carrera
R2255	Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	11,04	10,5	21,54
R2256	San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	10,1	9,55	19,65
R2257	La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José	8,11	8,34	16,45
R2258	Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José	11,98	12,12	24,10
R2259	Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José	9,19	9,29	18,48
R2260	Las Juntas-San Luis-San José por pista	12,27	11,92	24,19
R2261	Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista	16,79	16,43	33,22
R2262	San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano	12,85 ^{1/}		12,85
R2263	Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis	19,02 ^{1/}		19,02
R2264	Florida-Tibás-San José	4,87	4,67	9,54
R2265	Florida-Llorente-San José	5	4,73	9,73
R2266	Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José	5,42	5,62	11,04
R2267	San José-Jardines-Santa Mónica	4,10	4,68	8,78
R2268	San José-Bajo Piuses	5,73 ^{1/}		5,73
R2269	San José-El Invu-Linda Vista	5,41	3,87	9,28
R2270	San José-Cuatro Reinas por Tibás	5,12	4,72	9,84
R2271	San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce	5,57	5,38	10,95
R2272	San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas	5,79	5,57	11,36
R2273	Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica)	15,93 ^{1/}		15,93
R2275	Periférica Sector Norte (entra a la Clínica)	9,16 ^{1/}		9,16
R2277	San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora	11,62	11,24	22,86

^{1/} Corresponden a recorridos tipo anillo

Por lo tanto, la distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará un dato de 14,86 km por carrera (8,56 km por viaje). Además, según lo

aprobado por el CTP en el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 23-2019 (folios 303 al 304), la ruta cuenta con un 100% de calle asfaltada, por lo cual no debe realizarse ningún ajuste a los costos asociados a la distancia por la condición de la superficie de rodamiento.

D.1.3 Carreras

Acorde al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología tarifaria ordinaria 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 establecidos por el CTP según el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 del 27 de octubre de 2023 (folios 81 al 123), se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para cada ramal de la ruta 20:

Código SIR	Descripción ramal	Carreras mensuales autorizadas
R2255	Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	1 506,62
R2256	San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José	336,98
R2257	La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José	613,09
R2258	Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José	989,20
R2259	Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José	21,74
R2260	Las Juntas-San Luis-San José por pista	597,87
R2261	Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista	1 017,46
R2262	San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano	430,46
R2263	Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis	521,77
R2264	Florida-Tibás-San José	1 480,54
R2265	Florida-Llorente-San José	1 821,86
R2266	Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José	363,07
R2267	San José-Jardines-Santa Mónica	21,74
R2268	San José-Bajo Piuses	1 717,51
R2269	San José-El Invu-Linda Vista	330,46
R2270	San José-Cuatro Reinas por Tibás	1 084,86
R2271	San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce	1 384,88
R2272	San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas	693,53
R2273	Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica)	434,81
R2275	Periférica Sector Norte (entra a la Clínica)	534,82
R2277	San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora	584,82

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se considera un total de 16 488,08 carreras promedio mensuales.

Además, según los recorridos indicados en los acuerdos 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 del 27 de octubre de 2023 (folios 81 al 123) y 3.9 de la Sesión Ordinaria 23-2019 del 30 de abril de 2019 (folios 281 al 325), los recorridos de la ruta 20 no tienen cobro por un peaje y/o transbordador.

D.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

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

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

Nota: la fecha de corte se refiere a la fecha en que fue publicada la resolución RJD-035-2016, es decir el 7 de marzo de 2016.

Según la metodología tarifaria ordinaria vigente en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, para el cálculo tarifario se 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 (...)

Además, en la sección 4.13.1.g Fijaciones tarifarias de oficio, se indica lo siguiente:

“Cuando la presente metodología se aplique en fijaciones tarifarias de oficio, la Aresep empleará la información vigente y más actualizada de la que disponga.”

El presente cálculo tarifario considera la flota autorizada para la empresa, vigente al momento del presente informe tarifario, la cual fue aprobada mediante el oficio CTP-DT-DAC-INF-0100-2025 del 29 de enero del 2025 (folios 335 al 343). La clasificación de las unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0030-2025 del 28 de febrero de 2025 (folios 344 al 348). El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad	Regla de aplicación
			CTP	
1	SJB012409	2010	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
2	SJB012411	2010	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
3	SJB012412	2010	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
4	SJB012569	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
5	SJB012570	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
6	SJB012571	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
7	SJB012572	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
8	SJB012573	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
9	SJB012574	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
10	CB002745	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
11	SJB014537	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
12	SJB014538	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
13	SJB014539	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
14	SJB014540	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
15	SJB014541	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
16	SJB014542	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
17	SJB014543	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
18	SJB014544	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
19	SJB014545	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
20	SJB014546	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
21	SJB014547	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
22	SJB014548	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
23	SJB014549	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
24	SJB014550	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
25	SJB014551	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
26	SJB014552	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
27	SJB014553	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
28	SJB014554	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
29	SJB014555	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad	Regla de aplicación
			CTP	
30	SJB014559	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
31	SJB016111	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
32	SJB016112	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
33	SJB016113	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
34	SJB016114	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
35	SJB016115	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
36	SJB016116	2017	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
37	SJB017404	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
38	SJB017405	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
39	SJB017406	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
40	SJB017407	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
41	SJB017408 ^{1/}	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
42	SJB017409	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
43	SJB017411	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
44	SJB017412	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
45	SJB017419	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
46	SJB017424	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
47	SJB017427	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
48	SJB017436	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
49	SJB017452	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
50	SJB017453	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
51	SJB017467	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
52	HB004908	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
53	HB004909	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
54	HB004910	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
55	HB004911	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
56	HB004912	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
57	HB004913	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
58	HB004977	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
59	HB004978	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
60	HB004979	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
61	HB004980	2025	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2

^{1/} Esa unidad no se consideran dado que no cuenta con la inspección técnica vehicular al día o en condiciones favorables

Según consulta al Registro Nacional (folio 458), 50 unidades se encuentran a nombre de la empresa Coopana R.L. y las restantes 11 unidades están a nombre de Microbuses Rápidos Heredianos S.A. Los contratos de arrendamiento respectivos fueron remitidos por el CTP y constan a folios 349 al 357.

D.1.4.2 Valor de las unidades

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

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

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

(...)

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

(...)"

Tipos de reglas:

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

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

En cuanto al cálculo de la depreciación y rentabilidad para el caso de las unidades arrendadas, según lo establecido en la sección 4.12.2.c de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se debe realizar una comparación entre el monto pagado por arrendamiento y lo correspondiente a la depreciación y rentabilidad como si las unidades fueran propias. Para las unidades HB004908, HB004909, HB004910, HB004911, HB004912, HB004913, HB004977,

HB004978, HB004979, HB004980 se utilizó el monto como si fueran propias y para la unidad CB002745 se usó el contrato de arrendamiento visible a folios 355 al 357.

Con respecto a las unidades HB004908, HB004909, HB004910, HB004911, HB004912, HB004913, HB004977, HB004978, HB004979 y HB004980 las cuales son modelo 2025, tal y como se indica en la sección 4.9.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, la Intendencia de Transporte le consultó al Ministerio de Hacienda mediante oficio OF-0027-IT-2025 del 14 de enero de 2025 (folios 326 al 327), el valor de las unidades placa HB004908, HB004909, HB004910, HB004911, HB004912 y HB004913 y mediante el oficio MH-DGT-OF-0021-2025 del 21 de enero del 2025 el Ministerio de Hacienda respondió la consulta con dichos valores (folio 331). Por otro lado, mediante el oficio OF-0499-IT-2025 del 2 de mayo del 2025 (folios 361 al 362) se le solicitó al Ministerio de Hacienda el valor de las unidades HB004977, HB004978, HB004979 y HB004980, el Ministerio de Hacienda respondió a dicha solicitud mediante el oficio MH-DGT-SGT-OF-0102-2025 del 4 de junio del 2025 (folio 373):

Placa	Modelo	Valor de la unidad en colones
HB004908	2025	53 930 000
HB004909	2025	53 930 000
HB004910	2025	53 930 000
HB004911	2025	53 930 000
HB004912	2025	53 930 000
HB004913	2025	53 930 000
HB004977	2025	52 480 000
HB004978	2025	52 480 000
HB004979	2025	52 480 000
HB004980	2025	52 480 000

Dado que se trata de unidades modelo 2025, el valor debe ajustarse de la siguiente forma:

Valor del bus 2025 = Valor Hacienda * (1 + 5%) * (1 + 25%) * (1 + 13%)

Este ajuste responde a que la metodología tarifaria ordinaria vigente considera valores de mercado, conforme los determinaba el Ministerio de Hacienda al aprobarse la metodología tarifaria ordinaria en 2016. No obstante, tras la entrada en vigor de la Ley N°10390, cambió la forma de calcular el valor de los vehículos para fines tributarios.

Mediante la promulgación de la Ley 10390 “Modificación al impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves” publicada en el Alcance N°182 a La Gaceta N°192 del 4 de octubre de 2023, se modificó

la forma de calcular el impuesto a la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves, reformando los incisos a), b), d), f) y g) del artículo 9 de la Ley 7088 ya citada y la Resolución 18a Consejo Arancelario y Aduanero CA, de 30 de noviembre de 1987. A partir de esa modificación, el valor tributario de los vehículos se determina, de la siguiente manera:

“(…)

La base imponible de determinará, según corresponda, **para vehículos nuevos de primer ingreso**, vehículos usados de primer ingreso y la flota circulante, del siguiente modo:

i. Para **vehículos nuevos de primer ingreso**, será el valor en aduana consignado en la **Declaración Aduanera de Importación**, de conformidad con el artículo 251 de la Ley 7557, Ley General de Aduanas, de 20 de octubre de 1995. Para estos efectos, el valor en aduana para la nacionalización de los vehículos se entiende como el valor detallado en la factura comercial de compraventa del vehículo adquirido en el exterior, más el monto por seguro y flete. El valor en aduana no incluye derechos arancelarios ni impuestos y tasas asociados a la importación, ni demás costos en el proceso de nacionalización.

(…)” (el resaltado es suplido).

La Dirección General de Tributación mediante los oficios MH-DGT-OF-0823-2024 y MH-DGT-OF-0892-2024 (folio 459) aclaró que antes de la reforma el valor tributario correspondía al de mercado, mientras que ahora, para vehículos nuevos de primer ingreso, corresponde al valor C.I.F (Cost, Insurance, Freight). Ese valor se registra en la Declaración Única Aduanera (DUA) e incluye el precio total de un bien importado, incluyendo el costo en el país de origen, el seguro durante el transporte internacional y el flete de transporte hasta el puerto o lugar de destino. Por lo tanto, el nuevo criterio establece que el valor tributario utilizado como base imponible del impuesto a la propiedad para vehículos de primer ingreso es el valor CIG, y ya no contempla una serie de rubros adicionales que anteriormente lo equiparaban a valores de mercado, de manera que resulta razonable, siguiendo lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente, considerar un valor de mercado aproximado según los impuestos aplicables sobre esa base imponible.

En consecuencia, para aplicar la metodología tarifaria ordinaria vigente, el valor de la unidad modelo 2025 (motor diésel) debe ajustarse añadiendo los siguientes rubros que Hacienda incluía previamente para aproximar al valor de mercado:

- Derechos Arancelarios de Importación (5%, Leyes 6986 y 7293).

- Ganancia estimada (25%, Decreto 32458-H).
- Impuesto al Valor Agregado (13%, Ley 6826). El instructivo está disponible en https://www.hacienda.go.cr/docs/INSTRUCTIVO_CALCULO_OBLIGACION_TRIBUTARIA.pdf

De esta manera, la valoración de la unidad modelo 2025 se calcula como:

$$\text{Valor del bus 2025} = \text{Valor Hacienda} * (1 + 5\%) * (1 + 25\%) * (1 + 13\%)$$

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el archivo de modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “4.Flota” (anexo 4).

El valor ponderado que será reconocido en el modelo tarifario es de ₡72 734 669 por autobús.

D.1.4.3 Cumplimiento ley 7600

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

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

El CTP mediante el oficio CTP-DT-DAC-INF-0100-2025 del 29 de enero del 2025 (folios 335 al 343), indica que la empresa tiene un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad” y N°8556 “Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad”, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

D.1.4.4 Inspección Técnica Vehicular

En cuanto a 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.

(…)”

Mediante consulta electrónica realizada por esta Intendencia el 7 de octubre de 2025 en el portal web dispuesto por Dekra Costa Rica S.A. para ese fin, se revisó el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada para la ruta 20, donde se constató que de las 61 unidades, 60 unidades tienen la inspección técnica vehicular al día y en condiciones favorables, únicamente la unidad placa SJB017408 no tiene la inspección técnica vehicular al día (anexo 5), por lo que no se considera en el cálculo tarifario.

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 con el artículo 30 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N°9078, y sus reglamentos.

D.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 (60 unidades) es de 7,85 años y ninguna de las unidades presentan una antigüedad mayor a 15 años.

D.1.4.6 Clasificación del prestador según tamaño de la flota

De acuerdo con la resolución RE-0092-JD-2023, que modificó la metodología tarifaria ordinaria en cuanto al cálculo de la depreciación y rentabilidad de las

instalaciones, maquinaria, equipo, mobiliario y terrenos, para determinar los coeficientes aplicables a este caso en particular, es preciso determinar el tipo de empresa según tamaño de flota autorizada:

Categoría del operador	Flota autorizada al operador (autobuses)*
<i>Micro</i>	<i>De 1 a 5</i>
<i>Pequeño</i>	<i>De 6 a 15</i>
<i>Mediano</i>	<i>De 16 a 35</i>
<i>Grande</i>	<i>36 o más</i>
<i>*Según clasificación establecida en la resolución RE-0083-JD-2023</i>	

Nótese que la clasificación del operador depende de la cantidad de autobuses que tenga autorizada el prestador para brindar el servicio de autobús en ruta regular. Es decir, se considera la cantidad total de unidades autorizadas al prestador, no a la ruta. En esa línea, en las secciones 4.4.1.b, 4.6.2.b y 4.6.2.d de la metodología tarifaria ordinaria se indica lo siguiente:

“(…)

La cantidad de autobuses autorizados por el CTP a cada operador para ruta regular puede ser diferente a la cantidad de autobuses autorizados para la ruta que está siendo objeto de la aplicación de esta metodología. Para determinar la categoría del operador, se considerará la cantidad total de autobuses que el prestador tenga autorizados según la información más reciente que se disponga en la Aresep al momento de la admisibilidad de la solicitud tarifaria o la apertura del expediente tarifario del estudio de oficio.

(…)”

En este caso, siendo una fijación tarifaria de oficio, la apertura del expediente tarifario se realizó el 19 de diciembre de 2024 (folio 1). A ese momento, la última base de flota de ruta regular corresponde a la remitida por el CTP vía correo electrónico el 15 de noviembre de 2024 (folio 434). De acuerdo con ese listado, la empresa Coopana R.L. tenía autorizados 61 autobuses en ruta regular, de modo que la empresa se clasifica como grande (36 o más unidades).

D.1.5 Tipo de cambio

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

Para este estudio tarifario, hay unidades autorizadas para brindar el servicio que son clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, así como componentes de pago electrónico en dólares, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología tarifaria ordinaria vigente es de ₡507,60 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la fecha de la audiencia pública (marzo 2025 a agosto 2025).

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, el tipo de cambio ponderado utilizado es de ₡534,52 por dólar, según las fechas de las facturas presentadas para el estudio de Calidad del Servicio 2023 (folio 26).

D.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 tarifario es de ₡560,64 por litro, correspondiente al promedio en el período comprendido entre el 1° de enero de 2025 hasta el 30 de junio de 2025, correspondiente al promedio del semestre anterior a la fecha de la audiencia pública.

D.1.7 Tasa de rentabilidad

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

“(…)

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

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

r_e = Costo de los recursos propios.

(…)”

Se consideran los siguientes datos para el presente estudio tarifario:

<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ^{1/}</i>	<i>11,85%</i>
<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ^{2/}</i>	<i>10,59%</i>

1/ Valor a la fecha del 18 de setiembre de 2025 (día de la audiencia pública) (anexo 6).

2/ Valor determinado mediante resolución RE-0043-IT-2025 del 21 de julio de 2025 publicada en el Alcance N°95 a La Gaceta N°140 del 30 de julio de 2025.

D.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

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

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

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

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

(...)”

En el caso del estudio de calidad, la Junta Directiva del CTP aprobó mediante el acuerdo 3.1 de la sesión ordinaria 19-2023 del 10 de mayo de 2023, el Manual de Evaluación de la Calidad 2023 en el que se estableció el costo máximo de facturación a reconocer por estudio de calidad para las rutas regulares, considerando la cantidad de unidades, la cantidad de ramales y si la ruta opera dentro o fuera del GAM, mismo que se encuentra vigente según el oficio CTP-DT-CA-0302-2025 del 14 de julio de 2025 (folio 435 y anexo 7). Para la ruta 20, se tiene un total de 61 unidades autorizadas como se indicó anteriormente, y la ruta opera dentro del GAM, por lo que el costo máximo a reconocer es de \$14 000; considerando el tipo de cambio ponderado, de las facturas presentadas (folio 26), de ₡534,52 por dólar, el costo máximo a reconocer es de ₡ 7 483 322,00.

Ahora bien, el estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento del presente informe preliminar, debiendo actualizarse a la fecha de la audiencia pública, es la evaluación de la calidad del servicio 2023 aprobada por la Junta Directiva del CTP en el artículo 7.1.4 de la Sesión Ordinaria 04-2024 del 29 de enero de 2024 (folio 263). A partir de las facturas aportadas por la empresa a folio 26, el monto indicado en las facturas es de ¢7 731 340,67.

De acuerdo con lo indicado en la metodología tarifaria ordinaria vigente, para el presente estudio se toma el costo de ¢ 7 483 322,00, correspondiente al monto máximo establecido por el CTP ya que las facturas presentadas por el operador exceden dicho valor.

D.1.9 Terrenos empleados en la prestación del servicio público

La metodología tarifaria ordinaria vigente establece en la sección 4.6.2.d lo siguiente:

“(…)

Para el reconocimiento de la rentabilidad de terrenos de las instalaciones y edificaciones, el operador deberá:

- 1. Suministrar el dato de folio real o matrícula de cada uno de los inmuebles que se utilizan en la prestación del servicio de la ruta “r”; **a fin de que la Aresep pueda constatar los datos del propietario, la descripción del área y ubicación del terreno.***
- 2. Aportar la certificación de estar al día con el pago de impuestos de bienes inmuebles de la Municipalidad donde se ubica el (los) inmuebles empleados en la prestación del servicio, que especifique el valor por metro cuadrado de terreno.*
- 3. Cuando el terreno empleado en la operación del servicio de la ruta “r” no es propiedad del prestador del servicio de la ruta “r”, además se requiere la presentación de una copia certificada por notario público de los contratos de arrendamiento, de leasing, de comodato del inmueble o de cualquier otro contrato regulado en los códigos Civil o Mercantil, **con el fin de comprobar el uso del inmueble.***

A partir de la información indicada anteriormente, la IT podrá verificar en el trámite de fijación tarifaria que los bienes inmuebles consignados en dicha información son utilizados en la prestación del servicio de la ruta “r”.

En los casos donde el operador no sea el propietario de los terrenos utilizados para la prestación del servicio, se reconocerá como

rentabilidad mensual al capital invertido en terrenos en la ruta “r”, el valor en colones menor entre el valor mensual obtenido de la aplicación de la ecuación 65 y el valor mensual derivado del documento acreditado en el punto 3 anterior.

(...)” (Lo resaltado es suplido)

Dicha información fue solicitada al prestador mediante el oficio OF-1165-IT-2024 del 18 de octubre del 2024 (folio 5), otorgándose el plazo de 10 días hábiles para remitirla, el plazo que fenecía el 1° de noviembre de 2024.

Posteriormente, mediante el oficio OF-1427-IT-2024 del 19 de diciembre del 2024 (folio 273), se le recordó a la empresa Coopana R.L. que se encuentra pendiente la respuesta a la solicitud de información sobre los bienes inmuebles empleados en la prestación del servicio público de la ruta 20, remitida en el oficio OF-1165-IT-2024. Vencido el plazo y al momento de la elaboración del presente informe final, no consta en nuestros registros ni en el presente expediente que el prestador haya remitido dicha información, por lo que para el presente estudio tarifario no procede realizar el cálculo respectivo de este componente según lo señalado en la metodología tarifaria ordinaria vigente.

D.1.10 Sistema de pago electrónico

Según el último informe reporte de información de pago electrónico para reconocimiento tarifario de pago electrónico en transporte público modalidad autobús del mes de setiembre 2025, enviado por el Banco Central de Costa Rica mediante oficio DSP-STP-0024-2025 del 8 de octubre de 2025 (anexo 8), se indica que la ruta 20 operada por la Coopana R.L. inició operaciones en SINPE-TP el 11 de setiembre de 2025, por lo que corresponde proceder a realizar los cálculos respectivos de este componente según lo señalado en la metodología tarifaria ordinaria vigente:

D.1.10.1 Valor del equipo de validación requerido para el sistema automatizado de pago electrónico y precios o valores de otros servicios relacionados

La metodología tarifaria ordinaria vigente, para determinar el valor de los equipos de validación requerido para el sistema automatizado de pago electrónico y de otros servicios relacionados, establece en la sección 4.11.4 lo siguiente:

“(…)”

Para la determinación de los precios y valores, la IT deberá utilizar la información particular de cada prestador del servicio que haya implementado el sistema automatizado de pago electrónico, en el siguiente orden:

1. *En primer lugar, **la información disponible y más reciente en los registros de la contabilidad regulatoria** presentada por el prestador del servicio al que se le aplique esta metodología en el estudio tarifario, de acuerdo con el detalle y los plazos establecidos en las resoluciones RIT-002-2018 y RE-107-IT-2019 y cualquier otra que las modifique o sustituya.*
2. *En segundo lugar, en aquellos casos en que para un prestador del servicio la información correspondiente no se encuentre disponible en los registros de la contabilidad regulatoria, debido a que no se ha finalizado el periodo fiscal o no se ha vencido el plazo para la remisión de la información establecida en las resoluciones indicadas previamente, el prestador del servicio deberá suministrar los comprobantes electrónicos (facturas) para una serie histórica de los últimos seis meses cerrados previos a la presentación o inicio del estudio tarifario. Los documentos aportados deberán cumplir con la normativa establecida por el Ministerio de Hacienda, sobre comprobantes electrónicos para efectos tributarios. Con los comprobantes suministrados por el prestador, la IT en cumplimiento de la normativa vigente (Ley N°7593, artículos 14 c, 24, 32 b, d y e) deberá constatar y determinar el precio o valor de los servicios detallados en esta sección.*

(...)” Lo resaltado es suplido

Para el presente estudio tarifario, dado que la ruta 20 inició las operaciones de SINPE-TP el 11 de setiembre de 2025, no se cuenta con esa información en los registros de contabilidad regulatoria presentada por la empresa al SIR para el periodo 2024 (primera fuente de información), por lo que se debe continuar según el orden de prioridad de las fuentes de información.

Mediante el oficio OF-1427-IT-2024 del 19 de diciembre del 2024, se le solicitó a la empresa Coopana R.L. la información regulatoria relacionada con los costos del sistema de pago electrónico SINPE-TP empleado en la prestación del servicio público de autobús de la ruta 20 (folio 273), otorgándoles el plazo de 10 días hábiles para remitirla, plazo que fenecía el 17 de enero de 2025. Vencido el plazo y al momento de la elaboración del presente informe preliminar, no consta en nuestros registros ni en el presente expediente que el prestador haya remitido dicha información. Por lo tanto, no se cuenta con la información de comprobantes electrónicos presentados por la empresa, por lo que se debe continuar según el orden de prioridad de las fuentes de información.

Dado que no se cuenta con la información de las dos primeras fuentes de información (contabilidad regulatoria y comprobantes electrónicos), se utilizará el valor que determinó la Intendencia de Transporte a partir de las facturas o comprobantes disponibles del plan piloto del pago electrónico, llevado a cabo desde el mes de abril de 2022, según lo establecido en la resolución RE-0003-IT-2024 del 30 de enero de 2024 publicada en el Alcance N°16 a La Gaceta N°18 del 31 de enero de 2024.

D.1.10.1.1 Equipo de validación

Según el reporte del Banco Central de Costa Rica oficio DSP-STP-0024-2025 del 8 de octubre de 2025 (anexo 8), la ruta 20 operada por Coopana R.L. tiene validadores en todas las unidades autorizadas.

Según lo aprobado en la resolución RE-0003-IT-2024, el valor a reconocer para los 66 equipos de validación de SINPE-TP que dispone la ruta 20 (60 unidades autorizadas aceptadas más 6 dispositivos de reserva) es de 964 448,67 colones (1.900 dólares) por equipo de validación.

D.1.10.1.2 Servicio de transmisión de datos

Según lo aprobado en la resolución RE-0003-IT-2024, el valor a reconocer por concepto de servicio de transmisión de datos es de 2 170,13 colones por mes por equipo de validación.

D.1.10.1.3 Seguro de los equipos de validación

Según lo aprobado en la resolución RE-0003-IT-2024, el valor a reconocer por concepto de servicio de seguros de los equipos de validación es de 0 colones por mes por equipo de validación.

D.1.10.1.4 Mantenimiento de los equipos de validación

Según lo aprobado en la resolución RE-0003-IT-2024, el valor a reconocer por concepto de mantenimiento de los equipos de validación es de 1 862,11 colones por mes por equipo de validación.

D.1.10.1.5 Acopio de datos del sistema automatizado de pago electrónico

Según lo aprobado en la resolución RE-0003-IT-2024, el valor a reconocer por concepto de servicio de acopio de datos del sistema automatizado de pago electrónico es de 0 colones por mes por equipo de validación.

D.1.10.2 Valores de las comisiones del sistema automatizado de pago electrónico y porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos a través del sistema automatizado de pago electrónico

La metodología tarifaria ordinaria vigente, para determinar los valores de las comisiones del sistema automatizado de pago electrónico, establece en la sección 4.11.5 lo siguiente:

“(…)

Para determinar los valores de las comisiones y la tarifa del gestor sistema automatizado de pago electrónico, la IT deberá utilizar la información particular aplicable para cada prestador del servicio que haya implementado el sistema automatizado de pago electrónico en el estudio tarifario en que se aplique esta metodología, en el siguiente orden:

- 1. Consulta directa en el sitio web del BCCR, donde con una periodicidad mensual se estarán actualizando los valores efectivamente aplicados el mes anterior para cada una de las comisiones (de la pasarela de transporte y adquirencia) y las tarifas del gestor del sistema automatizado de pago electrónico. Se utilizará el valor más reciente disponible al día de la audiencia pública.*
- 2. Solicitud de la IT mediante oficio al BCCR de los valores efectivamente aplicados y disponibles para el mes más reciente antes del mes en que se realice la audiencia pública para cada una de las comisiones (de la pasarela de transporte y adquirencia) y las tarifas del gestor del sistema automatizado de pago electrónico.*

(…)”

Además, en la sección 4.13.1.g Fijaciones tarifarias de oficio, se indica lo siguiente:

“Cuando la presente metodología se aplique en fijaciones tarifarias de oficio, la Aresep empleará la información vigente y más actualizada de la que disponga.”

A la fecha del presente informe, para los valores de las comisiones y porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos a través del sistema automatizado de pago electrónico, aún no se cuenta en el sitio web del BCCR una consulta directa según lo referido a la primera fuente de información, sin embargo, el BCCR remite a la Intendencia de Transporte reportes mensuales con esa información, el último reporte disponible fue remitido mediante el oficio DSP-STP-0024-2025 del 8 de octubre de 2025 (anexo 8), información que incluye el pago de

comisiones e ingresos tarifarios percibidos a través del sistema automatizado de pago electrónico aplicables al caso de la ruta 20.

D.1.10.2.1 Comisión de pasarela de pagos

Según lo indicado por el BCCR en el archivo Excel adjunto al oficio DSP-STP-0024-2025, se tiene que la comisión de pasarela de pago para el mes de setiembre de 2025, utilizada en el presente estudio tarifario, es de 1,50%, correspondiente al valor efectivamente aplicado, a partir del monto mensual indicado por concepto de comisión de pasarela dividido entre el monto de recaudo total por pago electrónico para la ruta 20.

D.1.10.2.2 Comisión de adquirencia

Según lo indicado por el BCCR en el archivo Excel adjunto al oficio DSP-STP-0024-2025, se tiene que la comisión de adquirencia para el mes de setiembre de 2025, utilizada en el presente estudio tarifario, es de 1,09%, correspondiente al valor efectivamente aplicado, a partir del monto mensual indicado por concepto de comisión adquirente dividido entre el monto de recaudo total por pago electrónico para la ruta 20.

D.1.10.2.3 Comisión de gestor

Según lo indicado por el BCCR en el archivo Excel adjunto al oficio DSP-STP-0024-2025, se tiene que la comisión de gestor para el mes de setiembre de 2025, utilizada en el presente estudio tarifario, es de 0%, debido a que el BCCR aún no establece el cobro de esa comisión.

D.1.10.3 Porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos a través del sistema automatizado de pago electrónico

La metodología tarifaria ordinaria vigente, para determinar el porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos a través del sistema automatizado de pago electrónico, establece en la sección 4.11.5.d lo siguiente:

“(…)

Para determinar el porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos a través del sistema de pago electrónico, la IT, deberá utilizar la información particular de cada prestador del servicio en el estudio tarifario en que se aplique esta metodología. Este porcentaje corresponde a la fracción de los ingresos tarifarios percibidos por un operador por medio del Sistema de Recaudo Central (SCR) respecto al total de ingresos reportados mensualmente por el operador en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) de la Aresep, y se utilizará la información registrada durante los tres

meses naturales previos a la apertura del expediente tarifario de la aplicación de la metodología.

En el caso de la información del SCR, se deberán considerar los plazos establecidos para el ciclo de liquidación de fondos en el SINPE-TP, según lo indicado en el Libro XV del “Reglamento del Sistema de Pagos”, mientras que, para el caso de la información del SIR, se utilizará la información de ingresos tarifarios proveniente de las estadísticas mensuales, según los plazos máximos establecidos para su entrega en las resoluciones correspondientes.

La IT solicitará al BCCR la información registrada en el Sistema Central de Recaudo de cada mes calendario, incluyendo al menos lo siguiente:

- 1. Cantidad de transacciones de viaje para las rutas del prestador registradas en el sistema automatizado de pago electrónico.*
- 2. Monto en colones de los ingresos al prestador para cada una de las rutas en el sistema automatizado de pago electrónico.*

A partir de dicha información, la IT considerando la información mensual del prestador en los registros del SIR en los meses correspondientes, en apego a las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables, determinará un solo porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos por el operador mediante sistema automatizado de pago electrónico aplicable por igual a todas las rutas del mismo prestador que ha implementado el sistema de automatizado de pago electrónico. En caso de ser necesario calcular una medida de posición central, se utilizará la mediana.

Si al momento de aplicar esta metodología a un prestador particular no es posible determinar el porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos con el sistema de pago electrónico debido a que no se cuenta con la información de al menos tres meses, se podrá utilizar el valor global que determine una sola vez la IT para todos los prestadores y rutas que hayan participado en el plan piloto del pago electrónico llevado a cabo desde el mes de abril de 2022 en rutas seleccionadas. La IT para determinar ese valor global utilizará la información y registros disponibles de cada mes completo, considerando los primeros seis meses de dicho plan piloto para cada ruta.

(...)”

Para el presente estudio tarifario, dado que la ruta 20 inició las operaciones en SINPE-TP el 11 de setiembre de 2025, no es posible determinar el porcentaje de los ingresos tarifarios percibidos con el sistema de pago electrónico debido a que no se cuenta con la información de al menos tres meses completos, por lo que, se utilizará el valor que determinó la Intendencia de Transporte en el plan piloto del pago electrónico, según lo aprobado en la resolución RE-0003-IT-2024 del 30 de enero de 2024 publicada en el Alcance N°16 a La Gaceta N°18 del 31 de enero de 2024.

Según lo aprobado en la resolución RE-0003-IT-2024, el porcentaje global de ingresos recaudados mediante el sistema de pago electrónico es de 14,72% para la ruta 20.

D.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

D.2.1. Acerca de la estructura del pliego tarifario

A partir de lo señalado en las secciones B.1 y B.2 del presente informe en cuanto a las competencias exclusivas y excluyentes de la Autoridad Reguladora, recordamos entonces que para efectuar las fijaciones tarifarias debemos ocuparnos del desarrollo de todos y cada uno de los elementos necesarios para definir las mismas, basados por supuesto en la ley y las normativas propias institucionales (metodología tarifaria ordinaria vigente) y que como resultado de tales análisis técnicos y legales ajustados al artículo 16 de la LGAP requieren dictarse los actos administrativos, respetando las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o bien a partir de los principios elementales de justicia, lógica y conveniencia.

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

Es a partir de este examen técnico de valoración, que la Autoridad Reguladora frente a un estudio ordinario tarifario, puede en conjunto con el resto del acervo documental que cuente dentro del expediente administrativo del estudio tarifario en cuestión, asociado con el expediente de requisitos de admisibilidad propio del operador donde reposa la información directa y primaria del prestador del servicio, decidir acerca de la necesidad de mantener, modificar o suprimir fraccionamientos tarifarios a la ruta, especificando por supuesto los motivos técnicos y legales por los cuales se considera tal situación (motivo y motivación del acto administrativo), esta facultad queda más que clara en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de Aresep (folios 446 al 454).

Dicho lo anterior, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para modificar los fraccionamientos tarifarios en una determinada ruta o contrario sensu unificar la tarifa de una ruta cuyo pliego tarifario contaba con fraccionamientos autorizados.

D.2.2. Análisis respecto a la unificación tarifaria de la ruta 20

En el caso de la ruta 20, tal como se explicó en el apartado B del presente informe, la Intendencia de Transporte habiendo analizado el acuerdo 7.2 de la Sesión Ordinaria 06-2024 del 12 de febrero de 2024 de la Junta Directiva del CTP y el acuerdo 5.1 de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 de la Junta Directiva del CTP, consideró la conveniencia de simplificar los pliegos tarifarios del servicio de autobús para las rutas localizadas en el Área Metropolitana de San José (AMSJ) que tienen fraccionamientos tarifarios en algunos de sus ramales, en el ejercicio de las competencias exclusivas y excluyentes de índole tarifario dadas a la Aresep y en apego al cuarto pilar de la Política Regulatoria de la Aresep (RE-0206-JD-2021) en cuanto a ejecutar una regulación con propósito que confirme su valor público para la sociedad.

Es importante indicar, que el pliego tarifario de las rutas de autobús no puede ser modificado si no es por medio de un estudio tarifario ordinario, ya que su composición debe garantizar que se cubran los costos y rentabilidad de la estructura productiva modelo.

La propuesta de unificar la tarifa de esta ruta corresponde a la aplicación de la ecuación 77 de la sección 4.8.2 “Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales” de la metodología tarifaria ordinaria vigente, según la información disponible para este caso.

En el análisis técnico se estudiaron diferentes alternativas para la composición del pliego tarifario, apegadas a la metodología tarifaria ordinaria vigente, tales como la aplicación de tarifas diferenciadas por ramal o algún tipo de agrupación de ramales. No obstante, considerando la distancia de los ramales y sus fraccionamientos, así como la distancia entre el final de cada fraccionamiento y el volumen de pasajeros que se movilizan en cada uno de los recorridos, se determinó que la propuesta de una tarifa única para toda la ruta es adecuada, además, esta tarifa única respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología tarifaria ordinaria vigente, ya que es la tarifa que permite cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio en el escenario de que todos los usuarios deban pagar el mismo monto.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14, inciso g de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores y procurar el equilibrio entre las

necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores, además que el costo de todas las actividades reguladas que realiza el prestador (sean rentables o no) deben ser cubiertas por el ingreso global del servicio.

Por lo tanto, esta alternativa es técnicamente viable y beneficiosa para usuarios y prestador, ya que, desde el punto de vista de conveniencia y oportunidad, simplifica el pliego tarifario de la ruta, pues por su distancia es razonable contar con una única tarifa, los ramales comparten zonas de influencia geográfica y permite, en su conjunto, recuperar los costos y rentabilidad de la empresa de acuerdo con la metodología tarifaria vigente. Constituye además una alternativa que da claridad y simplicidad para usuarios y prestador del precio del servicio recibido en esta ruta, coadyuvando además con el control de la recaudación y cobro.

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

“(…)

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

(…)

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

(…)”

A partir del análisis anterior y de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.8 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda unificar las tarifas de todos los ramales y aplicar la ecuación 77 de la metodología vigente, según la cual se tiene lo siguiente:

$$T' = \frac{CTK'}{IPK'} = \frac{\text{¢}1106,25}{2,53} = \text{¢}437,74$$

Donde T' es la tarifa por pasajero para la ruta, CTK' es el costo total por kilómetro de la ruta e IPK' es el índice de pasajeros por kilómetro de la ruta (estos cálculos pueden verificarse en la pestaña “9.Cálculo tarifario” de la herramienta de cálculo (anexo 4).

Considerando lo anterior y aplicando la regla de redondeo establecida en la metodología tarifaria ordinaria vigente en la sección 4.13.1.f “Tarifas finales”, se recomienda lo siguiente:

i. Establecer la siguiente tarifa única para la ruta 20:

Descripción del Ramal (código SIR)	Tarifa regular (colones)				Tarifa adulto mayor (colones)	
	Vigente ^{1/}	Resultante	Diferencia absoluta	Diferencia porcentual	Vigente	Resultante
Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José y viceversa (R2255)	420	440	20	4,76%	0	0
San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José y viceversa (R2256)	420	440	20	4,76%	0	0
La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa (R2257)	420	440	20	4,76%	0	0
Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa (R2258)	490	440	-50	-10,20%	0	0
	285	440	155	54,39%	0	0
Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José y viceversa (R2259)	420	440	20	4,76%	0	0
Las Juntas-San Luis-San José por pista y viceversa (R2260)	440	440	0	0%	0	0
	315	440	125	39,68%	0	0
Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista y viceversa (R2261)	440	440	0	0%	0	0
	315	440	125	39,68%	0	0
San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano, anillo antihorario (R2262)	440	440	0	0%	0	0
Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis, anillo antihorario (R2263)	315	440	125	39,68%	0	0
Florida-Tibás-San José y viceversa (R2264)	320	440	120	37,50%	0	0
Florida-Llorente-San José y viceversa (R2265)	320	440	120	37,50%	0	0
Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José y viceversa (R2266)	320	440	120	37,50%	0	0
San José-Jardines-Santa Mónica y viceversa (R2267)	320	440	120	37,50%	0	0
San José-Bajo Piuses, anillo antihorario (R2268)	320	440	120	37,50%	0	0
San José-El Invu-Linda Vista y viceversa (R2269)	320	440	120	37,50%	0	0
San José-Cuatro Reinas por Tibás y viceversa (R2270)	320	440	120	37,50%	0	0
San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce y viceversa (R2271)	320	440	120	37,50%	0	0
San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas y viceversa (R2272)	320	440	120	37,50%	0	0
Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica), anillo antihorario (R2273)	235	440	205	87,23%	0	0
Periférica Sector Norte (entra a la Clínica), anillo antihorario (R2275)	235	440	205	87,23%	0	0
San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora y viceversa (R2277)	440	440	0	0%	0	0
	315	440	125	39,68%	0	0

1/ Para los ramales con tarifa fraccionada, las tarifas vigentes corresponden al rango de tarifas vigentes, es decir, la tarifa máxima y mínima para cada ramal.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo aprobado por el CTP mediante el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 del 27 de octubre de 2023 (folios 81 al 123), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios, recorridos y distancias. Además, a la cantidad de autobuses autorizados mediante el oficio CTP-DT-DAC-INF-011-2025 del 29 de enero del 2025 (folios 335 al 343) con inspección técnica vehicular al día. 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. Eliminar las siguientes tarifas de la ruta 20:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
BARRIO LOURDES-QUEBRADAS-SANTO DOMINGO-TIBAS-SAN JOSE	BARRIO LOURDES - QUEBRADAS - CEMENTERIO DE SANTO DOMINGO	7,30	285	0
LAS JUNTAS-SAN LUIS-SAN JOSE POR PISTA	LAS JUNTAS – SAN LUÍS – INTERSECCIÓN SAN MIGUEL (INTERSECCIÓN RESTAURANTE DOÑA LELA)	5,60	315	0
LOS ANGELES-SAN LUIS-SAN MIGUEL-SAN JOSE POR PISTA	LOS ÁNGELES-SAN LUIS-SAN MIGUEL-INTERSECCIÓN SAN MIGUEL (INTERSECCIÓN RESTAURANTE DOÑA LELA)	9,80	315	0
PERIFERICA SANTA ROSA (ENTRA A LA CLINICA) (ANILLO)	PERIFÉRICA SANTA ROSA-MEGA SÚPER	9,50	235	0
SAN JOSE-CUATRO ESQUINAS DE SAN MIGUEL-LOS ANGELES-PROYECTO DE VIVIENDA LA ZAMORA	PROYECTO DE VIVIENDA LA ZAMORA, LOS ÁNGELES-CUATRO ESQUINAS DE SAN MIGUEL- INTERSECCIÓN SAN MIGUEL (INTERSECCIÓN RESTAURANTE DOÑA LELA)	4,50	315	0

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503, en los recorridos inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa, 50% en recorridos mayores a 25 km y menores a 50 km y 25% en recorridos mayores a 50 km. Asimismo, de dicho artículo se desprende que los niños menores de 3 años no pagan pasaje.

D.3 Comparación del ajuste tarifario propuesto y el preliminar:

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, las tarifas propuestas en el presente informe final son diferentes a las planteadas en el informe preliminar elaborado por la Intendencia de Transporte y conocido en audiencia pública.

La diferencia entre las tarifas calculadas en este informe final y el informe preliminar se debe a los siguientes aspectos:

Flota:

PROPUESTA PRELIMINAR	INFORME FINAL
58	60
Según lo establecido en el apartado 4.12.2.e, durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado favorable. Esta revisión se realiza mediante consulta directa con el prestador autorizado para realizar la inspección técnica vehicular, en el informe preliminar tres unidades no contaban con la inspección técnica al día, en el informe final sólo una unidad no contaba con la inspección técnica al día.	

Precio de seguros

PROPUESTA PRELIMINAR	INFORME FINAL
€248 229,17/mes	€296 511,58/mes
En la sección 4.4.4.b de la metodología tarifaria ordinaria vigente se detalla cómo se reconocen los precios de los seguros voluntarios. Para el presente informe final se utilizan los valores calculados en la fijación extraordinaria nacional del segundo semestre del 2025.	

Tipo de cambio:

PROPUESTA PRELIMINAR	INFORME FINAL
€507,94 / dólar	€507,60 / dólar
El tipo de cambio se actualizó respecto al utilizado en el informe preliminar, ya que, de acuerdo con la sección 4.9.1 de la metodología tarifaria vigente, se considera el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública (marzo a agosto 2025).	

Tasa de rentabilidad tipo 1:

PROPUESTA PRELIMINAR	INFORME FINAL
13,04%	11,85%
De acuerdo con la sección 4.6.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se utilizó el valor de la tasa de interés del último valor semanal disponible al día de la audiencia pública.	

Costos de pago electrónico SINPE-TP

PROPUESTA PRELIMINAR	INFORME FINAL
€0 / mes	€2 744 472 / mes

Según el último reporte de información de pago electrónico para reconocimiento tarifario del sistema de pago electrónico en transporte público modalidad autobús del mes de setiembre 2025, enviado por el Banco Central de Costa Rica mediante oficio DSP-STP-0024-2025 del 8 de octubre de 2025 (anexo 8), se indica que la ruta 20 operada por la empresa Coopana R.L. inició operaciones en SINPE-TP el 11 de setiembre de 2025, por lo que corresponde realizar los cálculos respectivos de este componente según lo señalado en la metodología tarifaria ordinaria vigente.

D.4 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del corredor común

La metodología tarifaria ordinaria vigente señala lo siguiente con 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 (...)”

Dicha metodología 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 constan en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 3.9 de la Sesión Ordinaria 23-2019 del 26 de marzo de 2019 de la Junta Directiva del CTP (folios 305 al 306), la ruta 20 operada por la empresa Coopana R.L. comparte corredor común con las siguientes rutas:

N°	Ruta	Operador
1	436	Transportes Arnoldo Ocampo S.A.
2	407	Transportes Rutas Cuatrocientos Siete y Cuatrocientos Nueve S.A.
3	400 MB-BS	Microbuses Rápidos Heredianos S.A.
4	438 ^{1/}	Transru S.A.

1/ Mediante el acuerdo 3.7 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo del 2024 el CTP aprobó la operación conjunta de la ruta 438 por las empresas Microbuses Rápidos Heredianos S.A. y Cooperativa de Autobuseros Nacionales Asociados R.L. (Coopana R.L.)

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas con la ruta 20 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria ordinaria vigente, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

D.4.1 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 la tipología de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 20, la cual se clasifica como una ruta urbana (distancia ponderada de viaje de 8,56 km), es el siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) ^{1/}	Tipo de ruta según distancia ponderada
436	Heredia – San Pablo – San Isidro de Heredia y viceversa // San Isidro de Heredia / San José * pista y viceversa, Concepción de San Rafael / San Isidro de Heredia / San José por los Ángeles y viceversa// Heredia – San Rafael – Monte de la Cruz – Concepción – San Isidro y viceversa	12,23	Urbana
407	San José – Santo Domingo – San Pablo de Heredia ext. La Suiza - San Rafael	17,00	Urbana
400 MB-BS	San José – Heredia por pista	11,41	Urbana
438	Heredia – Santo Domingo – Santa Rosa y ramales	5,40	Urbana

1/ El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el folio 437.

De acuerdo con lo anterior, se obtiene que para la ruta 20 no se cumple el primer criterio de corredor común, ya que todas las rutas con las que comparte corredor común se clasifican también como urbanas.

En conclusión, con base en la metodología tarifaria ordinaria vigente, no procede ajustar la tarifa de alguna otra ruta por concepto de corredor común.

(...)”

- II. Igualmente, del informe IN-0263-IT-2025 del 17 de octubre de 2025, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública, se tiene lo siguiente:

“(…)

E. AUDIENCIA PÚBLICA

En el siguiente apartado se analizarán las posiciones admitidas en la audiencia pública virtual realizada el día 18 de setiembre de 2025, según lo indicado por la Dirección General de Atención al Usuario en el informe de posiciones IN-0343-DGAU-2025 del 24 de setiembre de 2025 (folios 506 al 507).

E.1 POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL

1. Coadyuvancia: Cooperativa de Autobuseros Nacionales Asociados R.L. (COOPANA R.L.), cédula jurídica N° 3-004-045200, representada por Zulema Villalta Bolaños, cédula de identidad N° 1-0455-0050, en su condición de apoderada especial. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta poder especial (visible a folio 487, 492).

Notificaciones: Al correo electrónico:
notificacionesbufetevillalta@gmail.com

- Señala que, desde la perspectiva de la empresa, la propuesta tarifaria complementa el esfuerzo realizado en la inversión que realizaron en la adquisición de diez autobuses año 2025, en una época de contracción económica y en donde un gran número de empresas están dejando abandonados sus servicios. Pero que ellos tienen como fin primario mejorar la calidad del servicio a favor de los usuarios y en concordancia con el compromiso asumido con el estado y las instituciones, tanto rectora como reguladora, de adecuarnos de forma gradual y progresiva al programa de sectorización en el que están matriculados y en el que cuentan con el honor de ser los primeros en ir a participar siempre y cuando tengan el apoyo y el acompañamiento de ambas entidades.
- Indica que este estudio responde a la urgente necesidad de adecuar el costo operativo a la realidad económica empresarial que viven.
- Manifiesta que la empresa cuenta con el servicio activo de cobro electrónico a través de un sistema SINPE-TP, que está funcionando de forma activa y muy adecuada y que en los planteles grandes con que cuenta la empresa, tienen sus respectivos contratos de arrendamiento, pero que, por un error humano involuntario, pues no lo aportaron en su debido momento.
- Agradece el esfuerzo institucional que plantea un estudio que realmente cumple las expectativas de su esperanza empresarial, de contar con un reconocimiento justo y adecuado de acuerdo a la necesidad de cubrir el costo operativo.

- Indica que bajar el fraccionamiento es uno de los aspectos que hemos venido reconociendo en la participación del Aresep en este tipo de estudio, lo cual ayuda grandemente en el control y la consolidación del sistema electrónico y manifiesta que contar con una única tarifa va a favorecer a los usuarios.
- 2. Coadyuvancia:** Maynor Castro González, cédula de identidad 1-0877-0665.
Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. **Notificaciones:** Al correo electrónico: minorcastro@hotmail.com
- Señala que Coopana R.L. tiene compromiso y voluntad hacia los usuarios de cambiar la perspectiva que tenían de la empresa, hacia una nueva empresa, más moderna y con un enfoque más al servicio al cliente, por lo que indica que es importante que los usuarios del servicio sientan el apoyo de todo el equipo de la empresa y que la propuesta tarifaria es de beneficio no sólo para la empresa, sino también para los usuarios que próximamente lo sentirán en cada momento que viajen con ellos.

POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

- 3. Oposición:** Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad 5-0302-0917.
Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito. (visible a folio 486). **Notificaciones:** Al correo electrónico: jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr

Implementación de SINPE-TP en el Área Metropolitana

- Señala que la Intendencia de Transporte se refiere a lo que dispuso la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) mediante el acuerdo 7.2 de la Sesión Ordinaria 06-2024 del 12 de febrero de 2024, acerca de la implementación de SINPE-TP en el Área Metropolitana de San José (AMSJ).
- Posteriormente, señala que la Intendencia también señala lo que se indicó en el artículo 5.1 de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024, donde la Junta Directiva del CTP aclaró que el numeral 3 del acuerdo 2 de la Sesión Ordinaria 06-2024 “corresponde a un requerimiento derivado de la política pública sectorial contenida en los Decretos Ejecutivos No. 28337-MOPT y No. 40186-MOPT de manera que, el accionar de la Aresep, en atención al artículo 1 de la Ley No. 7593, contribuirá significativamente en el cumplimiento de las estrategias de fortalecimiento de transporte público hacia un modelo de movilidad moderno y adaptado a las necesidades actuales y futuras del servicio público.”

Indica que la Intendencia de Transporte manifestó: “Habiendo analizado lo dispuesto por la Junta Directiva del CTP y considerando la conveniencia de simplificar los pliegos tarifarios del servicio de autobús para las rutas localizadas en el Área Metropolitana de San José (AMSJ) que facilite la implementación y masificación del Sistema nacional de pago electrónico en el transporte público (SINPE- TP), así como los demás proyectos de modernización del transporte público, en el ejercicio de las competencias exclusivas y excluyentes de índole tarifario dadas a la Aresep y en apego al cuarto pilar de la Política Regulatoria de la Aresep (RE-0206-JD-2021) en cuanto a ejecutar una regulación con propósito que confirme su valor público para la sociedad, se instruye a los coordinadores del Área de Regulación Económica y Área de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte, para iniciar la tramitación de un estudio tarifario ordinario de oficio para la ruta 20, de acuerdo con la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) y cualquier otro instrumento regulatorio que aplique, siendo que dicha ruta es una de las rutas del AMSJ que tiene fraccionamientos tarifarios.”

- *Señala que el estudio ordinario obedece a dos vertientes, el rezago tarifario de la empresa de 5 años y por otro lado la unificación de una única tarifa para la aplicación del pago electrónico “Sistema nacional de pago electrónico en el transporte público (SINPE-TP).*

Manifiesta que preocupa a la Consejería del Usuario el rezago tarifario, y que no es la primera vez que la empresa Cooperativa de Autobuseros Nacionales Asociados R.L. (COOPANA R.L.) incurre en esta práctica, véase que hay un estudio tarifario ordinario del 2010 (253-RCR-2010 del 12 de diciembre de 2010 tramitada bajo el expediente administrativo ET-171-2010) y luego uno del 2019 (RE-0085-IT-2019 del 4 de setiembre de 2019), es decir 9 años, y ahora el presente estudio 5 años después.

Sobre el dato del volumen mensual de pasajeros movilizados.

- *Indica que es de conocimiento que el dato del volumen mensual de pasajeros movilizados es determinante en el cálculo de la tarifa final y señala los mecanismos para obtener este dato según la metodología tarifaria vigente.*
- *Señala que la última fijación tarifaria ordinaria de la ruta 20 se aprobó mediante la resolución RE-0085-IT-2019 del 4 de setiembre de 2019 (visible a folios 478 al 534 del expediente administrativo ET-048-2019), lo que indica que la revisión de los costos operativos que incluyen los cambios en el esquema operativo autorizados por el MOPT-CTP y las inversiones realizadas para la prestación del servicio público por medio de una fijación tarifaria ordinaria es de hace más de 5 años, a pesar de que el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593,*

establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas.

Indica que por lo anterior (sin contar con la unificación) es probable que se obtenga como resultado una variación importante de las tarifas vigentes, lo cual afecta de forma directa a los usuarios, quienes no deberían de asumir el impacto que esto pueda tener en la tarifa.

- *Manifiesta que en el presente estudio tarifario hay una rebaja significativa en la demanda con respecto a la fijación tarifaria del 2019, el cual no obedece a un estudio integral ni a la aplicación de alguno de los mecanismos específicos, indicando que se toma en forma parcial para algunos ramales las estadísticas, y para otros, que no se cuenta con la información, se hace una validación de la propia Intendencia, lo cual refleja que no hay una certeza en cuanto la diferencia en el volumen de pasajeros a considerar.*

Sobre la unificación tarifaria para toda la ruta.

- *Indica que no queda claro si se está ante la unificación de los trayectos compensando la tarifa en una única o si obedece a un estudio de campo que refleje realmente que los sectores no quedan descubiertos para los usuarios que actualmente hacen uso de estos servicios, la Consejería del Usuario requiere que se refleje claramente que el servicio se mantiene y como sería cubierto.*
- *Señala que la metodología utilizada realiza un ajuste donde la variación lo que busca es unificar la tarifa, arrojando disminuciones que van de un - 3,41%, hasta incrementos de un 34,92%, para proponer una única tarifa de ¢425.*
- *Insistente en que rezagos como el presente en la ruta 20, este último de 5 años no deben darse, y que está dentro de las potestades de la Autoridad Reguladora, el realizar las modificaciones ordinarias de oficio.*
- *Señala que, al realizar la unificación de tarifas, por si sólo representa un incremento, por lo que no se tiene claridad si el incremento obedece al rezago tarifario o la implementación del sistema de pago electrónico SINPE-TP, para lo cual se requiere que sea una única tarifa.*
- *Indica que la Consejería del Usuario tiene claro que la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021, indicó de 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, señala que dicha disposición no implica que esta propuesta de tarifa única no deba respetar el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología vigente y menos que se den incrementos que afectan directamente al usuario contrarrestado contra la implementación del pago electrónico.*

- Señala que en la propuesta tarifaria el monto que debe cobrar el prestador a cada usuario no depende de su origen y destino, sino que es un monto único para cualquier viaje en la ruta sin importar distancia y demanda, hecho que, si bien comparte esta Consejería del Usuario, lo es siempre que no afecte de forma desproporcional incrementos en las tarifas, como se aprecia en el presente estudio.
- Indica que la Consejería es del criterio que la unificación tarifaria en el ámbito de toda la ruta debe tomar en cuenta otras consideraciones, por ejemplo, en este caso particular, al tratarse de una ruta con varios ramales, cada uno de ellos diferente en recorrido y extensión, la simplificación de la estructura tarifaria podría lograrse al unificar la tarifa agrupando ramales y no de toda la ruta como se pretende hacer.
Esa opción mantiene las ventajas de la unificación tarifaria a la vez que evita varios de sus efectos negativos, como el encarecimiento de la tarifa para los estudiantes de escuelas y colegios que viajan pocos kilómetros para asistir a sus centros de estudios, así como para las personas usuarias que por razones laborales o de salud y que deben moverse en tramos cortos de la ruta.

E.3 RESPUESTAS A POSICIONES

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Coadyuvante/Opositor	# de respuesta(s)
1	Coopana R.L., representada por Zulema Villalta Bolaños	1
2	Maynor Castro González	1
3	Consejero del Usuario	2, 3, 4, 5, 6

1. Respecto a la coadyuvancia sobre que ajustar las tarifas para cubrir sus gastos e inversiones que realiza la empresa y mejorar el servicio al cliente.

Se le indica a los coadyuvantes que entre los objetivos fundamentales de la Autoridad Reguladora se encuentran los establecidos en el inciso a) del numeral 4 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593 y es precisamente el de armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos regulados y en el inciso b) del mismo numeral que trata de procurar así el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los prestadores del servicio; con ello queda claro que la línea de intereses en servicios públicos está conformada por un lado por el usuario del servicio regulado y por otro lado por el prestador del servicio público.

Las tarifas resultantes no son antojadizas, sino que dependen de las variables operativas autorizadas por el CTP como son los horarios y frecuencias, cantidad, tipo y antigüedad de los autobuses, recorridos y distancias, del

volumen mensual de pasajeros movilizados, precios de insumos e indicadores económicos. De modo que las tarifas calculadas son aquellas que aseguran el equilibrio financiero según la estructura productiva modelo.

Es importante recalcar, que la información de cada uno de los elementos necesarios para la fijación tarifaria ordinaria de la ruta 20 se encuentran justificados en el apartado D de este informe, y conforme a lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas).

El presente estudio tarifario se desarrolló en estricta aplicación de dicha metodología tarifaria, determinando los costos y rentabilidad de la ruta 20 según la estructura productiva modelo. En este caso particular, se excluyó 1 unidad del cálculo tarifario ya que no contaba con la inspección técnica vehicular al día.

Cabe indicar, que según el último reporte de información del sistema pago electrónico para reconocimiento tarifario del citado sistema correspondiente al mes de setiembre 2025, enviado por el Banco Central de Costa Rica mediante oficio DSP-STP-0024-2025 del 8 de octubre de 2025 (anexo 8), se indica que la ruta 20 operada por la empresa Coopana R.L. inició operaciones en SINPE-TP el 11 de setiembre de 2025, por lo que corresponde realizar los cálculos respectivos de este componente según lo señalado en la metodología tarifaria ordinaria vigente, el detalle de cada uno de los costos reconocidos se encuentran en la sección D.1.10 del presente informe.

2. Acerca de que unificar la tarifa representa un incremento y sobre su impacto tarifario

En las secciones D.2.1. y D.2.2. se explican los fundamentos por los que se recomienda la unificación tarifaria de la ruta 20. Se reitera que la propuesta de unificar la tarifa de esta ruta corresponde a la aplicación de la ecuación 77 de la sección 4.8.2 “Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales” de la metodología tarifaria ordinaria vigente, según la información disponible para este caso.

Se reitera que esta simplificación tarifaria es conveniente de cara a la implementación del proyecto del sistema de pago electrónico a nivel nacional SINPE-TP, el cual es impulsado por el MOPT, el BCCR y esta Autoridad Reguladora, ya que facilita su puesta en marcha y su operación al tener todos los recorridos una tarifa única, también se tienen otros beneficios tales como reducir significativamente la complejidad operativa al disminuir la cantidad de tarifas vigentes, lo que facilita el proceso de cobro, reduce errores humanos y mejora la eficiencia en la operación diaria. Esta claridad operativa agiliza el abordaje y mejora la puntualidad del servicio, lo que se traduce en mejoras en la prestación del servicio y por ende beneficios a las personas usuarias. Además, contar con una tarifa única permite una mejor proyección financiera y control del flujo de caja, al reducir la variabilidad en los ingresos por cambios

en la demanda entre tramos. También para las personas usuarias, una composición tarifaria simplificada mejora la transparencia y comprensión del sistema de cobro, facilitando que los usuarios conozcan con claridad cuánto deben pagar y por qué, lo que refuerza la confianza en el sistema tarifario.

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

Asimismo, no es correcta la afirmación del Consejero respecto a que la unificación de la tarifa en una ruta por sí sola representa un incremento en la tarifa, ya que al tratarse de una fijación ordinaria, donde según la metodología tarifaria ordinaria vigente las tarifas se obtienen a partir de una combinación de factores como son los horarios y frecuencias, cantidad, tipo y antigüedad de los autobuses, recorridos y distancias), el volumen de pasajeros movilizados y precios e indicadores económicos.

Conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; también se le ha impuesto la obligación a la Aresep, de no permitir fijaciones tarifarias que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, sobre el cual se fundamenta la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el CTP (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizados). Además, es relevante subrayar que el modelo tarifario actual de Costa Rica para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, se fundamenta en una recuperación de los costos a través del pago de una tarifa por el servicio.

Como se indicó previamente, las tarifas resultantes no son antojadizas, sino que dependen de las variables operativas autorizadas por el CTP como son los horarios y frecuencias, cantidad, tipo y antigüedad de los autobuses, recorridos y distancias, del volumen de pasajeros movilizados, precios de insumos e indicadores económicos. De modo que las tarifas calculadas son aquellas que aseguran el equilibrio financiero según la estructura productiva modelo para el conjunto de ramales que conforman la ruta, lo cual no necesariamente debe ser así para cada ramal por separado.

Cabe indicar que todos los recorridos que conforman la ruta 20, tienen distancias de viaje menores de 25 km, por lo que acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503 y el artículo 2 del Decreto Ejecutivo N°30107, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa. Asimismo, de dicho artículo se desprende igualmente que los niños menores de 3 años no pagan su pasaje. Por ende, no existe afectación a los adultos mayores.

3. Acerca de que no se está considerando la distancia y demanda diferentes de los recorridos en la determinación de la tarifa.

En atención a los señalamientos formulados respecto a que la propuesta tarifaria no distingue entre recorridos con distinta longitud o nivel de demanda, esta Intendencia de Transporte reitera que, tal como se indicó en el apartado D.2.2 del presente informe, la propuesta de establecer una tarifa única para la ruta 20 responde a un análisis técnico fundamentado en la metodología tarifaria ordinaria vigente y en los principios regulatorios establecidos por la Ley 7593. Esta decisión se basa en la aplicación de la ecuación 77 de la metodología (sección 4.8.2), la cual permite el cálculo de tarifas para una ruta o conjunto de ramales, y fue tomada tras evaluar diferentes alternativas técnicas. Sin embargo, se concluyó que, dada la distancia de los ramales, los fraccionamientos existentes, así como la distancia entre el final de los fraccionamientos y el volumen de pasajeros movilizados, la unificación tarifaria resulta técnicamente viable y adecuada.

Además, se valoraron aspectos estratégicos como la simplificación del pliego tarifario y su compatibilidad con la implementación del sistema de pago electrónico (SINPE-TP), así como la progresiva adaptación al proyecto de sectorización del transporte público en el Área Metropolitana de San José (AMSJ). Esta medida garantiza la cobertura de todos los costos reconocidos y la rentabilidad de la estructura productiva modelo, respetando el principio del servicio al costo y armonizando los intereses de usuarios y operadores, conforme a lo dispuesto en los artículos 4 y 14 de la Ley 7593.

En ese sentido, la tarifa única no es resultado de una omisión o simplificación arbitraria, sino de una evaluación técnica integral que procura tanto la sostenibilidad financiera del servicio como la adecuación progresiva a los objetivos de modernización del transporte público.

4. Respecto a que la tarifa única debe respetar el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo

Conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las

necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; también se le ha impuesto la obligación a la Aresep, de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, sobre el cual se fundamenta la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el CTP (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizados). Es relevante subrayar que el modelo tarifario actual de Costa Rica para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, se fundamenta en una recuperación de los costos a través del pago de una tarifa por el servicio.

Como se indicó previamente, las tarifas resultantes no son antojadizas, sino que dependen de las variables operativas autorizadas por el CTP como son los horarios y frecuencias, cantidad, tipo y antigüedad de los autobuses, recorridos y distancias, del volumen de pasajeros movilizados, precios de insumos e indicadores económicos. De modo que las tarifas calculadas son aquellas que aseguran el equilibrio financiero según la estructura productiva modelo para el conjunto de ramales que conforman la ruta, lo cual no necesariamente debe ser así para cada ramal por separado pues podría generar diferencias tarifarias técnicamente inadecuadas.

Es importante recalcar, que la información de cada uno de los elementos necesarios para la fijación tarifaria ordinaria de la ruta 20 se encuentran justificados en el apartado D de este informe, y conforme a lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas).

5. Sobre el rezago tarifario y la importancia de la periodicidad adecuada de los ajustes ordinarios

El artículo 30 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora) indica que el prestador del servicio está en la obligación de presentar por lo menos una vez al año una solicitud de estudio tarifario ordinario de tarifas donde se contemplen los factores de costo e inversión de acuerdo a los parámetros operativos autorizados por el CTP, esto a fin de mantener una tarifa actualizada que le permita una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo del servicio, esto en sintonía con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 7593 (servicio al costo). Sin embargo, a pesar de la obligación establecida en la Ley 7593, la ruta no ha tenido una fijación tarifaria ordinaria desde hace más de 6 años. Al respecto hay que indicar también que no existe en la citada ley una sanción establecida por la no presentación de la revisión tarifaria ordinaria anual.

Ahora bien, sobre el mismo tema es importante indicar que el artículo 30 establece que las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, como las Asociación de Desarrollo Integral (ADI), están facultadas para presentar una solicitud de fijación o cambios de tarifas, para lo cual deberán cumplir con los requisitos formales que la Autoridad Reguladora establezca para este fin. Al respecto, es relevante señalar que la Consejería del Usuario de la Autoridad Reguladora es una unidad que se constituyó como un ente que asesora y acompaña a las organizaciones de usuarios legalmente constituidas para que presenten este tipo de solicitudes ante la Aresep.

Como la ruta 20 no ha sido objeto de una fijación tarifaria ordinaria desde el 2019, es decir, no ha sido objeto de una revisión de los costos operativos que incluya los cambios en el esquema operativo por parte del MOPT-CTP y las inversiones realizadas para la prestación del servicio público por medio de una fijación tarifaria ordinaria en al menos 6 años, al ajustar la estructura de costos que considera los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente, es muy probable que se obtenga como resultado una variación importante de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

6. Sobre el dato del volumen mensual de pasajeros movilizados

Extraña a esta Intendencia que el Consejero del Usuario manifiesta que la demanda de pasajeros utilizado en este estudio tarifario no obedece a un estudio integral ni a la aplicación de alguno de los mecanismos específicos de la metodología tarifaria ordinaria vigente, indicando que se toma en forma parcial para algunos ramales las estadísticas y para otros, que no se cuenta con la información, se hace una validación de la propia Intendencia, lo cual refleja que no hay una certeza en cuanto la diferencia en el volumen de pasajeros a considerar.

El cálculo del volumen de pasajeros, en el apartado D.1.1 se explica el detalle del mecanismo de volumen de pasajeros utilizado para el cálculo del presente estudio tarifario.

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

“(…)

El volumen mensual de pasajeros se refiere a la cantidad de personas que utilizan y pagan el servicio de transporte modalidad autobús para cada ruta (r), ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario.

(...)

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

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios

indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

(...)”

Como puede observarse, la determinación del volumen mensual de pasajeros para cada ruta, ramal o fraccionamiento del estudio tarifario puede provenir de 4 posibles mecanismos o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de algún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe aplicar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente.

En el apartado D.1.1 se detalla ampliamente el análisis de cada uno de los mecanismos utilizados, cabe indicar que el análisis de cada mecanismo se realiza a nivel de ramal, por lo que, la ruta 20 que se compone de 21 ramales, para cada ramal puede calcularse el volumen mensual de pasajeros mediante un mecanismo distinto según el nivel y la calidad de información con la que se cuente.

Por lo señalado anteriormente lo indicado por el Consejero no es correcto, ya que el cálculo del volumen de pasajeros se realizó en estricto apego y orden de prioridad indicado en la metodología tarifaria ordinaria vigente.

(...)”

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas de la ruta 20 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 Reglamento a la Ley 7593 (Decreto Ejecutivo 29732-MP), en la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0263-IT-2025 del 17 de octubre de 2025 y proceder a:

- a. Fijar las tarifas de la ruta 20 descrita como San José – Bajo Pluses, San José – Almendros – Cuatro Reinas por el Cruce – San José – El INVU, San José – Jardines – Santa Mónica, San José – Llorente – Florida por El Cruce, San José – Tibás – Florida – Barrio Virginia, San José – Cuatro Reinas por Tibás, San Miguel – San Luis – Los Ángeles – Santo Domingo y viceversa, San José – San Miguel – San Luis – Las Juntas de San Luis – Los Ángeles de Santo Domingo incluyendo la comunidad de Barrio del Socorro y viceversa, San José – Santo Domingo – Santa Rosa – Mega Súper, San José – Santo Domingo – San Martín, San José – Santo Domingo – La Vigui, San José – Santo Domingo – Santo Tomás (calle Higinia), San José – Santo Domingo – Barrio Lourdes – Quebradas, Santo Domingo – Calle Ronda – Santo Tomás – Calle Higinia y viceversa (periférica sectores norte y sur), San José – San Luis por San Miguel incluyendo el recorrido: San José – Cuatro Esquinas de San Miguel – Los Ángeles – Proyecto de vivienda Zamora y viceversa, según el siguiente pliego tarifario:

Descripción del Ramal	Distancia viaje (Km)	Taifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
Mega Súper-La Victoria-Santa Rosa-Santo Domingo-San José y viceversa	10,77	440	0
San Martín-Santa Rosa-Santo Domingo-San José y viceversa	9,83	440	0
La Vigui-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa	8,23	440	0
Barrio Lourdes-Quebradas-Santo Domingo-Tibás-San José y viceversa	12,05	440	0
Calle Higinia-Santo Tomás-Santo Domingo-San José y viceversa	9,24	440	0
Las Juntas-San Luis-San José por pista y viceversa	12,10	440	0
Los Ángeles-San Luis-San Miguel-San José por pista y viceversa	16,61	440	0
San José-Barrio Virginia-Barrio Socorro-Pista Urbano, anillo antihorario	12,85	440	0
Santo Domingo-Santo Tomás-Los Ángeles-San Miguel-San Luis, anillo antihorario	19,02	440	0
Florida-Tibás-San José y viceversa	4,77	440	0
Florida-Llorente-San José y viceversa	4,87	440	0
Barrio Virginia-Florida-Tibás-San José y viceversa	5,52	440	0
San José-Jardines-Santa Mónica y viceversa	4,39	440	0

Descripción del Ramal	Distancia viaje (Km)	Taifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
San José-Bajo Piuces, anillo antihorario	5,73	440	0
San José-El Invu-Linda Vista y viceversa	4,64	440	0
San José-Cuatro Reinas por Tibás y viceversa	4,92	440	0
San José-Almendros-Cuatro Reinas por el Cruce y viceversa	5,48	440	0
San José-Tibás-Las Reinas-Cuatro Reinas y viceversa	5,68	440	0
Periférica Santa Rosa (entra a la Clínica), anillo antihorario	15,93	440	0
Periférica Sector Norte (entra a la Clínica), anillo antihorario	9,16	440	0
San José-Cuatro Esquinas de San Miguel-Los Ángeles-Proyecto de Vivienda La Zamora y viceversa	11,43	440	0

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo aprobado por el CTP mediante el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 45-2023 del 27 de octubre de 2023 (folios 81 al 123), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios, recorridos y distancias. Además, a la cantidad de autobuses autorizados mediante el oficio CTP-DT-DAC-INF-011-2025 del 29 de enero del 2025 (folios 335 al 343). 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.

b. Eliminar las siguientes tarifas de la ruta 20:

Descripción Ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
BARRIO LOURDES-QUEBRADAS-SANTO DOMINGO-TIBAS-SAN JOSE	BARRIO LOURDES - QUEBRADAS - CEMENTERIO DE SANTO DOMINGO	7,30	285	0
LAS JUNTAS-SAN LUIS-SAN JOSE POR PISTA	LAS JUNTAS - SAN LUIS - INTERSECCIÓN SAN MIGUEL (INTERSECCIÓN RESTAURANTE DOÑA LELA)	5,60	315	0
LOS ANGELES-SAN LUIS-SAN MIGUEL-SAN JOSE POR PISTA	LOS ANGELES-SAN LUIS-SAN MIGUEL-INTERSECCIÓN SAN MIGUEL (INTERSECCIÓN RESTAURANTE DOÑA LELA)	9,80	315	0
PERIFERICA SANTA ROSA (ENTRA A LA CLINICA) (ANILLO)	PERIFÉRICA SANTA ROSA-MEGA SÚPER	9,50	235	0
SAN JOSE-CUATRO ESQUINAS DE SAN MIGUEL-LOS ANGELES-PROYECTO DE VIVIENDA LA ZAMORA	PROYECTO DE VIVIENDA LA ZAMORA, LOS ANGELES-CUATRO ESQUINAS DE SAN MIGUEL- INTERSECCIÓN SAN MIGUEL (INTERSECCIÓN RESTAURANTE DOÑA LELA)	4,50	315	0

- II. Otorgar a la empresa Coopana R.L. un plazo de 30 días hábiles contados a partir de la notificación de esta resolución, para que se corrijan los incumplimientos de obligaciones indicadas en la sección B del informe IN-0263-IT-2025 del 17 de octubre de 2025, a saber:
- a. Obligaciones ante la Caja Costarricense del Seguro Social.
 - a. Obligaciones ante el Minsiterio de Hacienda.
 - b. Obligaciones ante el IMAS.
 - c. Obligaciones ante el INA.
 - d. Obligaciones ante el Banco Popular.
 - e. Obligación con el canon de regulación de Aresep.
 - f. Cargar al SIR las estadísticas mensuales pendientes, los datos diarios pendientes del SCP y corregir las inconsistencias entre las estadísticas mensuales y los datos diarios depurados del SCP.
- III. Las tarifas del Por Tanto I rigen a partir del segundo día hábil siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transportes a.i..—1 vez.—(IN202501005627).