



Año CXXXVIII

San José, Costa Rica, lunes 22 de agosto del 2016

63-páginas

ALCANCE N° 147

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

2016
Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS



RIT-093-2016

San José, a las 9:00 horas del 12 de agosto de 2016

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA GESTION DE NULIDAD ABSOLUTA CONCOMITANTE Y EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACION EN SUBSIDIO INTERPUESTO POR TRANSPORTES UNIDOS POASEÑOS TUPSA S.A. CONTRA LA RESOLUCIÓN 184-RIT-2015 DE LAS 09:00 HORAS DEL 18 DE DICIEMBRE DE 2015.

8000-273737 (ARESEP)
T +506 2225-3200
F +506 2215-4135

Correo electrónico
itransporte@aresep.go.cr

Apartado
936-1000
San José – Costa Rica

www.aresep.go.cr

EXPEDIENTE ET-091-2015

RESULTANDO QUE:

- I. El 10 de setiembre de 2015, el señor Clifton Tate Gordon, mayor, casado, asesor, vecino de Alajuela centro, cédula de identidad 1-939-421, en su condición de apoderado especial de la empresa Transportes Unidos Poaseños Tupsa S.A. (en adelante TUPSA) (folios 95 al 96 del expediente administrativo), presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de ajuste de incremento de un 6,01% sobre las tarifas vigentes de la ruta 254 (folios 1 al 97 del expediente administrativo).
- II. Mediante oficio 1360-IT-2015/102525 del 14 de setiembre de 2015, se solicitó a la empresa información faltante que resultaba necesaria para el análisis de la solicitud, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RRG-6570-2007, publicada en La Gaceta N° 108 del 6 de junio de 2007 (folios 177 a 179 del expediente administrativo). El oficio 1360-IT-2015 se notificó a la petente el 17 de setiembre de 2015 y se le otorgaron 10 días hábiles a partir de la notificación para presentar la información pertinente, con lo cual el plazo fenecía el 2 de octubre de 2015 (folio 177 al 178 del expediente administrativo).
- III. La empresa TUPSA, presentó la información requerida el día 30 de setiembre de 2015 dentro del plazo señalado (folios 99 al 176 del expediente administrativo).

- IV.** Mediante resolución 184-RIT-2015, dictada a las 09:00 horas del 18 de diciembre de 2015, la Intendencia de Transporte resolvió la petición tarifaria y procedió a rechazar la solicitud de revisión tarifaria de la ruta 254, esto dado que la ocupación de la ruta es menor que el factor mínimo de ocupación establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta y por el hecho de que existe una inconsistencia entre las carreras utilizadas en la última fijación tarifaria individual y la presente solicitud tarifaria de la empresa sin mediar una justificación técnica razonable (folios 379 a 392 del expediente administrativo).
- V.** El 14 de enero de 2016, la empresa TUPSA, presentó gestión de nulidad absoluta concomitante y recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución 184-RIT-2015(folios 234 a 360 del expediente administrativo).
- VI.** El recurso de revocatoria fue analizado por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe 1031-IT-2016/128384 del 22 de junio de 2016, que corre agregado al expediente.
- VII.** Se han cumplido los procedimientos de ley, y se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO QUE:

- I.** Del informe 1031-IT-2016/128384 del 22 de junio de 2016, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

I. ANALISIS DE LA GESTION DE NULIDAD ABSOLUTA Y RECURSO DE REVOCATORIA POR LA FORMA:

A) NATURALEZA

La gestión de nulidad absoluta interpuesta contra la resolución 184-RIT-2015, le resulta aplicable las disposiciones contenidas en los artículos del 165 al 175 de la Ley General de la Administración Pública en adelante (LGAP).

Relativo a los recursos presentados, son los ordinarios de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la LGAP (Ley 6227) y sus reformas. En cuanto a la resolución de los mismos, se indica que primero debe resolverse la gestión de nulidad absoluta y luego el recurso de revocatoria y en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico.

B) TEMPORALIDAD DE LA GESTIÓN DE NULIDAD Y DEL RECURSO DE REVOCATORIA.

Revisados minuciosamente los autos, se concluye que el acto recurrido fue notificado a la empresa TUPSA, representada por el señor Jorge Adrián Campos Salas, en su condición de Presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma (folio 389 del expediente administrativo), el lunes 11 de enero de 2016 y formuló su recurso de revocatoria con apelación en subsidio el jueves 14 de enero de 2016, con lo cual se evidencia que en cuanto a los recursos ordinarios, los mismos se presentaron en tiempo a la Aresep.

En lo concerniente a la gestión de nulidad absoluta, se concluye que la misma también se interpuso en tiempo, sea, dentro del término del año establecido en el artículo 175 de la Ley General de la Administración Pública.

C) LEGITIMACIÓN

La empresa TUPSA, representada por el señor Jorge Adrián Campos Salas, se apersonó al procedimiento como destinataria de los actos, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.

D) REPRESENTACIÓN

El recurso fue interpuesto por el señor Jorge Adrián Campos Salas, cédula de identidad 2-0420-0738, quien ostenta la representación judicial y extrajudicial, la cual se encuentra acreditada dentro del expediente (folio 249 del expediente administrativo).

II. ANÁLISIS DE LA NULIDAD ABSOLUTA Y EL RECURSO DE REVOCATORIA POR EL FONDO

En razón de que la gestión de nulidad absoluta, y el recurso de revocatoria son presentados en la forma y el plazo legalmente establecido para ello, tal y como se indica en el punto anterior, consideramos que corresponde analizarlos por el fondo.

A. Argumentos de la gestionante

La empresa fundamenta su gestión de nulidad y el recurso de revocatoria en los siguientes aspectos:

1. La metodología utilizada, es ilegal y arbitraria

Al respecto manifiesta la recurrente lo siguiente:

“(…)

el uso de la metodología que aplica esta Intendencia de Transportes no es la vigente se están aplicando fundamentos de una metodología que se presentó el pasado 14 de diciembre en audiencia pública las cuales al momento de emitir este informe las mismas no han sido aprobadas por la Junta Directiva de Aresep.

En el presente informe se hace referencia al estudio anterior en cuanto a la cantidad de carreras reportadas para el estudio del et-59-2014 lo que el informe no toma en cuenta no sabemos porque si fue por descuido o no realizar el deber como corresponde en el et-59-2014 las carreras tomadas en cuenta corresponden de enero 2013 a diciembre 2013 por lo cual como es lógico la empresa no puede reportar las 3880 carreras como en el estudio actual et-91-2015 porque si aplicamos matemática simple el acuerdo se toma en octubre mientras se notifica la empresa ya es noviembre todo esto del 2013 entonces si tomamos un año de estadísticas para presentar el estudio tarifario et-59-2014 nunca nos puede dar 3880 carreras por lo cual para ese estudio se presentaron 2838,87, se indica en el informe que se da un salto abrupto no se da ningún salto lo que se da es el inicio del cumplimiento del acuerdo notificado a mi representada y claro que hay una modificación en los horarios y como lo indican ustedes

misimos es el artículo 7.44 de la sesión ordinaria 81-2013 entonces se está incurriendo en un error al querer comparar estudios tarifarios unos con otros en ningún momento la empresa dejó de reportar las carreras en ese momento no estaban autorizadas y en cuanto a los que les extraña del crecimiento de las carreras las mismas fueron autorizadas por el ente rector en la materia ya que es una necesidad para la comunidad ya que la cantidad de carreras anteriormente autorizadas no son suficientes para poder satisfacer las comunidades ya que por los tiempos de viajes se vuelve importante generar más carreras que ya la congestión vial que tenemos en Alajuela es complicada el CTP realizó un estudio de campo para poder determinar el esquema operativo adecuado, nos parece que la ARESEP cuenta con una gran confusión e indica que mi representada presenta inconsistencias.

(...)"

Señala igualmente lo siguiente:

"(...)

En efecto, el principio de legalidad, al que se encuentra constreñida la Administración, estriba precisamente en el deber de motivar válidamente sus actos como lo dispone el artículo 136 de la ley general de la administración pública.

(...)"

"(...)

Tenemos entonces que lo actuado, también vició de nulidad absoluta el Acto Administrativo que se impugna, en cuanto a la causa o fin y el contenido (elementos esenciales del acto administrativo)

En la causa (art. 128 ley general de la Administración Pública. En adelante l.g.a.p), al haber absoluta disconformidad entre el acto y el ordenamiento jurídico; esto por cuanto en el informe técnico contenido en el oficio 1907-it-2015/112150 y que sirve de fundamento para el dictado de la resolución N° 184-RIT-2015 dictada

las 09:00 horas del 18 de DICIEMBRE del 2015 se encuentra plagado de inconsistencias y yerros que son inconformes con el ordenamiento jurídico.

En el contenido (art. 132 l.g.a.p.), por cuanto el informe técnico no 1907-it-2015/112150; que es fundamento para el dictado de la resolución N° 0184-RIT-2015 dictada a las 09:00 horas del 18 de DICIEMBRE del 2015, objeto de impugnación, arriba a conclusiones sin fundamento fáctico válido y contrario a derecho, recomendando el no otorgamiento de incremento tarifario para mi representada en la ruta 254.

Por lo tanto, todo esto vició de nulidad absoluta la resolución N° 184-RIT-2015 dictada a las 09:00 horas del 18 de DICIEMBRE del 2015; en su parte dispositiva número i.

(...)"

Indica que la tarifa es un derecho del operador para lograr mantener su equilibrio financiero, y que la Aresep debe sujetarse a los principios rectores de la regulación tarifaria, o sea hay violación del principio del servicio al costo, a la eficiencia económica, la competitividad y el desarrollo del servicio.

Por otro lado señala lo siguiente:

"(...)

entonces se está incurriendo en un error al querer comparar estudios tarifarios unos con otros, en ningún momento la empresa dejo de reportar las carreras en ese momento no estaban autorizadas y en cuanto a lo que les extraña del crecimiento de las carreras las mismas fueron autorizadas por el ente rector en la materia ya que por los tiempos de viaje se vuelve importante generar más carreras ya que la congestión vial que tenemos en Alajuela es complicada el CTP realizó un estudio de campo para poder determinar el esquema operativo adecuado, nos parece que ARESEP cuenta con una gran confusión e indica que mi representada presenta inconsistencias en las mismas

(...)"

Concluye sus argumentos señalando lo siguiente:

"(...)

Como podemos observar, en el caso sub examine, se han violentado en perjuicio de mi representada todos los principios rectores de la fijación tarifaria, al negársele acceder a una tarifa justa que le permita continuar prestando un servicio acorde con las obligaciones establecidas en la ley.

La situación planteada es totalmente injusta y contraria inclusive al interés público, ya que, no se le puede negar aumento tarifario a una Empresa que ha realizado ingentes esfuerzos para el mejoramiento del parque vehicular.

No es posible que se cometan los yerros apuntados, sin importar el perjuicio inmediato para la empresa.

Es por lo expuesto, que esa Intendencia de Transporte (ARESEP) debe enmendar a la mayor brevedad posible los errores cometidos y apuntados en este libelo y otorgarle el aumento tarifario solicitado por mi representada.

(...)"

B. Petitoria

"(...)

Con fundamento en los hechos expuestos, citas de derecho, principios doctrinales y jurisprudencia constitucional y administrativa citada; en mi carácter dicho solicito:

- a. Que se otorgue la tarifa con base a lo establecido en el modelo econométrico.*
- b. Que en el caso de no accederse a lo anterior se eleve este asunto en apelación ante el superior jerárquico.*

(...)"

C. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE NULIDAD ABSOLUTA

En este apartado se hará referencia a la nulidad alegada y se dejará evidencia que no lleva razón la recurrente en su alegato (folios 234 a 247 del expediente administrativo), toda vez que la resolución atacada se encuentra apegada a derecho puesto que contiene todos los elementos del acto administrativo tanto formales como sustanciales (sujeto, forma, procedimiento, motivo, fin y contenido), exigidos por la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227).

En este sentido, al realizar el análisis de los elementos del acto no se denota imperfección absoluta o al menos relativa en alguno de sus elementos que hagan necesaria la declaratoria de nulidad como se pretende:

- Competencia y sujeto: Fue dictada por el órgano competente y por el servidor regularmente designado en ese momento, es decir, por la Intendencia de Transporte y el Intendente que la representa (artículo 129).
- Forma: Fue emitida por escrito como corresponde (artículo 134).
- Procedimiento: Previo a su dictado, se realizaron los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley (artículo 31 de la ley 7593).
- Motivo, contenido y fin: En la resolución 184-RIT-2015 se encuentran los motivos, el contenido y fin, los cuales permiten comprender ampliamente el contenido del acto, el motivo y el fin pretendido con la emisión del mismo.

Igualmente la resolución citada se alinea al criterio que ha mantenido la Junta Directiva de la Aresep acerca del tema, donde puntualmente en lo que interesa indica la resolución RJD-143-2014, dictada a las 14:55 horas del 30 de octubre de 2014 lo siguiente:

“(…)

En cuanto a la nulidad absoluta alegada, conviene recordar, que las razones para anular los actos administrativos, residen en los artículos 158 al 179 y 223 de la LGAP, y que son: la falta o defecto de algún requisito o, que el acto impugnado sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, entendiendo como sustancial, la

formalidad cuya realización correcta hubiera impedido o cambiado la decisión final en aspectos importantes o bien, cuya omisión causare indefensión y no es el caso bajo examen.

En cuanto a la validez de la resolución impugnada, se le debe comunicar al gestionante, que de conformidad con el artículo 158 de la LGAP, la resolución cumple con todos los elementos para su validez. Lo anterior se verifica con el cumplimiento y presencia, en forma perfecta, de los elementos que lo constituyen, tanto formales como sustanciales. Estos elementos a los que hacemos referencia, tanto la doctrina nacional como la misma LGAP, los distingue entre formales y sustanciales. Entre los elementos formales, se encuentran el sujeto, el procedimiento y la forma; y entre los sustanciales o materiales resaltan el motivo, contenido y fin.

De tal suerte que el contenido del acto constituye el efecto jurídico, el cambio que introduce en el mundo jurídico, es por así decirlo; la parte dispositiva del acto.

El motivo como elemento sustancial del acto administrativo es el presupuesto jurídico, el hecho condicionante que da génesis al acto administrativo.

(...)"

Por su parte, la resolución recurrida (184-RIT-2015) hace un desarrollo profundo de los motivos técnicos y legales por las cuales se determina por parte de la Intendencia de Transporte el rechazo de la solicitud tarifaria planteada por la empresa TUPSA, señalándose al respecto lo siguiente:

“(…)

Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Tal como se ha indicado en los apartados anteriores, sobre la demanda y carreras existe una inconsistencia entre la información presentada por el operador en la solicitud de revisión tarifaria y la fijación tarifaria individual anterior, sin que exista una justificación en el estudio en análisis por parte de la empresa de esta situación. De nuevo si se analiza la solicitud de revisión tarifaria incoada por la empresa en el presente estudio, a la luz de estos dos parámetros, se establece que la ocupación media de las unidades es de un 46,6% (0,46), este aspecto es importante señalarlo ya que de conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 74-2014 del 4 de diciembre del 2014, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acuerda aprobar el procedimiento de cálculo de horarios y flota para una determinada ruta (FORM-CTP-DING-11), señalando en lo que interesa lo siguiente:

“Otra de las variables que se toman en cuenta para el cálculo del intervalo es el factor de ocupación, el cual se utiliza básicamente para considerar los tiempos de recorrido, la longitud y el congestionamiento vial al que deben de someterse la ruta, de manera que se le garantice al usuario un nivel de comodidad aceptable. Este valor oscila entre 0.60-0.80 y va a ser directamente proporcional al volumen de movilización que presente el periodo. Para definir el valor correspondiente al factor de ocupación, se establece al periodo que presenta la mayor movilización, que por lo general es en hora pico, el valor máximo de 0.80; el valor para el resto de periodos del día se definen a partir de establecer una relación lineal entre los valores involucrados, es decir hallar una incógnita a partir de la proporcionalidad de tres valores conocidos. Lo cual se puede visualizar mejor con el siguiente ejemplo:

Utilizando el principio de proporcionalidad en la expresión anterior, se puede decir que A es directamente a B, como X es Y, por lo cual Y es igual al producto de B por X dividido entre A.

De este modo se calculan los valores de factor de ocupación para el resto de periodos, tomando en consideración que si el valor obtenido es igual o mayor a 0.60, se establece ese dato como el factor de ocupación correspondiente al periodo, pero si

el valor obtenido es menor a 0.60, se establece para el periodo un factor de 0.60.” (El resaltado no es del original).

En el presente caso la ocupación de la ruta indica un factor de ocupación de 0,46, el cual resulta ser menor al factor de ocupación mínimo establecido en el procedimiento de cálculo de horarios y flota aprobado por el CTP. Aunado a lo anterior es relevante considerar lo que ha establecido el Tribunal Administrativo de Transporte en la resolución TAT-2425-2014 con respecto a las facultades del CTP el cual señala en lo pertinente:

“...la Administración, tiene el deber de fiscalizar y verificar la correcta prestación del servicio remunerado de personas que delega en los particulares, pero también cuenta con la potestad de dictar todas aquellas pautas generales que de acuerdo con criterios técnicos sean necesarias para una mejor prestación del servicio público cedido, para ello con prerrogativas y potestades especiales que le permiten fijar itinerarios, horarios, condiciones y realizar los estudios técnicos pertinentes, que determinen la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos, para ello puede actuar a través de la creación de reglamentos u otros actos administrativos ordenatorios...”.

Por otra parte, los operadores autorizados mediante artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 30-2015 del 27 de mayo de 2015 deben aportar al CTP los requisitos legales y estudios técnicos establecidos en la resolución RRG-5266-2005 de las 8:00 horas del 2 de enero del 2005 emitida por la Aresep, para efectos del trámite de refrendo correspondiente, siendo indispensables los aspectos técnicos dispuestos en el inciso e) de la cláusula I), punto 3) de dicha resolución. Esta Intendencia de Transporte a la fecha no ha recibido los resultados de los estudios técnicos debidamente aprobados por el CTP, mediante los cuales dicho Consejo verificará el esquema operativo que presta el concesionario y que se evaluó en el proceso de permiso a concesión.

Ahora bien, recordemos que la Aresep basado en su artículo 30 de la Ley 7593, tiene la potestad de aprobar, improbar o rechazar las peticiones de fijación o cambios de tarifas que le sean presentadas, así lo vemos a continuación:

“Artículo 30.- Solicitud de fijación o cambios de tarifas y precios. Los prestadores de servicios públicos, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, podrán presentar solicitudes de fijación o cambio de tarifas. La Autoridad Reguladora estará obligada a recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan con los requisitos formales que el Reglamento establezca. Esta Autoridad podrá modificar, aprobar o rechazar esas peticiones. De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones de tarifas serán de carácter ordinario o extraordinaria” (el resaltado no es del original).

Conforme a la observación vertida anteriormente es recomendación de esta Intendencia, rechazar la solicitud de revisión tarifaria para la ruta 254, en virtud de no contar con toda la información técnica pertinente para fijar tarifas de dicha ruta, esto dado que la ocupación de la ruta es menor que el factor mínimo de ocupación establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta y por el hecho de que existe una inconsistencia entre las carreras utilizadas en la última fijación tarifaria individual y la presente solicitud tarifaria de la empresa sin mediar una justificación técnica razonable.

Es menester indicar que antes de proceder a ajustar las tarifas se debe remitir el caso a la Junta Directiva del CTP para que proceda a elaborar un informe técnico que contenga un estudio de demanda y carreras actualizado de la ruta que permita revisar el esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio, no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo.

(...)”

Corolario, los elementos sustanciales y formales que conforman el acto administrativo quedaron plasmados en la citada resolución por lo que la resolución 184-RIT-2015 no debe ser anulada tal y como se recomienda en este apartado.

C. ANALISIS DEL RECURSO DE REVOCATORIA A LA LUZ DE LO DISPUESTO POR LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ARESEP EN CASOS EN LOS QUE SE CONOCIO SOBRE EL MISMO ALEGATO

El principal argumento del recurso de revocatoria estriba en que la Aresep no interpretó en debida forma el artículo 3.1 de la sesión 74-2014, toda vez que este se dictó por el CTP para recabar la información que se le tiene que hacer llegar a la Aresep para el refrendo de los contratos, motivo por el cual no se le podía sancionar con el rechazo de la tarifa, ya que la información derivada con motivo de la aplicación de esa herramienta (procedimiento de cálculo horarios y flota), se aplicará a partir de que se ejecuten los refrendos y no antes.

Al efecto, valga indicar que con posterioridad al dictado de la resolución recurrida, la Junta Directiva de la Aresep mediante resoluciones: RJD-071-2016 dictada a las 15:30 horas del 28 de abril de 2016(ET-105-2015), RDJ-072-2016 dictada a las 15:44 horas del 28 de abril de 2016 (ET-076-2015),RJD-073-2016, dictada a las 15:45 horas del 28 de abril de 2016 (ET-075-2015) y RJD-101-2016, dictada a las 15:40 horas del 27 de junio de 2016 (ET-104-2015), hizo un análisis legal y técnico acerca del factor de ocupación que venía aplicando la Intendencia de Transporte con base en lo establecido por el CTP en el procedimiento de cálculo de horarios y flota (FORM-CTP-DING-11) aprobado en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 74-2014 del 4 de diciembre del 2014, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP).

La Junta Directiva de la Aresep determinó que toda fijación tarifaria debe velar por el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y del prestador del servicio público según establece el artículo 4 de la Ley 7593. Asimismo señaló ese órgano colegiado que en aplicación del principio de legalidad, las tarifas deben establecerse a tono con los mecanismos debidamente establecidos para tal efecto, mediante el procedimiento que contiene la Ley 7593 y su reglamento, por lo que una vez fijado el modelo de revisión tarifaria, será esa la herramienta de cálculo que debe utilizarse, y por ende, el instrumento que determina si existe o no distorsión financiera que ajustar.

Es decir el tema de la ocupación media de una ruta por debajo del 60%, de acuerdo a lo determinado por la Junta Directiva de la Aresep no responde por sí solo a una base técnica-legal para rechazar una solicitud tarifaria y de ahí que a partir de este criterio vertido por el máximo jerarca de la Aresep, se recomienda acoger el recurso de revocatoria en todos sus extremos y con ello proceder a realizar el cálculo tarifario como se hace seguidamente:

III. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

1. Variables operativas

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	194.619	194.619	0	0,00%
Distancia (Km/carrera)	27,67	27,89	- 0,22	-0,77%
Carreras	3.880,64	3.880,70	- 0,06	0,00%
Flota	23	23	0	0,00%
Tipo de Cambio	539,04	544,02	- 4,98	-0,92%
Precio combustible	449,00	451,00	- 2,00	-0,44%
Tasa de Rentabilidad	15,42%	15,95%	- 0,0053	-3,32%
Valor del Bus \$	159.000	159.000	0	0,00%
Valor del Bus ¢	85.707.360	86.499.180	- 791.820	-0,92%
Edad promedio de flota (años)	6,52	6,52	0	0,00%

1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

De acuerdo con la metodología actual, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos históricos que provienen de las siguientes fuentes:

- El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.
- El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución 8148-RRG-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.

- El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).

De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.

Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 del 7 de junio de 2012, ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014, en donde en lo que interesa señala:

“(…)

En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12 meses previos al estudio.

(…)”

De acuerdo a lo anterior, valga indicar que la empresa corre el modelo con una demanda promedio mensual de 194.619,39 pasajeros. El dato que se utilizó en la última fijación tarifaria fue de 191.656 pasajeros (ET-059-2014). Las estadísticas reportadas por la empresa al RA-19 para el periodo del 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015, alcanzan un valor de 194.619 pasajeros promedio por mes, dato que se utiliza en el cálculo de la tarifa para el presente estudio.

Los datos de demanda disponibles son los siguientes:

Ruta	Ramal	Ultimo Estudio	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Presente estudio
254	ALAJUELA- SAN PEDRO DE POAS - SAN RAFAEL DE POAS				
	Total	191.656	194.619	194.619	194.619

De acuerdo con el procedimiento antes indicado se toma el dato que sea mayor de los tres disponibles, para el presente estudio tarifario se considera una demanda de 194.619 pasajeros promedio mes.

1.2 Distancia

La distancia ponderada por carrera de acuerdo al esquema de horarios utilizada en el análisis tarifario es de 27,67 kilómetros, medida por los técnicos de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, según consta en el acta de inspección según oficio 800-DITRA-2008 del 8 de agosto de 2015, incorporado en el expediente RA-19 (folio 283).

Distancia Ponderada Ruta 254			
Descripción	Carreras/ mes	Distancia/ carrera (km)	D. mensual (km)
ALAJUELA-SAN PEDRO DE POAS	1476	27,92	1.215,15
ALAJUELA-SAN RAFAEL DE POAS	746	32,27	24.063,83
SAN PEDRO-POASITO	715	31,56	22.573,79
SAN PEDRO DE POAS-SAN JUAN NORTE	213	11,96	2.547,48
SAN PEDRO DE POAS-CALLE SAN JOSE	183	4,63	845,54
SAN PEDRO DE POAS-LA HILDA SANTA CECILIA	183	8,63	1.576,02
SAN PEDRO DE POAS-POASITO-VARA BLANCA	183	41,80	7.633,56
SAN PEDRO DE POAS-LOS MURILLO (ALTURA)	183	37,93	6.926,82
TOTAL	3.880,64		07.382,19
Distancia Ponderada (km)	27,67		

1.3 Carreras

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) *Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) *Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

La empresa mantiene horarios aprobados de conformidad con el artículo 7.44 de la Sesión Ordinaria 81-2013 del 6 de octubre de 2013 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folio 28 al 38). Los horarios autorizados ascienden a un total de 3.880,64 carreras por mes y la empresa por su parte indica que realiza 3.880,70 carreras mensuales. Las carreras según las estadísticas del periodo comprendido entre el 1 de noviembre 2014 al 31 de octubre de 2015, alcanzan un valor de 3.912 carreras.

Los datos de carreras disponibles son los siguientes:

Ruta	Ramal	Ultimo Estudio	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Presente estudio
254	ALAJUELA- SAN PEDRO DE POAS - SAN RAFAEL DE POAS				
	Total	2.838,87	3.880,7	3.912	3.880,64

Para este caso, respetando el criterio expuesto, se consideran 3.880,64 carreras por mes.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con 23 autobuses como flota autorizada, según el acuerdo DACP-2015-0911 del 5 de febrero de 2015 (folios 43 al 44). De acuerdo con la información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP) las 23 unidades pertenecen a la empresa TUPSA. Además, todas las unidades cumplen con RTV,

según consultas realizadas a la base de datos de RTV el 23 de noviembre de 2015 y el 3 de diciembre de 2015.

Cumplimiento ley 7600

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad.

Al día del análisis tarifario se verificó el grado de cumplimiento de esa disposición en un 100% (folios 43 al 44).

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las 23 unidades con que se brinda el servicio, se determinó que la revisión técnica de las mismas indican una condición de “*Favorable con defecto leve*”, para todas las unidades. Sobre este aspecto es importante señalar, que las unidades autorizadas por el CTP deben estar al día en todas sus obligaciones respecto a las condiciones de operación autorizadas por el ente competente en la materia, dentro de las cuales se estipula el estar al día con la revisión técnica vehicular, tal como lo señala el artículo 24 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Social, al señalar que solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan con las condiciones de la Inspección Vehicular (IVE); la cual debe entenderse, a la luz de las circunstancias actuales, como la realizada por RITEVE S.A. en la revisión técnica vehicular (RTV).

Valor del autobús

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta con base en las distancias por carrera de los recorridos de las rutas, es el correspondiente a un bus urbano no plano, según el (, acuerdo del CTP 5.1 de la sesión ordinaria 49-2012 del 26 de julio de 2012), (ver folios 43 y 44 de este expediente administrativo). La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$159.000, de acuerdo a lo establecido en la

resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014, que al tipo de cambio de ₡539,04 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ₡ 85.707.360.

Edad de la flota

La edad promedio de la flota es de 6,52 años.

1.5 Tipo de cambio

Dicha variable se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ₡539,04/\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utiliza en su petición tarifaria un tipo de cambio de ₡544,02/\$1.

1.6 Precio combustible

El precio del combustible diésel se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ₡ 449,00 por litro. La empresa utiliza en su petición tarifaria el precio de ₡ 451,00 por litro.

1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utiliza para la corrida del modelo es de 15,42% según dato de los indicadores económicos del Banco Central, el dato que utiliza la empresa en su solicitud tarifaria es de 15,95%.

1.8 Cumplimiento de obligaciones legales

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa TUPSA, con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), pago del impuesto a las personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permissionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (folio 378 del expediente administrativo)

2. Análisis del modelo estructura general de costos

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica un aumento en la tarifa de un 11,07%.

2.2 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Se recomienda aplicar el resultado obtenido del modelo estructura general de costos que señala un aumento del 11,07%.

RUTA	DESCRIPCION	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa Propuesta(¢)		Incremento	
		Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	Absoluto	Porcentual
254	ALAJUELA-SAN PEDRO DE POAS-SAN RAFAEL DE POAS						
	ALAJUELA-SAN RAFAEL DE POAS	575	0	640	0	65,00	11,30%
	ALAJUELA-SAN PEDRO DE POAS	500	0	555	0	55,00	11,00%
	ALAJUELA-QUEBRADAS	340	0	380	0	40,00	11,76%
	ALAJUELA-TAMBOR	340	0	380	0	40,00	11,76%
	TARIFA MINIMA	235	0	260	0	25,00	10,64%
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO						
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO	470	0	520	0	50,00	10,64%
	SAN PEDRO DE POAS-FRAIJANES	365	0	405	0	40,00	10,96%
	SAN PEDRO DE POAS PUENTE COLORADO	365	0	405	0	40,00	10,96%
	SAN PEDRO DE POAS-SABANA REDONDA	275	0	305	0	30,00	10,91%
	SAN PEDRO DE POAS-SANJUAN SUR	235	0	260	0	25,00	10,64%
	TARIFA MINIMA	235	0	260	0	25,00	10,64%
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO-VARABLANCA						
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO-VARABLANCA	880	0	975	0	95,00	10,80%
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO	470	0	520	0	50,00	10,64%
	SAN PEDRO DE POAS-FRAIJANES	365	0	405	0	40,00	10,96%
	SAN PEDRO DE POAS PUENTE COLORADO	365	0	405	0	40,00	10,96%
	SAN PEDRO DE POAS-SABANA REDONDA	275	0	305	0	30,00	10,91%
	SAN PEDRO DE POAS-SANJUAN SUR	235	0	260	0	25,00	10,64%
	TARIFA MININA	235	0	260	0	25,00	10,64%

SAN PEDRO DE POAS-LOS MURILLO (ALTURA)						
SAN PEDRO DE POAS-LOS MURILLO (ALTURA)	785	0	870	0	85,00	10,83%
SAN PEDRO DE POAS-FRAIJANES	365	0	405	0	40,00	10,96%
SAN PEDRO DE POAS PUENTE COLORADO	365	0	405	0	40,00	10,96%
SAN PEDRO DE POAS-SABANA REDONDA	275	0	305	0	30,00	10,91%
SAN PEDRO DE POAS-SANJUAN SUR	235	0	260	0	25,00	10,64%
TARIFA MINIMA	235	0	260	0	25,00	10,64%
SAN PEDRO DE POAS-SAN JUAN NORTE	235	0	260	0	25,00	10,64%
SAN PEDRO DE POAS-CALLE SAN JOSE	235	0	260	0	25,00	10,64%
SAN PEDRO DE POAS- SANTA CECILIA-LA HILDA	235	0	260	0	25,00	10,64%

IV. CONCLUSIONES:

Se concluye, con base en lo arriba expuesto, lo siguiente:

- 1. Desde el punto de vista formal, la gestión de nulidad absoluta y el recurso de revocatoria presentado por la empresa Transportes Unidos Poaseños Tupsa S.A., en contra de la resolución 184-RIT-2015 del 18 de diciembre de 2015, resulta admisible por la forma, por haber sido presentados dentro del término legalmente conferido y por persona legalmente habilitada al efecto.*
- 2. En cuanto a la gestión de nulidad se determina que la Intendencia de Transporte analizó los aspectos de validez del acto administrativo recurrido, y se llega a la conclusión que lo actuado por la Intendencia de Transporte en la resolución recurrida no adolece de un vicio de nulidad absoluta, siendo que el contenido del acto recurrido es lícito, posible, claro y preciso; además es proporcionado al fin legal, y correspondiente al motivo. Por lo anterior, se recomienda rechazar la gestión de nulidad.*
- 3. Relativo al recurso de revocatoria, se logra determinar que a partir del análisis legal y técnico que realizó la Junta Directiva de la Aresep en las resoluciones RJD-071-2016, dictada a las 15:30 horas del 28 de abril de 2016 (ET-105-2015), RDJ-072-2016, dictada a las 15:44 horas del 28 de abril de 2016 (ET-076-2015),*

RJD-073-2016, dictada a las 15:45 horas del 28 de abril de 2016 (ET-075-2015) y RJD-101-2016, dictada a las 15:40 horas del 27 de junio de 2016 (ET-104-2015), siendo que constituyen precedentes administrativos de ésta Autoridad Reguladora respecto del factor de ocupación en una ruta, precedentes que la Intendencia de Transporte no puede desconocer, y cuya posición fue contraria a la sostenida por esta Intendencia en esos expedientes, se recomienda acoger el recurso de revocatoria planteado por la empresa recurrente y recomendar la fijación de las nuevas tarifas para la ruta 254.

4. *En cuanto al recurso de apelación subsidiario, el mismo carece de interés por la forma en la que se resuelve en este acto*

(...).”

- II. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es acoger el recurso de revocatoria, tal y como se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe 1031-IT-2016/128384 del 22 de junio de 2016 correspondiente, rechazar la gestión de nulidad planteada y acoger por el fondo el recurso de revocatoria presentado por la empresa Transportes Unidos Poaseños Tupsa S.A., contra la resolución 184-RIT-2015 del 18 de diciembre de 2015.

- II. Proceder a ajustar las tarifas para la ruta 254 descrita como: Alajuela-San Pedro de Póas-San Rafael-Poasito-Murillo (Altura)-Vara Blanca y viceversa, según el siguiente detalle:

RUTA	DESCRIPCION	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
254	ALAJUELA-SAN PEDRO DE POAS-SAN RAFAEL DE POAS		
	ALAJUELA-SAN RAFAEL DE POAS	640	0
	ALAJUELA-SAN PEDRO DE POAS	555	0
	ALAJUELA-QUEBRADAS	380	0
	ALAJUELA-TAMBOR	380	0
	TARIFA MINIMA	260	0
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO		
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO	520	0
	SAN PEDRO DE POAS-FRAIJANES	405	0
	SAN PEDRO DE POAS PUENTE COLORADO	405	0
	SAN PEDRO DE POAS-SABANA REDONDA	305	0
	SAN PEDRO DE POAS-SANJUAN SUR	260	0
	TARIFA MINIMA	260	0
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO-VARABLANCA		
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO-VARABLANCA	975	0
	SAN PEDRO DE POAS-POASITO	520	0
	SAN PEDRO DE POAS-FRAIJANES	405	0
	SAN PEDRO DE POAS PUENTE COLORADO	405	0
	SAN PEDRO DE POAS-SABANA REDONDA	305	0
	SAN PEDRO DE POAS-SANJUAN SUR	260	0
	TARIFA MININA	260	0
	SAN PEDRO DE POAS-LOS MURILLO (ALTURA)		
	SAN PEDRO DE POAS-LOS MURILLO (ALTURA)	870	0
	SAN PEDRO DE POAS-FRAIJANES	405	0
	SAN PEDRO DE POAS PUENTE COLORADO	405	0
	SAN PEDRO DE POAS-SABANA REDONDA	305	0
	SAN PEDRO DE POAS-SANJUAN SUR	260	0
	TARIFA MINIMA	260	0
	SAN PEDRO DE POAS-SAN JUAN NORTE	260	0
	SAN PEDRO DE POAS-CALLE SAN JOSE	260	0
	SAN PEDRO DE POAS- SANTA CECILIA-LA HILDA	260	0

- III. Indicar a la empresa Transportes Unidos Poaseños Tupsa S.A., que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta al señor opositor participante en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-091-2015 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que expuso, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.
- IV. Solicitar al Consejo de Transporte Público (CTP) la realización de un estudio de demanda y carreras actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo y el nivel de ocupación, a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio, no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo.
- V. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente a la publicación en el Diario La Gaceta.

PUBLIQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR, INTENDENTE DE TRANSPORTE.—1 vez.—Solicitud N° 62662.—(IN2016056019).

RIT-094-2016

San José, a las 14:00 horas del 12 de agosto de 2016.

8000-273737 (ARESEP)

T +506 2225-3200

F +506 2215-4135

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE FIJACIÓN TARIFARIA PARA LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA, PRESENTADA POR EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

Correo electrónico

itransporte@aresep.go.cr

Apartado

936-1000

San José – Costa Rica

www.aresen.go.cr

EXPEDIENTE ET-036-2016

RESULTANDO QUE:

- I. El 12 de mayo de 2016, el señor Carlos Luis Villalta Villegas, Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), presentó a la Autoridad Reguladora solicitud de fijación tarifaria para los servicios aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, mediante el procedimiento ordinario de precios tope, de conformidad con lo establecido en la Ley 7593 y sus reformas, el Reglamento de Servicios Aeroportuarios que es el Decreto Ejecutivo 27380-MOPT, modificado mediante Decreto Ejecutivo 36747-MOPT del 24 de agosto de 2011 y el Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios (CGI) (folios 1 a 833).
- II. El Intendente de Transporte mediante la resolución 94-RIT-2015, de las 14:00 horas del 24 de julio de 2015, fijó las tarifas vigentes para los servicios aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).
- III. Mediante Auto de Prevención 086-AP-2016/125258, de las 15:50 horas del 17 de mayo de 2016, la Intendencia de Transporte le solicitó al CTAC información faltante de conformidad con los requisitos establecidos en las resoluciones RRG-6570-2007 y 94-RIT-2015 (folios 839 a 841).
- IV. El 26 de mayo de 2016, mediante oficio CTAC-OF-2016-0187, el CTAC dio respuesta al Auto de Prevención 086-AP-2016 (folios 848 a 1133).
- V. La Intendencia de Transporte mediante Auto de Admisibilidad 974-IT-2016/126884 de las 15 horas 3 de junio de 2016, otorgó admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 1135 a 1137).

- VI. Mediante oficio 1088-IT-2016/29563 del 4 de julio de 2016, la Intendencia de Transporte le solicitó al Órgano Fiscalizador de Gestión Interesada, aclaración para mejor resolver (folios 1163 a 1164)
- VII. El 6 de julio de 2016, mediante oficio CTAC-OFGI-FG-OF-555-2016 el Órgano Fiscalizador de Gestión Interesada brinda información respecto a lo solicitado en el oficio 1088-IT-2016/29563 (folios 1176 a 1181).
- VIII. La convocatoria a audiencia pública fue publicada en los diarios La Teja y La Extra del 21 de junio de 2016 (folios 1159 -1160) y en La Gaceta N°119 del 21 de junio de 2016 (folios 1161-1162).
- IX. La audiencia pública se realizó el 14 de julio de 2016 en las instalaciones de la Autoridad Reguladora, según consta en el acta 41-2016 (folios 1237 a 1244).
- X. Mediante el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 2665-DGAU-2016/130919 del 18 de julio de 2016 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 1245 a 1246), así como el acta de la audiencia pública N° 41-2016 (folios 1237 a 1244); tanto en la audiencia pública arriba indicada, como por escrito, se manifestaron las siguientes personas jurídicas:

1. **Coadyuvancia: Aeris Holding Costa Rica, S, A., representada por el señor Rafael Mencía Ochoa, cédula de residencia 121400102726 y José Ricardo Hernández Larios, portador del pasaporte de su país número A02514836, apoderados generalísimos de la citada sociedad.**

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Tony Vega Murillo, cédula de identidad 2-687-539 y presenta escrito (folios 772 al 774).

- a) Solicita que se tenga a la entidad como parte del proceso porque la decisión final del procedimiento tiene incidencia directa hacia sus intereses.

2. Oposición: Asociación de Líneas Aéreas Internacionales (ALA), representada por el señor Rafael Alberto Sanchez Arroyo, cédula de identidad 1-0589-0292, presidente con facultades de apoderado generalísimo.

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública y presenta escrito (folios 1185 al 1216).

- a) Señala que no se deben considerar los fondos para el mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos y Futuros Aeropuertos Internacionales como un costo transferible a las tarifas aeronáuticas. Indica que nuevamente el CTAC incorpora dichas reservas como un costo tarifario en su propuesta tarifaria 2016-2017, a pesar de que la ARESEP en reiteradas ocasiones lo ha rechazado.
 - b) Solicita la revisión del monto correspondiente a la inversión denominada “Rampa y Pavimentos”, debido a que se está reconociendo un monto como costo real de \$4.815.015,88; este monto es superior al precio tope que se había establecido por un monto de \$4.219.489,90, presentándose una diferencia entre precio tope y el real de \$631.525,98. Esta inversión impacta directamente la tarifa de parqueo, la cual en la propuesta tarifaria del CTAC muestra un incremento de un 32,45%. Indica que dentro de la documentación presentada por el CTAC en su propuesta tarifaria, no se presenta una explicación contundente y documentada mediante la cual se justifique que el costo real de la citada inversión sobrepase el precio tope.
 - c) Solicita que se revise el pliego tarifario propuesto por el CTAC y se realicen los ajustes necesarios conforme a los argumentos expresados en su oposición.
- XI.** 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.
- XII.** La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 1260-IT-2016/133088 del 09 de agosto de 2016, que corre agregado al expediente.

- XIII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO QUE:

- I.** Del oficio 1260-IT-2016/133088 del 09 de agosto de 2016 citado anteriormente, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

C. ANÁLISIS TARIFARIO

Metodología Tarifaria:

En materia de modificación tarifaria en los servicios aeroportuarios se establecen dos procedimientos para fijar las tarifas: un procedimiento ordinario y el procedimiento extraordinario.

El procedimiento ordinario a su vez opera mediante dos mecanismos: el procedimiento anual ordinario por costos y el procedimiento anual de modificación tarifaria por aplicación de la fórmula de precios tope, este último procedimiento es el que se aplica en la presente evaluación tarifaria.

Las modificaciones tarifarias por procedimiento ordinario deberán ser presentadas al menos cada año en tanto que la fijación extraordinaria se llevará a cabo en los supuestos previstos en el Reglamento de Servicios Aeroportuarios (Decreto 27380-MOPT del siete de octubre de mil novecientos noventa y ocho Decreto Ejecutivo 27380-MOPT, modificado mediante Decreto Ejecutivo 36747-MOPT del 24 de agosto de 2011).

El artículo 24 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA) dispone que cada año se ajustarán los precios para los servicios aeroportuarios nacionales, por medio del Índice de Inflación compuesto por el promedio aritmético de los valores del Índice de Precios al Productor, excluidos los productos agrícolas, y el Índice de Precios al Consumidor, según publicación de las estadísticas financieras internacionales o cualquier otra publicación del Fondo Monetario Internacional menos un factor de eficiencia.

La fórmula para el ajuste de precios para los servicios aeroportuarios por medio del Índice de Inflación es:

$$Pr = Pf * (1 + (i - x)) + P \text{ (capex)}$$

En donde:

Pr = Precio resultante.

Pf = Último precio vigente.

x = Factor de eficiencia.

i = Índice de Inflación compuesto por el promedio aritmético de los valores del Índice de Precios al Productor, excluidos los productos agrícolas, y el índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América.

P (capex) = Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura del campo aéreo asignados a cada tarifa.

Según el inciso 2.4.1 del apéndice H, del Contrato de Gestión Interesada, el P (capex) para determinar las tarifas aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, debe considerar lo siguiente:

- *Los costos reales relacionados con la construcción de las mejoras contempladas en el Plan Maestro del AIJS.*
- *Los costos del financiamiento de dichas Mejoras y equipamiento mayor.*
- *Los costos relacionados con los fondos de reservas.*

Índices utilizados:

Para el análisis de esta variable se tomaron los índices de inflación compuestos por el promedio aritmético de los valores del índice de Precios al Productor, excluidos los productos agrícolas, y el índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América, según lo establece el artículo 24 del RSA. Para la determinación de los índices, se utilizaron los valores correspondientes en los meses de diciembre de 2014 y diciembre de 2015. El índice promedio que se obtuvo fue de -2,85%, este resultado presenta una pequeña variante con respecto al utilizado por el CTAC en su petición tarifaria que es de -2,77%. La diferencia se presenta porque el índice de Precios al Productor menos los productos agrícolas empleado por el CTAC corresponde a un índice provisional publicado el 4 de marzo de 2016, mientras que la Aresep utilizó el índice definitivo disponible en la página web el 27 de julio de 2016, presentando éste una deflación ligeramente mayor que el utilizado por el CTAC.

Los índices utilizados son los publicados por el BLS (Bureau of Labor Statistics) de los Estados Unidos (www.bls.gov), que constan en el Anexo N° 1 del presente informe y se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1
Promedio de los índices (IPC, IPP)

Índice de Precios al Consumidor (IPC)	
dic-14	234,81
dic-15	236,53
IPC	0,73%
Índice de Precios al Productor (IPP) todos los productos menos productos agrícolas	
dic-14	197,70
dic-15	185,00
IPP menos productos agrícolas	-6,42%
Promedio IPC, IPP	-2,85%

Factor X:

Mediante Decreto Ejecutivo N° 36747-MOPT del 24 de agosto de 2011, el cual rige a partir de la publicación en el diario oficial La Gaceta N° 177 del 14 de setiembre del 2011, se modificó el artículo 26 del RSA, en el cual se establece el modo de obtener el factor X como sigue:

“Artículo 26. —Modo de obtener el factor “X”.

Los factores X utilizados en el modelo de precios tope deberán ser los resultantes de la siguiente fórmula:

$$x = xl * (1 + lc A)$$

En donde:

x =Factor de eficiencia utilizado en el modelo de precio tope.

xl =Factor de eficiencia aprobado para el año de la revisión de precios.

lc A =Premio (-) 50% o castigo (+) 50%.”

Este procedimiento no aplica en el caso específico del Contrato de Gestión Interesada y su Adenda No 1, en virtud de que en ella se estableció un factor de eficiencia o Factor X del 2% fijo.

De acuerdo a la modificación realizada al artículo 26 del RSA, la forma de obtener el Factor X que se establece en dicho artículo, no aplica para las tarifas aeronáuticas que se fijan en el AIJS, debido a la existencia de la adenda N°1 del Contrato de Gestión Interesada, mediante la cual se definió un factor de eficiencia igual a un 2% fijo aplicable en la definición de las citadas tarifas.

De la misma manera fue modificado el artículo 25 del RSA mediante el cual se define la forma en que se aplicará el índice de calidad, en dicha modificación se agregó un inciso c) donde se señala que el índice de calidad no modificará el Factor X o factor de eficiencia en el caso del AIJS, cuyas tarifas están administradas por el Contrato de Gestión Interesada.

En este sentido, el factor de eficiencia que se utiliza para definir las tarifas aeronáuticas del AIJS es fijo y será igual a un 2% conforme a lo dispuesto en la Adenda N° 1 de dicho Contrato. Seguidamente se transcribe el citado artículo:

“Artículo 25. —Aplicación del índice de calidad.

Al factor de eficiencia (valor X) propuesto por el prestatario del servicio se determinará tomando en cuenta lo siguiente:

a) Evaluación de la calidad del servicio correspondiente al último año anterior a la petición. La evaluación de la calidad del servicio, se ajustará estrictamente a lo establecido en el respectivo Reglamento de Calidad del Servicio.

b) El modelo tarifario establecerá los rangos de calificación y los porcentajes bajo los cuales se premiará o castigará el factor de eficiencia según sea el resultado de las encuestas y audiencias informativa anual.

c) Este procedimiento no aplica en el caso específico del Contrato de Gestión Interesada y su Adenda No 1, en virtud de que en ella, se estableció un factor de eficiencia o Factor X del 2% fijo.”

En virtud de lo señalado anteriormente, en la presente fijación tarifaria, corresponde aplicar un factor de eficiencia igual a un 2%, en el cálculo de las tarifas del AIJS.

A mayor abundamiento y en relación al factor de eficiencia o factor X, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, mediante la resolución RJD-124-2012, de las 15:15 horas del 25 de octubre de 2012, resolvió sobre esta variable:

“(…)

Si bien es cierto que esta Autoridad ha solicitado al Cetac, la determinación del factor X en períodos quinquenales, plazo que fue definido en el cartel de licitación 01-98 y en el apéndice H del CGI, y que en el artículo 27 del RSA, dicho período se establece cada tres años, esta decisión no se considera que haya

ocasionado perjuicios al interesado, así como tampoco que haya imposibilitado la ejecución del contrato, ni desnaturalizado el fin del factor X. Sin embargo dicha conducta deberá ajustarse en adelante, de conformidad con lo establecido en dicho reglamento. (El subrayado no corresponde al original)

Es así como desde el año 2012, en apego a lo dispuesto en la resolución RJD-124-2012, se fija un de eficiencia o Factor X equivalente al 2%.

Evaluación de la calidad de los servicios aeronáuticos:

De acuerdo con el procedimiento denominado “Metodología para la evaluación de la calidad del lado aéreo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS)”, aprobado mediante resolución RRG-3683-2004 del 16 de junio del 2004 y publicada en La Gaceta 124 del 25 de junio del 2004; la cual fue modificada por la resolución RRG-8268-2008 del 25 de abril del 2008 y publicada en La Gaceta 88 del 8 de mayo del 2008, se procedió a revisar la documentación aportada por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC) referente a los resultados de la evaluación de la calidad del lado aéreo en el AIJS para el periodo comprendido entre el IV trimestre del 2014 y el I, II y III trimestre del 2015 (folios 251 al 282 del ET-036-2016).

El resultado de la evaluación obtenida de la aplicación de la metodología aprobada para cada uno de los índices de calidad relacionados con las tarifas del lado aéreo es el siguiente:

Cuadro N° 2
Resultados de evaluación de los índices de calidad

Servicio	Índice de calidad resultante
Estacionamiento de aeronaves	97.45%
Carga	95.48%
Puentes telescópicos	96.46%
Buses	93.95%
Infraestructura del campo aéreo	98.73%
Aproximación	100.00%
Derechos de iluminación	97.61%
Aterrizaje	96.38%

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTAC

Revisada la metodología de cálculo, el procedimiento de encuestas a los operadores, las auditorías rutinarias por parte del operador del AIJS y de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), y los documentos técnicos de respaldo en cumplimiento de los requerimientos del anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se corroboró que el procedimiento se ajusta a los requerimientos de la normativa establecida y a lo señalado en el artículo 25, inciso c) del RSA. Cabe indicar que todos los índices se encuentran por encima del rango aceptable para cada servicio (rango entre el 75% y el 85 %).

Comparando los resultados de los índices presentados para el presente estudio tarifario con los del periodo anterior, se puede determinar que en la mayoría de los indicadores existe una mejoría en sus calificaciones; excepto en los índices de buses y de estacionamiento de aeronaves en los cuales se presenta una variación negativa de -1,73% y -1,12% respectivamente. En el siguiente cuadro se presentan los resultados obtenidos.

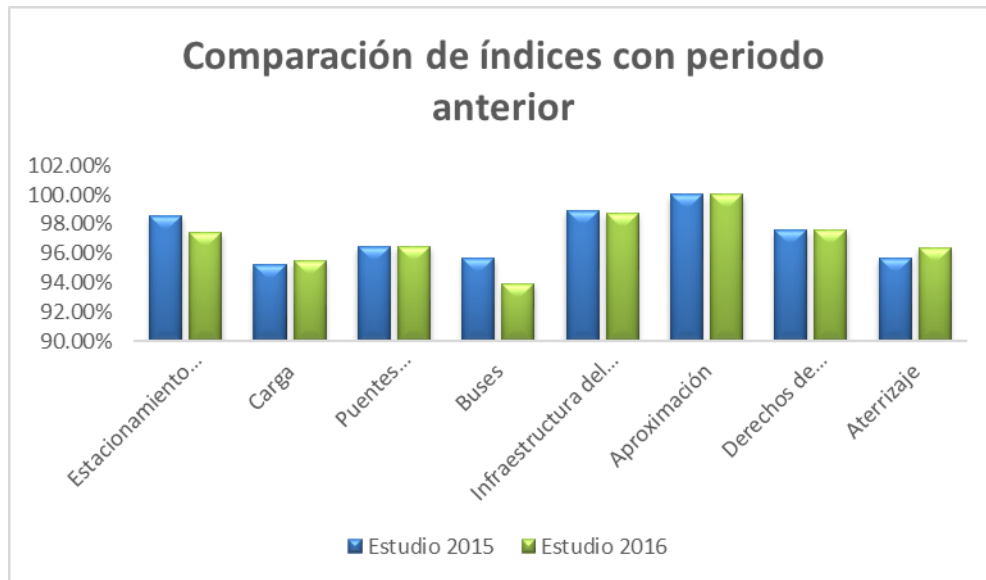
Cuadro N° 3
Variación de los índices de calidad

Indice	Variación
Estacionamiento de aeronaves	-1.12%
Carga	0.28%
Puentes	-0.01%
Buses	-1.73%
Infraestructura	-0.21%
Aproximación	0.00%
Iluminación	0.01%
Aterrizaje	0.68%

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTAC

En el siguiente gráfico se presenta el comportamiento de los citados índices actuales con respecto al estudio tarifario anterior:

Gráfico N° 1
Comparación de los índices de calidad, periodos 2015-2016



Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTAC

P (capex):

El P (capex) está definido en el artículo 24 del RSA como sigue:

“P (capex) = Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura del campo aéreo asignados a cada tarifa.”

El apéndice H del Contrato de Gestión Interesada, en el apartado 2.4.1 define más ampliamente los componentes del P (capex), que en resumen son los siguientes:

- *Costos reales relacionados con los servicios de construcción.*
- *Costos reales asociados con el financiamiento de mejoras, que incluye:*
 - i. *El costo financiero, esto es el 100% de los costos de inversión en infraestructura incluyendo el pago de intereses y la amortización del principal.*
 - ii. *En el costo financiero tope se verán reflejados los costos reales de la amortización e intereses y no podrán trasladarse a las tarifas costos financieros mayores a los cotizados en la oferta.*
 - iii. *Costos reales asociados con las reservas.*

Determinación del P (capex) por efecto de los servicios de construcción en el AIJS:

Las inversiones reconocidas por la Autoridad Reguladora, a efecto de su inclusión en el P (capex), como parte de las obras para el desarrollo y modernización del lado aéreo del AIJS y que han sido reconocidas en anteriores fijaciones tarifarias, se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 4
Inversiones reconocidas por la ARESEP en anteriores resoluciones

Código	Descripción de la obra	2002	2006	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		RRG-2677-2002	RRG-5554-2006	RRG-8969-2008	233-RCR-2010	615-RCR-2011	RCR-854-2012	098-RIT-2013	071-RIT-2014	092-RIT-2015
	Infraestructura									
49	Pista de aterrizaje 07-25	6,931,775	6,302,469	1,182,546	-	-	-	-	-	-
	Drenaje Subterráneo - Pista de	-	250,767	-	-	-	-	-	-	-
109-A	Rehabilitación - Pista de aterrizaje	-	-	-	-	-	-	1,681,534	-	-
OC19	Banco ducto lado aéreo	-	-	140,000	-	-	-	-	-	-
OC21	Sistema de luces de pista 07-25	-	-	80,000	-	-	-	-	-	-
35-36	Expropiaciones	4,290,223	831,301	-	-	241,406	-	-	171,670	432,962
37	Reubicación de calle La Candelaria	-	-	-	-	606,155	-	-	-	-
45	Bahía de espera - 07	-	4,893,417	-	-	-	-	-	-	-
OC39-12	Reparimentación Bahía de espera	-	-	-	-	-	-	451,310	-	-
50	Calle de rodeaje Delta	-	4,960,122	4,432,428	-	1,356,305	707,229	-	-	-
	Otras obras (malla perimetral)	98,270	-	-	-	-	-	-	-	-
40-12	Subestación eléctrica para el lado aéreo y readequación del sistema 35 KV. I Fase	-	-	-	-	-	-	-	3,371,719.34	-
	Subestación eléctrica para el lado aéreo y readequación del sistema 35 KV. II Fase	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	13,320,268	17,284,075	5,834,974	-	2,203,866	707,229	2,132,844	3,371,719	432,962
	Parqueo de aeronaves									
41	Expansión rampa de la terminal	-	1,717,878	1,000,000	292,768	-	-	-	-	-
OC-46-13	Ampliación de rampas, pavimentos y obras exteriores - Expansión de salas de abordaje al este AUS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	-	1,717,878	1,000,000	292,768	-	-	-	-	-
	Puentes de abordaje y buses									
31	Puentes fijos	-	238,782	425,115	-	365,330	-	-	-	-
30	Puentes móviles	-	934,171	1,451,285	-	1,088,464	-	-	-	-
OC-46-13	Puentes de abordaje - Expansión de Salas de abordaje al este AUS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OC-52-15	Vehículo de accesibilidad para pasajeros con movilidad reducida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	-	1,172,953	1,876,400	-	1,453,794	-	-	-	-
	Carga									
	Rampa de carga	-	-	-	1,150,000	-	-	-	-	-
OC22	Mantenimiento mayor losa de concreto	-	-	85,799	-	-	-	-	-	-
MM 47-13	Mejoras a la infraestructura eléctrica y sistema de iluminación del CTRM	-	-	-	-	-	-	-	-	654,410
	Subtotal	-	-	85,799	1,150,000	-	-	-	-	654,410
	Expropiaciones	4,290,223	831,301	-	-	241,406	-	-	171,670	432,962
35-36	Expropiación Lote 77B1	-	-	-	-	-	-	-	42,694	30,663
	Expropiación Lote 199	-	-	-	-	-	-	-	128,976	-
	Expropiación Lote 200	-	-	-	-	-	-	-	-	294,545
	Expropiación Lote 201	-	-	-	-	-	-	-	-	107,754
35-36	Expropiaciones Lotes 186-2, 187 y 200	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	4,290,223	831,301	-	-	241,406	-	-	171,670	432,962
	Total	13,320,268	20,174,905	8,797,173	1,442,768	3,657,660	707,229	2,132,844	3,543,389	1,087,372

Si se analizan los montos de inversión autorizados para traslado a tarifas en las cinco últimas fijaciones tarifarias y se comparan con respecto a los precios tope autorizados por el CTAC, se tiene que a la fecha se ha reconocido el 90,15 % de la inversión en obras para los 4 centros de costos principales, esto de acuerdo al siguiente cuadro:

Cuadro N° 5
Porcentaje de los montos trasladados a tarifas respecto al precio tope autorizado por el CTAC

Centro de costos	Monto de obras concluidas	Precio tope aprobado por el CETAC	% trasladado a tarifas
Infraestructura	47,740,304	53,196,831	89.74%
Parqueo de aeronaves	7,158,951	7,419,431	96.49%
Puentes de abordaje	5,986,930	6,263,602	95.58%
Carga	1,235,799	2,031,810	60.82%
Total	62,121,983	68,911,673	90.15%

El monto atribuible al P (capex) sometido a consideración de esta Autoridad Reguladora para su debido traslado a tarifas en la presente solicitud de revisión tarifaria y aprobada por el CTAC en la sesión ordinaria 27-2016 del 26 de abril de 2016, es el siguiente:

Cuadro N° 6
Montos de obras solicitados por el CTAC

Item	Descripción	Monto (US\$) solicitados por CTAC para tarifas período 2016-2017
OC-40-12	Subestación eléctrica para el lado aéreo y readecuación del sistema 35 KV. II Fase	1,017,796.74
OC46-13	Ampliación de rampas, pavimentos y obras exteriores-Expansión de salas de abordaje al este AIJS	4,851,015.88
	Puentes de abordaje-Expansión de Salas de abordaje al este AIJS	1,499,735.73
OC-52-15	Vehículo de accesibilidad para pasajeros con movilidad reducida	235,696.59
35-36	Expropiaciones lotes 186-2, 187 y 200	1,410,487.94
	Total	9,014,732.88

Sin embargo, dentro de éste monto que el CTAC solicita trasladar a tarifas, está incluido un porcentaje denominado “CEMAC”, como una proporción que corresponde a costos afines con los imprevistos de la obra y que en este caso corresponde a un 16,96%.

Aplicación del concepto “CEMAC” en P (capex):

Analizado este concepto, se determinó que en el contexto del contrato de gestión interesada, únicamente se encuentra referido al tema de expropiaciones, motivo por el cual esta Intendencia solicitó aclaración al Órgano Fiscalizador, el cual dio respuesta mediante el oficio CTAC-OFGI-FG-OF-555-2016 del 5 de julio de 2016 (folios 1176-1181), sin embargo, de dicho oficio no se logran determinar los elementos técnicos necesarios que permitan aplicar el “CEMAC” a los costos reales de las inversiones que se pretenden cargar a las tarifas aeronáuticas. Por otra parte, como bien lo indica el Órgano Fiscalizador en su oficio, este concepto representa el 16,96% del costo total de cada obra según la oferta adjudicada y se refiere a los costos de construcción, ingeniería, gerencia, administración y contingencias en la fase de planificación, en la que se realiza el presupuesto de las obras y se determinan los precios tope, es decir, se trata de un porcentaje proyectado-estimado al costo de la obra, el cual queda supeditado al costo real de la misma.

Es de entender que en las proyecciones que se llevan a cabo para el desarrollo de un proyecto de tal envergadura se incluya un concepto como el “CEMAC” a efecto de asegurar un porcentaje adicional para las fases de construcción, ingeniería, gerencia, administración y contingencias en la fase de planificación, no obstante, una vez se cuente con la información real, debe necesariamente, aplicando los principios de la ciencia y la técnica, reconocerse el costo real (efectivo de las obras).

En razón de lo anteriormente expuesto, una vez ejecutada la obra lo que procede es determinar cuáles fueron los costos reales totales incurridos tanto directos como indirectos, estos últimos como bien los

definen en el oficio antes citado, corresponden a lo que se denomina como “CEMAC”. En este sentido, cuando se establecen los costos reales de la obra, el concepto “CEMAC” no debe incorporarse a tales costos puesto que ese concepto equivale a una estimación de los costos indirectos, y que por las razones antes indicadas se establece únicamente en la etapa de planificación.

Lo antes dicho encuentra sustento en el mismo cartel de licitación, ya que en este se establecen costos de obras en las cuales se incluye el CEMAC. Tómese en cuenta que dentro del cartel los costos corresponden a estimaciones, siendo que las tarifas se trasladan costos reales que incluyen, como ya se dijo, tanto costos directos como indirectos, por lo cual resulta improcedente incluir el 16,96% pretendido por el CTAC.

Finalmente, si el modelo de proyección financiera contempla dicho concepto, es en el entendido que se trata de valoraciones futuras de los posibles costos de un proyecto, debiendo tenerse claro que desde el plano tarifario y de conformidad con lo establecido en los artículos 3 inciso b) y 32 incisos b) y c) de la Ley 7593, en las fijaciones tarifarias únicamente se deben contemplar los costos necesarios para prestar el servicio, entendidos estos como aquellos costos reales-efectivos (costos en los que incurrió el prestador), debidamente acreditados en el procedimiento tarifario. En relación al tema aquí expuesto, el numeral 32 de referencia establece prohibiciones expresas a la Aresep, sean éstas que, no puede reconocer:

- *Las erogaciones innecesarias o ajenas a la prestación del servicio público que se trate;*
- *Los gastos, las inversiones incurridas por actividades ajenas a la administración, la operación o el mantenimiento de la actividad regulada.*

En este contexto, la petente no ha demostrado en el procedimiento tarifario que el CEMAC, encaje en dichos supuestos, que se trate de costos reales en los que incurrió el gestor en las fases de construcción, ingeniería, gerencia, administración y contingencias en la fase de planificación.

Conforme lo anterior, en el cuadro N°7 se muestra la comparación entre el monto solicitado por el CTAC para traslado a tarifas en el periodo 2016-2017 y el monto atribuible al P (capex) en la presente solicitud de revisión tarifaria:

Cuadro N° 7
Montos de obras para traslado a tarifas

Item	Descripción	Monto (US\$) solicitados por CTAC para tarifas período 2016-2017	Monto (US\$) a trasladar a tarifas período 2016-2017	Variación absoluta	Variación porcentual
OC-40-12	Subestación eléctrica para el lado aéreo y readecuación del sistema 35 KV. II Fase	1,017,796.74	870,208.66	147,588.08	16.96
OC46-13	Ampliación de rampas, pavimentos y obras exteriores-Expansión de salas de abordaje al este AIJS	4,851,015.88	4,148,305.00	702,710.88	16.94
	Puentes de abordaje-Expansión de Salas de abordaje al este AIJS	1,499,735.73	1,282,264.00	217,471.73	16.96
OC-52-15	Vehículo de accesibilidad para pasajeros con movilidad reducida	235,696.59	201,518.98	34,177.61	16.96
35-36	Expropiaciones lotes 186-2, 187 y 200	1,410,487.94	1,410,487.94	0.00	0.00
	Total	9,014,732.88	7,912,784.58	1,101,948.30	13.93

A. Subestación eléctrica para el lado aéreo y readecuación del sistema 35 KV. II Fase.

La obra denominada “Ítem 40-12 - Subestación Eléctrica para el lado aéreo y readecuación del sistema 35 V” está contemplada como uno de los proyectos descritos en el Capítulo 6 – Plan de Implementación del Plan Maestro 2010 del AIJS¹. El precio tope autorizado para la obra es de \$46.468.984. Este proyecto fue aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), mediante la sesión ordinaria 69-2013 del 20 de noviembre del 2013.

¹ Por medio del artículo 11 de la Sesión Ordinaria 57-2011 del 3 de agosto de 2011, el CTAC acordó aprobar el Plan de Implementación y Precios Tope de los proyectos considerados en la actualización del Plan Maestro del AIJS 2010, esto en concordancia con la Adenda N° 1 del CGI.

El objetivo planteado para este proyecto fue el de proporcionar una mejora sustancial en materia de seguridad operacional y eliminar las discrepancias que el AIJS tenía con la normativa de la OACI sobre el tema de la iluminación. Con la implementación de la nueva subestación eléctrica exclusiva del lado aéreo se permite la alimentación de las luces de pista, luces de calle de rodaje, “PAPI’S”, ALS, Glide Slope (Circuito de Subestación Suroeste), ILS (Sistema de Aterrizaje de Aproximación). Además esta sub estación eléctrica, cuenta con una planta eléctrica exclusiva para su respaldo y abastecimiento, ubicada en el costado oeste del edificio de la subestación, lo cual brinda mayor seguridad a la operación regular del Aeropuerto.

De acuerdo con la certificación emitida por la firma KPMG, el costo real de la obra durante el periodo comprendido entre el 7 de febrero de 2012 y el 30 de julio de 2014, fue de \$4.241.928, por lo que el saldo pendiente de trasladar a éste periodo tarifario es de \$870.209 (folios 791-800).

Mediante el oficio CTAC-OFGI-FG-OF-0065-2016 del 26 de enero de 2016 (folios 296-298), el Órgano Fiscalizador recomienda el traslado a tarifas el costo real de la II fase de la obra, utilizando como fundamento lo dispuesto en el artículo 5 de la sesión ordinaria 29-2015 del 5 de mayo de 2015 y el artículo 6 de la sesión ordinaria 44-2015.

En virtud de lo anterior y por estar concluida la segunda fase de la obra, recibida a satisfacción por parte del Órgano Fiscalizador, y puesta en servicio a partir del 30 de julio del 2014, se recomienda trasladar el monto de \$870.209 a tarifas.

***B. Ampliación de rampas, pavimentos y obras exteriores-
Expansión de salas de abordaje al este del AIJS.***

La obra denominada “Ítem OC-46-13 – Ampliación de rampas, pavimentos y obras exteriores”; consistió en la ampliación de la rampa, pavimentos y obras. El precio tope autorizado para la obra es de \$4.219.489.98 (folios 693-696). Este proyecto fue aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), mediante el artículo décimo octavo de la sesión extraordinaria 77-2013 del 19 de diciembre de 2013, según indicó el CTAC mediante oficio CETAC-AC-1543-2103 (folios 690-692).

El proyecto tuvo como objetivo ampliar, pavimentos y obras exteriores (11,457 m²), se sustituye el asfalto por concreto (6,288 m² de losas de concreto). Esto se realiza con el interés de recibir los diferentes tipos de aeronaves que hoy en día ingresan al aeropuerto (aeronaves de cuerpo ancho y otras de menor tamaño). Además se incluyen dos nuevos hidrantes de suministro de combustible y se reubicaron los 4 existentes. Adicionalmente se construye un área de 3,583 m² de calles de servicio en asfalto que conectarán la calle pública frente a la terminal con el lado aéreo.

Mediante el acuerdo artículo undécimo de la sesión ordinaria 10-2016 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil del 24 de febrero de 2016, se aprueba la recepción definitiva y traslado a tarifas de la OC-46-13 (folio 706). Esta obra fue puesta en servicio a partir del 3 de agosto de 2015, de acuerdo con el acta de inspección realizada por el Gestor y el OFGI (folios 697-703).

Conforme la certificación emitida por la firma KPMG, el costo real de la obra durante el periodo comprendido entre el 15 de junio de 2012 y el 15 de octubre de 2015, fue de \$4.148.305, por lo que este es el monto que corresponde trasladar a tarifas del periodo 2016-2017 (folios 471-477).

C. Puentes de abordaje-Expansión de salas de abordaje al Este del AIJS.

*La obra denominada “Ítem OC-46-13 – **Expansión de las salas de abordaje al este (bloque G) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría**”; consistió en la instalación de dos nuevos puentes de abordaje y la ampliación de la rampa de parqueos de aeronaves y las calles de servicio. El precio tope autorizado para la obra es de \$1.516.920.40 (folios 693-696). Este proyecto fue aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), mediante el artículo décimo octavo de la Sesión Extraordinaria 77-2013 del 19 de diciembre de 2013 (folios 690-692).*

El proyecto tuvo como objetivo construir dos puentes de abordaje en el denominado bloque G del AIJS para recibir aeronaves tipo A-320 o B-737, o bien de un fuselaje ancho tipo A-340. Estos puentes son necesarios para abastecer la demanda de las nuevas salas de abordaje, las cuales se pusieron en operación el 18 de agosto de 2015. Mediante el acuerdo artículo undécimo de la sesión ordinaria 10-2016 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil del 24 de febrero de

2016, se aprueba la recepción definitiva y traslado a tarifas de la OC-46-13 (folio 706). Esta obra fue puesta en servicio a partir del 3 de agosto de 2015, de acuerdo con el acta de inspección realizada por el Gestor y el OFGI (folios 697-703).

Mediante certificación emitida por la firma KPMG, el costo real de la obra durante el periodo comprendido entre el 15 de junio de 2012 y el 15 de octubre de 2015, fue de \$1.282.264, por lo que este es el monto que corresponde trasladar a tarifas del periodo 2016-2017 (folios 471-477).

D. Vehículo de accesibilidad para pasajeros con movilidad reducida para el Aeropuerto Internacional Juan Santa María.

La inversión denominada “OC-52-15 – “Vehículo de transporte de pasajeros con movilidad reducida” es un equipo ambulift serie APX-MODEL-APX20LP, contiene botiquín de emergencias y desfibrilador externo. Mediante el artículo 10 de la sesión ordinaria 09-2016, del 23 de febrero de 2016, del Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC) acordó aprobar la recepción definitiva de la orden de cambio N° 52-15 (folio 761).

De acuerdo con la certificación emitida por la firma KPMG, el costo real de la obra durante el periodo comprendido entre el 4 de noviembre de 2015 y el 28 de enero de 2016, fue de \$201.519, por lo que este es el monto que corresponde trasladar a tarifas del periodo 2016-2017 (folios 478-483).

El vehículo de accesibilidad para pasajeros con movilidad reducida, se puso en operación el 10 de febrero de 2016; de acuerdo con el acta de inspección emitida por AERIS y el Órgano Fiscalizador (folios 784-785), se recomienda trasladar a tarifas el monto de \$201.518.98.

E. Ítem 35-36 Expropiaciones

Lote 186-2 y 187: transferencia a la cuenta de Expropiaciones del Fideicomiso del Banco de Costa Rica, por la suma de \$725.000.000.00, que al tipo de cambio del día 27 de noviembre de 2015, equivale a \$1.356.661.68, por concepto de “derecho comercial de Restaurante La Candela y el Museo del Aire, S.A. Ológica y conservación”, ubicado en los inmuebles N°368765 y N°24689-000.

Lote 186-2 y 187: transferencia a la cuenta de Expropiaciones del Fideicomiso del Banco de Costa Rica, por la suma de ₡25.000.000.00, que al tipo de cambio del dólar del día 27 de noviembre de 2015 equivale a \$46.781.44, en relación con el trámite expropiatorio de los inmuebles N°368765 y N°24689-000, propiedad de Oscar Rojas Carmona.

Lote 200: transferencia a la cuenta de Expropiaciones del Fideicomiso del Banco de Costa Rica, por la suma de ₡3.809.065.00, que al tipo de cambio del dólar del día 15 de julio de 2015 equivale a \$7.044.82, correspondiente al pago como indemnización a la afectación de actividad agrícola desarrollada por el Sr. Federico Rodríguez Madrigal, en su condición de arrendatario agrícola del inmueble a expropiar por el Estado, con Folio Real 92319-000 de la provincia de Alajuela (Lote 200), propiedad de Compañía Agrícola el Coco, S.A.

Mediante el artículo décimo de la Sesión Ordinaria 83-2015, del 10 de noviembre del 2015 se acuerda instruir al Gestor para que proceda a depositar la suma de ₡25.000.000.00 en relación con el trámite expropiatorio de los inmuebles N°368765 y N°24689-000, propiedad de Oscar Rojas Carmona (folio 719) y el artículo sexto de la Sesión Ordinaria 85-2015, del 17 de noviembre de 2015, del Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC) acordó que el Gestor realice la transferencia a la cuenta del fideicomiso el monto correspondiente a ₡725.000.000.00; por concepto del “derecho comercial de Restaurante La Candela y el Museo del Aire, S.A. Ológica y conservación”, ubicado en los inmuebles N° N°368765 y N°24689-000 (folio 721).

La expropiación de estos terrenos (lote 186-2 y 187) forma parte del proyecto denominado: Expansión y Reubicación de la Calle La Candela que está contemplada como uno de los proyectos descritos en el Capítulo 6 – Plan de Implementación del Plan Maestro 2010 del AIJS². El precio tope autorizado para el proyecto es de \$8.075.299.

Mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria 41-2015, del 16 de junio de 2015 se acuerda instruir al Gestor para que proceda a depositar a la cuenta del Fondo Expropiaciones la suma de ₡3.809.065.00 por concepto de la indemnización por la afectación de la

² Por medio del artículo 11 de la Sesión Ordinaria 57-2011 del 3 de agosto de 2011, el CTAC acordó aprobar el Plan de Implementación y Precios Tope de los proyectos considerados en la actualización del Plan Maestro del AIJS 2010, esto en concordancia con la Adenda N° 1 del CGI

actividad productiva de café que realiza el señor Federico Rodríguez Madrigal, arrendatario agrícola del inmueble en proceso de expropiación, bajo folio real 92319-000 propiedad de Agrícola el Coso S.A (lote 200), (folio 746).

La expropiación de este terreno forma parte del proyecto denominado: Calle de Rodaje Paralela Sur, que está contemplada como uno de los proyectos descritos en el Capítulo 6 – Plan de Implementación del Plan Maestro 2010 del AIJS³. El precio tope autorizado para el proyecto es de \$8.075.299.

En adición a lo anterior los terrenos expropiados tienen también como objetivo proporcionar condiciones de espacio necesarias para cumplir con las disposiciones del Anexo 14 en materia de seguridad operacional, específicamente lo relativo a los apartados 3.4 y 4.1 referentes a las franjas de pista y el establecimiento de zonas libres de obstáculos que interfieran con la seguridad de la aviación. Las zonas aledañas al aeropuerto son de gran importancia para la seguridad aérea, ya que permiten mitigar y prevenir situaciones de índole operativa, sonora, aviaria y de seguridad y protección del recinto portuario.

En general, todo lo anterior reporta un beneficio para los usuarios del lado aire del AIJS constituyéndose en una mejora sustancial para la actividad aeronáutica; por lo tanto se recomienda su traslado a tarifas.

Amortización del P (Capex) o deuda virtual:

Corresponde calcular la amortización del P (Capex) para determinar las tarifas del período 2016-2017 aplicando la siguiente fórmula financiera:
Amortización = PAGO (0,0833312; n; -(P (capex)(1+0,0833312)); 0;0)*

Donde:

n= período de amortización

P (capex)= Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura del campo aéreo asignados a cada tarifa o centro de costo.

Los costos de inversión calculados para trasladar a las tarifas de los servicios aeronáuticos en el período 2016-2017 son de \$ 4.186.142. El detalle de los montos que se amortizan para cada uno de los centros

³ Por medio del artículo 11 de la Sesión Ordinaria 57-2011 del 3 de agosto de 2011, el CTAC acordó aprobar el Plan de Implementación y Precios Tope de los proyectos considerados en la actualización del Plan Maestro del AIJS 2010, esto en concordancia con la Adenda N° 1 del CGI

de costos a los que se le han cargado costos por inversión, es el siguiente:

Cuadro N° 8
Amortización del P (capex)

Amortización de la deuda virtual	Puentes de		Carga	Parqueo Aeronaves	TOTAL Transferido
	Infraestructura	Abordaje			
	1.864.925	974.102	383.297	963.818	4.186.142

Costos reales asociados con las reservas:

Los costos reales asociados con las reservas fueron analizados con base en la información del anexo N°3 de la petición tarifaria, el Apéndice H del CGI, la cláusula 17.9 del CGI y el contenido de la hoja “Inputs” del Modelo de Proyecciones Financieras (MPF). Las reservas establecidas en el apéndice H del CGI son las siguientes:

a. Fondo de reserva de operación y mantenimiento:

Según se indica en el apéndice H del CGI, el Gestor deberá constituir un fondo de reserva (Fondo de Reserva de Operación y Mantenimiento) para cubrir los gastos de operación y mantenimiento por un período de 1.5 meses.

Este fondo será utilizado en caso de una eventualidad o incumplimiento contractual grave -y vencido el período de cura- o de una quiebra que impida al Gestor prestar los servicios correspondientes. La cuenta se traspasará a nombre del CTAC con el fin de que continúe con la prestación de los servicios aeroportuarios, circunstancia ésta que quedará constando en el acuerdo bancario respectivo, el cual deberá ser aprobado previamente por el CTAC.

Con este objetivo el Gestor estableció una carta de garantía por un monto de \$1.291.291 según consta en el anexo N° 3 del presente informe, denominado “Copias de Cartas de Garantía” folio 51 del expediente. El CTAC, conforme a lo establecido en el apéndice G del CGI traslada a las tarifas del AIJS para el período 2016-2017, un monto equivalente al 1% de dicho fondo (\$12.912,91), del cual un 25% se traslada a las tarifas de los servicios aeronáuticos (\$3.228); distribuidos según se detalla a continuación:

Cuadro N° 9
Fondo de Reserva de Operación y Mantenimiento

Cálculo del monto a transferir			
Descripción			
	Carta de crédito para el Fondo de Reserva de Operación y Mantenimiento		1.291.291
	Costo de Mantenimiento del Fondo	1%	
	Costo a transferir Fondo de Reserva para Operación y Mantenimiento		12.912,91
	Porcentaje del lado aéreo en el total de operación y mantenimiento	25%	
Total a transferir al lado aéreo			3.228
Cálculo de los montos a distribuir por cada centro de costo del lado aéreo			
No.	Descripción	Porcentaje	Monto (USD)
1	Infraestructura	17,18%	2.218
2	Puentes de Abordaje	2,80%	362
3	Parqueo de Aeronaves	2,68%	346
4	Carga	0,74%	96
5	COOPESA	1,60%	207
Fondo de Operación y Mantenimiento - Lado Aéreo		25,00%	3.228

b. Fondo de reserva de capital de trabajo:

En este caso se indica que el Gestor deberá constituir un fondo de reserva de capital de trabajo, equivalente a dos meses de gastos de operación y mantenimiento. El fin de este será cubrir una eventualidad o incumplimiento contractual grave-vencido el período de cura- o de una quiebra que impida al Gestor prestar los servicios correspondientes.

La cuenta se traspasará a nombre del CTAC con el fin de que continúe con la prestación de los servicios aeroportuarios, circunstancia ésta que quedará constando en el acuerdo bancario respectivo, el cual deberá ser aprobado previamente por el CTAC.

Para cumplimiento de la creación de esta reserva, se estableció una garantía de cumplimiento por un monto de \$1.721.721, de la cual consta una copia en el folio 52 del expediente. Para la distribución de este fondo se asigna un 1% del monto total según lo establecido en el Apéndice H del CGI (\$17.217) y sobre ese porcentaje se asigna al lado aéreo un 25% (\$4.304), siendo la distribución del período 2016-2017, como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 10
Fondo de Reserva de Capital de Trabajo

Cálculo del monto a transferir			
Descripción			
Carta de crédito Fondo de Reserva de Capital de Trabajo			1.721.722
Costo de mantenimiento del fondo			1%
Costo a Transferir Fondo de Reserva para Capital de Trabajo			17.217
Porcentaje del lado aéreo en el total de operación y mantenimiento			25%
Total a transferir al lado aéreo			4.304
Cálculo de los montos a distribuir por cada centro de costo del lado aéreo			
No.	Descripción	Porcentaje	Monto (USD)
1	Infraestructura	17,18%	2.958
2	Puentes de Abordaje	2,80%	482
3	Parqueo de Aeronaves	2,68%	461
4	Carga	0,74%	127
5	COOPESA	1,60%	275
Fondo de Reserva Capital de Trabajo - Lado Aéreo		25,00%	4.304

c. Fondo de reserva para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) y desarrollo de nuevos aeropuertos internacionales:

Con respecto a la reserva para mantenimiento y desarrollo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y desarrollo de nuevos aeropuertos se reitera lo señalado en resoluciones anteriores y concretamente en la resolución 094-RIT-2014 de las 14:00 horas del 24 de julio de dos mil quince, publicada en La Gaceta N° 151 del 5 de agosto de 2015, mediante la cual se fijaron las tarifas vigentes de los servicios aeronáuticos, donde se señaló lo siguiente:

“ ...El trasladar las citadas reservas como un costo a las tarifas aeronáuticas transgrede el principio del servicio al costo, debido a que dichas reservas no constituyen costos operativos atinentes a la prestación de los servicios aeronáuticos, sino que se trata de fondos que se acumulan para realizar inversiones futuras, en este sentido, dichos fondos deben provenir de los excedentes que produzca la actividad aeronáutica y cómo se ha demostrado y reconocido por el mismo CETAC, a través de la información que presentan sus Estados Financieros, la actividad aeronáutica del AIJS, le ha permitido obtener excedentes suficientes que le permiten establecer dichas reservas; así en los períodos terminados al 31 de diciembre de 2011 y 2012, se presentan utilidades del orden de \$4.737,8 millones y de \$3.648,3 millones respectivamente, (folio 1018).

El trasladar a las tarifas aeronáuticas, montos relacionados con los fondos denominados: Fondo para el mantenimiento y desarrollo del sistema nacional de aeropuertos y Fondo para futuros aeropuertos internacionales es impropio, debido a que la metodología tarifaria vigente reconoce un rendimiento el cual debe ser destinado por el CETAC en la creación de las citadas reservas y no pretender cargar las mismas a los usuarios de los servicios aeronáuticos, como si dichas reservas fueran un costo más de brindar el servicio.

Conforme a lo anterior, no corresponde trasladar los fondos de reserva para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos y futuros aeropuertos internacionales a las tarifas de los servicios aeronáuticos, debido a que se estaría transgrediendo el principio del servicio al costo, al cargar a las tarifas aeronáuticas el costo de las citadas reservas.”

En el mismo sentido, se remite a la petente a lo resuelto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante el acuerdo 03-16-2014, de la sesión ordinaria 16-2014, del 17 de marzo de 2014, ratificada el 20 de marzo de 2014, por medio del cual rechazó los recursos de apelación presentados contra la resolución 854-RCR-2012, por parte del CTAC y AERIS, que reclamaban el reconocimiento de los citados fondos.

Siendo consecuentes con lo señalado en los párrafos anteriores, a los costos propuestos por el CTAC en su solicitud tarifaria para el período 2016-2017, se les rebajó el monto correspondiente a las reservas antes mencionadas, por un monto de \$1.433.330, este monto representa el 55,52% del monto total de reservas para mantenimiento y desarrollo del AIJS y desarrollo de nuevos aeropuertos definidas por el CTAC en el CGI, y cuyo monto total asciende a la suma de \$2.581.647. El 44,48% restante, se carga a las tarifas no aeronáuticas, las cuales no están bajo la regulación de la Aresep.

El detalle de la distribución del monto que no se está cargando a las tarifas aeronáuticas se muestra a continuación:

Cuadro N° 11**Fondo de Reserva para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de aeropuertos y desarrollo de nuevos aeropuertos**

Cálculo de los montos a distribuir por cada centro de costo del lado aéreo			
No.	Descripción	Porcentaje	Monto (USD)
1	Infraestructura	38,14%	984.640
2	Puentes de abordaje	6,22%	160.578
3	Parqueo de aeronaves	5,95%	153.608
4	Carga	1,65%	42.597
5	COOPESA	3,56%	91.907
Fondo de Reserva Capital de Trabajo - Lado			
Aéreo		55,52%	1.433.330

Por último es pertinente señalar, que de acuerdo con los Estados Financieros auditados del CTAC para los períodos terminados al 31 de diciembre de 2014 y 2015, esa Institución presentó excedentes del orden de \$12 994,8 millones en el año 2014 y de \$7 635,5 millones en el año 2015 (folio 48).

Masa máxima al despegue y kilos de carga transportada:

Los rubros denominados masa máxima de despegue y kilos de carga transportada, corresponden a los denominadores que permitirán distribuir los costos correspondientes al P (capex) que son aplicables a cada uno de los centros de costos de los servicios aeroportuarios, de esta manera se define el costo unitario que debe sumarse a las tarifas base preestablecidas para cada uno de los centros de costos. Estos denominadores han sido definidos en el documento 9082 de la OACI, denominado “Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea”.

a. Masa Máxima al Despegue:

Las toneladas máximas de despegue utilizadas por el CTAC para calcular las tarifas, parte del ajuste de las toneladas máximas de despegue proyectadas en el modelo de proyecciones financieras (MPF), para el décimo quinto año de operaciones; las cuales se ajustan con base en las estadísticas reales de ese año. La diferencia entre el dato proyectado y real del décimo quinto año de operaciones permite ajustar el dato de toneladas máximas de despegue proyectado en el MPF para el décimo sexto año de operaciones, que es el dato que se utiliza para definir las tarifas del período 2016-2017. El dato empleado para la determinación de las tarifas aeronáuticas es de 2.041.566

MTOWs (maximum takeoff weight) o (toneladas máximas de despegue).

b. Kilos de Carga Transportada:

El dato de kilos de carga transportada utilizado por el CTAC como denominador para calcular la propuesta tarifaria, está fundamentado en las cifras proyectadas en el modelo de proyecciones financieras y las evalúa con un dato que consideran real.

A la fecha del análisis tarifario y siendo consecuente con lo señalado en el punto anterior, para las toneladas máximas de despegue, se utilizaron las estadísticas reales del año terminado al 31 de diciembre de 2015. El dato estimado como denominador para el décimo sexto año de operaciones es de 72.618.833 kilogramos.

Cálculo tarifas aeronáuticas:

*El Reglamento de Servicios Aeroportuarios en su artículo 24, y el apéndice H del Contrato de Gestión Interesada, establece la fórmula para determinar las tarifas del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de la siguiente forma : $Pr = Pf * (1 + (i-x)) + Pcapex$.*

Para efectos de cálculo de las tarifas aeronáuticas dicha fórmula se desagrega de la siguiente forma:

$$PR = \underbrace{Pf * (1 + (i - x))}_{\text{Tarifa base}} + \underbrace{Pcapex}_{\text{Componente}}$$

P (capex)

Debe entenderse que para la aplicación del índice de inflación y el factor de calidad de cada año, se toma la tarifa base del año en que se fijaron las tarifas vigentes y en este caso, corresponden a las tarifas fijadas para el período 2015-2016, mediante la resolución 094-RIT-2015 de las 14:00 horas del 24 de julio de 2015. El componente P (capex), va a contemplar el acumulado por este concepto de todos los años anteriores y las nuevas inversiones que se incorporan en la actual propuesta tarifaria y su amortización se determina mediante la fórmula

financiera de pago que considera la tasa integral del financiamiento y un período de amortización de diez años.

En el siguiente cuadro comparativo se muestran las tarifas resultantes comparadas con las tarifas vigentes autorizadas por medio de la resolución 094-RIT-2015:

Tarifas de Servicios Aeronáuticos
Valores en US\$

Categoría Tarifaria	Unidad de Medida	Periodicidad de Cobro	Tarifas Calculadas 2016-2017	Tarifas Vigentes 2015-2016	Diferencia	%
1.1 Tarifas de Aterrizaje						
Aeronaves aviación general y agrícola (vuelos locales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,1244	\$0,1307	-0,0063	-4,85%
Aeronaves aviación general (vuelos internacionales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2487	\$0,2614	-0,0127	-4,85%
Aeronaves comerciales	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2487	\$0,2614	-0,0127	-4,85%
Aeronaves de carga	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2487	\$0,2614	-0,0127	-4,85%
1.2 Tarifas de Aproximación						
Aviación general menos de 12,500 kg	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2871	\$0,3017	-0,0146	-4,84%
Aeronaves comerciales o generales internacionales menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2871	\$0,3017	-0,0146	-4,84%
Aeronaves comerciales de 12,500 kg. a menos de 60,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5694	\$0,5984	-0,0290	-4,84%
Aeronaves comerciales de 60,000 kg. a menos de 90,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$1,0767	\$1,1315	-0,0548	-4,85%
Aeronaves comerciales de 90,000 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$2,1006	\$2,2076	-0,1070	-4,85%
Helicópteros menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2871	\$0,3017	-0,0146	-4,84%
Helicópteros de 12,500 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5694	\$0,5984	-0,0290	-4,84%
1.3 Derechos de Iluminación, Puentes de Abordaje y Buses						
Iluminación	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,0239	\$0,0251	-0,0012	-4,85%
Puentes de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,8840	\$0,7680	\$0,1160	15,11%
Autobuses de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,8840	\$0,7680	\$0,1160	15,11%
1.4 Tarifa de Infraestructura del Campo Aéreo						
Construcción y mejoras de pista y rampa	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5509	\$1,1294	-0,5785	-51,22%
1.5 Tarifas de Estacionamiento de Aeronaves						
Menos de 90 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	libre	libre		n/a
Entre 91 y 180 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$0,6547	\$0,3366	\$0,3181	94,51%
Entre 181 y 360 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$1,3094	\$0,6733	\$0,6361	94,48%
Entre 361 y 480 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$3,2736	\$1,6831	\$1,5905	94,50%
Días completos (de 481 minutos en adelante)	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$8,1839	\$4,2078	\$3,9761	94,49%
1.6 Tarifa de Carga						
Uso de la terminal	1 Kg	Mensual	\$0,0078	\$0,0076	\$0,0002	2,04%
1.7 Concesionarias servicios aeronáuticos						
Tarifa de distribución de combustible	Litro	Mensual	\$0,0048	\$0,0050	-0,0002	-4,85%

De acuerdo con los resultados que se muestran en el cuadro anterior, la mayoría de las tarifas vigentes de los servicios aeroportuarios presentan rebajas de -4,84% y -4,85%. La tarifa vigente de infraestructura es la que presenta la rebaja más importante en -51,22%, como consecuencia principalmente de que no se está reconociendo el cargo por las reserva de mantenimiento del sistema nacional de aeropuertos y desarrollo de aeropuertos internacionales. Adicionalmente, se presentan algunos incrementos en las tarifas vigentes de los servicios de puentes de abordaje, estacionamiento y

carga, cuyos porcentajes de crecimiento son de un 15,11%, 94,51% y 2,04% respectivamente. Estos resultados son menores a los planteados por el CTAC en su propuesta tarifaria, presentándose rebajas respecto a lo propuesto que fluctúan entre un -4,47% y un -4,64; este último para la tarifa de infraestructura. Los incrementos en las tarifas vigentes de puentes de abordaje y buses, estacionamiento y carga son de 32,45%, 119% y 6,70%, respectivamente.

Las diferencias antes mencionadas, corresponden a variantes en la determinación del índice promedio de inflación, el monto correspondiente a la amortización de las inversiones y al rechazo de los montos de reserva denominados Fondo de Mantenimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos y el Fondo de Desarrollo de Futuros Aeropuertos Internacionales, como costos atribuibles a los servicios aeroportuarios. En el siguiente cuadro se muestran las variantes antes citadas.

Cuadro N° 12
Variaciones Aresep-CTAC

REFERENCIA	ARESEP	CETAC	VARIACIÓN
Indice Promedio IPC, IPP	-2,85%	-2,77%	-0,08%
Amortización inversiones	\$4.186.142	\$4.434.927	(\$248.785)
Fondo de mantenimiento y desarrollo del SNA y desarrollo de nuevos aeropuertos int.	\$0	\$1.433.330	(\$1.433.330)

SNA; Sistema Nacional de aeropuertos

Efecto de las tarifas calculadas por la Aresep en la facturación de una aeronave A-320.

En el siguiente cuadro se presenta el efecto que producen las tarifas calculadas por la Autoridad Reguladora en el costo de facturar una operación de una aeronave A-320.

Cuadro N° 13
Resultado del análisis Aresep

Aeronave:	A320					
MTOW	77					
Duración en puesto plataforma (minutos)	120					
		ARESEP		ARESEP		
		Tarifas Vigentes	Tarifas propuestas	Ingreso Tarifas Vigentes	Ingreso Tarifas propuestas	Var. %
Tarifas		2015-2016	2016-2017	2015-2016	2016-2017	
Aterrizaje		\$0,2614	\$0,2487	\$20,13	\$19,15	-4,86%
Aproximación		\$1,1315	\$1,0767	\$87,13	\$82,91	-4,84%
Iluminación		\$0,0251	\$0,0239	\$1,93	\$1,84	-4,78%
Puentes de Abordaje		\$0,7680	\$0,8840	\$59,14	\$68,07	15,10%
Infraestructura		\$1,1294	\$0,5509	\$86,96	\$42,42	-51,22%
Estacionamiento		\$0,3366	\$0,6547	\$25,92	\$50,41	94,50%
Total				\$281,20	\$264,80	-5,84%

El resultado que se presenta en el cuadro anterior, muestra una disminución en la facturación de una aeronave A-320 en 5,84%, mientras que en la propuesta del CTAC, se presenta un aumento de 14,57%, según se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 14
Resultado propuesta CTAC

Aeronave:	A320					
MTOW	77					
Duración en puesto plataforma (minutos)	120	CTAC		CTAC		
		Tarifas Vigentes	Tarifas propuestas	Ingreso Tarifas Vigentes	Ingreso Tarifas propuestas	Var. %
Tarifas		2015-2016	2016-2017	2015-2016	2016-2017	
Aterrizaje		\$0,2614	\$0,2494	\$20,13	\$19,20	-4,59%
Aproximación		\$1,1315	\$1,0794	\$87,13	\$83,11	-4,60%
Iluminación		\$0,0251	\$0,0240	\$1,93	\$1,85	-4,38%
Puentes de Abordaje		\$0,7680	\$1,0172	\$59,14	\$78,32	32,45%
Infraestructura		\$1,1294	\$1,0770	\$86,96	\$82,93	-4,64%
Estacionamiento		\$0,3366	\$0,7372	\$25,92	\$56,76	119,01%
Total				\$281,20	\$322,18	14,57%

II. Respuesta a posiciones:

Del oficio 1260-IT-2016/133088 del 09 de agosto de 2016, que sirve de sustento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por el Gestor y los usuarios del servicio, mismas que se encuentran resumidas en el Resultando X de esta resolución, se indica lo siguiente:

“(…)

1. Aeris Holding Costa Rica, S, A.

Hacen constar, que son parte coadyuvante del Consejo Técnico de Aviación Civil en relación con su propuesta de modificación tarifaria para los servicios aeronáuticos brindados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para el período 2016-2017.

2. Asociación de Líneas Aéreas (ALA)

- a. Respecto al costo real de la inversión denominada “Rampa y Pavimentos” que sobrepasa el precio tope, se dispone lo siguiente:**

Sobre el monto real de la inversión “Rampa y Pavimentos”, se debe señalar que el monto real que se está reconociendo es de \$4.148.185, el cual no supera el precio tope establecido por \$4.219.489.98.

b. Relativo a los fondos de reserva “Fondos de mantenimiento y desarrollo de otros aeropuertos y de futuros aeropuertos internacionales”, se señala lo siguiente:

Sobre los fondos de reserva cuestionados, se reitera lo señalado en la resolución 094-RIT-2015 de las 14:00 horas del 24 de julio de 2015, publicada en La Gaceta N° 151 del 05 de agosto de 2015, donde se dispuso que los citados fondos no deben ser cargados a las tarifas aeronáuticas ya que la metodología de cálculo establece, que debe de considerarse una rentabilidad o costo de capital que debe destinarse, al desarrollo de proyectos de inversión; en este caso la creación de las reservas para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos y desarrollo de nuevos aeropuertos internacionales, deben provenir de los rendimientos que producen las tarifas y no ser cargadas como un costo más al servicio público brindado.

(...)”

- III.** Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es modificar las tarifas para los servicios aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, tal como se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE**RESUELVE:**

- I. Acoger el informe 1260-IT-2016/133088 del 09 de agosto de 2016 y proceder a ajustar las tarifas para los servicios aeronáuticos que se brindan en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría según el siguiente detalle:

Tarifas de Servicios Aeronáuticos
Valores en US\$

Categoría Tarifaria	Unidad de Medida	Periodicidad de Cobro	Tarifas 2016-2017
1.1 Tarifas de Aterrizaje			
Aeronaves aviación general y agrícola (vuelos locales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,1244
Aeronaves aviación general (vuelos internacionales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2487
Aeronaves comerciales	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2487
Aeronaves de carga	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2487
1.2 Tarifas de Aproximación			
Aviación general menos de 12,500 kg	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2871
Aeronaves comerciales o generales internacionales menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2871
Aeronaves comerciales de 12,500 kg. a menos de 60,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5694
Aeronaves comerciales de 60,000 kg. a menos de 90,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$1,0767
Aeronaves comerciales de 90,000 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$2,1006
Helicópteros menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2871
Helicópteros de 12,500 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5694
1.3 Derechos de Iluminación, Puentes de Abordaje y Buses			
Iluminación	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,0239
Puentes de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,8840
Autobuses de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,8840
1.4 Tarifa de Infraestructura del Campo Aéreo			
Construcción y mejoras de pista y rampa	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5509
1.5 Tarifas de Estacionamiento de Aeronaves			
Menos de 90 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	libre
Entre 91 y 180 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$0,6547
Entre 181 y 360 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$1,3094
Entre 361 y 480 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$3,2736
Días completos (de 481 minutos en adelante)	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$8,1839
1.6 Tarifa de Carga			
Uso de la terminal	1 Kg	Mensual	\$0,0078
1.7 Concesionarias servicios aeronáuticos			
Tarifa de distribución de combustible	Litro	Mensual	\$0,0048

II. Indicar al CTAC lo siguiente:

- a. Debe continuar remitiendo en forma trimestral a la Aresep la información estadística que incluya lo siguiente: a) un resumen estadístico con detalle mensual de la actividad del AIJS. La información habrá de disponerse según la naturaleza del vuelo (doméstico, internacional, transporte de carga, aviación general, etc.) y según operador aéreo; para todo lo concerniente con: las operaciones aeronáuticas, la masa máxima al momento de despegue (MTOW con detalle en toneladas), los kilogramos de carga, los pasajeros atendidos y la distribución de combustible para la aviación; b) tiempo de estacionamiento por tipo de aeronave.
- b. Debe continuar remitiendo a la Autoridad Reguladora el resultado de la evaluación de los índices de calidad en formato físico y electrónico tres meses antes de presentar la nueva propuesta tarifaria. Los indicadores a aportar son todos los que se consideran en el presente análisis tarifario y los que se implementen a futuro con el propósito mejorar el control de la operación del aeropuerto. Asimismo adjuntar las hojas de cálculo de los indicadores en donde se reflejen las fórmulas utilizadas.
- c. Para el mes de diciembre del año en curso, debe presentar el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría actualizado y aprobado por el CTAC, para lo cual debe aportarse copia certificada de dicho acuerdo.
- d. Debe continuar remitiendo a la Autoridad Reguladora una descripción de los avances en los servicios de construcción efectuados en el lado aire del AIJS, haciendo constar en éste: la distribución gráfica de áreas en el lado aire con vinculación a éstos (incluir detalle gráfico en formato electrónico PDF) y, el contraste entre dichas obras y actuaciones, frente al Plan Maestro, el Anexo E, al CGI y los documentos que les son afines, para el período 2016-2017. La información debe presentarse por semestre.
- e. Debe presentar sus Estados Financieros del período terminado al 31 de diciembre de 2016 debidamente auditados para la próxima petición tarifaria.

RIT-094-2016
Pág. 34



Todo lo anterior, de acuerdo con el artículo N° 33 de la Ley 7593, los cuales constituyen requisitos de cumplimiento obligatorio para la próxima propuesta tarifaria, sin los cuales la Intendencia no dará admisibilidad a la petición tarifaria

- III.** Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente al de la publicación de este acto en el Diario Oficial La Gaceta.

De conformidad con lo establecido en el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución podrán interponerse dentro de tercer día hábil ante el Intendente de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión, y el recurso extraordinario de revisión ante la Junta Directiva, en la forma y términos establecidos en el artículo 354 del mismo cuerpo legal.

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR. , INTENDENTE DE TRANSPORTE.—1 vez.
—Solicitud N° 62667.—(IN2016056023).**

CONVOCA A

Audiencia Pública

La Autoridad Reguladora convoca a Audiencia Pública para exponer la **solicitud de incremento de oficio a las tarifas actuales de los servicios de acueducto prestado por los acueductos comunales y propuesta tarifaria para los servicios conexión de acueducto y alcantarillado, corta, reconexión de acueducto y otros**, según se detalla:

ACUEDUCTOS COMUNALES DADOS EN ADMINISTRACIÓN PLIEGOS TARIFARIOS RECOMENDADOS (colones costarricenses por mes)			
ASADAS CON SISTEMA DE GRAVEDAD			
RANGO DE ABONADOS	COSTO FIJO	COSTO DEL METRO CÚBICO (COSTO VARIABLE)	TARIFA FIJA
1 A 300	3.105,00	295,00	14.015,00
301 A 1000	2.145,00	175,00	9.670,00
MÁS DE 1000	2.010,00	155,00	9.080,00
ASADAS CON SISTEMA DE GRAVEDAD Y PLANTA DE TRATAMIENTO			
1 A 300	3.280,00	390,00	14.790,00
301 A 1000	2.330,00	250,00	10.510,00
MÁS DE 1000	2.030,00	195,00	9.145,00
ASADAS CON SISTEMA DE BOMBEO Y MIXTO			
1 A 300	3.450,00	325,00	15.565,00
301 A 1000	2.500,00	190,00	11.285,00
MÁS DE 1000	2.245,00	170,00	10.135,00
ASADAS CON SISTEMA DE BOMBEO Y MIXTO Y PLANTA DE TRATAMIENTO			
1 A 300	4.295,00	515,00	19.375,00
301 A 1000	3.110,00	300,00	14.045,00
MÁS DE 1000	2.795,00	270,00	12.615,00
Fuente: Cálculos propios de IA			
ACUEDUCTOS COMUNALES DADOS EN ADMINISTRACIÓN TARIFAS DE CONEXIÓN - SERVICIOS NUEVOS DE ACUEDUCTO (colones costarricenses)			
TIPO DE SERVICIO		COSTO EN COLONES	
Serv. Nvo No Previsto Asfalto (12 mm)		127.180	
Serv. Nvo No Previsto Lastre (12 mm)		121.055	
Serv. Nvo No Previsto Tierra (12 mm)		103.135	
Serv. Nvo Previsto (12 mm)		41.605	
Nota: Para la conexión de servicios nuevos con tubería de un diámetro superior a los 12 mm, el operador adicionará la diferencia de precio de la tubería que corresponda.			
ACUEDUCTOS COMUNALES DADOS EN ADMINISTRACIÓN TARIFAS DE CONEXIÓN - SERVICIOS NUEVOS DE ALCANTARILLADO (colones costarricenses)			
TIPO DE SERVICIO		COSTO EN COLONES	
Servicio Nuevo No Previsto Asfalto (100 mm)		158.770	
Servicio Nuevo No Previsto Lastre (100 mm)		152.645	
Servicio Nuevo No Previsto Tierra (100 mm)		134.725	
Servicio Nuevo No Previsto Asfalto (150 mm)		258.455	
Servicio Nuevo No Previsto Lastre (150 mm)		252.325	
Servicio Nuevo No Previsto Tierra (150 mm)		234.410	
ACUEDUCTOS COMUNALES DADOS EN ADMINISTRACIÓN TARIFAS DE CORTA Y RECONEXIÓN - SERVICIO DE ACUEDUCTO (colones costarricenses)			
TIPO DE SERVICIO		COSTO EN COLONES	
Corta y Recon. Sencilla			
Corta Sencilla (Susp. de Medidor)		4.460	
Reconexión de Medidor		4.460	

Corta y Reconexión	ALCANCE DIGITAL N° 147.—Lunes 22 de agosto del 2016	8.915
Retiros de Medidor		4.460
Reinstalación de Medidor		4.460

Se aclara que todos los pliegos tarifarios anteriores corresponden a **tarifas máximas**.

Otros servicios

a. Conexiones ilícitas.

En el caso de conexiones ilícitas, el operador debe proceder conforme con el artículo 107 del Reglamento Técnico “Prestación de los Servicios de Acueducto, Alcantarillado Sanitario e Hidrantes (AR-PSAyA-2013)”.

b. Revisión del Medidor.

Se debe proceder conforme con el artículo 100 del Reglamento Técnico AR-PSAyA-2013 y conforme con lo que establece el artículo 43 de la Norma Técnica de Hidrómetros (AR-HSA-2008).

c. Traslado de Prevista.

Proceder de conformidad con el Reglamento Técnico AR-PSAyA-2013, el **Servicio de traslado de prevista** se realiza para brindar el servicio en un punto de entrega diferente para una misma propiedad y por petición expresa del abonado. Además debe ejecutarse con base en lo que establece el artículo 53 de citado reglamento. Para que el operador proceda a realizar el traslado de la prevista del sistema de acueducto a solicitud del abonado, este último deberá cancelar previamente el monto correspondiente a la desconexión (corta) del servicio existente y la conexión de un nuevo servicio no previsto, de acuerdo con el tipo de material de la calzada y el diámetro de la prevista.

La Audiencia Pública se llevará a cabo el día **miércoles 21 de setiembre de 2016** a las **17 horas y 15 minutos (5:15 p.m.)** en los siguientes lugares: de forma presencial en el Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicado en Guachipelín de Escazú, Oficentro Multipark, edificio Turrubares, y por medio de sistema de videoconferencia en los Tribunales de Justicia de los centros de: Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Turrialba; y además en forma presencial en el Salón Parroquial de Bribri, que se ubica al frente de la Escuela Líder de Bribri, Talamanca, Limón.

Quien tenga interés legítimo podrá presentar su posición (*oposición o coadyuvancia*) ► **en forma oral** en la audiencia pública, (*para lo cual debe presentar su documento de identidad vigente*) ► **o por escrito firmado** (*en este caso se debe adjuntar copia de su documento de identidad vigente*): en las oficinas de la Autoridad Reguladora en horario regular, hasta el día de realización de la audiencia, por medio del fax 2215-6002 o del correo electrónico^(*): consejero@aresep.go.cr hasta la hora programada de inicio de la respectiva audiencia pública.

Las oposiciones o coadyuvancias deben estar sustentadas con las razones de hecho y derecho que se consideren pertinentes e indicar un medio para recibir notificaciones (*correo electrónico, número de fax, apartado postal o dirección exacta*).

En el caso de personas jurídicas, las posiciones (*oposición o coadyuvancia*) deben ser interpuestas por medio del representante legal de dicha entidad y aportar certificación de personería jurídica vigente donde se haga constar su representación.

Se informa que la presente propuesta de tarifas se tramita en el expediente **ET-050-2016** y se puede consultar en las instalaciones de la ARESEP y en la siguiente dirección electrónica: www.aresep.go.cr (*Consulta de expedientes*).

Adicionalmente, se invita a participar en una exposición explicativa y sesión de evacuación de dudas y consultas sobre la propuesta, que se llevará a cabo el día **viernes 26 de agosto de 2016, a las 17 horas** en el Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicado en Guachipelín de Escazú, Oficentro Multipark, edificio Turrubares. Esta exposición será transmitida en vivo en el perfil de Facebook de la institución, y a partir del **lunes 29 de agosto del 2016** la grabación de la exposición estará disponible en la página web www.aresep.go.cr. Además de las dudas o consultas que se formulen durante la exposición, se recibirán, hasta el día **viernes 2 de setiembre del 2016**, dudas por escrito remitidas vía correo electrónico al correo electrónico lelizondo@aresep.go.cr, mismas que serán evacuadas a más tardar el **13 de setiembre del 2016** por el mismo medio.

Asesorías e información adicional: comunicarse con el Consejero del Usuario al correo electrónico consejero@aresep.go.cr o al teléfono 2506-3200 ext: 1222, 1203 ó 1452.

(*) En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea enviada por medio de correo electrónico, esta debe estar suscrita mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados, además el tamaño de dicho correo electrónico no puede exceder a 10,5 megabytes.

El día de la audiencia, a partir de las 16:45 p.m., la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep, dispondrá de un espacio de atención de consultas, asesoría y recepción de quejas y denuncias relativas a la prestación del servicio en las instalaciones de la ARESEP y en el Salón Parroquial de Bribri, ubicado al frente a la Escuela Líder de Bribri, Talamanca, Limón.

CONVOCA A

Consulta Pública

Se invita a los interesados a presentar sus oposiciones o coadyuvancias sobre la propuesta de la **Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE)** para el **AJUSTE EXTRAORDINARIO DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS, AGOSTO DE 2016**, según el siguiente detalle:

DETALLE DE PRECIOS PROPUESTOS (colones por litro)						
PRODUCTOS	Precios plantel Recope (con impuesto)		Precios distribuidor sin punto fijo al consumidor final ^{(3) (6)}		Precios consumidor final en estaciones de servicio	
	Vigente (ET-046-2016)	Propuesto	Vigente (ET-046-2016)	Propuesto	Vigente (ET-046-2016)	Propuesto
Gasolina súper ^{(1) (4)}	533,66	509,97	537,40	513,72	590	566
Gasolina plus 91 ^{(1) (4)}	506,44	484,60	510,18	488,34	563	541
Diésel 50 ppm de azufre ^{(1) (4)}	391,47	386,04	395,21	389,79	448	442
Diésel de 15 ppm ⁽¹⁾	387,95	363,34				
Diésel térmico ⁽¹⁾	347,34	319,59				
Diésel marino	388,27	372,16				
Keroseno ^{(1) (4)}	313,16	287,52	316,90	291,26	369	344
Búnker ⁽²⁾	164,55	148,47	168,30	152,21		
Búnker de bajo azufre ⁽²⁾	207,00	185,52				
IFO 380	181,84	184,06				
Asfalto ⁽²⁾	189,76	177,10	193,52	180,84		
Diésel pesado ⁽²⁾	260,53	240,31	264,27	244,05		
Emulsión asfáltica ⁽²⁾	126,92	119,34	130,67	123,08		
LPG (mezcla 70-30)	141,55	127,85				
LPG (rico en propano)	130,77	116,85				
Av-Gas ⁽⁵⁾	915,18	859,41			930	875
Jet fuel A-1 ⁽⁵⁾	475,20	446,95			490	462
Nafta pesada ⁽¹⁾	254,42	242,84	258,16	246,59		

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, considere la fórmula establecida mediante resolución RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014 publicada en La Gaceta N.° 112 el 12 de junio de 2014. (2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida en resolución RIE-079-2014 del 24 de octubre de 2014 publicada en el Alcance digital N.° 61 de La Gaceta N.° 208 del 29 de octubre de 2014. *Precios preliminares sujetos a revisión definitiva, ya que su referencia tiene ajustes posteriores. (3) Incluye un margen total de ₡3,746 colones por litro, establecido mediante resolución RJD-075-96 del 4 de setiembre de 1996. (4) El precio final contempla un margen de comercialización de ₡48,3128/litro y flete promedio de ₡7,8642/litro, para estaciones de servicio terrestres y marinas, establecidos mediante resoluciones RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013 y RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014, respectivamente. (5) El precio final para las estaciones aéreas contempla margen de comercialización total promedio (con transporte incluido) de ₡15,2393/litro, establecidos mediante resolución RIE-029-2014 del 6 de junio de 2014. (6) Se aclara que Recope no presentó los precios al consumidor final para distribuidores sin punto fijo, sin embargo, de aprobarse su solicitud estos podrían modificarse según se indica.

Tipos de Envase	Precios máximos a facturar del gas licuado de petróleo (incluye impuesto único) (en colones por litro y cilindros) ^{(7) (12)}					
	Mezcla propano-butano			Rico en propano		
	Envasador ⁽⁸⁾	Distribuidor y Agencias ⁽⁹⁾	Detallistas ⁽¹⁰⁾	Envasador ⁽⁸⁾	Distribuidor y Agencias ⁽⁹⁾	Detallistas ⁽¹⁰⁾
Tanques Fijos (por litro)	181,88	(*)	(*)	170,88	(*)	(*)
Cilindro de 4,54 kg (10 lb)	1 546,00	1 985,00	2 491,00	1 452,00	1 892,00	2 397,00
Cilindro de 9,07 kg (20 lb)	3 110,00	3 994,00	5 011,00	2 922,00	3 806,00	4 823,00
Cilindro de 11,34 kg (25 lb)	3 892,00	4 999,00	6 271,00	3 657,00	4 763,00	6 036,00
Cilindro de 18,14 kg (40 lb)	6 220,00	7 989,00	10 022,00	5 844,00	7 612,00	9 646,00
Cilindro de 45,36 kg (100 lb)	15 551,00	19 972,00	25 055,00	14 610,00	19 031,00	24 114,00
Estación de servicio mixta (por litro) ⁽¹¹⁾	(*)	(*)	230,00	(*)	(*)	219,00

* No se comercializa en esos puntos de venta. (7) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N.° 65 del 2 de abril de 2001. (8) Incluye el margen de envasador de ₡54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 de 23 de abril de 2015. (9) Incluye el margen de distribuidor y agencia de 51,704/litro establecido mediante resolución RIE-020-2016 del 26 de febrero de 2016. (10) Incluye el margen de detallista de 59,455/litro establecido mediante resolución RIE-020-2016 del 26 de febrero de 2016. (11) Incluye los márgenes de envasador de ₡54,033/litro, establecido mediante resolución RIE-048-2015 de 23 de abril de 2015 y ₡48,3128/litro para estación de servicio, establecido mediante resolución RIE-062-2013 del 25 de junio de 2013. (12) Se aclara que Recope no presentó los precios máximos a facturar del gas licuado de petróleo, sin embargo, de aprobarse su solicitud estos podrían modificarse según se indica.

Precios a la flota pesquera nacional No Deportiva ⁽¹³⁾ (¢/L)		Precio del diésel 15 ppm (¢/L)			Rangos de variación de los precios de venta para Ifo-380, Av-Gas y Jet Fuel		
Productos	Precio plantel sin impuesto	Diésel 15 ppm	Precio plantel sin impuesto	Precio consumidor final	Producto	Precio al consumidor (¢ / lit.)	
						Límite inferior	Límite superior
Gasolina plus 91	201,13	En plantel	225,34	363,09	Ifo-380	151,13	216,98
Diésel 50 ppm de azufre	190,28	En estación de servicio ⁽¹⁴⁾		419,00	Av-gas	597,85	653,97
		Consumidor sin punto fijo ⁽¹⁵⁾		366,84	Jet fuel	276,94	337,45

(13) Según lo dispuesto en la Ley 9134 de interpretación auténtica del artículo 45 de la Ley 7384 y la Ley 8114. **(14)** Incluye un margen de comercialización total de ¢48,3128/litro y flete promedio de ¢7,8642/litro. **(15)** Incluye un margen total de ¢3,746 por litro establecido mediante resolución RJD-075-96 del 4 de setiembre de 1996.

Productos	Diferencial de precios ⁽¹⁶⁾
Gasolina súper	¢ 17,21
Gasolina Plus 91	¢ 5,07
Diésel 50 ppm de azufre	¢ 13,14
Asfalto	¢ -79,36
LPG (mezcla 70-30)	¢ 7,12
Jet fuel A-1	¢ 45,62
Búnker	¢ 11,34
Búnker bajo azufre	¢ 0,00
Av-gas	¢ 5,56

⁽¹⁶⁾ Los montos negativos corresponden a rebajas en las tarifas. Nota: todos los precios son preliminares y podrían modificarse

El plazo máximo para presentar sus oposiciones o coadyuvancias vence el día **jueves 25 de agosto de 2016** a las dieciséis horas (4 p.m.).

Las oposiciones o coadyuvancias se pueden presentar: ► en las oficinas de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicadas en el Edificio Turrubares del Oficentro Multipark, Guachipelín de Escazú, San José, ► o al fax 2215-6002, ► o por medio del correo electrónico^(*): consejero@aresep.go.cr

Las oposiciones o coadyuvancias deben estar sustentadas con las razones de hecho y derecho que se consideren pertinentes, debidamente firmadas y consignar el lugar exacto, correo electrónico o el número de fax, para efectos de notificación por parte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea interpuesta por persona física, esta deberá aportar fotocopia de su cédula; y si es interpuesta por personas jurídicas, deberán aportar además certificación de personería vigente.

Se hace saber a los interesados que esta consulta pública se realiza conforme al voto número **2007-11266** y **2010-004042** de la Sala Constitucional y las resoluciones **RRG-7205-2007**, **RJD-230-2015** y **RJD-070-2016** de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Se informa que la propuesta se tramita en el expediente **ET-053-2016**, y se puede consultar en las instalaciones de la ARESEP y en la siguiente dirección electrónica: www.aresep.go.cr (Consulta de expedientes).

Asesorías e información adicional: comunicarse con el Consejero del Usuario al correo electrónico consejero@aresep.go.cr o al teléfono 2506-3200 ext: 1222, 1203 ó 1452.

^(*) En el caso de que la oposición o coadyuvancia sea enviada por medio de correo electrónico, ésta debe de estar suscrita mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe de ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados, además el tamaño de dicho correo electrónico no puede exceder a 10,5 megabytes.

Marta Monge Marín
Dirección General de Atención al Usuario