

BANCO NACIONAL DE COSTA RICA

OFICINA DE LIMÓN-001

AVISO

PUBLICACIÓN DE SEGUNDA VEZ

Yo Marisel Arroyo Araya, cédula de identidad N° 9-0097-0227, representante legal de la empresa Limpio por Siempre Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-535241, solicitante del certificado de depósito a plazo, emitido por el Banco Nacional de Costa Rica, Oficina de Limón, que se detalla a continuación:

C.D.P	Monto	Emisión	Vencimiento
400-01-001-22316-9	600.000.00	28-05-2010	03-06-2011
Cupón	Monto	Emisión	Vencimiento
Cero cupón	46.172.50	28-05-2010	03-06-2011

Título(s) emitido (s) a Limpio por Siempre S. A., a una tasa de interés del 8.25 %. Solicito reposición de este documento por causa de extravío. Se publica este anuncio por tres veces consecutivas para oír reclamos de terceros, por el término de quince días.

Limón, 14 de abril del 2011.—Diego Robles Chacón, Supervisor Operativo.—(IN2011029423).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Resolución 416-RCR-2011.—San José, a las 15:50 horas del 13 de abril del 2011.

Conoce el Comité de Regulación, ajuste tarifario de oficio para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad taxi, bases de operación regular. Expediente N° ET-41-2011.

Resultando:

I.—Que el 18 de marzo del 2011, mediante oficio N° 0284-DITRA-2011/06367, la Dirección de Servicios de Transportes emite informe preliminar de la aplicación del procedimiento extraordinario de taxis, bases de operación regular y recomienda incrementar las tarifas en un 2,57% (folios 3-29).

II.—Que el 25 de marzo del 2011, mediante oficio N° 034-COR-2011, de conformidad con lo resuelto por el Comité de Regulación, en su sesión N° 94 del 21 de marzo del 2011, se procede con la apertura del expediente tarifario y se solicita la convocatoria a consulta pública (folios 1-2).

III.—Que la convocatoria a consulta pública, de conformidad con lo ordenado por la Sala Constitucional en el Voto N° 2007-11266 de las 14:35 horas del 8 de agosto del 2007, y las resoluciones Nos. RRG-7205-2007 y RRG-4199-2004, se publicó en los diarios: La Teja, Al Día y La Extra, del día 28 de marzo del 2011 y en *La Gaceta* N° 65 del 1° de abril del 2011 (folios 34-35 y 81-82).

IV.—De conformidad con el informe de posiciones de la consulta pública, oficio N° 0568-DGPU-2011/08117 de fecha 7 de abril del 2011 (folios 83-84), presentaron posiciones de las siguientes personas:

1. El señor Javier Cortés Montoya, cédula de identidad N° 1-0657-0070, (folios 36-77), señala:
 - a. No se están aplicando datos actualizados, desde el 2005 no se hace un estudio de campo y han aparecido en la oferta de los usuarios de transporte opciones que provocan una migración hacia estos nuevos oferentes.
 - b. Presenta información de los kilómetros recorridos diariamente con pasajeros, así como sin pasajeros y el resultado promedio en kilómetros.
2. El señor Miguel Ángel Salas Castro, cédula de identidad N° 1-0529-0251, (folios 78-79), señala:
 - a. Está de acuerdo con el ajuste extraordinario de oficio que realiza la Autoridad Reguladora, aunque no contemple todas las variables de un ajuste ordinario.

3. El señor Mario García Brenes, con cédula de identidad N° 3-0229-0421, (folio 80), señala:

- a. Requiere que se estudie la posibilidad de disminuir la diferencia en la tarifa kilómetro adicional, entre los vehículos sedán y rural.

V.—Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora, produciéndose el oficio N° 0373-DITRA-2010/08227, del 8 de abril del 2011, que corre agregado al expediente.

VI.—Que el Regulador General por oficio N° 160-RG-2011/2198 del 13 de abril del 2011, con fundamento en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante artículo 3° de la sesión N° 021-2011, celebrada el 30 de marzo del 2011; nombró a los funcionarios Ing. Mario Alberto Freer Valle, Lic. Álvaro Barrantes Chaves y Lic. Carlos Solano Carranza, como miembros titulares del Comité de Regulación, y al Lic. Luis Fernando Chavarría Alfaro como miembro suplente. De igual forma la Junta Directiva prorrogó la vigencia del Comité hasta el 30 de setiembre del 2011.

VII.—Que en los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

Considerando:

I.—Que del oficio N° 0373-DITRA-2011/08227, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

B. Análisis tarifario

De acuerdo con el procedimiento indicado en el párrafo precedente, las fijaciones extraordinarias se efectuarán cada seis meses en los meses de febrero y agosto de cada año, con el fin de compensar los desequilibrios causados por el efecto inflacionario. Podrán ser efectuadas a solicitud de los prestadores del servicio, usuarios, entidades públicas y privadas con facultades, o de oficio por la Autoridad Reguladora.

Se utilizan para el cálculo automático de tarifas para los vehículos taxi tipo sedán, y microbús, los precios actualizados de los rubros: tipo de cambio, salario por jornada ordinaria de un taxista y los combustibles gasolina (súper y regular) y diesel, comparándolos contra los precios de esos mismos rubros vigentes a la última fijación tarifaria, manteniendo constantes los demás rubros de costos y los parámetros operativos, con ello se obtiene un índice de ajuste automático que tiene la siguiente formulación matemática:

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Donde:

- I: Índice de ajuste automático de la tarifa.
- SMT₁: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente a la fecha de emisión del presente informe preliminar, obtenido según decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social N° 36292-MTSS, publicado en *La Gaceta* N° 238 del 8 de diciembre del 2010. (8.972,98 colones).
- SMT₀: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente a la fecha de emisión del presente informe preliminar, obtenido según decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social N° 36073-MTSS, publicado en *La Gaceta* N° 133 del 9 de julio del 2010. (8.743,04 colones), vigente a la fecha de emisión de la resolución N° 180-RCR-2010.
- PPC₁: Precio ponderado del combustible (**diesel** -578,00 colones-, **gasolina súper** -627,00 colones- y **gasolina regular** -610,00 colones-) aprobado por la Autoridad

Reguladora mediante resolución N° 350-RCR-2011, y publicado en *La Gaceta* N° 59 del 24 de marzo del 2011, y vigente a la fecha.

- PPC₀: Precio ponderado del combustible (**diesel** -496,00 colones-, **gasolina súper** -604,00 colones- y **gasolina regular** -562,00 colones-) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al día 21 de setiembre del 2010, plazo máximo establecido para la consulta pública.
- TC₁: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al 6 de abril del 2011, plazo máximo establecido para la consulta pública, calculado por el Banco Central de Costa Rica (505,12 colones por dólar)¹. El tipo de cambio de venta de referencia, se obtuvo del sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica www.bccr.fi.cr
- TC₀: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente a la fecha de emisión del presente informe preliminar, calculado por el Banco Central de Costa Rica (507,47 colones por dólar)¹. El tipo de cambio de venta de referencia del día 21 de setiembre del 2010, plazo máximo establecido para la consulta pública y se obtuvo del sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica www.bccr.fi.cr

Resumen de Precios Fijación Automática

	Fijación anterior	Fijación actual
Tipo de cambio	507,47	505,12
Salario mínimo taxista	8.743,04	8.972,98
Gasolina súper	604,00	627,00
Gasolina regular	562,00	610,00
Diesel	496,00	578,00

Para realizar el análisis tarifario se mantienen sin variación todos los rubros de costos y parámetros operativos, modificando únicamente en el modelo tarifario el precio de las variables: tipo de cambio, salario y combustibles, con ello se obtiene el índice proporcional de incremento denominado *Iω*, para cada tarifa por tipo de vehículo taxi. A continuación se presenta el índice resultante del nuevo cálculo:

Índice Proporcional

DESCRIPCIÓN	<i>Iω</i>
TAXI SEDÁN	
Tarifa banderazo	3,77%
Tarifa variable	3,77%
Tarifa por espera	2,68%
Tarifa por demora	3,77%
TAXI ADAPTADO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD	
Tarifa banderazo	3,77%
Tarifa variable	4,67%
Tarifa por espera	2,66%
Tarifa por demora	4,67%
TAXI RURAL	
Tarifa banderazo	3,77%
Tarifa variable	2,90%
Tarifa por espera	2,33%
Tarifa por demora	2,90%

La fórmula para ajustar las tarifas es la siguiente:

a. Tarifa banderazo

$$T_{bf} = T_b \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

- T_{bf}: Tarifa banderazo final calculada después del ajuste.
- T_b: Tarifa banderazo calculada en la última fijación tarifaria aprobada.
- (1+ Iω): Proporción del índice de ajuste automático.

b. Tarifa variable por distancia

$$T_{vdf} = T_{vd} \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

- T_{vdf}: Tarifa variable por distancia final calculada después del ajuste.
- T_{vd}: Tarifa por distancia calculada en la última fijación tarifaria aprobada.
- (1+ Iω): Proporción del índice de ajuste automático.

c. Tarifa por demora

$$T_{df} = T_d \cdot (1 + I\omega)$$

Donde

- T_{df}: Tarifa por demora final calculada después del ajuste.
- T_d: Tarifa por demora calculada en la última fijación tarifaria aprobada.
- (1+ Iω): Proporción del índice de ajuste automático.

d. Tarifa por espera

$$T_{ef} = T_e \cdot (1 + I\omega)$$

Donde

- T_{ef}: Tarifa por espera final calculada después del ajuste.
- T_e: Tarifa por espera calculada en la última fijación tarifaria aprobada.
- (1+ Iω): Proporción del índice de ajuste automático.

Resumen tarifario general -en colones-

TIPO DE TAXI	Tarifas vigentes	<i>Iω</i>	Tarifas recomendadas
TAXI SEDÁN			
Tarifa banderazo	530,00	3,77%	550,00
Tarifa variable	530,00	3,77%	550,00
Tarifa por espera	2.980,00	2,68%	3.060,00
Tarifa por demora	5.300,00	3,77%	5.500,00
TAXI ADAPTADO PARA DISCAPACITADOS			
Tarifa banderazo	530,00	3,77%	550,00
Tarifa variable	535,00	4,67%	560,00
Tarifa por espera	3.005,00	2,66%	3.085,00
Tarifa por demora	5.350,00	4,67%	5.600,00
TAXI RURAL			
Tarifa banderazo	530,00	3,77%	550,00
Tarifa variable	690,00	2,90%	710,00
Tarifa por espera	3.430,00	2,33%	3.510,00
Tarifa por demora	6.900,00	2,90%	7.100,00

¹ Disposición emanada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora según acuerdo N° 004-015-2004, artículo 6° del acta de la sesión ordinaria N° 015-2004, del 24 de febrero del 2004.

C. Procedimiento de consulta pública

En relación con las manifestaciones expuestas en el procedimiento de consulta pública se indica:

- Al señor Javier Cortés Montoya que los estudios de mercado para actualizar los parámetros operativos, indicadores de servicio y costos de la actividad, se realizarán cuando las condiciones operativas del servicio se modifiquen y podrán ser efectuados por la Autoridad Reguladora, los operadores del servicio, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y cualquier entidad pública con facultades. La realización de los estudios de mercado, debe ejecutarse por peritos profesionales acreditados por el colegio profesional respectivo, con criterios objetivos y estadísticamente aceptados y que cumplan con las condiciones metodológicas mínimas, técnicamente aceptadas, por esta razón la información remitida a folios 42-77, no puede considerarse un estudio de mercado. La información puede obtenerse por medio de encuestas a operadores, usuarios, talleres de servicio, empresas importadoras de vehículos; por observación del flujo vehicular y por la utilización de medios de alta tecnología como Sistema de Posicionamiento Global (G.P.S. por sus siglas en inglés).

Para garantizar condiciones operativas adecuadas para el servicio de transporte modalidad taxi, se estableció dentro de la metodología, una banda de rendimientos y costos operativos mínimos y máximos. Este costeo y los rendimientos asociados se denominan indicadores estándar y están en función de valores razonables de la empresa representativa de la industria. Estos valores deben ser obtenidos de estudios de mercado y servirán para contrastarlos con los rendimientos y costos reales de la actividad. Al establecerse estos valores mínimos y máximos se busca garantizar condiciones mínimas y máximas de nivel (o calidad) de servicio y de razonabilidad de los costos en función de la empresa que se ha definido como representativa. Nuestro criterio es que los límites establecidos mediante los criterios señalados son adecuados.

Nuestra Institución, en el área de transporte está en un proceso de promulgación y actualización de metodologías, como es el caso del transporte público remunerado de personas en la modalidad autobús, puertos, aeropuertos y se está analizando la actualización de otras metodologías como la de taxi.

- A los señores Miguel Ángel Salas Castro y Mario García Brenes, se les indica que de acuerdo con lo establecido en la Ley 7593, artículo 36 y en el Decreto 29732 MP, artículos 50 a 56, la oposición al estudio de oficio de modificación tarifaria del servicio remunerado de personas en la modalidad taxi, que se brinda en las bases de operación regular, fue rechazado mediante resolución de la Dirección General de Participación del Usuario de las 10 horas 59 minutos del 7 de abril del 2011, por falta de requisitos formales.

II.—Que de conformidad con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente es fijar incremento en las tarifas del servicio taxi del 3,35% y precisar que deben cobrarse de acuerdo con lo que marque el taxímetro, como se dispone. **Por tanto:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley N° 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública, en el Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, Reglamento a la Ley N° 7593, en lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora y, en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante artículo 3° de la sesión N° 21-2011 celebrada el 30 de marzo del 2011.

EL COMITÉ DE REGULACIÓN, RESUELVE:

I.—Fijar de oficio para el servicio de transporte remunerado modalidad taxi, las siguientes tarifas:

Tarifas en colones

TIPO DE TAXI	TARIFAS
TAXI SEDÁN	
Tarifa banderazo	550,00
Tarifa variable	550,00
Tarifa por espera	3.060,00
Tarifa por demora	5.500,00
TAXI ADAPTADO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD	
Tarifa banderazo	550,00
Tarifa variable	560,00
Tarifa por espera	3.085,00
Tarifa por demora	5.600,00
TAXI RURAL	
Tarifa banderazo	550,00
Tarifa variable	710,00
Tarifa por espera	3.510,00
Tarifa por demora	7.100,00

II.—La estructura tarifaria que se establece, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de: a) Las condiciones del camino -buenas o malas-. b) El recorrido -corto o largo-. c) El origen o destino del servicio -hoteles, moteles u otros-. d) La naturaleza del día -hábil o inhábil (feriado). e) La nacionalidad del usuario -costarricense o extranjero. f) Cualquier otra circunstancia. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el artículo N° 59 de la Ley N° 7969.

III.—Es obligatorio en todos los viajes que el taxista accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra a su cliente no exceda la que marca dicho dispositivo.

IV.—El valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. El pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245, en concordancia con el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante este Comité de Regulación, a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la Ley General de la Administración Pública, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

Notifíquese y publíquese.—Comité de Regulación.—Álvaro Barrantes Chaves.—Luis Fernando Chavarría Alfaro.—1 vez.—O. C. N° 5621-011.—Solicitud N° 40682.—C-330900.—(IN2011030710).

Resolución 414-RCR-2011.—San José, 15:40 horas del 13 de abril del 2011.

Conoce el Comité de Regulación de la solicitud de ajuste tarifario presentada por Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., operadora de la ruta 266. Expediente N° ET-17-2011.

Resultando:

I.—Que la empresa Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., cuenta con el respectivo título como permissionaria que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en la ruta 266 descrita como: Palmares-Santiago y viceversa, de conformidad con el acuerdo N° 59 de la sesión N° 3323 de la Junta Directiva de la Comisión Técnica de Transportes, celebrada el 19 de julio de 1999. Este permiso se encuentra vigente al día de la admisibilidad de la presente petición según lo indicó certificación de notario público Mario Varela Martínez (folios 10-12 y 24).

II.—Que mediante resolución N° RRG-127-2010 del 22 de febrero del 2010, publicada en *La Gaceta* N° 43 del 3 de marzo del 2010, se fijaron las tarifas para el servicio de la ruta 266 que ofrece la empresa Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L.

III.—Que el 21 de febrero del 2011, la empresa Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., presentó ante la Autoridad Reguladora solicitud de ajuste para la tarifa de la ruta 266 y modificación tarifaria por corredor común a las rutas 267, descrita como: Palmares-Rincón de Zaragoza y 269, descrita como: Palmares-Candelaria (folios 1-64).

IV.—Que mediante oficio N° 0209-DITRA-2011/04993 del 23 de febrero del 2011, la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora, solicitó al petente información faltante necesaria para el análisis de su solicitud (folios 65-66).

V.—Que el 7 de marzo del 2011, la empresa Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., aportó la información que se le había solicitado mediante el oficio N° 0209-DITRA-2011/04993 (folios 71-97).

VI.—Que mediante oficio N° 0269-DITRA-2011/06030 del 15 de marzo del 2011, la Dirección de Servicios de Transportes otorgó admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 99).

VII.—Que la convocatoria a audiencia pública, fue publicada en los diarios: *Al Día* y *La Teja* del 18 de marzo del 2011, y en *La Gaceta* N° 62 del 29 de marzo del 2011 (folios 107 y 202-203, respectivamente).

VIII.—Que la audiencia pública se realizó el 31 de marzo del 2011, en el Salón Comunal de Santiago, ubicado 200 metros al sur y 100 metros este de la Escuela Pública de Santiago, Palmares, Alajuela y de conformidad con el acta N° 34-2011 de la audiencia pública, que corre agregada al expediente, se presentaron posiciones por los señores Oldemar Segura Rodríguez, cédula de identidad N° 9-0038-0026; Nidia Segura Jiménez, cédula de identidad N° 2-0425-0593; Marlene Segura Rodríguez, cédula de identidad N° 2-0400-229; María Lourdes Segura Alvarado, cédula de identidad N° 2-0344-0185; la Asociación de Desarrollo Integral de Candelaria, representada por el señor Allen Esquivel Rodríguez, cédula de identidad N° 2-0350-0304; la Asociación Administradora de Acueductos de Santiago de Palmares, representada por el señor Eduardo Rojas Carranza, cédula N° 2-0273-0037; la Asociación de Desarrollo Integral de Santiago de Palmares, representada por el señor Leonel Segura Rodríguez, cédula de identidad N° 2-0265-

0449; Ólger Segura, cédula de identidad N° 2-0390-0824; William Gerardo Segura Ramírez, cédula de identidad N° 2-0425-0049; María Isabel Cordero Ávila c.c. Maritza Cordero Ávila, cédula de identidad N° 2-0374-0404; Concejo Municipal de la Municipalidad de Palmares Alajuela; presentaron los siguientes argumentos:

- a. Considerar las condiciones socioeconómicas de la comunidad, porque el incremento es desproporcionado, tomando en cuenta que Santiago está considerada la comunidad de menor desarrollo de Palmares, tanto por el Censo como por estudios del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN).
- b. El incremento de las tarifas puede generar deserción escolar, por lo que solicitan una tarifa diferenciada para los estudiantes.
- c. Se requiere fraccionar la tarifa y revisar el modelo de cálculo porque se considera la distancia por carrera pero las tarifas se establecen por viaje.
- d. Solicitan utilizar la herramienta complementaria de costos para analizar la solicitud tarifaria de Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L.
- e. No es adecuado brindar la misma modificación tarifaria de la ruta 266, descrita como Palmares-Santiago, que para la ruta 269 Palmares-Candelaria, porque no se consideran los costos de la última ruta, que tiene autobuses viejos y presentan problemas mecánicos.
- f. Consideran que solicitar incremento tarifario y luego retirar la solicitud y posteriormente volver a solicitar incremento es una falta de respeto para los usuarios de la ruta que asisten a las audiencias públicas.
- g. Sobre la responsabilidad social de la empresa, al trasladar el plantel de Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., puede generar un deterioro mayor en las calles del sector.
- h. Que los conductores velen por el adecuado cumplimiento de la Ley N° 7600, en el caso específico de los asientos preferenciales para personas adultas mayores o que tienen alguna discapacidad.
- i. Se presentan sobrecarga de los autobuses.

XI.—Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transportes, produciéndose el oficio N° 0388-DITRA-2011/08613 del 13 de abril del 2011, que corre agregado al expediente.

XII.—Que el Regulador General por oficio N° 160-RG-2011/2198 del 13 de abril del 2011, con fundamento en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante artículo 3° de la sesión N° 021-2011, celebrada el 30 de marzo del 2011; nombró a los funcionarios Ing. Mario Alberto Freer Valle, Lic. Álvaro Barrantes Chaves y Lic. Carlos Solano Carranza, como miembros titulares del Comité de Regulación, y al Lic. Luis Fernando Chavarría Alfaro como miembro suplente. De igual forma la Junta Directiva prorrogó la vigencia del Comité hasta el 30 de setiembre del 2011.

XIII.—Que en los plazos y procedimientos se han cumplido las prescripciones de ley.

Considerando:

I.—Que del oficio N° 0388-DITRA-2011/08613, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

(...)

B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

1. Variables operativas

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	65.254	28.401	36.853	129,76%
Distancia (Km/carrera)	12,30	12,90	- 0,60	-4,65%
Carreras	442,33	442,33	-	0,00%
Flota	3	3	-	0,00%
Tipo de Cambio	506,16	507,13	- 0,97	-0,19%
Precio combustible	578,00	527,00	51,00	9,68%
IPC general	539,24	536,90	2,34	0,44%
Tasa de Rentabilidad	17,99%	18,26%	-0,27%	-1,48%
Valor del Bus \$	87.667	87.667	-	0,0%
Valor del Bus ¢	44.373.360	44.458.397	- 85.037	-0,2%
Edad promedio de flota (años)	5,00	5,00	-	0,00%

- 1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda).** Se realizó el análisis de la demanda, determinándose que la demanda histórica de la ruta es de 65.398 pasajeros promedio mensual y la demanda reportada por la empresa en el presente estudio es de 28.401 pasajeros promedio mensual. Debido a que la empresa no demuestra mediante estudio técnico, las razones de la disminución del 129,76% en los volúmenes de pasajeros mensuales transportados, se considera para el análisis la información de la demanda histórica.
- 1.2 Carreras.** Las carreras para la ruta 266, fueron autorizadas por medio del acuerdo 59 de la sesión 3323, de la Comisión Técnica de Transporte, celebrada el 19 de julio de 1999 (folios 10-12). Esta ruta tiene autorizadas 445,68 carreras mensuales como promedio y la empresa brinda 442,33 carreras mensuales como promedio. Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:
- 1 Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.
 - 2 Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.
- Para este caso, respetando el criterio expuesto, las carreras reportadas por la empresa son menores a las autorizadas, por lo que se consideran para el presente análisis 442,33 que son las carreras reportadas.
- 1.3 Distancia.** Se utilizó para el cálculo tarifario, la medición reportada en la inspección de campo, realizada por los técnicos del Ente Regulador, ponderando la distancia con las carreras, el resultado es 12,30 kilómetros por carrera (folios 25-27).
- 1.4 Flota.** Mediante artículo 6.2.8 de la sesión ordinaria N° 63-2010, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 9 de diciembre del 2010 (folios 13-17), autorizó a Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., una flota de 3 autobuses. Como parte del análisis, las placas del equipo de transporte con que cuenta el operador, fueron cotejadas con los listados de placas alteradas que remitió el Registro Nacional, no encontrándose ninguna anomalía. Para verificar la propiedad de las unidades, se utilizó la información proporcionada por el Registro Nacional en la dirección electrónica www.registronacional.go.cr. Se determinó que todas las unidades están inscritas a nombre del permisionario.
- 1.5 Valor de la unidad.** La empresa utiliza unidades tipo urbano, cuyo costo equivalente sin rampa es de \$81.000 y el valor con rampa es de \$91.000, por lo indicado se pondera la flota considerando además la composición de unidades con rampa que representan el 66,70% de la totalidad y el restante 33,30% no cuentan con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor ponderado de la flota es de \$87.666,67, que al tipo de cambio de ¢506,16 por dólar prevaeciente el día de la audiencia, es de ¢44.373.360.
- 1.6 Tipo de cambio.** El tipo de cambio que se empleó es de ¢506,16 que corresponde al tipo de cambio de venta con respecto al dólar vigente al día 31 de marzo del 2011, del Banco Central de Costa Rica.
- 1.7 Combustible.** El precio del combustible que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢578,00 por litro de diesel, según resolución N° 350-RCR-2011, publicada en *La Gaceta* N° 59 del 24 de marzo del 2011, que es el precio vigente al día de celebración de la audiencia pública.
- 1.8 Índice de precios al consumidor (IPC).** El índice de precios al consumidor utilizado es el vigente a febrero 2011, según el Instituto Nacional de Estadística y Censos y asciende a 539,24 teniendo como base el año 1996, el índice de transporte para el mismo período es de 675,33.
- 1.9 Edad promedio de la flota.** La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 5 años.

2. Análisis del modelo estructura general de costos. El resultado de la aplicación del modelo tarifario para la ruta 266, refleja un **-14,35%**. El procedimiento para analizar este resultado a la luz de las herramientas complementarias es el siguiente:

- a. Se corre el modelo econométrico y se obtiene la tarifa correspondiente, si la variación propuesta no supera el IPC interanual, se mantiene el resultado del modelo.
- b. Caso contrario, se realiza el análisis complementario de mercado, que es un análisis del contexto operativo del mercado de la ruta, mediante una técnica de comparación (conocido en el ámbito de la Regulación, como Benchmarking). Para mantener el resultado del modelo debe darse la mayor parte de lo siguiente:
 - i. El IPK (Índice de pasajeros por kilómetro) sea normal o anormal por exceso de demanda.
 - ii. Ocupación media no inferior al 70% para rutas del Area Metropolitana de San José e interurbanas largas y de un 50% para otras rutas (acuerdo 2 sesión N° 3191 del 15 de abril de 1998).
 - iii. Pasajeros por carrera normales.
 - iv. Carreras y flota normales.
- c. Se realiza el análisis complementario de Tarifa Real, que es un análisis basado en los índices General y de Transportes. Para mantener el resultado del modelo econométrico, la curva tarifaria con ese resultado, debe:
 - i. Estar cercana a la del Índice General, si no ha habido inversión significativa en los últimos tres años (plazo en el que se amortiza la mayor parte de la inversión).
 - ii. Estar en el medio de las dos curvas, si la inversión se dio hace menos de tres años, o esta no ha sido significativa.
 - iii. Estar cercana al Índice de Transportes, si la inversión ha sido en este año o ha sido significativa en los tres años anteriores.
- d. En el caso de que el resultado del modelo econométrico cumpla con la mayor parte del ítem b. y con el ítem c., se acepta dicho resultado y se termina el análisis.
- e. Caso contrario, se considera que la ruta se comporta en forma especial, o bien es atípica; en este último caso se trata de rutas en los que no se presenta una proporcionalidad razonable entre las distancias, carreras, flotas y demandas, mostrándose como una ruta no rentable en relación con la cantidad de inversión y la operación que realiza. En ambos casos, se procede a realizar el Análisis Complementario de Costos, que es un análisis que mide la variación porcentual de los costos y la inversión considerados desde la última fijación específica (hecha con el modelo econométrico) hasta el momento de la nueva fijación.
- f. La decisión final se dará entre cualquiera de las tarifas de los análisis complementarios, considerando que el análisis de mercado contempla cuatro tarifas (máxima, media, mínima y mercado con inversión), que cumpla lo siguiente:
 - i. Satisfaga el ítem c.
 - ii. Se encuentre en su tarifa más alta dentro de las tarifas promedio del rango de km. por provincia.

El resultado de la aplicación del modelo tarifario para la ruta 266, indica una disminución en las tarifas vigentes de un **14,35%**, como producto de la aplicación de la estructura general de costos. Por su parte la tasa del IPC interanual es de un 4,57%, por lo que procede continuar con el análisis.

2.1. Análisis comparativo de mercado. Con este procedimiento, que utiliza funciones potenciales e indicadores de mercado, se analizó el conjunto de variables específicas de la ruta operada por Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., dentro del contexto y comportamiento del sector del mercado, con el cual se identifica (bloque 2), de acuerdo con las características propias de la ruta 266, llegándose a los siguientes resultados:

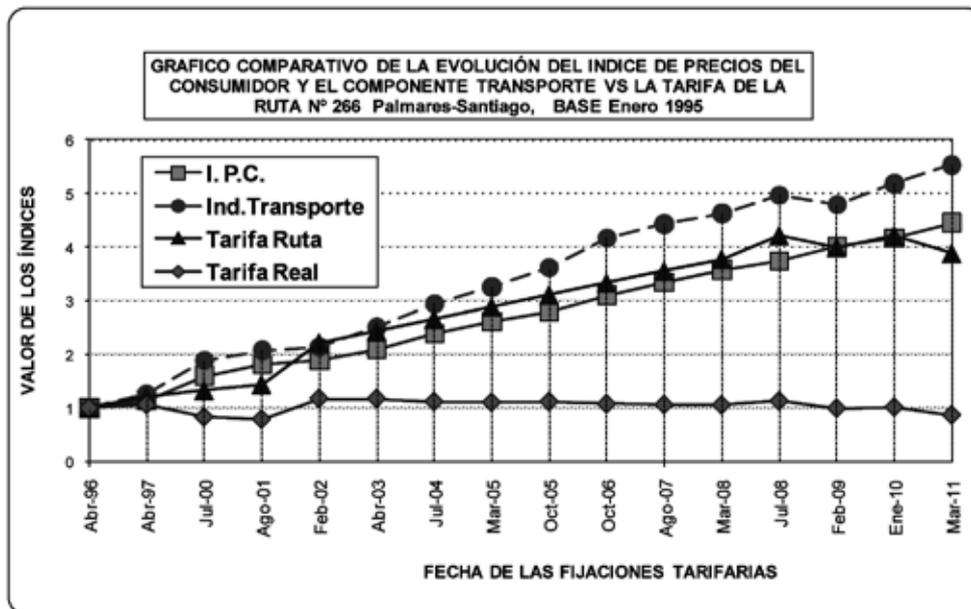
Indicador	Promedio Mercado	Valor Ruta	%	Relación Rta / Mrc
IPK	2,98	10,90	266%	MAYOR
Pasajeros/Carrera	50,91	147,52	190%	MAYOR
Carreras	1.282	442	65%	Menor
Pasajeros/Bus	8,387	21,751	159%	MAYOR
Carreras diarias/Bus	6,02	4,91	18%	MENOR
Flota	7,8	3,0	61%	Menor
Inversión Neta por Bus/Pax/Km	1.803	5.448	202,12%	Mayor
Función Potencial	Tarifa Colones		Ajuste Tarifario Requerido	
Valor Medio	56,03	190,00	-71%	Rebaja
Valor Máximo	67,24		-65%	Rebaja
Valor Mínimo	44,83		-76%	Rebaja
Tarifa de Mercado según Inversión Neta Empresa	114,87		-40%	Rebaja

Indicador	Valor Ruta	Promedio Mercado	Variación
a) Pasajeros x mes	65.254,0	71.535,5	-9%
b) Carreras x mes	442,3	1.405,1	-69%
c) Dist. km/Carrera	13,5	17,1	-21%
d) Dist. km/Viaje (c / 2)	6,8	8,5	
e) Flota (unidades)	3,0	7,8	-61%
f) Capacidad prom. Bus (pasajeros)	52,7	52,7	-
x) Recorrido km/mes (b * c)	5.985	24.005	-75%
y) Pasajeros x Viaje [(a / b) / 2]	74	25	190%
IPK (a / x)	10,90	2,98	266%
Ocupación media (y / f)	140,1%	48,3%	190%
		50,0%	180%
Recorrido Bus/Mes (x / e)	1.995	3.085	-35%

Porque la Ruta tiene:
 - Distancia pero mucho + Carreras
 - Pasajeros, y + Carreras
 + Pasajeros, y - Recorrido
 + Pasajeros x Viaje
 - o + que Acuerdo MOPT p/ este tipo de rutas
 + Recorrido, pero + Flota

Comparando las principales variables operativas de las rutas en análisis, en relación con el mercado, se observa que el IPK de la ruta es mayor que el IPK del mercado, debido a que si bien moviliza un menor volumen de pasajeros, la cantidad de carreras es mucho menor; la ocupación media de la ruta es 140%, lo cual es superior al mercado, y al porcentaje exigido por el MOPT para este tipo de rutas; y el recorrido bus mes de la ruta es menor en un 35% que el mercado debido a que aún cuando el recorrido total mensual es menor, la flota también es menor, en mayor proporción. En síntesis, todo lo señalado refleja un comportamiento razonable y disminuye la posibilidad de errores por asimetría, en la información operativa de la ruta.

2.2. **Análisis complementario de tarifa real.** Como se observa, si se considera la opción de brindar el resultado tarifario que señala el modelo estructura general de costos, la línea tarifaria es inferior que el índice general y el índice de transporte, este comportamiento es normal dado la información operativa de la ruta.



2.3 **Recomendación tarifaria sobre el análisis tarifario.** Luego de analizar el resultado que brindan las herramientas tarifarias, se descarta la presencia de posibles asimetrías de información y procede técnicamente aplicar el resultado del modelo estructura general de costos, cuyo resultado es un **-14,35%**; pero debido a la existencia de un principio regulatorio de protección a la ruta corta reconocido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante acuerdo N° 025-061-98 de fecha 20 de enero de 1998, que señala: "Cuando dos o más rutas de transporte remunerado de personas en las modalidades autobuses, busetas y microbús comparten un recorrido en común (corredor común), debe establecerse una tarifa superior para la ruta más larga, a un nivel razonable para evitar la competencia desleal, esto para el tramo en común, además, ante una modificación de la tarifa de la ruta corta se deben ajustar las tarifas de las rutas largas correspondientes a los tramos comunes a la ruta corta." La recomendación de disminución en la tarifa para la ruta 266 se afecta por el principio de protección a la ruta corta, anteriormente señalado.

Para el caso en análisis, las rutas cortas del corredor son las rutas 267 y 269, ambas rutas tienen una tarifa autorizada de ¢170, la recomendación tarifaria para la ruta 266 generaría una tarifa de ¢165, lo que provoca incumplimiento con el principio señalado. Por lo anterior y en respeto del párrafo precedente, la recomendación es fijar una tarifa que cumpla con el principio regulatorio, por lo que se procede a recomendar una tarifa superior en ¢5 a la ruta larga sobre las rutas cortas del corredor, por lo que se recomienda fijar una tarifa de ¢175 para la ruta 266, que porcentualmente representa una disminución del 7,89%.

2.4 Recomendación tarifaria sobre el corredor común.

De acuerdo con la naturaleza de los servicios y de la demanda hacia la cual está dirigido el transporte público colectivo, se tienen que analizar las áreas de influencia, sean estas sectores (aglomeración urbana), corredores de servicio, o regiones, evitando desplazamientos de demanda entre rutas por autorización de tarifas a puntos de servicio que no sean el objeto de la concesión o permiso, abandonándose el criterio de ajuste encadenado a los listados de precios; esto significa que se debe eliminar de la afectación tarifaria, todas aquellas tarifas a poblaciones, puntos intermedios, fraccionamientos, ramales o extensiones que no hayan sido definidos en forma explícita. Por lo señalado la rebaja tarifaria que se aplicaría a la ruta 266, no se aplica a las rutas 267 y 269, debido a que la ruta 266 dentro de su recorrido pasa por Zaragoza; pero las rutas 267 y 269 no pasan por Santiago; razón por la cual no se conjuntó la información operativa para realizar el análisis tarifario.

C. EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL SERVICIO

El día 12 de abril del año en curso, se revisó la base de datos de la empresa RITEVE S y C S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y se comparó con la información suministrada por Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L., al ET-17-2011, sobre el estado mecánico de las unidades con que brinda el servicio aprobadas por el Consejo de Transporte Público. Se consultó la flota compuesta por 3 unidades, a saber: AB-1111, AB-5350, AB-5351, determinándose que todas las unidades reportan la revisión técnica vigente, aprobadas con defecto leve.

D. RESPUESTA A LAS MANIFESTACIONES EXPUESTAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA

A los señores Oldemar Segura Rodríguez; Nidia Segura Jiménez; Marlene Segura Rodríguez; María Lourdes Segura Alvarado; la Asociación de Desarrollo Integral de Candelaria, representada por el señor Allen Esquivel Rodríguez, la Asociación Administradora de Acueductos de Santiago de Palmares, representada por el señor Eduardo Rojas Carranza; la Asociación de Desarrollo Integral de Santiago de Palmares, representada por el señor Leonel Segura Rodríguez, Ólger Segura; William Gerardo Segura Ramírez, María Isabel Cordero Ávila c.c. Maritza Cordero Ávila y el Concejo Municipal de la Municipalidad de Palmares Alajuela, se les indica que con respecto al modelo tarifario por la experiencia surgida de su empleo, se ha determinado que los resultados obligan a complementarlo con otros análisis técnicos, acordes con el ordenamiento jurídico, para anular las asimetrías de información que puedan existir. Luego del análisis se determinó que no se presentan asimetrías, razón por la que se aceptó el resultado brindado por el modelo estructura general de costos. Además, se les indica que respecto de la inflación y costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público y en particular las del transporte remunerado por autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo que a la Autoridad Reguladora la Ley le ha delegado la responsabilidad de procurar el

equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestatarios de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias de dichos servicios. Aún cuando la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos; escapa a su ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios, por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

Acerca de la calidad del servicio, de conformidad con lo establecido en las Leyes Nos. 3503, 7593 y 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio. En ese sentido, esta Autoridad Reguladora trasladará a dicho ente rector, todas aquellas deficiencias, excesos o anomalías informadas por los usuarios y opositores, a fin de que se les brinde la debida consideración, y se tomen las acciones correctivas pertinentes. Respecto a las denuncias sobre la prestación del servicio, incluyendo la consulta sobre responsabilidad social de la empresa, se trasladarán las anomalías del servicio citadas a los operadores, con el fin de que brinden explicaciones con copia al expediente, y sobre este daremos seguimiento, en el sentido de que si no se subsanan, la ARESEP podrá aplicar el artículo 33 de su Ley; adicionalmente se verificará en el campo, de forma posterior a la publicación de la fijación tarifaria, lo señalado por los usuarios respecto a la prestación del servicio como cumplimiento de horarios, utilización de flota.

El modelo tarifario utilizado normalmente en la actividad del transporte remunerado de personas por autobús, es el modelo heredado del MOPT, este modelo se estructura operativamente en dos partes: una que corresponde a las variables de operación específicas de cada ruta, a saber, demanda, flota, carreras y distancia; la otra parte, corresponde a los gastos de operación fijos y variables que aplican en forma genérica para toda la actividad. Una combinación de estas dos partes de dicho modelo, es la que se utiliza en las fijaciones individuales. Al realizar análisis tarifarios, se determinan cuáles costos están íntimamente ligados con la prestación del servicio público del que se trate y si deben ser reconocidos para la determinación de la tarifa que paga el usuario, ésta se calcula considerando todos los costos operativos incluyendo la distancia total y luego se determina un costo total por kilómetro, el cual es el que se aplica para el cálculo tarifario.

Para los valores operativos como demanda esta se verifica contra la información histórica de la ARESEP, lo mismo sucede con la información de las carreras éstas se calculan según lo autorizado por el Consejo de Transporte Público y se verifican contra las estadísticas operativas de la ruta en análisis. En los casos a los que se refieren los usuarios, se ha analizado la estructura de costos de los servicios que se han sometido a fijación tarifaria de carácter ordinario, determinando la aplicación de la metodología que mejor responda al principio de servicio al costo que califica su actuación. Con respecto al modelo tarifario por la experiencia surgida de su empleo, se ha determinado que los resultados obligan a complementarlo con otros análisis técnicos, acordes con el ordenamiento jurídico, para anular las asimetrías de información que puedan existir. Con respecto al fraccionamiento tarifario solicitado, existen lineamientos de racionalización de estructuras tarifarias, que busca unificar las tarifas, con el propósito de garantizar la productividad económica y preparar los pliegos tarifarios para tarifas planas urbanas, con vista en el cambio metodológica

de fijación tarifaria a nivel nacional. Este proceso de racionalización también se está aplicando de forma paulatina otras rutas, con distorsiones en las tarifas de distintos ramales, producto de diferencias de distancia de recorrido en cada ramal y se aproximarán a una tarifa uniforme.

En aspectos de la calidad del servicio, de conformidad con lo establecido en las Leyes Nos. 3503, 7593 y 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio. En ese sentido, esta Autoridad Reguladora trasladará a dicho ente rector, todas aquellas deficiencias, excesos o anomalías informadas por los usuarios y opositores, a fin de que se les brinde la debida consideración, y se tomen las acciones correctivas pertinentes.

Con respecto a la posibilidad de una empresa de solicitar modificación tarifaria, se señala que el artículo 86 de la Ley N° 7593, que modifica el artículo 31 de la Ley N° 3503, indica que el concesionario o permisionario podrá solicitar modificación tarifaria, si demuestra que el equilibrio económico del servicio se altera en más de un 5%.

Según lo señala el artículo 171 del Reglamento a la Ley N° 7600, corresponde al MOPT la vigilancia de que los operadores cumplan con la adaptación de las unidades. Cabe aclarar que la Autoridad Reguladora no es la obligada a vigilar el cumplimiento de la Ley N° 7600, pero sí le corresponde la función establecida en el Reglamento a la Ley N° 7600 de contemplar tarifariamente todos los costos necesarios para prestar el servicio, siempre y cuando esas adaptaciones hayan sido hechas, en concordancia con el principio de servicio al costo que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio.

Además con oficio N° 2260-DDU-2006 del 7 de agosto del 2006 en relación con la resolución N° RRG-5397-2006 y la obligación de la Autoridad Reguladora de hacer cumplir la Ley N° 7600), se indica lo siguiente:

“...El artículo 103 del reglamento de la Ley N° 7600, es claro al decir que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos no forma parte de los entes fiscalizadores del cumplimiento del reglamento de la Ley N° 7600. Dicho artículo expresa lo siguiente: “Artículo 103. Fiscalización. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, el Ministerio de Salud Pública, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, las Municipalidades y demás entidades competentes de revisar planos y conceder permisos de construcción y remodelación o cualquier otra autorización similar; deberán controlar y fiscalizar que las disposiciones pertinentes contenidas en el presente reglamento se cumplan en todos sus extremos.”

Por otra parte, el artículo 172 del mismo reglamento indica lo siguiente: “Artículo 172. Revisión técnica. En todo contrato de transporte de servicio público a suscribirse con posterioridad a la entrada en vigencia de este reglamento, sea en condición de permiso o concesión, las partes involucradas deberán previamente cumplir con las disposiciones de accesibilidad establecidas en la presente normativa, todo lo cual deberá constar en la revisión técnica que realizará la dependencia encargada del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El incumplimiento de tal requisito impedirá la respectiva celebración contractual o la renovación de los derechos existentes.”

Además, la misma Ley N° 7600 en su artículo 46 expresa lo siguiente: “Artículo 46. Permisos y concesiones. Para obtener permisos y concesiones de explotación de servicios de transporte público, será requisito que los beneficiarios de este tipo de contrato presenten la revisión técnica, aprobada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que compruebe que cumplen con las medidas establecidas en esta ley y su reglamento.”

De esta forma, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos no tiene competencia para hacer cumplir la Ley N° 7600, pues claramente esta ley y su reglamento le dan esa competencia al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo que a materia de transporte público remunerado de personas se refiere.

II.—Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas vigentes en un **-7,89%** para la ruta 266 descrita como: Palmares-Santiago y viceversa; operada por la empresa Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L y rechazar el ajuste solicitado, por concepto de corredor común, para las rutas 267, descrita como: Palmares-Rincón de Zaragoza y 269, descrita como: Palmares-Candelaria.; tal y como se dispone. **Por tanto:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley N° 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública, en el Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, Reglamento a la Ley N° 7593, en lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora y en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante artículo 3° de la sesión N° 21-2011 celebrada el 30 de marzo del 2011.

EL COMITÉ DE REGULACIÓN,
RESUELVE:

I.—Fijar para la ruta 266, descrita como: Palmares-Santiago y viceversa, las siguientes tarifas:

DESCRIPCIÓN RUTA	TARIFAS EN COLONES	
	REGULAR	ADULTO MAYOR
266 PALMARES-SANTIAGO Y VICEVERSA		
PALMARES-FINAL DE SANTIAGO	175	0
PALMARES-SANTIAGO CENTRO	175	0
PALMARES-ZARAGOZA	175	0

II.—Solicitar a Compañía Carbachez e Hijos E.I.R.L lo siguiente:

- a) En un plazo de diez días hábiles después de su notificación, presentar respuesta a los opositores con copia al expediente N° ET-17-2011, sobre las oposiciones interpuestas, con copia al Consejo de Transporte Público.

III.—Rechazar la solicitud de modificación tarifaria para las 267, descrita como: Palmares-Rincón de Zaragoza y 269, descrita como: Palmares-Candelaria. Por lo anterior se mantienen las tarifas establecidas en la resolución N° 95-RCR-2010 del 16 de julio del 2010, publicada en el Alcance N° 18 a *La Gaceta* N° 152 del 6 de agosto del 2010, para esas rutas.

IV.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la Ley N° 7593, las tarifas fijadas rigen a partir del día natural siguiente a su publicación.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245, en concordancia con el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante este Comité de Regulación, a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la Ley General de la Administración Pública, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

Notifíquese y publíquese.—Comité de Regulación.—Álvaro Barrantes Chaves.—Luis Fernando Chavarría Alfaro.—1 vez.—O. C. N° 5621-011.—Solicitud N° 40682.—C-556760.—(IN2011032020).

Resolución 415-RCR-2011.—San José, a las 15:45 horas del 13 de abril del 2011.

Conoce el Comité de Regulación, ajuste tarifario de oficio para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad taxi, base de operación Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Expediente N° ET-42-2011.

Resultando:

I.—Que el 18 de marzo del 2011, mediante oficio N° 0283-DITRA-2011/06366, la Dirección de Servicios de Transportes emite informe preliminar de la aplicación del procedimiento extraordinario de taxis, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y recomienda incrementar las tarifas en un 2,36% (folios 3-28).

II.—Que el 25 de marzo del 2011, mediante oficio N° 035-COR-2011, de conformidad con lo resuelto por el Comité de Regulación, en su sesión N° 94 del 21 de marzo del 2011, se procede con la apertura del expediente tarifario y se solicita la convocatoria a consulta pública (folios 1-2).

III.—Que la convocatoria a consulta pública, de conformidad con lo ordenado por la Sala Constitucional en el Voto N° 2007-11266 de las 14:35 horas del 8 de agosto del 2007, y las resoluciones Nos. RRG-7205-2007 y RRG-4199-2004, se publicó en los diarios: Al Día, La Prensa Libre y La Extra, del día 28 de marzo del 2011, y en *La Gaceta* N° 65 del 1° de abril del 2011 (folios 33-34 y 38).

IV.—De conformidad con el informe de posiciones de la consulta pública, oficio N° 0567-DGPU-2011/08116 de fecha 7 de abril del 2011, se presentó documento del señor Miguel Ángel Salas Castro, con cédula de identidad N° 1-529-251, que señala oposición a estudio de oficio (folios 39-40).

XI.—Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transportes de la Autoridad Reguladora, produciéndose el oficio N° 0370-DITRA-2010/08177, del 8 de abril del 2011, que corre agregado al expediente.

XII.—Que el Regulador General por oficio N° 160-RG-2011/2198 del 13 de abril del 2011, con fundamento en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante artículo 3° de la sesión N° 021-2011, celebrada el 30 de marzo del 2011; nombró a los funcionarios Ing. Mario Alberto Freer Valle, Lic. Álvaro Barrantes Chaves y Lic. Carlos Solano Carranza, como miembros titulares del Comité de Regulación, y al Lic. Luis Fernando Chavarría Alfaro como miembro suplente. De igual forma la Junta Directiva prorrogó la vigencia del Comité hasta el 30 de setiembre del 2011.

XIII.—Que en los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

Considerando:

I.—Que del oficio N° 0370-DITRA-2011/08177, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

B. Análisis tarifario

De acuerdo con el procedimiento indicado en el párrafo precedente, las fijaciones extraordinarias se efectuarán cada seis meses en los meses de febrero y agosto de cada año, con el fin de compensar los desequilibrios causados por el efecto inflacionario. Podrán ser efectuadas a solicitud de los prestadores del servicio, usuarios, entidades públicas y privadas con facultades, o de oficio por la Autoridad Reguladora.

Se utilizan para el cálculo automático de tarifas para los vehículos taxi tipo sedán, y microbús, los precios actualizados de los rubros: tipo de cambio, salario por jornada ordinaria de un taxista y los combustibles gasolina (súper y regular) y diesel, comparándolos contra los precios de esos mismos rubros vigentes a la última fijación tarifaria, manteniendo constantes los demás rubros de costos y los parámetros operativos, con ello se obtiene un índice de ajuste automático que tiene la siguiente formulación matemática:

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Donde:

- I: Índice de ajuste automático de la tarifa.
- SMT₁: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente a la fecha de emisión del presente informe preliminar, obtenido según decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social N° 36292-MTSS, publicado en *La Gaceta* N° 238 del 8 de diciembre del 2010. (8.972,98 colones).
- SMT₀: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente a la fecha de emisión del presente informe preliminar, obtenido según decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social N° 36073-MTSS, publicado en *La Gaceta* N° 133 del 9 de julio del 2010. (8.743,04 colones), vigente a la fecha de emisión de la resolución N° 180-RCR-2010.
- PPC₁: Precio ponderado del combustible (**diesel** -578,00 colones-, **gasolina súper** -627,00 colones- y **gasolina regular** -610,00 colones-) aprobado por la Autoridad Reguladora mediante resolución N° 350-RCR-2011, y publicado en *La Gaceta* N° 59 del 24 de marzo del 2011 y vigente a la fecha.
- PPC₀: Precio ponderado del combustible (**diesel** -496,00 colones-, **gasolina súper** -604,00 colones- y **gasolina regular** -562,00 colones-) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al día 21 de setiembre del 2010, plazo máximo establecido para la consulta pública.
- TC₁: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al 6 de abril del 2011, plazo máximo establecido para la consulta pública, calculado por el Banco Central de Costa Rica (505,12 colones por dólar)². El tipo de cambio de venta de referencia, se obtuvo del sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica www.bccr.fi.cr
- TC₀: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente a la fecha de emisión del presente informe preliminar, calculado por el Banco Central de Costa Rica (507,47 colones por dólar)¹. El tipo de cambio de venta de referencia del día 21 de setiembre del 2010, plazo máximo establecido para la consulta pública y se obtuvo del sitio electrónico del Banco Central de Costa Rica www.bccr.fi.cr

Resumen de Precios Fijación Automática

	Fijación anterior	Fijación actual
Tipo de cambio	507,47	505,12
Salario mínimo taxista	8.743,04	8.972,98
Gasolina súper	604,00	627,00
Gasolina regular	562,00	610,00
Diesel	496,00	578,00

Para realizar el análisis tarifario se mantienen sin variación todos los rubros de costos y parámetros operativos, modificando únicamente en el modelo tarifario el precio de las variables: tipo de cambio, salario y combustibles, con ello se obtiene el índice proporcional de incremento denominado *I_ω*, para cada tarifa por tipo de vehículo taxi. A continuación se presenta el índice resultante del nuevo cálculo:

Índice Proporcional

DESCRIPCIÓN	<i>I_ω</i>
TAXI SEDÁN	
Tarifa banderazo	3,18%

¹ Disposición emanada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora según acuerdo N° 004-015-2004, artículo 6° del acta de la sesión ordinaria N° 015-2004, del 24 de febrero del 2004.

DESCRIPCIÓN	$I\omega$
Tarifa variable	2,96%
Tarifa por espera	2,40%
Tarifa por demora	2,96%
TAXI MICROBÚS	
Tarifa banderazo	3,18%
Tarifa variable	3,18%
Tarifa por espera	2,05%
Tarifa por demora	3,18%

La fórmula para ajustar las tarifas es la siguiente:

a. Tarifa banderazo

$$T_{bf} = T_b \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

- T_{bf} : Tarifa banderazo final calculada después del ajuste.
- T_b : Tarifa banderazo calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1 + I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

b. Tarifa variable por distancia

$$T_{vdf} = T_{vd} \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

- T_{vdf} : Tarifa variable por distancia final calculada después del ajuste.
- T_{vd} : Tarifa por distancia calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1 + I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

c. Tarifa por demora

$$T_{df} = T_d \cdot (1 + I\omega)$$

Donde

- T_{df} : Tarifa por demora final calculada después del ajuste.
- T_d : Tarifa por demora calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1 + I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

d. Tarifa por espera

$$T_{ef} = T_e \cdot (1 + I\omega)$$

Donde

- T_{ef} : Tarifa por espera final calculada después del ajuste.
- T_e : Tarifa por espera calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1 + I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Resumen tarifario general -en colones-			
TIPO DE TAXI	Tarifas vigentes	$I\omega$	Tarifas recomendadas
TAXI SEDÁN			
Tarifa banderazo	785,00	3,18%	810,00
Tarifa variable	675,00	2,96%	695,00
Tarifa por espera	3.130,00	2,40%	3.205,00
Tarifa por demora	6.750,00	2,96%	6.950,00
TAXI MICROBÚS			
Tarifa banderazo	785,00	3,18%	810,00
Tarifa variable	785,00	3,18%	810,00
Tarifa por espera	3.650,00	2,05%	3.725,00
Tarifa por demora	7.850,00	3,18%	8.100,00

C. Procedimiento de consulta pública

De acuerdo con lo establecido en la Ley N° 7593, artículo 36 y en el Decreto N° 29732 MP, artículos 50 a 56, la oposición al estudio de oficio de modificación tarifaria del servicio remunerado de personas en la modalidad taxi, que se brinda en la base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, presentada por el señor Miguel Ángel Salas Castro, con cédula de identidad N° 1-529-251, se rechazó mediante resolución de la Dirección General de Participación del Usuario de las 10 horas 59 minutos del 7 de abril del 2011, por falta de requisitos formales (folios 26-29).

II.—Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo al mérito de los autos, lo procedente es fijar incremento en las tarifas del servicio taxi del 2,85% y precisar que deben cobrarse de acuerdo con lo que marque el taxímetro, como se dispone. **Por tanto:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley N° 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública, en el Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, Reglamento a la Ley N° 7593, en lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora y, en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante artículo 3° de la sesión N° 21-2011 celebrada el 30 de marzo del 2011.

EL COMITÉ DE REGULACIÓN,
RESUELVE:

I.—Fijar de oficio para el servicio de transporte remunerado modalidad taxi, las siguientes tarifas:

Tarifas en colones-

TIPO DE TAXI	TARIFAS
TAXI SEDÁN	
Tarifa banderazo	810,00
Tarifa variable	695,00
Tarifa por espera	3.205,00
Tarifa por demora	6.950,00
TAXI MICROBÚS	
Tarifa banderazo	810,00
Tarifa variable	810,00
Tarifa por espera	3.725,00
Tarifa por demora	8.100,00

II.—La estructura tarifaria que se establece, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de: a) Las condiciones del camino -buenas o malas-. b) El recorrido -corto o largo-. c) El origen o destino del servicio -hoteles, moteles u otros-. d) La naturaleza del día -hábil o inhábil (feriado). e) La nacionalidad del usuario -costarricense o extranjero. f) Cualquier otra circunstancia. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el artículo N° 59 de la Ley N° 7969.

III.—Es obligatorio en todos los viajes que el taxista accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra a su cliente no exceda la que marca dicho dispositivo.

IV.—El valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. El pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245, en concordancia con el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución caben los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante este Comité de Regulación, a quien corresponde resolverlo; el de apelación y el de revisión, podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la Ley General de la Administración Pública, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

Notifíquese y publíquese.—Comité de Regulación.—Álvaro Barrantes Chaves.—Luis Fernando Chavarría Alfaro.—1 vez.—O. C. N° 5621-011.—Solicitud N° 40682.—C-199320.—(IN2011032021).

CONVOCA A AUDIENCIA PÚBLICA

Para exponer sobre los aspectos técnicos, económicos y financieros de la propuesta planteada por Empresa Guadalupe Ltda., para ajustar las tarifas de las rutas 30, 30 A, 31, 32, 33, 34, 34 A y 35, tramitadas en el expediente ET-35-2011 y que se detallan de la siguiente manera:

Ruta	Descripción	Tarifas (en colones)				Incremento Regular	
		Vigentes		Propuestas		Absoluto	Porcentual
		Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor		
30	San José-Guadalupe-El Alto	230	-	270	-	40	17,39%
30 A	San José-Guadalupe-El Alto-Heliconias	230	-	270	-	40	17,39%
31	San José-Guadalupe-El Carmen	250	-	295	-	45	18,00%
32	San José-Guadalupe-Barrio Pilar	230	-	270	-	40	17,39%
33	San José-Guadalupe-San Antonio	230	-	270	-	40	17,39%
34	San José-Guadalupe-Purrall-Los Cuadros	230	-	270	-	40	17,39%
34 A	San José-Guadalupe-Purrall-Kuru	230	-	270	-	40	17,39%
35	San José-Guadalupe-Mozotal	230	-	270	-	40	17,39%

El 11 de mayo de 2011 a las diecisiete horas (5:00 p. m), se llevará a cabo la Audiencia Pública en el Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que se ubica en el Edificio Turrubares del Oficentro Multipark, Guachipelín de Escazú, San José.

Se hace saber a los interesados que pueden consultar y fotocopiar el expediente que consta en las instalaciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Un extracto de la solicitud presentada por la empresa puede ser consultada en la siguiente dirección electrónica: www.aresp.go.cr (En Audiencias/ Peticiones Tarifarias).

Todo aquel que tenga interés legítimo podrá presentar su oposición o coadyuvancia, por escrito o en forma oral, el día de la audiencia, momento en el cual deberá presentar cédula de identidad o documento de identificación aceptado en el país, y consignar el lugar exacto o el número de fax, para efectos de notificación por parte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. En dicha audiencia, el interesado deberá exponer las razones de hecho y derecho, así como las pruebas que considere pertinentes.

En el caso de las personas jurídicas la oposición o coadyuvancia deberá ser interpuesta por el representante legal de dicha entidad y aportar certificación de personería jurídica vigente.

Las oposiciones o coadyuvancias también se pueden presentar por medio del fax 2215-6002 hasta la hora de inicio de la respectiva Audiencia Pública.

Para información adicional, comunicarse con el Consejero del Usuario al teléfono 2506-3200 o al correo electrónico consejero@aresp.go.cr.

Dirección General de Participación del Usuario.—Luis Fernando Chavarría Alfaro.—1 vez.—O.C. N° 5622-11.—Solicitud N° 40683.—C-70270.—(IN2011030711).

RÉGIMEN MUNICIPAL

MUNICIPALIDAD DE MONTES DE OCA

DEPARTAMENTO DE PATENTES

EDICTO

N° 013-2011.—Para los fines consiguientes el Departamento de Patentes de la Municipalidad de Montes de Oca, hace saber que Gil Rye Lee, con cédula de residencia N° 141000016206, ha presentado solicitud de traspaso de patente comercial N° 2816 a nombre de Jeni Kin Lee, cédula N° 1-1468-0148. La Municipalidad de Montes de Oca otorga ocho días naturales de plazo a partir de esta publicación para presentar objeciones.

San Pedro de Montes de Oca, 7 de abril del 2011.—Johnny Walsh Agüero.—Melania Solano C.—1 vez.—(IN2011029939).

AVISOS

CONVOCATORIAS

FIDEICOMISO DE EMISIÓN DE PARTICIPACIONES
Y ADMINISTRACIÓN DE PROYECTOS IFC 2008

Se convoca a asamblea general ordinaria de participantes del “Fideicomiso de Emisión de Participaciones y Administración de Proyectos IFC 2008”, fideicomiso constituido mediante contrato privado en la ciudad de San José, a los once días del mes de junio del dos mil ocho, y sus addenda, asamblea a celebrarse en una de las fincas filiales propiedad del Fideicomiso ubicadas en el Centro Comercial Plaza del Boulevard, en Cartago, cuatrocientos metros al sur del Hospital Max Peralta, contiguo al Polideportivo, en primera convocatoria a las dieciséis horas del día veintiséis de mayo del dos mil once, en donde se conocerán los siguientes puntos: