

## **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

**RIT-034-2017**

**San José, a las 15:45 horas del 26 de mayo de 2017**

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE REVISION TARIFARIA PRESENTADA POR LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DEL EDEN DE CARTAGENA PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBUS, EN LA RUTA 550 DESCRITA COMO: LIBERIA – AEROPUERTO – FILADELFIA – CARTAGENA – SARDINAL - PLAYA PANAMÁ - PLAYA TAMARINDO – MATAPALO - PLAYA FLAMINGO - SANTA CRUZ - NICOYA Y VICEVERSA, LA CUAL ES OPERADA POR LA EMPRESA TRANSPORTES LA PAMPA LIMITADA.**

---

### **EXPEDIENTE ET-014-2017**

#### **RESULTANDO QUE:**

- I.** Mediante el acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) en artículo 7.9.295 de la Sesión Ordinaria 53-2014, del 24 de setiembre de 2014, se acuerda renovar el derecho de concesión que ostenta la empresa Transportes La Pampa Ltda. para la explotación de la ruta 550 descrita como: Liberia – Aeropuerto - Filadelfia – Cartagena – Sardinal - Playa Panamá - Playa Tamarindo – Matapalo - Playa Flamingo - Santa Cruz - Nicoya y viceversa.
- II.** De conformidad con el artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 de la Junta Directiva del CTP, celebrada el 6 de mayo de 2015, se acuerda establecer como condición excepcional y transitoria la asignación de la condición de permisionario a todos los operadores que mediante acto administrativo válido ostentan un derecho subjetivo de renovación de concesión, esto al amparo inciso b) del artículo 25 de la ley 3503.
- III.** El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.

- IV. Las tarifas vigentes para la ruta 550 fueron aprobadas mediante resolución RIT-108-2016 del 4 de octubre de 2016, y publicada en el Alcance N°213 de la Gaceta N°194 del 10 de octubre de 2016.
- V. El día 16 de febrero de 2017, la Asociación de Desarrollo Integral de Cartagena, la Asociación de Desarrollo Integral Edén de Cartagena, la Asociación de Desarrollo Integral El Llano, la Asociación de Desarrollo Integral Portegolpe, y la Asociación de Desarrollo Integral de Tempate, solicitan ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) una rebaja del 30,27% sobre las tarifas de la ruta 550 (folios 1 al 92).
- VI. La Intendencia de Transporte, mediante auto de prevención 119-AP-IT-2017/5582 del 21 de febrero de 2017, le previene a los petentes información faltante que resulta necesaria para el análisis de la solicitud, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RRG-6570-2007, y publicada en La Gaceta N° 108 del 6 de junio de 2007 (folios 94 al 96).
- VII. El auto de prevención 119-AP-IT-2017/5582 se notifica el 21 de febrero de 2017 a los solicitantes, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual fenecía el 7 de marzo de 2017 (folios 96 y 97).
- VIII. El 6 de marzo de 2017, dentro del plazo legal otorgado, los petentes brindan respuesta parcial al auto de prevención 119-AP-IT-2017/5582, esto por cuanto presentan las certificaciones de cada una de las asociaciones de desarrollo al día, excepto la certificación de la personería de la Asociación Integral de Portegolpe de Santa Cruz de Guanacaste, por lo que no se considera como parte de la solicitud (folios 99 al 203).
- IX. Mediante oficios 269-IT-2017/5622 del 21 de febrero de 2017 (folio 204) y 580-IT-2017/11515 del 21 de abril del 2017 (folio 310), se solicita al CTP información necesaria para la fijación tarifaria de la ruta 550. El CTP brinda respuesta con los oficios DTE-2017-0135 del 10 de marzo del 2017 (folio 227) y DACP-2017-0866 del 11 de mayo de 2017 (folio 629 al 694).
- X. La Intendencia de Transporte, por medio del oficio 365-IT-2017 del 8 de marzo de 2017, dicta el auto de admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 217 a 221).

- XI.** La Intendencia de Transporte, mediante oficio 366-IT-2017/7429 de fecha 8 de marzo de 2017, solicita a la Dirección General de Atención al Usuario, la convocatoria de audiencia pública para la fijación tarifaria de la ruta 550, operada por la empresa Transportes La Pampa Ltda. (folio 222).
- XII.** La convocatoria a audiencia pública se publica en el Alcance N°63 a La Gaceta N°56 del 20 de marzo de 2017 (folios 234 al 335) y en los diarios: La Teja y La Extra el 23 de marzo de 2017 (folio 267 al 268).
- XIII.** Las correspondientes audiencias públicas se realizan los días 24, 25 y 26 de abril de 2017 a las 17:00 horas (5:00 p.m.) en los siguientes lugares: Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de Playa Panamá, ubicado frente a la plaza de deportes de Playa Panamá, Sardinal, Carrillo, Guanacaste; Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de Filadelfia, ubicado al costado este del EBAIS Norte, Filadelfia, Carrillo, Guanacaste; Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de Cartagena, ubicado a 400 metros al norte del costado oeste del parque de Cartagena, Cartagena de Santa Cruz, Guanacaste y Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de Huacas, ubicado 100 metros al este del cruce de Tamarindo, campo ferial de Huacas, Tempate, Santa Cruz, Guanacaste.
- XIV.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 1305-DGAU-2017/12403 del 2 de mayo de 2017, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 701 al 707), y según el acta N°29-2017 de las audiencias públicas del 24, 25 y 26 de abril de 2017, emitida bajo los oficios 1299-DGAU-2017/12374, que corre a folios 331 al 343, 1300-DGAU-2017/12375, que corre a folios 344 al 363, 1302-DGAU-2017/12397, que corre a folios 364 al 384, 1303-DGAU-2017/12401, que corre a folios 385 al 407 y 1304-DGAU-2017/12402, que corre a folios 408 al 427; se presentaron las siguientes posiciones:
- 1. Oposición:** Asociación de Desarrollo Integral de Portegolpe, representada por el señor Jari Rodríguez Rodríguez, portador de la cédula de identidad número 5-288-224, en su condición de Presidente. Presenta escrito el 23 de marzo de 2017 (folio 269 al 271).
- a) Solicita se desestime su solicitud de disminución en las tarifas de la ruta 550, por no ser la gestión que requiere la asociación.

b) Realizar un fraccionamiento general de las tarifas de la ruta 1505, en el trayecto comprendido entre Cartagena-Portegolpe-Huacas-Flamingo-Brasilito-Villarreal-Santa Rosa-Tamarindo y viceversa, de forma tal que se refleje una real y efectiva disminución en las tarifas.

**2. Oposición:** Asociación de Desarrollo Integral de Tempate de Santa Cruz Guanacaste, representada por el señor Justo Valerín Lara, portador de la cédula de identidad número 5-193-664, en su condición de Presidente. Presenta escrito el 23 de marzo de 2017 (folio 274 al 276).

a) Solicita se desestime su solicitud de disminución en las tarifas de la ruta 550, por no ser la gestión que requiere la asociación.

b) Realizar un fraccionamiento general de las tarifas de la ruta 1505, en el trayecto comprendido entre Cartagena-Portegolpe-Huacas-Flamingo-Brasilito-Villarreal-Santa Rosa-Tamarindo y viceversa, de forma tal que se refleje una real y efectiva disminución en las tarifas.

**3. Oposición:** Marlene Madrigal Flores, diputada del Partido Acción Ciudadana. No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folio 294 al 300).

Solicita información sobre lo siguiente:

“(…)

*¿Desde hace cuantos años no se le realiza un ajuste ordinario a la ruta 550?*

*¿Por qué hay rutas con menos cantidad de kilómetros y tienen tarifas superiores a las de la ruta 550, aun cuando esta ruta cuenta con una flota moderna?*

*¿Por qué lejos de incentivar la modernización del transporte, con sus políticas, esta autoridad promueve un estancamiento del mismo?*

*¿Por qué queda en manos de una persona la situación económica de la empresa?*

*¿Por qué esa Autoridad utilizó a las Asociaciones de Desarrollo para aplicar a Transportes La Pampa el nuevo modelo tarifario?*

*¿Qué acciones tomará esa Autoridad, al haber una solicitud de las mismas Asociaciones para desestimar el Proceso?*

*¿Dónde se analiza en la solicitud de ajuste tarifario el impacto en el equilibrio financiero de la empresa Transportes La Pampa la rebaja de más de 30% de sus ingresos?*

*¿Dónde se analiza en el Estudio Tarifario el pago de la reciente inversión realizada por la empresa?*

*¿Quién asumirá ante una eventual quiebra de la empresa?*

*¿Por qué esa Autoridad no resolvió la solicitud planteada en el año 2013 por las Asociaciones de sector Tamarindo-Flamingo-Cartagena?*

(...)"

**4. Coadyuvancia:** Suray Carrillo Guevara, portadora de la cédula de identidad número 5-196-314. No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folio 313 al 320).

- a) Solicita que las comunidades Guanacastecas paguen un servicio de autobús con precios justos y de calidad.
- b) Justifica técnicamente su petición en la corrida del modelo que estima necesaria una disminución en la tarifa de 34%.
- c) Justifica la aplicación del nuevo modelo en que el precio del combustible se establecerá a partir de un promedio semestral, el valor promedio del autobús se calculará con la información del Ministerio de Hacienda, se reconocerá un valor de depreciación del 80% en 7 años y no del 100%, se recalcula con mayor justicia el valor de la inversión de los autobuses, se readecua en favor del usuario la tasa de rentabilidad.
- d) Solicita se aplique el modelo tarifario en la ruta analizada para que los vecinos puedan tener tarifas más justas.

**5. Coadyuvancia:** Patricia Mora Castellanos, portadora de la cédula de identidad número 104710261. No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folio 321 al 327).

- a) Solicita que las comunidades Guanacastecas paguen un servicio de autobús con precios justos y de calidad.

- b) Justifica técnicamente su petición en la corrida del modelo que estima necesaria una disminución en la tarifa de 34%.
- c) Justifica la aplicación del nuevo modelo en que el precio del combustible se establecerá a partir de un promedio semestral, el valor promedio del autobús se calculará con la información del Ministerio de Hacienda, se reconocerá un valor de depreciación del 80% en 7 años y no del 100%, se recalcula con mayor justicia el valor de ña inversión de los autobuses, se readecua en favor del usuario la tasa de rentabilidad.
- d) Solicita se ejecute la rebaja en las tarifas operadas por la empresa Transportes La Pampa y que el nuevo modelo se ponga en marcha en todas las rutas de Guanacaste.

**6. Coadyuvancia:** Asociación de Desarrollo Integral de Filadelfia de Carrillo Guanacaste, representada por la señora Alicia María Herrera Bolaños, portadora de la cédula de identidad N° 9-035-325, en su condición de Presidente. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito (folio 370-371).

- a) La Asociación de Desarrollo Integral está de acuerdo en el rebajo tarifario.
- b) Es justo, lo propuesto por la ARESEP, ya que la empresa La Pampa, ruta 550, después del estudio técnico financiero va a continuar brindando el servicio con ganancias importantes.
- c) Con la rebaja los usuarios del servicio nos beneficiamos en la economía de nuestros hogares.
- d) Los usuarios de la ruta 550 del cantón de Carrillo, en su mayoría, tienen trabajos temporales y el promedio de ingresos es muy bajo.
- e) Hay muchos hogares en el cantón de Carrillo que tienen jefas de hogar y no pueden asistir a citas en el hospital, debido a que las tarifas de transporte son muy altas.
- f) Hay muchos estudiantes usuarios de la ruta 550 y pagan pasajes tan altos, por las distancias que tienen que recorrer.

g) Indica que hay cobro de tarifas diferentes, en la ruta de Filadelfia a la ULICORI, que está ubicada en Santa Cruz, algunos choferes cobran 650 y otros cobran ¢900, no hay un monto estipulado por la empresa de buses para ese recorrido.

**7. Coadyuvancia:** Ángela Viales Villarreal, portadora de la cédula de identidad número 5-134-214. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

a) Cobro de tarifas diferentes, de Filadelfia a Los Jocotes, cobran ¢400 colones y la empresa Meyba que tiene la misma ruta va al lado de Playa Panamá, cobra ¢300, o sea cobran ¢100 más.

b) No dan vueltos, la tarifa es de ¢280 y cobran ¢300.

c) Hay buses con la grada muy alta y a las personas mayores se les dificulta subir, tienen rampa, pero no la usan.

d) Los usuarios no le dan los asientos que son para los adultos mayores.

**8. Oposición:** Transportes La Pampa LTDA, con cédula jurídica N° 3-102-010961, representada por Raimundo Bolaños Calvo, cédula de identidad número 501600601, en su condición de Gerente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma. Presenta escrito (folios 438 al 482, 487 al 535). Hace uso de la palabra el señor Gerardo Duarte Sibaja, portador de la cédula de identidad N° 1-501-919, debidamente autorizado para ello, en la sede de Filadelfia, Cartagena y Santa Cruz.

a) Se opone a la rebaja de una forma total y radical, basados en elementos técnicos, y no subjetivos.

b) Cuatro de las asociaciones que originalmente firmaron la solicitud de ajuste tarifario se manifestaron en contra de la Aresep y retiraron la solicitud de ajuste tarifario aduciendo que lo pedido por las comunidades había sido tergiversado por el funcionario Jorge Sanarrucia, el asesor de los usuarios y que la rebaja de tarifas, vino directo de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

- c) Las tarifas altas o bajas, las autoriza la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, no es responsabilidad de la empresa.
- d) La Intendencia de Transportes inventa con este modelo de cálculo tarifario que está aplicando aquí por primera vez, una rebaja tan significativa.
- e) Una empresa de esta naturaleza o cualquier otra actividad comercial que le rebajen el 30% de los ingresos, quiebra.
- f) La Aresep debe usar una base cierta, que son los informes estadísticos presentados a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos mensualmente, con los parámetros que la Autoridad Reguladora ha implementado a los empresarios del transporte público.
- g) Estos informes estadísticos están registrados en la contabilidad, los estados financieros están en el expediente correspondiente de la empresa y es público, cualquier persona lo puede ver.
- h) Con base en la exposición del contador público, la empresa reporta aproximadamente ¢166.000.000 en promedio mensual de los últimos 17 meses, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos tiene esos datos, la rebaja, significa ¢50.000.000 de colones menos.
- i) El Consejo de Transporte Público, que es el ente rector pide una serie de requerimientos que se calculan con base en una tarifa que está autorizada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos del año 2014, los empresarios de transporte público proyectan sus inversiones con la tarifa autorizada. Con el modelo actual que rebaja las tarifas, no se pueden cumplir con el CTP. ¿Cómo va a hacer la empresa con sus costos fijos? dentro de los contratos de concesión está establecido que se tienen que renovar la flota, se renovaron 12 unidades modelo del 2017, ¿cómo le va a hacer frente la empresa si le hacen un rebajo de ¢50.000.000?

- j) El contrato de concesión, que no tiene que ver nada con Aresep, exige que los empresarios tengan un plantel, la empresa este año compró un plantel con una inversión de \$700.000, ¿cómo se van a sostener los costos fijos de esta empresa o cualquier otra con una rebaja del 30%?
- k) Dentro del modelo de cálculo tarifario se solicitan controles electrónicos, estos no son reconocidos en el modelo de cálculo tarifario.
- l) Es responsabilidad de la Aresep y personal o funcionarios de este caso, esta rebaja tarifaria.
- m) Por los yerros que ha tenido la Aresep durante los últimos 12 años, al aplicar herramientas complementarias tiene demandas ya con sentencia firmes por ¢8.000.000.000, esas demandas van a repercutir en los bolsillos de los señores usuarios, porque se les va a aumentar las tarifas.
- n) La Contraloría General de la República en el año 2012, solicitó a la Aresep que se actualizarán 29 ítems que tenía el modelo, la Autoridad Reguladora solo actualizó 5.
- o) La demanda implícita es una presunción, es una estimación, pero no hay ninguna base cierta, existe una base cierta que son los registros contables de la compañía y no se revisan.
- p) La demanda reportada por la empresa con controles electrónicos, es de aproximadamente 139.600 pasajeros promedio por mes.
- q) Si la Autoridad Reguladora desconfía de los datos que le da la empresa, hagan un estudio de campo, no una invención.
- r) Dentro del modelo no se reconocen todos los costos, no se reconoce un bus nuevo, no se reconoce durante el primer año el mantenimiento, la compra de lectores de cédulas para adultos mayores.
- s) En el modelo se utilizan coeficientes de un modelo de cálculo de tarifas de construcción de carreteras de Estados Unidos.

- t) Dentro del expediente que se acaba de presentar, se muestra un cuadro con los ítems de lo que era el modelo anterior y lo que fue actualizado.
- u) Solicitan que este expediente, por estas inconsistencias, se derogue y que se archive el expediente.

El señor Roberto Muñoz Estrada, portador del documento de identidad N° 155809649435, debidamente autorizado hizo uso de la palabra en las sedes de Huacas y Playa Panamá.

- a) No están de acuerdo como empresa, que se haga un ajuste a las tarifas de estas comunidades.
- b) No están de acuerdo en una rebaja general de un 30% en la tarifa para la empresa, que significa un desfinanciamiento de ¢50.000.000 al mes y por lo que se tendría que despedir boleteros, mecánicos, personal administrativo, es decir, dejar a muchas personas guanacastecas sin trabajo.
- c) A finales del año pasado la empresa invirtió \$2.000.000 en compra de autobuses y la Autoridad Reguladora le hace una rebaja general en todas sus tarifas.
- d) La empresa nunca ha pedido un aumento de tarifa, hace 10 años la empresa no solicita una sola gestión de aumento de tarifa.
- e) La Autoridad Reguladora está implementando un nuevo modelo de cálculo, que viene a causar no solamente un perjuicio a las empresas, sino un perjuicio al usuario.
- f) El modelo tiene irregularidades, una demanda de un 84%, esto es que los buses llevan más de 50 pasajeros en todos los viajes, las personas de este sector saben que hace tres años la tarifa subió y la gente dejó de viajar en los buses.
- g) Les parece que hay un interés legítimo de desaparecer sobre todo a las empresas guanacastecas. En el año 2013, cuando el Consejo de Transporte Público hizo un proceso abreviado, en Guanacaste habían 112 empresas de transporte de ruta regular, después de ese proceso, solamente quedaron cerca de 19 o 20

empresas, las demás se quedaron en el proceso, por las exigencias que no podían cumplir.

- h) La empresa se beneficia con la rebaja, la Autoridad Reguladora ha causado daño a estos sectores y sobre todo en esta comunidad, al aumentar las tarifas del transporte público ha proliferado el servicio irregular de vehículos particulares.
- i) Con fundamento en el documento presentado, solicitan a la Autoridad Reguladora que desestime este proceso, por cuanto es totalmente ilegítimo, sobre todo cuando el 80% de los que han gestionado esta tarifa se han retractado del proceso.

**9. Coadyuvancia:** Consejero del Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, cédula número 5-302-917. Presenta escrito (folios 431 al 437). Hace uso de la palabra en las sedes de Filadelfia, Cartagena y Santa Cruz. Se autoriza a la señora Viviana Pasos Martínez, portadora de la cédula de identidad No. 1-1465-0894, a hacer uso de la palabra en las sedes de Playa Panamá y Huacas.

- a) El Consejero del Usuario de la Aresep, tiene funciones estipuladas en el Decreto Ejecutivo 29732, reglamento a la Ley 7593 y es parte en los asuntos que por ley debe tratar en audiencia pública y ejercerá sus funciones en forma independiente.
- b) En relación con la participación ciudadana, este es legitimado por el artículo 9 de la Constitución Política y el voto 8125-08 de la Sala Constitucional, su participación no solamente es asistir a las audiencias, sino formar parte del proceso.
- c) El transporte público es un derecho que tienen todos los usuarios y las usuarias, por lo que la Consejería del Usuario apoya en todos sus extremos la aplicación de la resolución RJD-035-2016, aprobado por Junta Directiva de la ARESEP, que estableció el modelo para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad autobús.

- d) Las asociaciones que están activas con esta solicitud son las de Barrio Edén de Cartagena y la de El Llano.
- e) Esta solicitud la realizaron las Asociaciones de Desarrollo, conformadas por usuarios del servicio de transporte público de autobús de la ruta 550 y es el reflejo del ejercicio efectivo del derecho a la participación ciudadana, manifestando su derecho a opinar y a que sus propuestas sean consideradas en la toma de decisiones, con respecto a cuestiones públicas coadyuvancia en favor de las asociaciones que presentaron la rebaja.
- f) El 16 de setiembre del 2016, el usuario José Francisco Páez envió un correo electrónico solicitando que se revisen los altos costos de la ruta La Pampa y otras rutas, el correo se recibió en el despacho del Regulador General y el despacho lo asignó a la Dirección General de Atención al Usuario, para que sea atendido.
- g) La Dirección General de Atención al Usuario a su vez lo asignó a la Consejería del Usuario.
- h) Los usuarios fueron convocados por un usuario interesado por el alto costo de la tarifa y en el que expresamente solicita en el correo electrónico que mandó don Francisco Páez, que él debe ser tratado como los demás costarricenses y que él estaba además informado sobre otras rebajas que hubo en otras rutas.
- i) La problemática presentada por los representantes de las asociaciones son las altas tarifas de la ruta La Pampa, la Folklórica y la necesidad de fraccionamientos.
- j) El 31 de octubre del 2016 los usuarios solicitaron a la Intendencia de Transportes de la ARESEP que se corra el modelo de las rutas 550, 1505, 527 y 516, de esta nota no se recibió respuesta por parte de la Intendencia de Transportes.
- k) A raíz de que no se recibió respuesta de esa nota, el 30 de enero los vecinos de las comunidades usuarias del servicio de transporte público de la provincia de Guanacaste corrieron el modelo para la fijación ordinaria de tarifas en la modalidad autobús aprobado por la resolución RJD-035-2016 del 07 de

marzo del 2016, con base en las tarifas fijadas en la resolución de la Intendencia de Transportes RIT-035-2016 del 16 de marzo del 2016 (folios 10 y 11).

- l) Este proceso, no solamente esta comunidad lo está presentando, hay otras comunidades que en este momento también se están llevando a cabo a solicitud de, por ejemplo, el viernes fue admitido en la ruta 671 una propuesta que están solicitando, escuchen bien, 17 asociaciones de la zona de Coto Brus, presentaron y firmaron un documento para que también se revisaran las tarifas, porque ellos también quieren gozar de tarifas justas de acuerdo a la aplicación del modelo,
- m) La aplicación del modelo vigente para la ruta 550, da una rebaja de un 30% para las tarifas fijadas según la resolución RIT-108-2016 del 04 de octubre del 2016.
- n) Las variables que fueron extraídas en este caso del expediente, la distancia, las carreras, una demanda de 235.000 usuarios, 34 unidades, tipo de cambio, precio combustible, la tasa de rentabilidad de 14,36%, un valor del bus con 54.000.000 dólares, la edad promedio 7,9 años y una ocupación media de un 85,84%. Estos resultados son producto de los insumos que son suministrados por el Consejo de Transporte Público, que es en este caso, el ente rector del transporte público, en materia de transportes.
- o) Es importante comprender de la corrida del modelo de regulación que hay competencias compartidas, el CTP tiene la regulación técnico operativa, es quien da la, da la frecuencia de horarios, da las paradas, a la Autoridad Reguladora le corresponde con los insumos que da el CTP, que es el ente rector, le corresponde dar la tarifa.
- p) Los acuerdos del Consejo de Transporte Público que utilizaron como insumos; está la fusión y horarios, que es el acuerdo 39-2013 del 13 de junio del 2013 y la flota que se encuentra en el oficio DACP-2016-3370 del 10 de octubre del 2016.
- q) Resultados y propuesta; aquí se encuentra por ejemplo Liberia–Playa Panamá pasaría de 680, por ejemplo, a una tarifa de 475, de ser aprobado.

- r) Solicito a la Intendencia de Transportes, que se incluyan las observaciones en relación con la revisión tarifaria de los fraccionamientos que correspondan.
- s) Solicita que se apruebe la propuesta de fijación tarifaria para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús en la ruta 550, descrita como Liberia, Aeropuerto, Filadelfia, Cartagena, Sardinal, Playa Panamá, Playa Tamarindo, Matapalo, Playa Flamingo, Santa Cruz, Nicoya y viceversa, según el expediente ET-014-2017 y se dé la rebaja en la tarifa de aproximadamente un 30%.

**10. Oposición:** Ericka Montero Corrales, portadora de la cédula de identidad número 5-305-326. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Se opone a la petitoria, su intención es cuidar los intereses de todos los usuarios.
- b) Si se hace una rebaja general de toda la ruta 550, se va a afectar empresas de buses que son corredores comunes, lo que puede provocar que estas empresas como donde trabaja su esposo puede llegar a la quiebra y él puede ser uno de las personas que se quedan sin trabajo.
- c) Se puede bajar la tarifa, donde las asociaciones lo están pidiendo, la ruta de Liberia a Playa Tamarindo y Playa Flamingo, exceptuando el resto de las rutas, porque no existe un fraccionamiento de las tarifas, simplemente se cobra un monto general, no importa si es cerca, si es largo, si es corto y lo hacen así, porque la ARESEP así los obliga a hacerlo. En otras rutas sí existe un fraccionamiento.

**11. Coadyuvancia:** Evelyn Venegas Naranjo, portadora de la cédula de identidad número 1-740-279. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) A favor de la rebaja.
- b) Consulta a la Aresep, por qué fijaron esas tarifas, en qué se basan para ponerlas y si pueden ser las tarifas fraccionadas.

- c) Solicita un estudio para la empresa la Folklórica, que es la que más daño está haciendo a los usuarios.

**12. Coadyuvancia:** José Francisco Paéz Zúñiga, portador de la cédula de identidad número 1-346-776. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) La tarifa de Cartagena a Tamarindo paso hace 3 años de ¢800 a ¢1.400, es la tarifa más alta que hay en todo el país y por eso se inició este movimiento, es la tarifa por kilómetro más alta.
- b) Un pasaje que va de San José a Palmares cuesta ¢700 y es casi 70 kilómetros, las empresas tienen los mismos derechos, los mismos beneficios, a la empresa les cobran; el diésel al mismo precio, los repuestos son exentos de impuesto, las llantas exentas de impuestos, los buses no pagan impuestos al importarlos, nadie tiene los privilegios que tienen estos señores.
- c) Una ruta de 4 kilómetros cobran ¢600, en San José ¢200 y ahora los piratas cobran ¢500.
- d) No está en contra de la empresa, no se ve perjudicado, porque no paga, es un adulto mayor, pero mucha gente ha tenido que dejar los trabajos, porque trabajan solamente para pagar los pasajes.

**13. Oposición:** Joaquín Marchena Marchena, portador de la cédula de identidad número 5-093-987. Presenta escrito el 23 de marzo de 2017 (folio 277 al 279). Hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) De acuerdo con el rebajo de las tarifas en primera instancia y que luego la Aresep realice un fraccionamiento de tarifa.
- b) La Asociación de Desarrollo de Cartagena, sigue manteniendo que está de acuerdo con la rebaja de la tarifa.

**14. Coadyuvancia:** Rocío Valerín Bonilla, portadora de la cédula de identidad número 5-261-168. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) No está de acuerdo con las tarifas actuales de La Pampa y de la Folklórica, que es la que utilizan en el recorrido de Cartagena a Flamingo.
- b) ¿Por qué no existen fraccionamientos de ruta?, ¿por qué la distancia que hay de Santa Cruz a Flamingo no es la misma que hay de Cartagena a Flamingo?.
- c) Por qué en El Llano si existe fraccionamiento y Cartagena que es un pueblo más grande que El Llano no existe un fraccionamiento de ruta.
- d) Las tarifas actuales los perjudican, tienen salarios bajos y el trabajo es por horas.

**15. Coadyuvancia:** Unión Cantonal de Asociaciones de Santa Cruz, Guanacaste, representada por el señor Jorge Arturo Alfaro Orias, cédula de identidad número 502620256, en su condición de Presidente. Presenta escrito (folios 536 al 594). Hace uso de la palabra en la audiencia el señor Pedro González Chavarría, portador de la cédula de identidad número 5-392-311, debidamente autorizado para ello.

- a) Se solicita a la Aresep que se investigue el cumplimiento de los horarios, ya que se especula que hay un incumplimiento de horarios en varias de las carreras autorizadas por el CTP.
- b) Se investigue cómo el CTP autorizó mediante la Sesión Ordinaria 16-2015 del 25 de marzo de 2015, artículo 8.2 de la Junta Directiva donde la Junta Directiva acuerda dar la tarjeta de Riteve a unidades que están siendo cuestionados en vía legal por presuntas alteraciones en las características de los modelos de las unidades).
- c) Solicitan se investigue las unidades que entraron en el proceso de concesión y que la Aresep tome las acciones, si hay que revocar la concesión, que se revoque.
- d) Se investigue si la flota óptima de las 34 unidades autorizadas para la ruta 550, cumplen con la tipología de ruta y sus especificaciones técnicas, ya que según el kilometraje máximo, que es superior a los 80 kilómetros entra en tipología interurbana

media y debe cumplir una serie de condiciones y características que no es solo con los kw, en cuanto al motor, sino también condiciones, en cuanto a la comodidad (asientos y portaequipaje), según el manual, autorizado por el CTP y que también tiene conocimiento la Aresep.

e) Se está de acuerdo que se apruebe el ajuste tarifario y se investigue los puntos mencionados.

**16. Coadyuvancia:** Desiderio Alvarado López Angulo, cédula de identidad N° 5-0101-0796. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

a) En contra de las tarifas de La Pampa y de Folklórica.

b) En contra de que se cobre 950 de Huacas a Santa Cruz, de acuerdo con que se cobre 950 al Llano.

**17. Coadyuvancia:** Warner Rodríguez Angulo, cédula de identidad N° 5-0224-0813. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

a) La población de Huacas tiene la problemática de transporte público y genera un transporte privado que no tiene las condiciones de seguridad necesarias.

b) No se considera la realidad de los habitantes que no cuentan con los ingresos para viajar por trabajo a Playa Flamingo y a Playa Potrero y por esto tiene que viajar en taxis ilegales.

c) A favor de los rebajos, pero sí muy a favor también de un mejor estudio, ya que de Huacas a Playa Flamingo o a Brasilito se pague igual, que de Huacas a Santa Cruz o a Liberia.

**18. Coadyuvancia:** Lady Ana Umaña Segura, cédula de identidad N° 1-0642-0893. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

a) A favor de que se rebajen las tarifas.

- b) Solicita un fraccionamiento tarifario de Potrero a Brasilito, para Folklorica, señala que la Ingeniera Aura del CTP le indico que tienen una política de fraccionamiento y no lo pueden cambiar.
  - c) Solicita a la Defensoría de los Habitantes, con copia a la Aresep y otras entidades que conozcan a los usuarios de la ruta, que es gente de muy bajos recursos.
  - d) Está a favor de un equilibrio.
  - e) Solicita que vuelvan al fraccionamiento de la tarifa, para las distancias cortas. De Flamingo a Potrero son 5,8 kilómetros y se duran 11 minutos y se cobra 1.400 pesos, de Flamingo a Brasilito 5,5 kilómetros 8 minutos y se cobra 1.400 pesos.
  - f) El problema no era pagar de Brasilito a Huacas ¢500, o un poco más, pero si es casi pagar ¢1.500.
  - g) Con salarios mínimos se tiene que cubrir hasta ¢70.000 al mes únicamente en pasajes por lo que se solicita un sistema de fraccionamiento, que favorezca a los usuarios y favorezca a los dueños de los buses.
- 19. Coadyuvancia:** Auria Sandí Corrales, cédula de identidad N° 1-0743-0935. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.
- a) A favor de que se rebajen las tarifas, porque las actuales no se pueden pagar, por ser altos se ven obligados a usar otro tipo de transporte.
  - b) Se evalúe las distancias para fraccionar las tarifas.
- 20. Coadyuvancia:** Guido Murillo Espinoza, cédula de identidad N° 5-0280-0672. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.
- a) A favor de la rebaja y de fraccionamiento.
  - b) Que la Aresep aplique un modelo donde se pagaba, una tarifa módica de acuerdo a las distancias, no una tarifa única.

**21. Coadyuvancia:** Vivian Amadeo Vallejos Vallejos, cédula de identidad N° 5-0121-0776. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

a) Quién autorizó las tarifas actuales.

b) A favor también de la rebaja.

**XIV.** La Asociación de Desarrollo Integral de Cartagena de Santa Cruz, Guanacaste (folios 277 a 279), la Asociación de Desarrollo Integral de Tempate de Santa Cruz (folios 274 a 276), y la Asociación de Desarrollo Integral de El Llano de Santa Cruz, Guanacaste (folios 301 al 303) presentan el 24 de marzo del 2017 ante la Aresep, sendos escritos de desistimiento a la solicitud de ajuste tarifario para la ruta 550.

**XV.** La Intendencia de Transporte mediante auto de traslado de solicitud de desistimiento 655-IT-2017/12825 del 4 de mayo de 2017 (folios 605 a 628) confiere un plazo común a todas las partes a fin de que se manifiesten acerca de la solicitud de desistimiento referida. El plazo fenecía el 22 de mayo del 2017. Asimismo, en el citado auto de traslado se rechaza la solicitud de desistimiento de la Asociación de Desarrollo Integral de El Llano de Santa Cruz, Guanacaste por no contar con la firma de la representante legal de la misma, y se ordena su continuación como parte gestionante en el expediente.

**XVI.** Mediante oficio DACP-2017-0866 del 11 de mayo de 2017 (folios 629 al 694) el Consejo de Transporte Público remite a la Intendencia de Transporte respuesta acerca de la solicitud gestionada en el oficio 580-IT-2017/11515 (solicitud de flota de las rutas 527, 550 y 1505).

**XVII.** La Asociación de Desarrollo Integral de Barrio Edén de Cartagena de Santa Cruz, Guanacaste, presenta escrito el 12 de mayo de 2017, donde reitera su interés de proseguir con el trámite de ajuste tarifario para la ruta 550 (folio 695).

**XVIII.** La Asociación de Desarrollo Integral del Llano de Santa Cruz, Guanacaste, presenta escrito el 17 de mayo de 2017, en donde manifiestan que el escrito donde consta la solicitud de desistimiento de dicha asociación se encuentra debidamente firmado por la presidenta de la Junta Directiva y que por ende se ratifica la gestión de desistimiento al ajuste tarifario de la ruta 550 (folios 710 a 712).

- XIX.** Mediante resolución RIT-033-2017 del 26 de mayo de 2017, el Intendente de Transporte resuelve acoger la solicitud de desistimiento incoada por la Asociación de Desarrollo Integral de Cartagena de Santa Cruz, la Asociación de Desarrollo Integral de Tempate de Santa y la Asociación de Desarrollo Integral de El Llano de Santa Cruz, Guanacaste, respecto a la solicitud de rebaja de tarifas de la ruta 550 y por tanto continuar el trámite de ajuste tarifario para la ruta 550, en virtud de que la Asociación de Desarrollo Integral Barrio Edén de Cartagena de Santa Cruz, Guanacaste y la Asociación de Desarrollo Integral de Cartagena de Santa Cruz reiteraron su interés en continuar con el proceso.
- XV.** La empresa Transportes La Pampa S.A., representa por el señor Raymundo Bolaños Calvo en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos el día 24 de mayo de 2017 escrito donde solicita la nulidad del auto de admisibilidad de la revisión tarifaria para la ruta 550, esto debido a que la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio El Edén de Cartagena no es facultada para presentar una solicitud de este tipo, tal como lo establece el artículo 30 de la ley 7593. Además, indica que el presidente no está facultado por la Asociación para gestionar la petición tarifaria, en virtud de un acuerdo de la Junta Directiva donde se le autorizaba para realizar la gestión (folios 722 al 727).
- XVI.** Cumpliendo 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.
- XVII.** La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe con oficio 779-IT-2017/15034 del 26 de mayo de 2017, que corre agregado al expediente.
- XVIII.** Se han observado los plazos y las prescripciones de ley en los procedimientos.

### **CONSIDERANDO QUE:**

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe 779-IT-2017/15034 del 26 de mayo de 2017, que sirve de base para la presente resolución:

(...)"

#### **B. ASPECTOS DE ESPECIAL Y PREVIO PRONUNCIAMIENTO.**

*La empresa Transporte La Pampa Ltda. presenta el 24 de mayo de 2017 ante la Autoridad Reguladora gestión de nulidad y actuaciones y resoluciones dentro del ET-014-2017. La Intendencia de Transporte antes de hacer el estudio de fondo acerca del estudio de fijación tarifaria para la ruta 550, debe resolver de especial y previo pronunciamiento la gestión de nulidad incoada por la operadora.*

##### **B.1 Análisis de la gestión de nulidad por la forma**

###### **A) Naturaleza**

*La **gestión de nulidad y actuaciones y resoluciones dentro del ET-014-2017** interpuesta por la operadora Transportes La Pampa Limitada le resulta aplicable las disposiciones contenidas en los artículos del 158 al 175 de la Ley General de la Administración Pública en adelante (LGAP).*

###### **B) Temporalidad**

*Revisados minuciosamente los autos, se concluye que la gestión de nulidad presentada el 24 de mayo de 2017 por la operadora de la ruta 550, se encuentra en el expediente administrativo en su proceso ordinario de tramitología sin el dictado del acto final, y al ser lo opuesto una gestión de nulidad de actuaciones y resoluciones, se evidencia que dicha actuación se presentó en tiempo ante la Aresep, conforme al artículo 175 de la LGAP (folios 722 al 727 del expediente administrativo).*

### **C) Legitimación**

*La empresa Transportes La Pampa Limitada, se apersona al procedimiento como destinataria de los actos por ser la operadora de la ruta 550, 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**

*La gestión de nulidad es incoada por el señor Raymundo Bolaños Calvo, mayor, divorciado, abogado, vecino de San José, cédula de identidad 5-0160-0601, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad Transportes La Pampa Limitada, cédula jurídica 3-1012-010961, representación que se encuentra acreditada en el expediente.*

### **B.2 Análisis de la nulidad absoluta por el fondo**

*En razón de que la gestión de nulidad planteada por el señor Raymundo Bolaños Calvo en su citado carácter, es presentada en la forma y el tiempo legal establecido para ello, tal y como se indica en el punto anterior, consideramos que corresponde analizarlos por el fondo (folios 722 a 727).*

#### **B.2.1 Argumentos de la operadora Transportes La Pampa Limitada**

*La empresa gestionante presenta dos argumentos en apoyo a su reclamo legal, específicamente:*

**Primer argumento:** *La Asociación de Desarrollo Integral de Barrio El Edén de Cartagena, de Santa Cruz Guanacaste, no es una organización de consumidores, del tipo que exige el artículo 30 de la Ley 7593, lo que viene a desacreditar según el dicho del gestionante la legitimación para instar y mantener el procedimiento administrativo de marras.*

**Segundo Argumento:** *Señala que el presidente de la Asociación dicha no cuenta con la autorización de la Junta Directiva donde mediante acuerdo formal se hubiese determinado la actuación de*

formular la solicitud de ajuste tarifario reflejada en el expediente administrativo ET-014-2017, y aporta posteriormente un escrito que denomina “Prueba para mejor resolver” que consiste en el oficio DLN°146-2017, suscrito por el Lic. Francisco Arrieta Carballo, en su condición de Jefe del Departamento Legal de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO).

### **B.2.2 Petitoria**

Como tal, la gestionante señala lo siguiente:

“(..)

*Declárase la nulidad del procedimiento tarifario **ET-014-2017**, por violación del artículo 30 de la Ley 7593, y por violación de los artículos 22 de la Ley 3859 y 38 inciso e) de su Reglamento.*

(...)”

### **B.2.3 Análisis de la gestión de nulidad**

*Llevado a cabo un análisis exhaustivo de la procedencia de los argumentos en que basa la operadora su gestión de nulidad, y vistas las actuaciones y resoluciones que conforman el expediente administrativo ET-014-2017, se determina con absoluta claridad que el expediente de marras se encuentra apegado a derecho en cada fase procedimental donde se han respetado plazos, formalismos, estudios técnicos necesarios, participación ciudadana y cualesquiera otra actuación accesorio necesaria para apegarse al bloque de legalidad ordenado por la Ley (Artículo 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de la Administración Pública), ergo los argumentos esgrimidos por la gestionante resultan improcedentes en todos sus extremos, según lo analizamos a continuación:*

**Primer argumento:** *La Asociación de Desarrollo Integral de Barrio El Edén de Cartagena, de Santa Cruz Guanacaste, no es una organización de consumidores, del tipo que exige el artículo 30 de la Ley 7593, lo que viene a desacreditar según el dicho del gestionante la legitimación para instar y mantener el procedimiento administrativo de marras.*

*El artículo 30 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) establece a quienes les asiste el derecho de solicitar una fijación o cambios de tarifas y precios, y en lo que interesa para la resolución de esta gestión, diremos que la citada norma señala:*

*“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 cambios de tarifas. La Autoridad Reguladora está obligada a “recibir y tramitar esas peticiones únicamente cuando, al presentarlas, cumplan los requisitos formales que el Reglamento establezca. Esta Autoridad podrá modificar, aprobar o rechazar esas peticiones.”*

*Lo anterior está en la misma línea de lo establecido en el artículo 46 de la Constitución Política que indica, en lo que interesa, que “...Los consumidores y usuarios tienen derecho a la protección de su salud, ambiente, seguridad e intereses económicos, a recibir información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a un trato equitativo. El Estado apoyará los organismos que ellos constituyan para la defensa de sus derechos...”.*

*Valga observar que el legislador estableció en el artículo 30 de la Ley 7593 y en concordancia con el artículo 46 de la Constitución Política, que “las organizaciones de consumidores legalmente constituidas” pueden presentar solicitudes de ajustes tarifarios de los servicios públicos que reciben, sin limitar o discriminar por tipo de organización de defensa de los usuarios, dejando a la libertad de los consumidores la forma de organización que más convenga a sus intereses, garantizándoles a estos el poder ejercer sus derechos.*

*Lo anterior también tiene su sana lógica a partir de los derechos que se les confiere a los consumidores y que se ve reflejado en la Ley 7472 denominada “Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor” (promulgada el 19 de enero de 1995), la cual en el artículo 32 establece que los consumidores tienen derecho a:*

- *La protección contra los riesgos que puedan afectar su salud, su seguridad y el medio ambiente.*
- *La protección de sus legítimos intereses económicos y sociales.*
- *El acceso a una información, veraz y oportuna, sobre los diferentes bienes y servicios, con especificación correcta de cantidad, características, composición, calidad y precio.*
- *La educación y la divulgación sobre el consumo adecuado de bienes o servicios, que aseguren la libertad de escogencia y la igualdad en la contratación.*
- *La protección administrativa y judicial contra la publicidad engañosa, las prácticas y las cláusulas abusivas, así como los métodos comerciales desleales o que restrinjan la libre elección.*
- *Mecanismos efectivos de acceso para la tutela administrativa y judicial de sus derechos e intereses legítimos, que conduzcan a prevenir adecuadamente, sancionar y reparar con prontitud la lesión de estos, según corresponda.*
- *Recibir el apoyo del Estado para formar grupos y organizaciones de consumidores y la oportunidad de que sus opiniones sean escuchadas en los procesos de decisión que les afecten.*

*Asimismo, las obligaciones de los comerciantes, así contempladas en el artículo 34 de la misma ley son:*

- *Respetar las condiciones de la contratación.*
- *Informar suficientemente al consumidor, en español, de manera clara y veraz, acerca de los elementos que incidan en forma directa sobre su decisión de consumo. Debe enterarlo de la naturaleza, la composición, el contenido, el peso, cuando corresponda, las características de los bienes y servicios, el precio de contado en el empaque, el recipiente, el envase o la etiqueta del producto, la góndola o el anaquel del establecimiento comercial y de cualquier otro dato determinante. De acuerdo con lo dispuesto en el reglamento de la presente ley, cuando el producto que se vende o el servicio que se presta se pague al crédito, deben indicarse, siempre en forma visible, el plazo, la tasa de interés anual sobre saldos, la base, las comisiones y la persona, física o jurídica, que brinda el financiamiento, si es un tercero.*
- *Ofrecer, promocionar o publicitar los bienes y servicios de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de esta ley.*

- *Suministrar, a los consumidores, las instrucciones para utilizar adecuadamente los artículos e informar sobre los riesgos que entrañe el uso al que se destinan o el normalmente previsible para su salud, su seguridad y el medio ambiente.*
- *Informar al consumidor si las partes o los repuestos utilizados en reparaciones son usados. Si no existe advertencia sobre el particular, tales bienes se consideran nuevos.*
- *Informar cuando no existan en el país servicios técnicos de reparación o repuestos para un bien determinado.*
- *Garantizar todo bien o servicio que se ofrezca al consumidor, de conformidad con el artículo 43 de esta ley.*
- *Abstenerse de acaparar, especular, condicionar la venta y discriminar el consumo.*
- *Resolver el contrato bajo su responsabilidad, cuando tenga la obligación de reparar el bien y no la satisfaga en un tiempo razonable.*
- *Fijar plazos prudenciales para formular reclamos.*
- *Establecer, en las ventas a plazos, garantías de pago proporcionales a las condiciones de la transacción.*
- *Cumplir con los artículos 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44 y 44 bis de la citada ley.*
- *Cumplir con lo dispuesto en las normas de calidad y las reglamentaciones técnicas de acatamiento obligatorio.*
- *Mantener en buenas condiciones de funcionamiento y debidamente calibradas las pesas, las medidas, las registradoras, las básculas y los demás instrumentos de medición, que utilicen en sus negocios.*
- *Extender la factura o el comprobante de compra, donde conste, en forma clara, la identificación de los bienes o servicios, así como el precio efectivamente cobrado. En los casos de ventas masivas, se faculta al Ministerio de Economía, Industria y Comercio para autorizar el establecimiento de otros sistemas mediante los cuales se compruebe la compra.*
- *Apegarse a la equidad, los buenos usos mercantiles y a la ley, en su trato con los consumidores.*

*Resulta imprescindible recordar aquí que el legislador vislumbra al dictar ese artículo la conexión existente entre los consumidores y los comerciantes, ya que finalmente existen usuarios del servicio remunerado de personas en la modalidad de autobús que podríamos denominarlos consumidores si se quiere de un servicio público y el comerciante que viene a llenar la figura del prestador del servicio, en*

*este caso Transportes La Pampa Limitada, que como ya sabemos antes que concesionarios son por naturaleza propia comerciantes ya que persiguen un lucro de sus actividades, obviamente bajo reglas muy claras de servicio al costo y equilibrio financiero, así reguladas en la Ley 7593 y su Reglamento.*

*Bajo ese marco legal lo que debe observar la Aresep es que la organización que realiza la solicitud tarifaria efectivamente sea una organización de consumidores, que se encuentre legalmente constituida, sin que existan elementos normativos que le permitan a la Aresep realizar la discriminación alegada por el petente.*

*En el caso de las Asociaciones de Desarrollo Integral, el Reglamento (26935-G) de la Ley 3859 (Ley sobre el Desarrollo de la Comunidad) indica claramente la necesidad de la participación de la ciudadanía organizada para dar bienestar a sus comunidades, y así lo indica en el Considerando 1 del Reglamento al establecer lo siguiente:*

*“1°—Que el proceso de transformación del Estado, las nuevas políticas de descentralización **y la participación de la sociedad civil en la toma de decisiones, donde las asociaciones de desarrollo son pilar fundamental, requieren mecanismos de funcionamiento y procesos de trabajo ágiles, fortalecidos y eficientes por parte de estos organismos.**” (La negrita no es original).*

*En igual sentido, los artículos 11 y 58 del citado Reglamento regulan:*

*“Artículo 11. —Las asociaciones para el desarrollo de la comunidad son organismos comunitarios de primer grado, con una circunscripción territorial determinada. Son entidades de interés público, aunque regidas por las normas del derecho privado, y como tales, **están autorizadas para promover** o realizar un conjunto de planes necesarios para desarrollar social, **económica** y culturalmente **a los habitantes del área en que conviven**, colaborando para ello con el Gobierno, las municipalidades y cualesquiera organismos públicos y privados. De esta misma forma se incorporan a las estrategias y planes de desarrollo regional y a la descentralización.*

(...)

*“Artículo 58. —Las asociaciones de desarrollo tendrán las siguientes finalidades:*

- a) Estimular la cooperación y participación activa y voluntaria de la población, en un esfuerzo total para el **desarrollo económico**, social y cultural de la comunidad.*
- b) Luchar por el mejoramiento integral de las condiciones de vida de la población organizando y coordinando los esfuerzos y habilidades de las zonas respectivas.” (La negrita no es original)*

*Se desprende claramente de la normativa, que las asociaciones de desarrollo tienen como fin el desarrollo económico de los habitantes de la zona, así como el mejoramiento de las condiciones de vida de la población, fin que está directamente relacionado con la prestación de los servicios públicos que se brindan en su comunidad, que en el caso concreto se trata del servicio de transporte público remunerado, que constituye un medio esencial para la movilización de los habitantes de la zona, medio primario para que las poblaciones que recorre la ruta 550 puedan desplazarse de un lugar a otro ya sea para atender sus labores de trabajo, estudiantiles o sociales, pagando por ese servicio una tarifa adecuada a la realidad operativa de la empresa prestataria, por lo cual tienen interés legítimo porque deviene finalmente en el desarrollo económico de su comunidad.*

*Así las cosas, se tiene que las asociaciones de desarrollo integral constituyen organizaciones de consumidores formalmente establecidas conforme a lo preceptuado en el artículo 30 de Ley 7593, condiciones que cumplen la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio El Edén de Cartagena de Santa Cruz, Guanacaste, y la Asociación Desarrollo Integral de Cartagena de Santa Cruz como solicitantes de la fijación tarifaria, ambas legalmente constituidas de conformidad con la Ley 3859 (Ley sobre el Desarrollo de la Comunidad) y su respectivo reglamento (26935-G).*

*Así las cosas, debe estimarse rechazar este argumento como base de una nulidad del procedimiento, toda vez que es improcedente la gestión en este primer aspecto.*

**Segundo Argumento:** Señala que el presidente de la Asociación dicha no cuenta con la autorización de la Junta Directiva donde mediante acuerdo formal se hubiese determinado la actuación de formular la solicitud de ajuste tarifario reflejada en el expediente administrativo ET-014-2017, y aporta posteriormente un escrito que denomina “Prueba para mejor resolver” que consiste en el oficio DLN°146-2017, suscrito por el Lic. Francisco Arrieta Carballo, en su condición de Jefe del Departamento Legal de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO).

Este argumento tampoco es de recibo, puesto que al presentarse la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio El Edén de Cartagena de Santa Cruz, Guanacaste, y la Asociación Desarrollo Integral de Cartagena de Santa Cruz como personas jurídicas debidamente inscritas ante la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO), según se constata en su orden a folios 15 y 16 de este expediente, donde dicha institución certifica que a los tomos 90 y 5, folios 45 y 814, asientos 35674 y 1842, ambas asociaciones se encuentran inscritas y vigentes, siendo que la representación judicial y extrajudicial con las facultades de un apoderado general le corresponden al presidente de la Junta Directiva, recayendo dicho nombramiento en los señores Santiago Adolfo Espinoza Cano (tomo: 105, folio 111, asiento 43240) quien se encuentra en dicho cargo hasta el 23 de octubre del 2017, y Joaquín Isabel Urbano Marchena Marchena (tomo: 107, folio 252, asiento 44381).

Véase que el poder general conferido al presidente de una asociación de desarrollo integral tiene una connotación más fuerte que el mandato regulado en el artículo 1255 del Código Civil, al otorgarle al presidente facultades de representante legal judicial y extrajudicial de la asociación, ampliando las facultades de esta figura legal por lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 3859, que indica:

**“El Presidente de la Junta Directiva será en todo caso el coordinador del trabajo de ella y tendrá **representación judicial y extrajudicial** de la asociación, con las facultades de un apoderado general.”** (La negrita no es original)

*En el caso de las asociaciones de desarrollo, el presidente es un apoderado general, que tiene como función primordial accionar labores administrativas, pero, además, ostenta la representación judicial y extrajudicial de la asociación, lo cual abre el abanico de su accionar más allá de las funciones de tipo administrativo, permitiéndole un mayor alcance en el ejercicio de sus competencias.*

*Todos esos elementos legales constituyen la facultad del presidente de una asociación de desarrollo comunal para actuar en nombre y representación de dicha organización, tanto en estratos administrativos como judiciales.*

*Es así como, en el momento procesal oportuno (etapa inicial de admisibilidad), las certificaciones aportadas fijan la información legal y fidedigna acerca de la representación antes indicada, a saber:*

- *Existencia de la Asociación*
- *Vigencia de la Asociación*
- *Representación legal de la Asociación*
- *Vigencia de la representación legal de la Asociación*
- *Facultades del Presidente como único representante legal judicial y extrajudicial de la Asociación.*

*Dicha información fue verificada a la luz de la resolución que establece los requisitos que debe cumplir toda solicitud de ajuste tarifario a petición de parte (RRG-6570-2007 y sus reformas), específicamente lo establecido en el punto I, inciso 4, que indica:*

*“En el caso de que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, en la que acredite su vigencia y facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación no podrá tener más de tres meses de expedida.”*

*Con todos estos elementos legales, la Intendencia de Transporte valoró, en cuanto a la representación y facultades del firmante, la viabilidad de la admisión superando cualquier posible prevención puesto que se contaba con la información necesaria y de fuente primaria para asegurar que la gestión proviene del apoderado general.*

*Es decir, el Presidente no se extralimitó en sus funciones al suscribir la solicitud pues se encuentra facultado para hacer tal labor en donde suscribió y se responsabilizó de una gestión natural de su puesto.*

*Además, en el caso que el mandante se extralimitara de sus funciones, tanto los asociados como los miembros de Junta Directiva tiene abierta la vía de hacer los reclamos administrativos y/o judiciales en contra del mandante y poder incluso llegar a revocar ese mandato, situación que se echa de menos en este expediente y de la cual ésta Intendencia no tiene noticia al respecto, lo que presume válida su actuación.*

*Consecuentemente, se debe rechazar por improcedente este alegato de la empresa.*

#### **B.2.4 Conclusiones**

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

- 1. Desde el punto de vista formal, la gestión de nulidad absoluta, planteados por el señor Raymundo Bolaños Calvo en su citado carácter, es presentado en la forma y el tiempo legal establecido para ello.*
- 2. Respecto a la gestión de nulidad se debe señalar que la Intendencia de Transporte analiza los aspectos de validez del proceso de forma integral, y se comprueba que todas las actuaciones han sido dictadas con apego a la normativa vigente y bajo el control del bloque de legalidad. Por lo anterior, se determina que no lleva razón la recurrente respecto a sus argumentos, por lo que se recomienda rechazar la gestión de nulidad.*

## C. ANÁLISIS TARIFARIO

### C.1. Variables utilizadas:

<b>Variable</b>	<b>Aresep</b>	<b>Solicitud</b>	<b>Diferencia absoluta</b>	<b>Diferencia (%)</b>
<i>Demanda Neta (pasajeros)</i>	223.980	235.606	-11.626	-5,19%
<i>Distancia (km/carrera)</i>	158,58	163,49	-4,9	-3,10%
<i>Carreras</i>	2.155,99	2.308,85	-153	-7,09%
<i>Flota (unidades)</i>	33	34	-1,0	-3,03%
<i>Tipo de cambio (colones)</i>	562,17	559,31	2,9	0,51%
<i>Precio combustible (colones)</i>	450,23	450,23	0,0	0,00%
<i>Tasa de rentabilidad (%)</i>	14,19%	14,36%	-0,17%	-1,20%
<i>Valor del bus (colones)</i>	64.958.277	54.806.760	10.151.517	15,63%
<i>Edad promedio de la flota (años)</i>	7,5	7,9	-0,4	-5,33%
<i>Ocupación media</i>	87,72%	85,84%	1,88%	2,14%

#### C.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

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

*“Esta metodología establece el cálculo del volumen de pasajeros movilizados para cada ruta, ramal o fraccionamiento, en función de dos fuentes de información: en primera instancia se tendría el acuerdo de pasajeros movilizados de la Junta Directiva del CTP con el estudio técnico que sustenta dicho acuerdo, (fuente que es obligatoria y su presentación será parte de los requisitos de admisibilidad de la fijación tarifaria), y luego, en el caso de*

*que la Aresep, en el ejercicio de sus competencias regulatorias, cuente con un estudio de demanda de volumen de pasajeros comparable al del CTP, de acuerdo a lo dictado por la ciencia y la técnica. De este modo, se utilizará los resultados del estudio existente que no tengan una antigüedad mayor a tres años.”*

*En caso de no contar con estudio de demanda que cumpla los requerimientos anteriores, el cálculo de pasajeros movilizados se realizará según se establece en la sección 4.13.2. Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente*

*Para el presente caso no se cuenta con un estudio de demanda que cumpla con las condiciones establecidas en el 4.7.1, por lo que se procederá en esta fijación tarifaria a aplicar lo indicado en el artículo 4.13.2, inciso a), punto 8 en el apartado referente al volumen mensual de pasajeros para cada ruta (r) y/o ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario, el cual señala:*

*“(…) si no se cuenta con todos o alguno de estos valores con una antigüedad menor o igual a los 3 años a la fecha en que se solicite la revisión tarifaria, ya sea de oficio o por solicitud de un tercero; se procederá de la siguiente manera: Para el último dato existente del volumen de pasajeros mensual para cada ruta y/o ramal o fraccionamiento, y a partir del esquema operativo (aprobado en el acuerdo de flota y frecuencia de horarios por el CTP) que da sustento a dicha información; se calculará el volumen de pasajeros implícito (“demanda implícita”) en este esquema operativo. El procedimiento para obtener este dato se detalla en el siguiente punto b. Procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos en el esquema operativo autorizado de la ruta.”*

*Por ende, el cálculo de la tarifa se realiza en este caso utilizando la demanda implícita según lo establece la sección 4.13.2 de la resolución RJD-035-2016, el dato de demanda implícita para la ruta 550 a nivel de ramal es como se indica:*

<b>Ruta</b>	<b>Ramal</b>	<b>Demanda Implícita</b>
550	LIBERIA PLAYA PANAMA	25.109
	LIBERIA FILADELFIA SANTA CRUZ NICOYA	147.914
	LIBERIA - PLAYA FAMINGO	50.957
<b>Total</b>		<b>223.980</b>

*Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 223.980 pasajeros promedio por mes.*

### **C.1.2. Distancia**

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

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

*Se toma como base el recorrido autorizado indicado en el acuerdo 7.10 de la Sesión Ordinaria 39-2013 de la Junta Directiva del CTP, celebrada el 13 de junio de 2013. Las distancias de la ruta fueron medidas por parte de Aresep según el acta de inspección del 17 de noviembre de 2006 (folios 72 al 84 del RA-316).*

*El detalle de distancias es el siguiente:*

Ruta	Ramal	Distancia por carrera
550	LIBERIA PLAYA PANAMA	84,60
	LIBERIA FILADELFIA SANTA CRUZ NICOYA	162,00
	LIBERIA - PLAYA FAMINGO	197,00
<b>Distancia de la ruta ponderada</b>		<b>79,29</b>

La distancia por carrera se pondera con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal. Para el presente caso, se utilizará una distancia ponderada de 79,29 kilómetros por carrera.

### C.1.3. Carreras

Basado en el punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se comparan las siguientes dos fuentes:

“(…)

- i. Carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP.
- ii. Carreras reportadas en las estadísticas operativas de los últimos doce meses (CMRr), por el prestador del servicio, ya sea archivadas en el expediente de requisitos de admisibilidad (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria) o provenientes de sistemas automatizados de conteo de pasajeros.”

La cantidad de carreras mensuales a utilizar en el cálculo tarifario se determinan así:

- i. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son menores que las carreras autorizadas, se consideran las carreras brindadas por el operador.
- ii. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son mayores a las autorizadas se consideran las carreras autorizadas por el CTP (…)”

*Basado en los horarios establecidos en el acuerdo por artículo 7.10 de la Sesión Ordinaria 39-2013 de la Junta Directiva del CTP del 13 de junio de 2013, el cual se fundamenta en el oficio DING-13-0118 de la Dirección Técnica del CTP se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 550.*

*Es relevante señalar que mediante el artículo 7.10 de la Sesión Ordinaria 39-2013 se acuerda fusionar las rutas 527, 1505 y 550 en un solo código de ruta 550, tal y como se indica en el Por tanto 1) del citado acuerdo y que se detalla a continuación:*

*“(…)*

*Autorizar, la fusión del permiso de la Ruta N° 527 descrita como Liberia-Sardinal-Playa Panamá y viceversa, y del permiso de la Ruta N° 1505 descrita como Liberia-Tamarindo-Flamingo y viceversa, con puntos intermedios entre Liberia-Aeropuerto-Filadelfia-Belén-Cartagena-Matapalo-Tamarindo-Flamingo; a la concesión de la Ruta N° 550 descrita como Liberia-Filadelfia-Santa Cruz-Nicoya y viceversa, operadas en la actualidad por la empresa Transportes La Pampa Limitada.*

*(…)”*

*Adicionalmente, se revisaron las estadísticas presentadas por la empresa correspondiente al periodo entre marzo 2016 y febrero 2017;*

*Los valores se presentan a continuación:*

<b>Ruta</b>	<b>Descripción del recorrido</b>	<b>Carreras Estadísticas</b>	<b>Carreras esquema autorizado</b>	<b>Carreras presente estudio</b>
550	LIBERIA PLAYA PANAMA	274,00	273,93	273,93
	LIBERIA FILADELFIA SANTA CRUZ NICOYA	1.500,00	1.487,06	1.487,06
	LIBERIA - PLAYA FAMINGO	395,00	547,86	395,00
<b>Total de carreras mensuales</b>		<b>2.169,00</b>	<b>2.308,85</b>	<b>2.155,99</b>

*Siguiendo el procedimiento establecido, para el presente estudio se considerarán 2.155,99 carreras promedio por mes.*

#### **C.1.4. Flota**

##### Flota autorizada

*Según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a. Cantidad de unidades autorizadas, para el cálculo tarifario se considera lo siguiente:*

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

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

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

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

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

*La flota autorizada para la empresa Transportes La Pampa Ltda. y la clasificación de las unidades constan en los siguientes oficios del CTP: oficio DACP-2017-0316 del 14 de febrero de 2017 que aprobó la flota*

autorizada (folios 936 al 941 del RA-316) y el oficio DTE-2017-0135 del 10 de marzo de 2017 que clasifica las unidades.

Además, las unidades autorizadas se encuentran tipificadas con reglas de cálculo tipo 1 y tipo 2. A continuación se detalla la flota autorizada:

N°	Placa	Modelo	Capacidad		Tipo de unidad CTP	Hologacion modelo Aresep	Regla de aplicación
			Sentados	De pie			
1	GB001448	2004	55	10	TU	URBANO	1
2	GB001450	2004	55	10	TU	URBANO	1
3	GB001452	2004	55	10	TU	URBANO	1
4	GB001465	2004	47	10	TU	URBANO	1
5	GB001472	2004	47	10	TU	URBANO	1
6	GB001601	2005	46	10	TIL	INTERURBANO LARGO	1
7	GB001602	2005	46	10	TIL	INTERURBANO LARGO	1
8	GB001698	2006	46	10	TUP	MONTANO	1
9	GB001868	2007	46	10	TU	URBANO	1
10	GB001869	2007	46	10	TU	URBANO	1
11	GB001870	2007	46	10	TU	URBANO	1
12	GB001871	2007	46	10	TU	URBANO	1
13	GB001872	2007	47	10	TU	URBANO	1
14	GB002139	2008	51	10	TUP	MONTANO	1
15	GB002140	2008	51	10	TUP	MONTANO	1
16	GB002141	2008	51	10	TUP	MONTANO	1
17	GB002142	2008	50	10	TUP	MONTANO	1
18	GB002143	2008	51	10	TUP	MONTANO	1
19	GB002144	2008	51	10	TUP	MONTANO	1
20	GB002147	2008	51	10	TUP	MONTANO	1
21	GB002148	2008	51	10	TUP	MONTANO	1
22	GB002411	2009	51	10	TUP	MONTANO	1
23	GB003168	2016	49	10	TUP	MONTANO	2
24	GB003170	2016	49	10	TUP	MONTANO	2
25	GB003171	2016	49	10	TUP	MONTANO	2
26	GB003172	2016	49	10	TUP	MONTANO	2
27	GB003173	2016	49	10	TUP	MONTANO	2
28	GB003174	2016	49	10	TUP	MONTANO	2
29	GB003211	2016	49	10	TIL	INTERURBANO LARGO	2
30	GB003212	2016	49	10	TIL	INTERURBANO LARGO	2
31	GB003213	2016	49	10	TIL	INTERURBANO LARGO	2
32	GB003214	2016	49	10	TIL	INTERURBANO LARGO	2
33	GB003301	2016	48	10	TIL	INTERURBANO LARGO	2
34	GB003302	2016	49	10	TIL	INTERURBANO LARGO	2

*Según consulta en el Registro Nacional, 14 de las unidades están a nombre de la empresa Transportes La Pampa Ltda., y las restantes 20 unidades se encuentran autorizadas bajo la figura del arrendamiento, 7 unidades se encuentran a nombre de: Law Network Servicios Fiduciarios S.A., 1 unidad a nombre de: IMPROSA Servicios Internacionales S.A., 6 unidades a nombre de: Arrendadora RENTABUS A R S.A., y 6 unidades a nombre de: Crediuno S.A.*

#### Valor de unidades

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

*“(…)*

#### *4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1*

*El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014, o cualquier otra que la sustituya antes de la entrada en vigencia de esta metodología, multiplicado por el tipo de cambio utilizado en el informe técnico que da sustento a dicha resolución para obtener el valor en colones.*

#### *4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2*

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

*(…)”*

*Para el presente estudio se aplica en primera instancia reglas tipo 1 a las unidades autorizadas, por lo que se les asignarán el valor acorde a los montos aprobados mediante resolución 008-RIT-2014 para cada unidad y según clasificación realizada. Se presenta a continuación la proporción de la clasificación de las unidades tipo 1 reconocidas en el presente estudio:*

<b>Tipo de unidad CTP</b>	<b>Tipo de regla</b>	<b>Homologación modelo Aresep</b>	<b>Cantidad de unidades</b>	<b>Valor Tarifario por unidad</b>
TU	1	URBANO	10	₴52.269.410
TUP	1	MONTANO	10	₴80.687.730
TIL	1	INTERURBANO LARGO	2	₴99.971.590

*En segunda instancia se aplica las reglas tipo 2 a las unidades autorizadas, por lo que se les asignarán el valor acorde a los montos aprobados mediante resolución 017-RIT-2017 para cada unidad y según clasificación realizada. Se presenta a continuación la proporción de la clasificación de las unidades tipo 2 reconocidas en el presente estudio:*

<b>Tipo de unidad CTP</b>	<b>Tipo de regla</b>	<b>Homologación modelo Aresep</b>	<b>Cantidad de unidades</b>	<b>Valor Tarifario por unidad</b>
TUP	2*	MONTANO	6	₴49.580.000
TIL	2*	INTERURBANO LARGO	4	₴44.910.000
TIL	2**	INTERURBANO LARGO	2	₴93.284.286

*Nota: 2\* valor por placa*

*2\*\* valor según resolución*

*El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ₴64.958.277 por autobús.*

#### Cumplimiento ley 7600

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

*“Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuenten con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley N°7600.”*

*En el oficio DACP-2016-03370 del 10 de octubre del CTP se indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 y Ley N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento (folio 930 al 941 del RA -3016).*

#### *Revisión Técnica Vehicular (RTV)*

*Conforme al punto 4.12.2.e. Inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, se discurre lo siguiente:*

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

*Consultando la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT, de 22 de octubre de 2007), sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que 33 de las 34 unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables, una unidad no cuenta con la revisión técnica al día, por lo que para efectos del presente estudio no será tomada en cuenta.*

#### *Edad promedio*

*Según punto 4.12.2.f. Antigüedad máxima de las unidades autorizadas, se consideran en el cálculo tarifario las siguientes unidades:*

*“(…) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se*

*considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado.”*

*La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 7,5 años y todas las unidades presentan antigüedad menor a 15 años*

#### **C.1.5. Tipo de cambio**

*El tipo de cambio es utilizado según la metodología vigente para los siguientes dos casos:*

##### *a) Contratos de arrendamiento en dólares:*

*En los casos en que el monto de arriendo se encuentre expresado en dólares, para obtener el monto en colones se utilizará el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación del modelo, según lo indicado en el inciso 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas.*

*Dicha variable se ajustó a ₡562,17/dólar, promedio de noviembre 2016 a abril 2017, según fuente del Banco Central de Costa Rica.*

#### **C.1.6. Precio del combustible**

*Según se indica en el punto 4.5.1 Costo por consumo de combustible, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:*

*“El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología”.*

*El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡450,23 por litro, por ser el promedio de precios del período del 1 de julio de 2016 al 31 de diciembre de 2016.*

### **C.1.7. Tasa de Rentabilidad**

*La metodología vigente en su punto 4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad, detalla el cálculo para obtener tasa de rentabilidad dependiendo del tipo de regla asignado, a saber:*

*“(…)*

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

*La tasa de rentabilidad ( $tr^a$ ) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.*

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

*La tasa de rentabilidad ( $tr^p$ ) se obtendrá del promedio anual entre la tasa de interés activa para préstamos de los Bancos Estatales para “otras actividades” y la tasa de interés básica pasiva.*

*(…)”*

*El actual estudio utiliza las reglas de cálculo tipo 1, por lo que la tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 14,19%, correspondiente a datos de los indicadores económicos del Banco Central al 26 de abril de 2017.*

*Se utilizan además las reglas de cálculo tipo 2, para las unidades clasificadas como tipo 2, por lo que la tasa de rentabilidad es de 8,08%, correspondientes a datos de los indicadores económicos del Banco Central que comprenden el promedio simple de las tasas de interés básica pasiva y la tasa de interés activa para préstamos de los Bancos Estatales para “otras actividades” del período anual entre abril 2016 y marzo 2017.*

### **C.1.8. Cumplimiento de obligaciones legales**

*Cumpliendo 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 Transportes La Pampa Ltda., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF) determinándose que la permisionaria se encuentra al día con sus obligaciones al 6 de abril de 2017. Por su parte, con oficio SPSCA-022-2017 del 4 de abril de 2017 del Ministerio de Hacienda, se determina que la empresa se encuentra al día con su situación tributaria.*

#### **C.1.9. Cumplimiento de cancelación de canon e informe de quejas y denuncias**

*Cumpliendo la verificación de estar al día en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte mediante oficio DF-438/2017 del 20 de febrero de 2017, en el cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar al I trimestre de 2017.*

*Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, cumpliendo lo establecido en la disposición primera de la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte emite el oficio 548-DGAU-2017/5439 del 20 de febrero de 2017, en el que certifica que se da el cumplimiento de la entrega del informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2016, además indica lo siguiente:*

*“(…)*

- i. El informe debe venir suscrito por el titular del servicio o quien ostente su debida representación, en este caso, el informe es suscrito, según indica, por el señor Raimundo Bolaños Calvo, presidente de la empresa Transportes La Pampa Ltda., no obstante, a esta Dirección General no le consta esta representación.*

*(…)”*

#### **C.1.10 Ocupación media de las unidades**

*De acuerdo a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 550 y el valor calculado de demanda implícita, se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 87,72 %, esto*

como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizados entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados y de pie de la unidad autorizada a la ruta.

## C.2. Resultado tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario para la ruta implica una rebaja en la tarifa de la ruta 550 de un 30,49%.

### C.2.1. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Dados los resultados anteriores, se recomienda ajustar las tarifas vigentes de la ruta 550, en un -30,49% tal como se muestra en el siguiente detalle:

RUTA	RAMAL	TARIFA REGULAR				TARIFA ADULTO MAYOR			
	DESCRIPCION RAMAL	Vigente	Calculada	Variacion absoluta	Variación porcentual	Vigente	Calculada	Variacion absoluta	Variación porcentual
550	<b>LIBERIA-PLAYA PANAMÁ</b>								
	LIBERIA-PLAYA PANAMÁ	680	475	-205	-30%	340	240	-100	-29%
	SARDINAL-PLAYA PANAMÁ	315	220	-95	-30%	0	0	0	0%
	<b>LIBERIA-FILADELFIA-SANTA CRUZ-NICOYA</b>								
	LIBERIA-NICOYA	1.190	825	-365	-31%	895	620	-275	-31%
	LIBERIA-SANTA CRUZ	910	635	-275	-30%	685	475	-210	-31%
	LIBERIA-BELEN	645	450	-195	-30%	325	225	-100	-31%
	LIBERIA-FILADELFIA	555	385	-170	-31%	280	195	-85	-30%
	LIBERIA-GUARDIA	355	245	-110	-31%	0	0	0	0%
	SANTA CRUZ-FILADELFIA	425	295	-130	-31%	0	0	0	0%
	SANTA-CRUZ NICOYA	370	255	-115	-31%	0	0	0	0%
	<b>LIBERIA-PLAYA FLAMINGO</b>								
	LIBERIA-PLAYA TAMARINDO	1.385	965	-420	-30%	1.040	725	-315	-30%
	LIBERIA-PLAYA FLAMINGO	1.365	950	-415	-30%	1.025	715	-310	-30%
	LIBERIA-HUACAS	1.175	815	-360	-31%	880	610	-270	-31%
	LIBERIA-EL LLANO	1.085	755	-330	-30%	815	565	-250	-31%
	LIBERIA-PORTEGOLPE	1.010	700	-310	-31%	760	525	-235	-31%
	LIBERIA-CARTAGENA	1.005	700	-305	-30%	755	525	-230	-30%
	LIBERIA-SANTA ANA	860	600	-260	-30%	430	300	-130	-30%
	LIBERIA-CRUCES ABELEN	635	440	-195	-31%	320	220	-100	-31%
	LIBERIA-FILADELFIA	545	380	-165	-30%	275	190	-85	-31%
	LIBERIA-PASO TEMPISQUE	470	325	-145	-31%	235	165	-70	-30%
	LIBERIA-PALMIRA	400	280	-120	-30%	200	140	-60	-30%
LIBERIA-GUARDIA	350	245	-105	-30%	0	0	0	0%	

### B.2.2. Recomendación para unificar fraccionamientos tarifarios.

En virtud de lo establecido en el artículo 7.10 de la Sesión Ordinaria 39-2013 de la Junta Directiva del CTP del 13 de junio de 2013, mediante el cual la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público acordó unificar los códigos de las anteriores rutas 527, 550 y 1505 bajo un código único 550 manteniendo los esquemas operativos anteriores y dado que las estructuras tarifarias de esas rutas existían fraccionamientos tarifarios iguales, al darse la fusión de códigos y en aras de no causar confusión en los usuarios del servicio se procede a igualar las tarifas de los fraccionamientos: Liberia-Guardia y Liberia-Filadelfia, por lo que el pliego tarifario recomendado es el siguiente:

RUTA	RAMAL	TARIFA REGULAR				TARIFA ADULTO MAYOR			
	DESCRIPCION RAMAL	Vigente	Calculada	Variacion absoluta	Variación porcentual	Vigente	Calculada	Variacion absoluta	Variación porcentual
550	<b>LIBERIA-PLAYA PANAMÁ</b>								
	LIBERIA-PLAYA PANAMÁ	680	475	-205	-30%	340	240	-100	-29%
	SARDINAL-PLAYA PANAMÁ	315	220	-95	-30%	0	0	0	0%
	<b>LIBERIA-FILADELFIA-SANTA CRUZ-NICOYA</b>								
	LIBERIA-NICOYA	1.190	825	-365	-31%	895	620	-275	-31%
	LIBERIA-SANTA CRUZ	910	635	-275	-30%	685	475	-210	-31%
	LIBERIA-BELEN	645	450	-195	-30%	325	225	-100	-31%
	LIBERIA-FILADELFIA	555	385	-170	-31%	280	195	-85	-30%
	LIBERIA-GUARDIA	355	245	-110	-31%	0	0	0	0%
	SANTA CRUZ-FILADELFIA	425	295	-130	-31%	0	0	0	0%
	SANTA-CRUZ NICOYA	370	255	-115	-31%	0	0	0	0%
	<b>LIBERIA-PLAYA FLAMINGO</b>								
	LIBERIA-PLAYA TAMARINDO	1.385	965	-420	-30%	1.040	725	-315	-30%
	LIBERIA-PLAYA FLAMINGO	1.365	950	-415	-30%	1.025	715	-310	-30%
	LIBERIA-HUACAS	1.175	815	-360	-31%	880	610	-270	-31%
	LIBERIA-EL LLANO	1.085	755	-330	-30%	815	565	-250	-31%
	LIBERIA-PORTEGOLPE	1.010	700	-310	-31%	760	525	-235	-31%
	LIBERIA-CARTAGENA	1.005	700	-305	-30%	755	525	-230	-30%
	LIBERIA-SANTA ANA	860	600	-260	-30%	430	300	-130	-30%
	LIBERIA-CRUCE A BELEN	635	440	-195	-31%	320	220	-100	-31%
	LIBERIA-FILADELFIA	555	385	-170	-31%	280	195	-85	-30%
	LIBERIA-PASO TEMPISQUE	470	325	-145	-31%	235	165	-70	-30%
	LIBERIA-PALMIRA	400	280	-120	-30%	200	140	-60	-30%
LIBERIA-GUARDIA	355	245	-110	-31%	0	0	0	0%	

(...)"

- II. Igualmente, del 779-IT-2017/15034 del 26 de mayo de 2017, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el Resultando XIV de esta resolución; y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:

“(..)

**1- A la Asociación de Desarrollo Integral de Portegolpe y Asociación de Desarrollo Integral de Tempate de Santa Cruz:**

*Respecto al desistimiento, mediante resolución RIT-033-2017, la Intendencia de Transporte acoge la gestión incoada por las Asociaciones.*

**2- A la señora Marlene Madrigal Flores, Diputada:**

*Sobre las consultas planteadas en el oficio PAC-MMF-045-2017 del 5 de abril de 2017 se le informa que el despacho del Regulador General mediante oficio 340-RG-2017 del 28 de abril de 2017, procedió a darle respuesta.*

**3- A las señoras Suray Carrillo Guevara y Patricia Mora Castellanos, Diputadas:**

*Para la presente solicitud de revisión tarifaria se ha procedido a aplicar la metodología tarifaria vigente para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual corresponde a la resolución RJD-035-2016, aprobada por la Junta Directiva de la Aresep. Esta metodología observa el principio de servicio al costo, las reglas de la ciencia y la técnica, y las disposiciones generales emitidas en el Plan Nacional de Desarrollo.*

**4- A la Asociación de Desarrollo Integral de Filadelfia de Carrillo, Ángela Viales Virrereal, Ericka Montero Corrales, Evelyn Venegas Naranjo, José Francisco Paéz Zuñiga, Joaquín Marchena Marchena, Rocío Valerín Bonilla, Desidero Alvarado López, Warner Rodríguez Angulo, Lady Ana Umaña Segura, Auría Sandí Corrales, Guido Murillo Espinoza y Vivian Amadeo Vallejos**

*Para la presente solicitud de revisión tarifaria se ha procedido a aplicar la metodología tarifaria vigente para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la cual corresponde a la resolución RJD-035-2016, aprobada por la Junta Directiva de la Aresep. Esta metodología observa el principio de servicio al costo, las reglas de la ciencia y la técnica, y las disposiciones generales emitidas en el Plan Nacional de Desarrollo.*

*La empresa Transportes La Pampa Limitada solo puede cobrar las tarifas autorizadas por la Autoridad Reguladora en el ejercicio de las competencias establecidas en la Ley 7593. En el caso de que la empresa proceda con el cobro de tarifas no autorizadas, los usuarios pueden presentar sus denuncias ante esta Autoridad Reguladora, para lo cual se deberá seguir con el procedimiento legalmente establecido. Lo anterior, en apego a lo estipulado en los artículos 38 y 41 de la Ley 7593.*

*Relativo a la solicitud de fraccionamiento se le indica que compete al CTP el establecimiento de fraccionamientos tarifarios de conformidad con el procedimiento establecido por este órgano desconcentrado, mediante artículo 5.6 de la Sesión Ordinaria 56-2012 del 27 de agosto de 2012*

**5- A la Unión Cantonal de Asociaciones de Santa Cruz:**

*Respecto a los puntos señalados en su nota, se le indica que todos los aspectos técnicos relativos a las condiciones de operación de la ruta, autorizados por el CTP, han sido considerados en la presente resolución en estricto apego a la metodología tarifaria vigente y se encuentran debidamente justificados en el informe técnico que sustenta la presente resolución.*

**6- A la empresa Transportes La Pampa Limitada y a la señora Ericka Montero Corrales:**

**Referente al cálculo tarifario**

*La metodología aprobada mediante la resolución de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, número RJD-035-2016 de las 16 horas del 25 de febrero del año 2016, publicada el Alcance Digital N°35 a la Gaceta N° 46 del 07 de marzo del 2016, tiene su asidero legal en la Ley N°7593, siendo dicho acto de aprobación de la metodología, debidamente sustentado, tomando en consideración el debido proceso y el mecanismo de participación ciudadana contemplado en dicha ley. La metodología contempla los elementos de costos y demás rubros (“demanda” de pasajeros) entre otros, así como los mecanismos y procedimientos para calcular las tarifas del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, para todas y cada una de las rutas del país. Se observa en la sección 4 todos los rubros incluidos en dicha metodología, todos propios de la prestación del servicio.*

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

*En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos y cálculo tarifario que corre en el expediente presenta los datos y cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y al costo de dicho servicio.*

### **Referente a la demanda implícita**

La metodología vigente (resolución RJD-035-2016 de la Junta Directiva de la Aresep), en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, establece lo siguiente:

*“Esta metodología establece el cálculo del volumen de pasajeros movilizados para cada ruta, ramal o fraccionamiento, en función de dos fuentes de información: en primera instancia se tendría el acuerdo de pasajeros movilizados de la Junta Directiva del CTP con el estudio técnico que sustenta dicho acuerdo, (fuente que es obligatoria y su presentación será parte de los requisitos de admisibilidad de la fijación tarifaria), y luego, en el caso de que la Aresep, en el ejercicio de sus competencias regulatorias, cuente con un estudio de demanda de volumen de pasajeros comparable al del CTP, de acuerdo a lo dictado por la ciencia y la técnica. De este modo, se utilizará los resultados del estudio existente que no tengan una antigüedad mayor a tres años. La actualización de estos datos se realizará según se establezca en la sección 4.13.2, en el apartado correspondiente al volumen de pasajeros. (...)”*

*Para el presente caso no se cuenta con un estudio de demanda que cumpla con las condiciones establecidas en el 4.7.1, por lo que se procederá en esta fijación tarifaria a aplicar lo indicado en el artículo 4.13.2, inciso a), punto 8 en el apartado referente al volumen mensual de pasajeros para cada ruta (r) y/o ramal (l) o fraccionamiento (f) durante un mes calendario, el cual señala:*

*“(...) si no se cuenta con todos o alguno de estos valores con una antigüedad menor o igual a los 3 años a la fecha en que se solicite la revisión tarifaria, ya sea de oficio o por solicitud de un tercero; se procederá de la siguiente manera: Para el último dato existente del volumen de pasajeros mensual para cada ruta y/o ramal o fraccionamiento, y a partir del esquema operativo (aprobado en el acuerdo de flota y frecuencia de horarios por el CTP) que da sustento a dicha información; se calculará el volumen de pasajeros implícito (“demanda implícita”) en este esquema operativo. El procedimiento*

*para obtener este dato se detalla en el siguiente punto b. Procedimiento para determinar el volumen de pasajeros mensuales implícitos en el esquema operativo autorizado de la ruta.”*

*Por ende, el cálculo de la tarifa se realiza en este caso utilizando la demanda implícita según lo establece la sección 4.13.2 de la resolución RJD-035-2016.*

*La metodología tarifaria no contempla que se utilice la información estadística reportada por la empresa para el cálculo de la tarifa, razón por la cual no se consideró la información a que hace referencia la empresa.*

### **Referente al contrato de concesión**

*Actualmente los prestadores del servicio, tanto de los contratos que se renovaron, así como los que quedan adjudicados en el Procedimiento Especial Abreviado para el Otorgamiento de Concesiones en el Transporte Remunerado de Personas en Rutas Regulares, actualmente son permisionarios con todas y cada una de las características propias de esa figura jurídica, permaneciendo en tal situación legal en el tanto no sea para cada operador debidamente refrendado el contrato administrativo de concesión.*

*Ahora bien, es importante aclarar que de la lectura de todo el acervo documental con que cuenta la Aresep, la decisión por parte de la Junta Directiva del CTP de trasladar a los concesionarios a permisionarios, es debido única y exclusivamente al resguardo del principio de continuidad del servicio público, principio el cual se encuentra custodiado celosamente en el artículo 140, inciso 8 de la Constitución Política, artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, y artículos 4 inciso d) y 22 ambos de la Ley 7593.*

*Así las cosas, bajo ninguna circunstancia con la realidad que presenta la empresa actora, puede alegar a su favor alguna condición contractual ni mucho menos alegar violación por Aresep de los principios contractuales del equilibrio económico del contrato ni cualquier otro aspecto relativo al contrato, esto por cuanto lo*

*único que tiene como ya se dijo es una simple expectativa en su carácter de permisionario en precario.*

**7- Al señor Jorge Sanarrucia, Consejero del Usuario:**

*Respecto a lo indicado por el Consejero del Usuario se le indica que esta Intendencia de Transporte ha considerado cada una de las observaciones señaladas en su escrito. Relativo a la solicitud de fraccionamiento se le indica que compete al CTP el establecimiento de fraccionamientos tarifarios de conformidad con el procedimiento establecido por este órgano desconcentrado, mediante artículo 5.6 de la Sesión Ordinaria 56-2012 del 27 de agosto de 2012.*

*(...)*”

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 550, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) 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 779-IT-2017/15034 del 26 de mayo de 2017 y proceder a fijar la tarifa de la ruta 550 descrita como: Liberia-Aeropuerto- Filadelfia-Cartagena-Sardinal-Playa Panamá-Playa Tamarindo- Matapalo-Playa Flamingo-Santa Cruz-Nicoya y viceversa, según se indica a continuación:

RUTA	DESCRIPCION RAMAL	Tarifa Regular (₡)	Tarifa Adulto Mayor (₡)
550	<b>LIBERIA-PLAYA PANAMÁ</b>		
	LIBERIA-PLAYA PANAMÁ	475	240
	SARDINAL-PLAYA PANAMÁ	220	0
	<b>LIBERIA-FILADELFIA-SANTA CRUZ-NICOYA</b>		
	LIBERIA-NICOYA	825	620
	LIBERIA-SANTA CRUZ	635	475
	LIBERIA-BELEN	450	225
	LIBERIA-FILADELFIA	385	195
	LIBERIA-GUARDIA	245	0
	SANTA CRUZ-FILADELFIA	295	0
	SANTA-CRUZ NICOYA	255	0
	<b>LIBERIA-PLAYA FLAMINGO</b>		
	LIBERIA-PLAYA TAMARINDO	965	725
	LIBERIA-PLAYA FLAMINGO	950	715
	LIBERIA-HUACAS	815	610
	LIBERIA-EL LLANO	755	565
	LIBERIA-PORTEGOLPE	700	525
	LIBERIA-CARTAGENA	700	525
	LIBERIA-SANTA ANA	600	300
	LIBERIA-CRUCE A BELEN	440	220
	LIBERIA-FILADELFIA	385	195
	LIBERIA-PASO TEMPISQUE	325	165
	LIBERIA-PALMIRA	280	140
	LIBERIA-GUARDIA	245	0

II. Indicar a la empresa Autotransportes La Pampa Limitada lo siguiente:

- a. En un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con

copia al expediente ET-014-2017, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

- b. Que debe remitir a la ARESEP la información establecida en el punto 4.11.2 de la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”. Para tales efectos, deberá en un plazo máximo de diez días hábiles, presentar a la ARESEP un plan para el cumplimiento de dicha obligación para su aprobación por parte de la Intendencia de Transporte.

- III. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente a la publicación en el Diario La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

**NOTIFÍQUESE Y PUBLIQUESE.**

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR  
INTENDENTE DE TRANSPORTE**