

SESIÓN ORDINARIA

N.º 50-2014

28 de agosto de 2014

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 50-2014

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta-dos mil catorce, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves veintiocho de agosto de dos mil catorce, a partir de las dieciséis horas. Asisten los siguientes miembros: Dennis Meléndez Howell, quien preside; Sylvia Saborío Alvarado; Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt; así como los (as) señores (as): Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta; Rodolfo González Blanco, Director General de Operaciones; Rodolfo González López, Subauditor Interno; Juan Manuel Quesada Espinoza, Intendente de Energía; Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte; Carol Solano Durán, Directora General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; Ricardo Matarrita Venegas, Director General de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Habilitar hora de sesión y constancia de inasistencia.

De conformidad con el artículo 267 de la Ley General de la Administración Pública, se habilita el día jueves veintiocho de agosto de dos mil catorce, a partir de las dieciséis horas y hasta las diecisiete horas con veinte minutos, a efecto de realizar la sesión ordinaria, toda vez que la Junta Directiva, la Reguladora General Adjunta, el Director General de Operaciones y la Directora General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, comparecieron ante la Comisión Permanente Especial de Ingreso y Gasto de la Asamblea Legislativa, a partir de las trece horas y quince minutos.

Asimismo, se deja constancia de que la directora Adriana Garrido Quesada no participa en esta oportunidad, dado que se presentan problemas técnicos que le impiden su conexión mediante el sistema de video conferencia.

ARTÍCULO 2. Aprobación del Orden del Día.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da lectura al Orden del Día de esta sesión. Señala que, en vista de que la señora Adriana Garrido Quesada no participa en esta oportunidad, plantea excluir, para una próxima sesión, la moción propuesta por la directora Garrido en el sentido de revocar el acuerdo que remite a audiencia pública el “Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, la cual se contempla dentro de punto 3 de la agenda.

Asimismo, la señora *Sylvia Saborío Alvarado* plantea adicionar una moción para solicitar al Regulador General que remita la documentación requerida por los Diputados que integran la Comisión Permanente Especial de Ingreso y Gasto de la Asamblea Legislativa, a raíz de la comparecencia que sostuvo la Junta Directiva el día de hoy.

El señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación los planteamientos sugeridos en esta oportunidad y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 01-50-2014

Aprobar el Orden del Día de esta sesión, considerando las siguientes modificaciones:

- i. Excluir de la agenda, la moción para revocar el acuerdo que remite a audiencia pública el “Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, planteada por la señora Adriana Garrido Quesada, la cual se agendará en la sesión del lunes 1º de setiembre de 2014.
- ii. Adicionar a la agenda, conforme al artículo 54, inciso 4), de la Ley General de la Administración Pública, con un planteamiento de la directora Sylvia Saborío Alvarado tendiente a solicitarle al Regulador General remitir la documentación requerida por la Comisión Permanente Especial de Ingreso y Gasto de la Asamblea Legislativa, cuyo punto se abordará dentro del apartado de “Asuntos de los Miembros de la Junta Directiva”.

A la letra el Orden del Día ajustado dice:

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Aprobación del acta de la sesión 49-2014.*
3. *Asuntos de los Miembros de Junta Directiva: Moción de la directora Sylvia Saborío Alvarado.*
4. *Asuntos resolutivos.*
 - 4.1 *Solicitud de concesión de servicio público de generación eléctrica al amparo del capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas planteada por la empresa Costa Rica Energy Holding S.A. Expediente CE-014-2014. Oficio 635-DGAJR-2014 del 21 de agosto de 2014 y 1035-IE-2014 del 6 de agosto de 2014.*
 - 4.2 *Modificaciones Presupuestarias 08-2014 y 09-2014. Oficios 233-DGEE-2014, 232-DGEE-2014 y 235-DGEE-2014 del 26 de agosto de 2014.*
 - 4.3 *Análisis de la solicitud de la Cámara de Empresarios de Combustible en relación con la publicación del "Informe de evaluación de calidad de los combustibles en las estaciones de servicio, del primer semestre del 2014. Oficios 638-DGAJR-2014 del 22 de agosto de 2014 y P-24-2014 del 14 de agosto de 2014.*
 - 4.4 *Propuesta de metodología para la aprobación de las tarifas de peajes administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). Oficio 636-DGAJR-2014 del 22 de agosto de 2014. Expediente OT-47-2014. Oficios 636-DGAJR-2014 del 22 de agosto del 2014 y 06-CAMTP-2014 del 5 de agosto de 2014.*
5. *Asuntos informativos.*

Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de Ley Reformada al artículo 20 de la Ley 7593 del 5 de agosto de 1995, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, expediente 19.065. Oficio 625-RG-2014 del 20 de agosto de 2014.

ARTÍCULO 3. Aprobación del acta de la sesión 49-2014.

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión 49-2014, celebrada el 21 de agosto de 2014.

El señor **Edgar Gutiérrez López** manifiesta que aprueba la citada acta, con excepción de los artículos 15 y 16, ya que se abstuvo de conocerlos, de conformidad con lo establecido en el artículo 56 de la Ley 7593.

El señor **Dennis Meléndez Howell** la somete a votación y la Junta Directiva resuelve, con los votos de los directores Meléndez Howell, Saborío Alvarado, Gutiérrez López y Sauma Fiatt:

ACUERDO 02-50-2014

Aprobar, con la salvedad realizada por el señor Edgar Gutiérrez López, el acta de la sesión 49-2014, celebrada el 21 de agosto de 2014, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad, entre los señores miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

ARTÍCULO 4. Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** comenta aspectos relacionados con la comparecencia sostenida el día de hoy ante la Comisión Permanente Especial de Ingreso y Gasto Público de la Asamblea Legislativa. En línea con lo expresado, indica que lo oportuno es solicitar al señor Regulador General que remita, a la brevedad del caso, la documentación requerida por los Diputados que integran dicha Comisión.

Analizado el tema, con base en el planteamiento de la directora Saborío Alvarado, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes y con carácter de firme:

ACUERDO 03-50-2014

Solicitar al Regulador General que remita, a la brevedad del caso, la documentación requerida por los Diputados que integran la Comisión Permanente Especial de Ingreso y Gasto Público de la Asamblea Legislativa, a raíz de la comparecencia que mantuvieron los miembros de la Junta Directiva de la ARESEP ante dicha Comisión el día de hoy.

ACUERDO FIRME.**ARTÍCULO 5. Solicitud de concesión de servicio público de generación eléctrica al amparo del capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, planteada por la empresa Costa Rica Energy Holding S.A. Expediente CE-014-2014.**

A las dieciséis horas con veinticinco minutos, ingresa a la sala de sesiones, el señor Edwin Canessa Aguilar de la Intendencia de Energía, a participar en la presentación de este artículo.

La Junta Directiva conoce los oficios 1035-IE-2014 del 6 de agosto de 2014 y 635-DGAJR-2014 del 21 de agosto de 2014, mediante los cuales la Intendencia de Energía y la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, respectivamente, emiten criterio sobre la solicitud

de concesión de servicio público de generación eléctrica, al amparo del capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, planteada por la empresa Costa Rica Energy Holding S.A.

El señor *Edwin Canessa Aguilar* se refiere a los antecedentes de interés, al análisis de la solicitud y las recomendaciones del caso.

Analizado el asunto, según lo expuesto por la Intendencia de Energía conforme al oficio 1035-IE-2014, así como el oficio 635-DGAJR-2014 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes y con carácter de firme:

ACUERDO 04-50-2014

1. Otorgar a la empresa Costa Rica Energy Holding S.A. cédula jurídica 3-101-457242, concesión para prestar el servicio público de generación de energía, cuya fuente primaria es el viento, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, para efectos del desarrollo y operación del Proyecto Eólico Vientos de Miramar, con una capacidad 20 MW, por un plazo de 20 años, contado a partir de su otorgamiento por parte de la Junta Directiva.
2. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A. que el Proyecto Eólico Vientos de Miramar, debe cumplir no solamente con las condiciones estipuladas en el contrato que tiene suscrito o el que suscriba posteriormente con el ICE, sino también con la normativa técnica aplicable que la Autoridad Reguladora haya aprobado o llegue a aprobar en el ejercicio de sus facultades reguladoras. Así como también que le serán aplicables las condiciones de caducidad y de revocatoria de la concesión, señaladas en los artículos 15, 38, 39 y 41 de la ley 7593 y sus reformas y las que señale cualquier otra ley especial en la materia.
3. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A., que debe cumplir con las condiciones relativas a la protección al ambiente, que establezcan tanto la legislación vigente como los entes estatales correspondientes, en cumplimiento de sus potestades legales.
4. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A., que debe cumplir con todas las obligaciones contenidas en el artículo 14 de la Ley 7593 y sus reformas y debe remitir a la Autoridad Reguladora toda la información que le sea solicitada en el ejercicio de sus funciones legales.
5. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A., que debe pagar el canon de regulación establecido por la Autoridad Reguladora y mantenerse al día, pues la falta de pago de dicho canon, dará lugar a las sanciones establecidas en la Ley 7593 y sus reformas.
6. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO

- I. Que el 22 de mayo de 2014, el señor Allan Broide Wohlstein, representante legal de Costa Rica Energy Holding S.A. (*Energy Holding*), cédula jurídica 3-101-457242, solicitó a la Autoridad Reguladora, se le otorgue concesión para prestar el servicio público de generación de energía, cuya fuente primaria es el viento, al amparo del

Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, para efectos del desarrollo y operación del Proyecto Eólico Vientos de Miramar, con una capacidad 20 MW (*folios 1 al 50*).

- II. Que el 27 de mayo de 2014, mediante oficio 660-IE-2014, la Intendencia de Energía (IE), otorgó admisibilidad a la gestión y solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario, convocar a audiencia pública para el trámite de concesión (*folios 51 al 53*).
- III. Que el 10 de julio de 2014, Energy Holding, presentó ante la IE copia certificada de la resolución 1036-2014-SETENA del 30 de mayo del 2014, donde la Secretaría Técnica Nacional Ambiental otorgó viabilidad ambiental al Proyecto Eólico Vientos de Miramar (*folios 69 al 77*).
- IV. Que el 11 de junio de 2014, se publicó la convocatoria de la audiencia pública en los diarios La Nación y Diario Extra; y en La Gaceta N^º 110 del 10 de junio de 2014 (*folios 54 y 55*).
- V. Que el 7 de julio de 2014, mediante oficio 1991-DGAU-2014, la DGAU, remitió a la IE, el informe de instrucción de la audiencia pública (*folios 82 al 83*).
- VI. Que el 15 de julio de 2014, mediante el oficio 2067-DGAU-2014, la DGAU, remitió a la IE el Acta N^º 83-2014, en la que consta que se realizó la audiencia pública el 7 de julio de 2014 (*folios 84 al 90*).
- VII. Que el 15 de julio de 2014, mediante el oficio 2068-DGAU-2014, la DGAU, remitió a la IE el informe de oposiciones y coadyuvancias en la que se desprende que se presentó una coadyuvancia y ninguna oposición (*folio 91*).
- VIII. Que el 06 de agosto de 2014, mediante oficio 1035-IE-2014, la IE emitió el informe técnico referente a la solicitud de concesión de servicio público para generar electricidad, planteada por la empresa Costa Rica Energy Holding S.A., en la que recomendó autorizar el otorgamiento de la concesión de servicio público de generación eléctrica a favor de empresa (*corre agregado en autos*).
- IX. Que mediante oficio 635-DGAJR-2014 del 21 de agosto de 2014, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria emitió criterio sobre el presente trámite y recomendó a la Junta Directiva que conociera la recomendación de la IE (*folios 101 al 103*).
- X. Que en el procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO

- I. Que del oficio 1035-IE-2014/74774 del 06 de agosto de 2014, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE

A la solicitud de la concesión para generar electricidad le resultan aplicables las disposiciones de los artículos 9 y 55 inciso b) de la Ley 7593, de la Ley 7200 y sus reformas, del Reglamento a la Ley 7593 en lo que respecta al cumplimiento de los requisitos de admisibilidad y del “Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones para Explotar Centrales de Limitada Capacidad, al Amparo de la Ley N° 7200 y sus Reformas”, publicado en La Gaceta 140 del 21 de julio de 2008.

III. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE LA CONCESIÓN

- 1) *El Proyecto Eólico Vientos de Miramar, por ser su fuente primaria el viento, no requiere de concesión de aprovechamiento de aguas.*
- 2) *El Proyecto Eólico Vientos de Miramar, se ubica en distrito Cañas Dulces y Mayorga, cantón Liberia, provincia Guanacaste (folio 74)*
- 3) *Según resolución número 1036-2014-SETENA, se aprobó el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Eólico Vientos de Miramar (folio 70 al 76)*
- 4) *Dispone de carta de elegibilidad del ICE, de acuerdo a la nota 0690-120-2014 del 27 de febrero de 2014 (folio 20).*
- 5) *El capital social corresponde más del 35% a costarricenses, de conformidad con lo que dispone el artículo 3 de la Ley 7200 (folios 29 al 32).*
- 6) *Aporta la documentación de estar al día con las obligaciones de seguridad social (folios 34 y 35).*
- 7) *La Intendencia de Energía verificó que la documentación aportada por la solicitante, además de los requisitos de admisibilidad, cumpliera con lo establecido en el “Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones para Explotar Centrales de Limitada Capacidad, al Amparo de la Ley N° 7200 y sus Reformas”. En el expediente consta lo siguiente:*
 - a. *Certificación registral de personería del apoderado generalísimo sin límite de suma de la solicitante (folios 10 y 11).*
 - b. *Certificación de origen de capital social (folios 29 al 32).*
 - c. *Constancia de la carta de elegibilidad emitida por el Instituto Costarricense de Electricidad, conforme oficio N° 690-120-2014 del 27 de febrero de 2014 (folio 20).*
 - d. *Certificación de estar al día con las cuotas obrero-patronales de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) (folio 34).*
 - e. *Certificación de estar al día con las obligaciones derivadas de la Ley de FODESAF (folio 35).*
 - f. *Detalle de la planta y ubicación geográfica (folios 37 y 38).*
- 8) *Actualmente la capacidad del SEN es de 2 731 MW, de estos el 15% de la capacidad instalada al que se refiere la ley 7200 en su Capítulo I corresponde a 409,65MW.*

A la fecha ha sido otorgadas concesiones por 521,2 MW; de otorgarse la concesión a Energy Holding para su proyecto eólico Vientos de Miramar este valor llegaría a 541,2 MW; sin

embargo se encuentra en trámite otras concesiones por 38,7 MW que de llegarse a aprobar junto con la concesión de Energy Holding el total concesionado sería 579,9 MW (21,2%).

Actualmente la capacidad instalada (con contrato y en operación) en el SEN por Capítulo I es de 239,2 MW (8,8%), de llegar a firmar Energy Holding un contrato con el ICE por la capacidad máxima del proyecto eólico Vientos de Miramar, la capacidad instalada llegaría a ser de 259,2 MW (9,5%), con lo cual no se alcanza aun el porcentaje máximo establecido por Ley quedando disponible por instalar 190,44 MW.

Se encuentran en trámite de concesión proyectos por 38,7 MW, si estos llegan a firmar contrato con el ICE la nueva capacidad instalada, tomando en cuenta el proyecto eólico Vientos de Miramar, sería de 297,9 MW (10,9%) siendo que así que no se topa el porcentaje máximo que permite la Ley quedando libres 111,75 MW (4,1%).

Generación Privada. Capítulo I Ley 7200			Con el otorgamiento de	
	Capacidad (MW)	Porcentaje (%)	Costa Rica Energy Holding (PE Vientos de Miramar 20 MW)	
			Capacidad (MW)	Porcentaje (%)
SEN (28 de abril 2014)	2731	100%		
15% del SEN	409,65	15%		
Total concesionado a la fecha	521,2	19,1%	541,2	19,8%
En trámite	38,7	1,4%		
Subtotal	559,9	20,5%	579,9	21,2%
Capacidad Instalada por Capítulo I	239,20	8,8%	259,2	9,5%
En trámite	38,7			
Subtotal	277,9	10,2%	297,9	10,9%
Total contratado	215,9	7,9%	235,89	8,6%
Disponible para instalar a la fecha	170,4	6,2%	150,45	5,5%
En trámite	38,7			
Subtotal disponible para instalar	131,75	4,8%	111,75	4,1%

IV. ANÁLISIS DE LAS POSICIONES O COADYUVANCIAS PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA:

El 7 de julio de 2014, se realizó la audiencia pública en la que estuvieron presentes: personeros de la empresa Energy Holding y de la ARESEP, según consta en acta N^º 83-2014 (folios 84 al 90). Asimismo de conformidad con lo señalado por la Dirección General de Atención al Usuario, mediante oficios 2068-DGAU-2014 del 15 de julio de 2014, no se presentaron oposiciones, se presentó una coadyuvancia, fue realizada por: Jose Alberto Montero Castro, cédula 4-0128-0969 (folio 91).

La coadyuvancia interpuesta se basó principalmente en que generara un beneficio para la comunidad, ya que actualmente las fuentes de energía son escasas.

V. CONCLUSIONES

1. *La solicitud de la concesión para generar electricidad mediante el aprovechamiento del recurso eólico, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200, se encuentra ajustada a la legislación vigente, pues cumple con los requisitos establecidos.*
2. *En la audiencia pública no se presentaron oposiciones, se presentó una coadyuvancia.*
3. *La concesión de servicio público que se solicita, debe sujetarse al cumplimiento de las condiciones ambientales que los entes competentes establezcan.*
4. *Dado el límite impuesto por el capítulo I de la Ley 7200, la concesión puede otorgarse por un máximo de 20 años.*

[...]

- II. Que sobre la base de los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es otorgar a la empresa COSTA RICA ENERGY HOLDING S.A., la concesión solicitada tal como se dispone.
- III. Que en sesión 50-2014 del 28 de agosto de 2014, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, sobre la base del oficio 1035-IE-2014 del 06 de agosto de 2014, acordó entre otras cosas, y con carácter de firme, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas y en lo establecido en la Ley General de la Administración Pública;

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

- I. Otorgar a la empresa Costa Rica Energy Holding S.A. cédula jurídica 3-101-457242, concesión para prestar el servicio público de generación de energía, cuya fuente primaria es el viento, al amparo del Capítulo I de la Ley 7200 y sus reformas, para efectos del desarrollo y operación del Proyecto Eólico Vientos de Miramar, con una capacidad 20 MW, por un plazo de 20 años, contado a partir de su otorgamiento por parte de la Junta Directiva.
- II. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A. que el Proyecto Eólico Vientos de Miramar, debe cumplir no solamente con las condiciones estipuladas en el contrato que tiene suscrito o el que suscriba posteriormente con el ICE, sino también con la normativa técnica aplicable que la Autoridad Reguladora haya aprobado o llegue a aprobar en el ejercicio de sus facultades reguladoras. Así como también que le serán aplicables las condiciones de caducidad y de revocatoria de la concesión, señaladas en los artículos 15, 38, 39 y 41 de la ley 7593 y sus reformas y las que señale cualquier otra ley especial en la materia.

- III. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A., que debe cumplir con las condiciones relativas a la protección al ambiente, que establezcan tanto la legislación vigente como los entes estatales correspondientes, en cumplimiento de sus potestades legales.
- IV. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A., que debe cumplir con todas las obligaciones contenidas en el artículo 14 de la Ley 7593 y sus reformas y debe remitir a la Autoridad Reguladora toda la información que le sea solicitada en el ejercicio de sus funciones legales.
- V. Indicar a Costa Rica Energy Holding S.A., que debe pagar el canon de regulación establecido por la Autoridad Reguladora y mantenerse al día, pues la falta de pago de dicho canon, dará lugar a las sanciones establecidas en la Ley 7593 y sus reformas.

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

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

NOTIFÍQUESE.

ACUERDO FIRME

Se retira el señor Edwin Canessa Aguilar.

ARTÍCULO 6. Modificaciones Presupuestarias 08-2014 y 09-2014.

A partir de las dieciséis horas con treinta minutos, ingresan al salón de sesiones, las señoras Guisella Chaves Sanabria y Conchita Villalobos Segura, funcionarias de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, a participar en la presentación de este artículo.

La Junta Directiva conoce los oficios 232-DGEE-2014, 233-DGEE-2014, 234-DGEE-2014 y 235-DGEE-2014, todos del 26 de agosto de 2014, mediante los cuales la Dirección General de Estrategia y Evaluación, somete a aprobación las Modificaciones Presupuestarias N.º. 8-2014, y No. 9-2014, respectivamente.

a) En cuanto a la propuesta de modificación presupuestaria N.º. 8-2014

La señora ***Guisella Chaves Sanabria*** se refiere a los principales extremos de la citada Modificación Presupuestaria, dentro de los cuales explica el origen de los fondos, su aplicación, gastos por programa a nivel de partida, según el siguiente cuadro:

CUENTA	DESCRIPCION	RESUMEN	
		AUMENTA	DISMINUYE
	TOTALES	¢ 29.943.910,18	- 29.943.910,18
0,00,00	REMUNERACIONES	4.998.750,00	- 8.128.000,00
1,00,00	SERVICIOS	15.040.842,78	- 12.950.296,00
2,00,00	MATERIALES Y SUMINISTROS	-	- 528.051,19
5,00,00	BIENES DURADEROS	1.900.000,00	- 5.523.245,59
6,00,00	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	8.004.317,40	- 2.814.317,40
9,00,00	CUENTAS ESPECIALES	-	-

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, conforme a los oficios 232-DGEE-2014, 233-DGEE-2014, el señor ***Dennis Meléndez Howell*** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes y con carácter de firme:

ACUERDO 05-50-2014

Aprobar la modificación No 8-2014 al presupuesto de la ARESEP por un monto de ¢29,943,910.18 (veintinueve millones novecientos cuarenta y tres mil novecientos diez con 18/100), tal como se presenta en la información contenida en el documento remitido mediante el oficio 232-DGEE-2014 y 233-DGEE-2014 de la Dirección General de Estrategia y Evaluación.

ACUERDO FIRME.

b) En cuanto a la propuesta de modificación presupuestaria N°. 9-2014

La señora ***Guisella Chaves Sanabria*** se refiere a los principales extremos de la Modificación Presupuestaria 9-2014, dentro de los cuales explica el origen de los fondos, su aplicación y el detalle de los gastos por programa a nivel de partida y que a continuación se detalla:

CUENTA	DESCRIPCION	RESUMEN	
		AUMENTA	DISMINUYE
	TOTALES	₡ 77.564.413,00	77.564.413,00
0,00,00	REMUNERACIONES	31.025.000,00	4.000.000,00
1,00,00	SERVICIOS	42.439.413,00	73.336.413,00
2,00,00	MATERIALES Y SUMINISTROS	-	228.000,00
5,00,00	BIENES DURADEROS	-	-
6,00,00	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	4.100.000,00	-
9,00,00	CUENTAS ESPECIALES	-	-

El señor **Rodolfo González López** indica que, en cuanto al reforzamiento de la subpartida de servicios especiales, contenidas en las modificaciones 04-IT-2014 y 19-IE-2014, la Contraloría General de la República mediante el oficio 13976-DFOE-EC-0733 del 16 de diciembre de 2013, aprobó el presupuesto para la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para el periodo 2014. En ese presupuesto, el Ente Contralor aprobó 283 plazas para cargos fijos y 15 plazas para servicios especiales.

Agrega que, revisando la relación de puestos en lo que corresponde a las plazas que se enviaron al Ente Contralor en esa oportunidad, se definieron las plazas bajo el esquema de servicios especiales únicamente para la Dirección de Finanzas y la Dirección de Tecnologías de Información.

Asimismo, señala que existe en la ARESEP el Instructivo para creación de plazas por cargos fijos o servicios especiales (I-010) que fue aprobado el 29 de noviembre de 2013, en el cual se establece todo un proceso a seguir para la creación de plazas, en el que, por ejemplo, se incluyen aspectos como la existencia de un estudio técnico, justificación y la determinación de cuál sería el costo de contratar esas plazas. Además establece que primeramente, la solicitud debe ser avalada por el Regulador General previo a la aprobación de la plaza por parte de la Junta Directiva.

Manifiesta que, lo que le preocupa de esta situación, es que la Junta Directiva apruebe la modificación presupuestaria para la creación de las plazas solicitadas y que, posteriormente, no se presente un estudio técnico sustentando y cumpliendo con lo que estableció el instructivo para la creación de plazas por cargos fijos y servicios especiales.

Reitera su preocupación, en el sentido de que se puedan aprobar plazas que vayan en contra de lo que la Contraloría General de la República aprobó en su momento. Asimismo, comenta que cualquier creación o aprobación de plazas que defina esta Junta Directiva, se debe asegurar que existe el marco legal y técnico que respalde a este Cuerpo Colegiado y que no vaya en contra de una disposición o de una aprobación formal por parte de la Contraloría General de la República como lo es el caso de referencia.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** aclara que, en esta oportunidad, lo que se le está aprobando a la Intendencia de Transporte y de Energía, es una partida para contar con la previsión presupuestaria; aún no han presentado la solicitud de plazas.

El señor **Rodolfo González López** señala que, entiende que lo que se está aprobando en esta oportunidad es el contenido presupuestario; sin embargo, no consta que la Contraloría General de la República, haya aprobado las plazas para las cuales se estaría asignando el recurso a aprobar en esta modificación.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agradece la observación realizada por el señor Rodolfo González López; la cual considera muy atinada. Recalca que, asumió que era la parte presupuestaria y que esas plazas ya estaban autorizadas; sin embargo, en su criterio, para próximas presentaciones, se debe indicar cuáles plazas se están considerando de antemano.

Debe quedar claro que no se puede utilizar la aprobación de las modificaciones presupuestarias dando por sobreentendido que se están autorizando plazas.

El señor **Dennis Meléndez Howell** comenta que, aunado a lo señalado por el director Sauma Fiatt, considera importante verificar adecuadamente cómo está la normativa al respecto y que no se contravenga a lo establecido por la Contraloría General de la República.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, conforme a los oficios 234-DGEE-2014 y 235-DGEE-2014, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 06-50-2014

Aprobar la modificación No. 9-2014 al presupuesto de la ARESEP por un monto de ¢77,564,413.00 (setenta y siete millones quinientos sesenta y cuatro mil cuatrocientos trece colones con 00/100), tal como se presenta en la información contenida en el documento remitido mediante el oficio 234-DGEE-2014 y 235-DGEE-2014 de la Dirección General de Estrategia y Evaluación.

Se retiran las funcionarias, Guisella Chaves Sanabria y Conchita Villalobos Segura.

ARTÍCULO 7. Análisis de la solicitud de la Cámara de Empresarios de Combustible en relación con la publicación del "Informe de evaluación de calidad de los combustibles en las estaciones de servicio, del primer semestre del 2014.

A las dieciséis horas con cincuenta minutos ingresa al salón de sesiones, la señorita Viviana Lizano Ramírez, funcionaria de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a participar en la presentación de este y el siguiente artículo.

La señorita **Viviana Lizano Ramírez** explica los antecedentes analizados, dentro de los cuales destaca que la ARESEP emitió un comunicado de prensa publicando los resultados de la evaluación de calidad de los combustibles en estaciones de servicio correspondientes al primer semestre del 2014. A raíz de este comunicado de prensa, se dio una divulgación por parte de

los diversos medios de comunicación colectiva que publicaron noticias con base en esta información.

Ante esta situación, la Cámara de Expendedores de Combustible, remite los oficios P-24-14 y P-25-14, mediante los cuales expresan su inconformidad con la divulgación de dichos resultados y consecuentemente presentan una serie de solicitudes al respecto.

La Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria realiza el análisis sobre el fondo del asunto así como la competencia de la Junta Directiva para conocer el asunto y determina que lo recomendable es trasladar los citados oficios al Regulador General para lo que corresponda.

Analizado el tema, según lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, de conformidad con el oficio 638-DGAJR-2014, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes y con carácter de firme:

ACUERDO 07-50-2014

Trasladar al Regulador General, el oficio P-24-14 de la Cámara de Empresarios del Combustible, para su atención, de conformidad con lo indicado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en su oficio 638-DGAJR-2014 del 22 de agosto de 2014.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO 8. Propuesta de metodología para la aprobación de las tarifas de peajes administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). Expediente OT-47-2014.

A las diecisiete horas ingresan al salón de sesiones, el señor Edwin Espinoza Mekbel y José Carlos Rojas de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; así como los funcionarios (a) Daniel Fernández Sánchez, Carolina Murillo Álvarez y Marlon Yong Chacón de la Comisión Ad hoc, a participar en la presentación de este artículo.

La Junta Directiva conoce el oficio 636-DGAJR-2014 del 22 de agosto de 2014 y el 07-CAMTP-2014 del 28 de agosto de 2014, mediante los cuales la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria y la Comisión Ad Hoc Metodología Tarifaria de Peaje, emiten criterio sobre propuesta de metodología para la aprobación de las tarifas de peajes administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

La señorita **Viviana Lizano Ramírez** se refiere a los antecedentes del caso. Asimismo, explica aspectos como: i) la competencia de la Junta Directiva para dictar metodologías, ii) el procedimiento para aprobación de la metodología propuesta, iii) la participación ciudadana y la modificación de la propuesta de metodología sometida a audiencia pública.

El señor **Edwin Espinoza Mekbel** indica que, del análisis comparativo de la versión de la metodología citada sometida a audiencia pública y de la remitida por la Comisión Ad Hoc mediante el oficio 6-CAMTP-2014, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria identificó cambios que se clasifican de la siguiente forma:

1. Cambios de forma: se mejoran aspectos de redacción, se aclaran conceptos o se incorporan palabras, todo con el objeto de mejorar la comprensión de los interesados.
2. Cambios de fondo: las modificaciones o aspectos nuevos incorporados que no cambian significativamente la decisión final adoptada o propuesta final.
3. Cambios de fondo sustanciales: se incorporan modificaciones que cambian significativamente la decisión final adoptada o propuesta final, o bien, se introducen aspectos nuevos no discutidos en la audiencia pública.

Seguidamente, explica detalladamente los cambios de fondo sustanciales, los cuales a criterio de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, provocan que la propuesta de metodología deba ser sometida nuevamente a audiencia pública, con la finalidad de garantizar el derecho de participación ciudadana, y no causar indefensión a los posibles interesados en el trámite.

El señor **Marlon Yong Chacón** manifiesta que la Comisión Ad Hoc, está de acuerdo con el análisis comparativo realizado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en cuanto a que los cambios de fondo sustanciales sí ameritan que la metodología propuesta debe someterse nuevamente a audiencia pública.

Asimismo, señala que la Comisión Ad hoc recomienda dar por finalizada la tramitación de la propuesta original y ordenar el archivo del expediente OT-47-2014. Por otra parte, con base en el oficio CAMPT-07-2014, someter nuevamente a audiencia pública la propuesta de metodología para la aprobación de las tarifas de peajes administrados por el CONAVI.

Analizado el asunto, según lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria y la Comisión Ad Hoc Metodología Tarifaria de Peaje, sobre la base de los oficios 636-DGAJR-2014 y 07-CAMTP-2014, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

En cuanto a ordenar el cierre del expediente OT-47-2014.

ACUERDO 08-50-2014

1. Dar por finalizada la tramitación de la propuesta de “Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)”, sometida a audiencia pública mediante el acuerdo 03-11-2014 de la sesión ordinaria 11-2013 del 20 de febrero de 2014, y ordenar el archivo del expediente OT-47-2014.
2. Agradecer a todos los participantes del proceso de audiencia pública en la cual se discutió la propuesta de modelo señalada en el punto anterior e informarles que, con fundamento en lo señalado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria en el oficio 636-DGAJR-2014 del 22 de agosto de 2014, esta Junta Directiva someterá a una nueva audiencia pública la propuesta ajustada de la “Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)”.

En cuanto a someter a audiencia pública la nueva propuesta de Metodología para la aprobación de las tarifas de peajes administrados por el CONAVI.

Analizado el asunto, con base en lo propuesta por la Comisión Ad hoc Metodología Tarifaria de Peaje, conforme a su oficio 07-CAMTP-2014, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 09-50-2014

1. Someter al trámite de audiencia pública la siguiente propuesta “Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)”, remitida mediante oficio CAMPT-07-2014 de fecha 28 de agosto de 2014 y con fundamento en lo señalado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria en el oficio 636-DGAJR-2014, del 22 de agosto de 2014, cuyo texto se copia a continuación:

1. RESUMEN

El presente documento METODOLOGÍA PARA LA APROBACIÓN DE LAS TARIFAS DE PEAJES ADMINISTRADOS POR EL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI) especifica los objetivos, alcances, procedimientos y criterios para establecer las tarifas en las estaciones de peajes que actualmente administra el Conavi, de conformidad con lo indicado en el artículo 5 de la Ley No. 7798 y la Ley No. 7593. Las tarifas tienen el objetivo de mantener con calidad y de darle continuidad al servicio público declarado de interés nacional de la conservación vial.

Esta es una metodología para el procedimiento ordinario a solicitud de parte y de oficio por parte de la Aresep, tomando en cuenta que puede presentarse una solicitud de fijación tarifaria extraordinaria, de conformidad con lo señalado en la Ley No. 7593.

La tarifa que resulta se aplica para una clasificación de vehículos que transitan por donde están ubicadas las estaciones de peaje en las rutas o carreteras nacionales. Para tales efectos, los vehículos pagarán una tarifa que es la suma de una tarifa uniforme y una tarifa variable, esta última calculada de acuerdo a un factor equivalente de carga o de uso relativo de la carretera. Para obtener la tarifa, el procedimiento toma en cuenta los ingresos esperados que se estiman con base en el flujo vehicular, utilizando técnicas propuestas para tal efecto, por una parte, y por la otra, los costos o gastos de conservación vial. Estos rubros se especifican claramente en el documento.

Como es de esperar, toda solicitud de aprobación de tarifas o estudio de oficio, debe estar justificado y fundamentado.

2. ANTECEDENTES

Con la promulgación de la Ley de Creación del Consejo de Vialidad (Ley No. 7798), se le faculta a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), la regulación del sistema de peajes a que están sometidas las vías y los puentes de la red vial nacional y que se encuentran administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (en adelante Conavi). Para esos efectos, es necesario contar con una metodología al que deberán ser sometidos los trámites de tarifas de peajes de modo tal que se determinen las tarifas que se cobrarán por este servicio.

Con el propósito de establecer una metodología que permita determinar las tarifas para el sistema de peajes, el Regulador General crea una comisión Ad-Hoc el 10 de

setiembre de 2013, de conformidad con la Ley No. 7953 y con la entrada en vigencia del nuevo Reglamento Interno de Organización y Funciones (RIOF). Este último establece que le compete al Regulador General, entre otras cosas, de acuerdo con el artículo 9 “Designar equipos para la elaboración de propuestas de políticas y la ejecución de proyectos para el diseño de metodologías de fijación de tarifas y normativa de calidad”.

3. MARCO LEGAL

Mediante la Ley No.7798 del 27 de abril de 1998, se creó el Consejo Nacional de Vialidad y como parte de las atribuciones establecidas en dicha Ley, el artículo 5 en el inciso f) dispone:

Artículo 5º

El Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad tendrá las siguientes atribuciones:

f) Aprobar las vías que integran la red vial nacional y las que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo.

Conforme lo anterior y según el oficio 775-DGAJR-2013 del 3 de octubre de 2013, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria de la Aresep, se desprende el alcance de lo señalado en el artículo 5 supra citado con respecto a lo dispuesto por la Ley No. 7593 del 9 de agosto de 1996 para aprobar las tarifas del sistema de peajes, de la siguiente manera:

“...el artículo 2 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad – CONAVI (en adelante Ley 7798) establece:

ARTÍCULO 2.- Declárase la conservación vial actividad ordinaria de servicio público prioritario e interés nacional.

Por su parte, el artículo 1 de la misma Ley, define, entre otras cosas-, lo que debe entenderse como conservación vial, de la siguiente manera:

Conservación vial: Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocada por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción.

A partir de las normas transcritas, queda suficientemente claro que el servicio de conservación de la red vial le fue conferido, expresamente por ley, al

Consejo Nacional de Vialidad, órgano adscrito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con lo cual es de titularidad del Estado y, por consiguiente, no cabe la menor duda que se trata de un servicio público (...)

De conformidad con lo señalado en los párrafos anteriores, el sistema de peajes administrado por el Conavi, es un servicio público de interés nacional y respecto a la aprobación de las tarifas de ese servicio, se indica:

(...) no existe en la Ley 7798 o en su reglamento, ninguna disposición atributiva de competencia y que otorgue potestades tarifarias al CONAVI para determinar, de previo, las tarifas que cobrará a los usuarios de las rutas en los sistemas de peajes que ella misma determinará mediante los estudios a los que hace alusión el artículo 13 inciso f) de dicha ley. Así las cosas, por el principio de legalidad que rige en la función pública del Estado, ésta sólo puede realizar aquellos actos o funciones (competencia) que el ordenamiento jurídico le permite y en este sentido, no podría el CONAVI fijar las tarifas para luego someterlas a la aprobación de la Autoridad Reguladora (...)

Asimismo señala:

(...) le corresponde a la Autoridad Reguladora la fijación de las tarifas de los peajes administrados por el CONAVI, para lo cual, deberá aplicar las reglas establecidas en la Ley 7593 (...)

En consecuencia y en complemento a lo anterior, el artículo 29 de la Ley No. 7593 dispone:

La Autoridad Reguladora formulará y promulgará las definiciones, los requisitos y las condiciones a que se someterán los trámites y precios de los servicios públicos (...)

Por lo anterior y de acuerdo con el marco legal establecido, se encuentra sustento para que la Junta Directiva apruebe la metodología a que se someterán los trámites de tarifas para el sistema de peajes administrados por el Conavi.

4. ALCANCE Y OBJETIVOS

4.1. Alcance

El objeto de esta metodología es fijar las tarifas para el sistema de peajes que administra el Conavi, ubicados en las carreteras General Cañas (Ruta 1 B), Bernardo Soto (Ruta 1 A), Florencio del Castillo (Ruta 2) y Braulio Carrillo (Ruta 32) para la conservación de la red vial nacional por medio de estudios tarifarios ordinarios a petición de parte, o de oficio.

De conformidad con las potestades de la Aresep establecidas en la Ley No. 7593, para efectos de esta metodología, se considerará como conservación vial lo dispuesto en el apartado 6.1 de definiciones, según el artículo 1 de la Ley No. 7798.

La propuesta se aplicará para ajustar las tarifas de cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje, de acuerdo al peso del eje vehicular. Los tipos de vehículos considerados en esta propuesta son: Vehículos Livianos, Vehículos Medianos, Motos, Buses y Furgones.

Para efectos de aplicación de los Factores Equivalentes de Carga, se utilizará el estudio más reciente que oficialmente utiliza el Conavi y que sea emitido por una autoridad facultada para tal efecto, o alternatively se podrán utilizar los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep. Estos Factores serán incorporados en la metodología para la fijación de tarifas. Al momento de haber elaborado esta metodología, los factores equivalentes de carga se han obtenido del estudio “Proyecto #PI-01-PIIVI-2007”, de fecha julio de 2007 desarrollado por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (en adelante LANAMME) de la Universidad de Costa Rica.

La presente metodología establece un periodo máximo de 5 años para las proyecciones de las variables que se utilizarán para la fijación tarifaria para el sistema de peajes que administra el Conavi en las rutas antes descritas. Este periodo tiene su fundamento en los artículos 6 y 23 de la Ley No. 7798, que indican lo siguiente:

ARTÍCULO 6.- Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, el Consejo Nacional de Vialidad está expresamente facultado para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En este caso, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario en forma prioritaria. La Contraloría General de la República, antes de aprobarlo, velará porque este Consejo reserve los recursos financieros en cada período presupuestal.

ARTÍCULO 23.- Para cumplir con la responsabilidad de ampliar y conservar la red vial nacional, el Consejo Nacional de Vialidad está obligado a elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos. En este sentido, el Consejo deberá acatar las políticas y los lineamientos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y coordinará esta labor con las unidades correspondientes. De conformidad con los ajustes tarifarios ordinarios o que se realicen de oficio por parte de la Aresep, el plazo máximo de las tarifas que se fijen será de hasta cinco años, en concordancia con el periodo máximo establecido para las proyecciones de las variables que se utilizarán para la fijación tarifaria.

La Aresep hará revisiones al menos una vez al año que permitan verificar la razonabilidad de las tarifas aprobadas de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Ley No. 7593.

El Conavi podrá solicitar en el momento indicado, un ajuste tarifario de tipo extraordinario, siempre y cuando se cumplan las condiciones que ameriten el caso, según lo indicado en la Ley No. 7593.

4.2. Objetivos

Establecer una metodología que permita fijar las tarifas para cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje en el sistema de cobro de peajes administrados por el Conavi, con el fin de conservar la red vial nacional.

Definir los elementos y criterios que se utilizarán para fijar las tarifas para cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje en el sistema de cobro de peajes administrados por el Conavi, con el fin de conservar la red vial nacional.

5. PROCEDIMIENTO PARA LA FIJACIÓN DE TARIFAS

Para la fijación de tarifas de peajes se propone el siguiente procedimiento:

5.1. Fijación de oficio las tarifas del servicio de peajes

- a) Con base en la revisión de la información solicitada al Conavi y de la información relevante proveniente de otras fuentes (como el Banco Central de Costa Rica, entre otros), la Intendencia de Transportes determina si procede el ajuste de las tarifas vigentes del servicio de peajes administrados por el Conavi, de conformidad con el artículo 30 de la Ley No. 7593.
- b) La Intendencia de Transportes solicita la apertura del respectivo expediente tarifario (ET) en caso de amerite un ajuste en las tarifas vigentes.
- c) Archivo Central abre el ET y lo remite a la Intendencia de Transportes y a la Dirección General de Atención del Usuario (DGAU).
- d) Se indica a la DGAU que proceda con la convocatoria, programación y realización de la audiencia pública.
- e) Una vez realizada la audiencia pública, el Intendente de Transporte cuenta con un plazo máximo de treinta (30) días naturales para emitir la resolución final.

5.2. Solicitud tarifaria a petición de parte

- a) Cumpliendo con lo establecido en la resolución RRG-6570-2007, el Conavi o quien esté legitimado podrá solicitar ajustes tarifarios de acuerdo con el artículo 30 de la Ley No.7593.
- b) En caso de que Conavi solicite la confidencialidad de documentos, se actuará según el procedimiento vigente establecido por la Aresep.
- c) En caso que la información no sea suficiente y tomando en consideración la metodología de fijación de tarifas de peajes además de los requisitos de admisibilidad, la Intendencia de Transportes previene al administrado de completar la información requerida, otorgando los plazos establecidos en la Ley General de la Administración Pública, Ley No. 6227 y en concordancia con la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley No. 8220.
- d) En caso de no recibir respuesta en el plazo otorgado, se procede con el rechazo ad portas por parte del Intendente de Transporte y se archiva el expediente.
- e) En caso que se cumplan los requisitos previamente establecidos, la Intendencia de Transportes le otorga la admisibilidad del estudio y se inicia con el requisito de participación ciudadana, a cargo de la DGAU.

- f) Una vez realizada la audiencia pública, el Intendente de Transporte cuenta con un plazo máximo de treinta (30) días naturales para emitir la resolución final.

5.3. Proceso de participación ciudadana

El mecanismo de participación ciudadana requerido para aprobar, improbar o modificar las tarifas de los peajes en las carreteras de la red vial nacional es la audiencia pública, según el artículo 36 de la Ley No.7593. Este trámite debe ser realizado por DGAU a solicitud de la Intendencia de Transportes.

5.4. Estudio tarifario

Todo estudio tarifario que se realice para el sistema de peajes del Conavi, debe contener como mínimo los siguientes apartados:

- Requisitos administrativos.
- Análisis de flujo vehicular.
- Análisis de ingresos y costos.
- Análisis de estimaciones y proyecciones: flujo vehicular, costos e ingresos del servicio.
- Análisis de fuentes de financiamiento.
- Análisis financiero.
- Análisis de inversiones.

5.5. Análisis de oposiciones y/o coadyuvancias

La Intendencia de Transportes procederá con el análisis de las oposiciones y/o coadyuvancias según corresponda, en apego a la normativa vigente.

5.6. Análisis del estudio y resolución

El estudio técnico con el análisis tarifario correspondiente, será realizado por la Intendencia de Transportes de acuerdo con la normativa vigente y la resolución final será emitida por el Intendente de Transporte en el plazo establecido para ello.

6. DEFINICIÓN DE LAS ESTACIONES DE COBRO Y CLASIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE VEHÍCULOS.

6.1. Definiciones generales¹

Administración: La Administración Pública estará constituida por el Estado y los demás entes públicos, cada uno con personalidad jurídica y capacidad de derecho público y privado. Durante el trámite de concurso para la contratación, suele denominarse administración licitante y, durante la ejecución del contrato, se la denomina simplemente la administración.

¹ Definiciones obtenidas de: Ley No. 7798 y su reglamento, Ley No. 7593 y sus reformas, Expediente OT-88-2012 que consta en los archivos de Aresep, Documento Proyecto PI-03-PIIVI-2009, Documento Proyecto PI-01-PIIVI-2007, Documento Guide for design of Pavement Structures de 1993, elaborado por American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO).

Área de influencia: Entorno sobre los cuales inciden los impactos directos e indirectos de las acciones de un proyecto, obra o actividad, por ejemplo: poblaciones adyacentes, transporte público o privado, otros servicios públicos, etc.

Autocontrol: control de calidad de los materiales, productos y procesos de un proyecto, el que es responsabilidad exclusiva del Contratista, el cual debe ser respaldado mediante constancias de calidad generadas a partir de las pruebas pertinentes, realizadas por sus laboratorios debidamente aceptados por la Administración. El autocontrol de calidad que ejecuta el Contratista -toda vez que la verificación de la calidad no revele incumplimientos-podrá ser la base provisional de pago de la obra ejecutada, hasta tanto no estén listos los ensayos de verificación, por lo que la Administración se debe asegurar que efectivamente se ejecute el control de calidad adecuado.

Carretera de Peaje: Carretera sujeta a pago por parte de cualquier vehículo motorizado para obtener derecho a su uso.

Conservación vial: Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocada por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la ley No. 7798 como excepción.

Contra cunetas: Zanjas, generalmente paralelas al eje de la carretera, construidas a una distancia mínima de 1.50 metros de la parte superior de un talud en corte. Su sección transversal es variable, siendo comunes las de forma triangular o cuadrada.

Costo: Gasto de manutención del servicio o cantidad que se da o se paga por algo. Es la medida de lo que se debe dar o sacrificar para obtener o producir algo.

Cuneta: Zanja en los lados de un camino o carretera para recoger las aguas llovedizas.

Derecho de vía: franja de terreno propiedad del Estado, de naturaleza demanial, destinada para la construcción de obras viales, para la circulación de vehículos y otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato y el uso peatonal, generalmente comprendida entre los linderos que la separa de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía.

Diseño geométrico: Diseño horizontal y vertical de una carretera, que contiene la planimetría y el perfil de la carretera (derecho de vía, especificaciones vigentes y otras especificaciones especiales del diseño de la carretera). Es la parte más importante del proyecto integral de una carretera; a través de él se establece su configuración geométrica tridimensional, con el propósito de que la vía sea funcional, segura, cómoda, estética, económica y compatible con el medio ambiente.

Eficacia: Grado de cumplimiento de los objetivos planteados. Explicita la medida en la que un área o institución está cumpliendo con sus objetivos fundamentales, sin considerar necesariamente los recursos asignados para ello.

Eficiencia: Concepto que define la relación entre dos magnitudes: la producción física de un bien o servicio y los insumos o recursos que se utilizaron para alcanzar ese producto.

Eje equivalente: Se denomina Eje Equivalente o ESAL (equivalent simple axial load) a un eje de 80 kN (18000 libras = 18 kips= 8,16 Tm) aplicados al pavimento en un conjunto de dos juegos de llantas dobles. Esto origina una presión de 483 kPa (kilopascales), o sea 70 psi (libras por pulgada cuadrada).

Espaldón: zona reservada junto a la carretera para ser utilizados en caso de una emergencia o una avería.

Especificaciones: El vocablo general aplicado a todas las normativas, disposiciones y requisitos técnicos, relativos a la ejecución de la obra.

Estructuras: Puentes, alcantarillas, colectores, muros de retención, encofrados, pozos de registro, muros extremos, edificios, desagües y otros similares, que puedan estar comprendidos en la obra, sin que hayan sido clasificados de otro modo en estas especificaciones.

Estudio tarifario: Proceso por el cual se estudian las condiciones actuales y se proyectan las condiciones futuras para determinar si realmente es aplicable un ajuste tarifario o no.

Factor Camión: se define como la suma de los factores equivalentes de carga por vehículo.

Factores equivalentes de carga: corresponden a cada eje y son una manera de expresar el daño producido al pavimento. Son definidos según la American Association of State Highway and Transportation Officials.

Fijación extraordinaria: Es aquella que considera variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste.

Fijación ordinaria: Es aquella que se realiza tomando en cuenta factores de costo, inversión e ingresos de la empresa regulada.

Franja Horaria: Es aquel periodo de tiempo en el cual los vehículos sujetos al pago de la tarifa de peaje en alguna ruta correspondiente, no lo son por diversos motivos.

Gaviones: contenedores de piedras retenidas con malla de alambre.

Inspección: Evaluación de la conformidad por medio de observación y dictamen, acompañada cuando sea apropiado por medición, ensayo/prueba o comparación con patrones.

Intendencia de Transportes: Área funcional de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos encargada de la regulación de servicios de transporte.

Mantenimiento periódico: Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

Mantenimiento rutinario: Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio (ver Anexo 5) y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

Medidas de mitigación: Aquellas acciones destinadas a disminuir el impacto ambiental y social negativo, ocasionado por la ejecución de un proyecto, obra o actividad y su posterior operación. Deben ser aplicadas en el área del proyecto, obra o actividad, y en su área de influencia.

Medidas de prevención: Aquellas acciones destinadas a evitar la ocurrencia de impactos negativos causados por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad y que deben ser aplicadas en el área del proyecto, obra o actividad y en el área de influencia.

Mejoramiento: Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie ("upgrade") de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

Norma: compendio de requerimientos de acatamiento obligatorio.

Obras nuevas: Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente, de acuerdo con la Ley No. 7798 (Ley de creación del Conavi).

Pavimento: Superestructura de una vía construida sobre la sub-rasante, compuesta normalmente por un sistema de capas: sub-base, base y capa de rodamiento; cuya función principal es soportar las cargas rodantes y transmitir los esfuerzos al terreno (sub-rasante), distribuyéndolas de tal forma que no produzcan deformaciones perjudiciales, así como para proveer una superficie confortable y resistente a la circulación del tránsito automotor.

Plan de contingencia o emergencia: Plan ambiental emergente que se aplica cuando se presentan condiciones de riesgo ambiental y social, o bien, cambios en las condiciones, resultados o circunstancias del proceso o escenario preexistente, como consecuencia de que se den las condiciones de riesgo. Incluye la prevención de la emergencia, la

mitigación y la atención de la misma, en caso de que se dé, así como las medidas de recuperación posteriores.

Planos terminados: Se refiere a los planos terminados de un proyecto vial. Incluye las especificaciones, el cuadro de cantidades, la sección típica (ancho de carretera, superficie de rodamiento, espaldones, cunetas, capas de pavimento), los drenajes menores y subdrenajes, gráficos, superelevaciones, el señalamiento vial y las medidas de seguridad. Pueden incluir diseños de puentes. Los planos terminados contienen los diseños geométricos de la carretera.

Puente: Estructura de una o más luces, incluyendo sus soportes, erigida sobre una depresión u obstrucción de agua, carretera o vía de ferrocarril. Debe contar con al menos un carril con capacidad para permitir el tráfico u otras cargas rodantes, y una longitud, a lo largo del centro de la calzada, mayor de 6 metros, entre las partes traseras de los muros de los estribos.

Reconstrucción: Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.

Red vial nacional: Conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Consejo Nacional de Vialidad con sustento en los estudios técnicos respectivos.

Reforzar: Fortalecer o reparar lo que padece ruina o detrimento. Entiéndase que en este caso se refiere a fortalecer o reparar la superficie de ruedo (rodamiento).

Refuerzo: Acción y efecto de reforzar.

Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso.

Restauración: Acción y efecto de restaurar.

Restaurar: Reparar una pintura, escultura, edificio, etc del deterioro que ha sufrido. Entiéndase que en este caso se refiere a reparar la superficie de ruedo (rodamiento).

Superficie de rodamiento: cualquier superficie sobre la cual usualmente circulan los vehículos conformada principalmente por terreno natural, materiales granulares, por una o más capas de hormigón asfáltico, tratamiento superficial asfáltico, losas de hormigón.

Tipo de cambio: El Tipo de cambio de referencia diario de venta del dólar de los Estados Unidos de América, expresado en colones costarricenses, publicado por el Banco Central de Costa Rica.

6.2. Definiciones de estaciones de cobro y carreteras de peaje

Por estaciones de cobro de peaje (ecp) se entenderá como la infraestructura que se ubica en una sección de carretera donde se realiza la actividad de recaudación de la tarifa de peaje. Las estaciones de cobro de peaje administradas por Conavi por ruta son las siguientes:

- i. Ruta 2 (Florencio del Castillo): La carretera San José la Lima de Cartago inicia en el cantón de Curridabat y finaliza en la Lima de Cartago, con una longitud total de 14,1 km, incluyendo 1 km de accesos controlados.
- ii. Ruta 32 (Braulio Carrillo): Esta ruta inicia en las instalaciones del periódico La República en Barrio Tournón y termina en el comienzo de la ruta 247 (Guápiles, Calle La Emilia), con una longitud total de 63,4 km.
- iii. Ruta 1A (Bernardo Soto): Comienza en la radial de Alajuela (Ruta 153), en las cercanías del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y termina en San Ramón, en la radial de entrada a esta ciudad. Tiene una longitud total de 40,9 km.
- iv. Ruta 1B (General Cañas): Se inicia en la esquina sureste de la Sabana y termina en la intersección de la radial F.J. Orlich, con un total de 15,2 km.

6.3. Clasificación de los vehículos

Para efectos de establecer una tarifa de peaje para cada uno de los vehículos sujetos a cobro de peaje que transitan por las estaciones de peaje que administra el Conavi, los vehículos se clasifican de la siguiente manera²:

- i. Vehículos Livianos: vehículo de menos de 2,0 toneladas.
- ii. Vehículos Medianos: vehículo de dos a tres ejes, con un peso mayor de 2,0 toneladas.
- iii. Motos: Vehículo con motor térmico de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos cuyo sistema de dirección es accionado por manillar o manubrio.
- iv. Buses: Vehículo rígido concebido y construido para el transporte de personas. Autobús, buseta y microbús, consistente en un vehículo automotor con un eje delantero simple de rodado simple (1RS).
- v. Furgones: Vehículo automotor concebido y construido para diferentes utilidades, principalmente el arrastre de un semirremolque el cual reposa parcialmente sobre éste una parte sustancial de su peso y de su carga.

6.4. Factores equivalentes de carga

En el estudio realizado por LANAMME Proyecto #PI-01-PIIVI-2007, se determinaron las principales clasificaciones que se consideran como representativas para los vehículos según su peso y número de ejes. Estas clasificaciones se obtuvieron utilizando un muestreo estadístico y se resumen en el siguiente cuadro:

² Esta clasificación es la que tradicionalmente realiza Conavi en las peticiones tarifarias ante Aresep. En ese sentido ver expedientes ET-51-2002 y OT-88-2012

Cuadro No. 1
Clasificaciones de los vehículos

Pick up*	Pick-up modificado (liviano)
C2+**	Vehículo ligero compuesto de un eje delantero y uno trasero de rodado simple (camionetas "pick up", "doble cabina") (2RS).
C2**	Camión, consistente en un vehículo automotor con un eje delantero de rodado simple (1RS) y un eje trasero de rodado doble (1RD).
B2***	Autobús, buseta y microbús, consistente en un vehículo automotor con un eje delantero simple de rodado simple (1RS) y un eje trasero simple de rodado doble (1RD).
C3**	Camión, consistente de un vehículo automotor con un eje delantero simple de rodado simple (1RS) y un eje trasero doble (tandem) de rodado doble (2RD) o una combinación de ambos rodados (1RS +1RD).
T3**	Tractocamión o cabezal con un eje delantero simple de rodado simple (1RS) y un eje doble de tracción trasero de rodado doble (2RD).
S2**	Semirremolque, compuesto de un eje doble de rodado doble (2RD).

* Esta clasificación es tomada de LANAMME, Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

** Esta clasificación es tomada del Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga Decreto 31363- MOPT y sus reformas, del 02 de junio de 2003

***Corresponde a la clasificación Bus C2 de LANAMME Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

Fuente: Elaboración propia.

La presente metodología utiliza los factores equivalentes de carga definidos en el informe Proyecto #PI-01-PIIVI-2007 elaborado por la Unidad de Investigación en Infraestructura Vial, Lanamme, Universidad de Costa Rica, julio de 2007. En dicho estudio se estima el factor camión por ruta y por tipo de vehículo, a partir de, entre otras cosas, la encuesta de carga para cada una de las 8 rutas incluidas en el estudio elaborado por Lanamme. No obstante, se podrán modificar dichos factores de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. La actualización de los mismos se deberá realizar al menos una vez cada cinco años.

Los resultados del análisis se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 2
Factor camión según ruta

Rutas	Factor Camión					
	Pick up	C2+	C2	Bus C2	C3	T3-S2
Ruta 1 – General Cañas (Peaje)	0,011	0,019	0,734	2,022	2,721	2,102
Ruta 1 – Bernardo Soto Naranjo (Peaje)	0,011	0,016	0,902	3,680	1,971	3,701
Ruta 1 – Bernardo Soto Esparza (Peaje)	0,011	0,233	0,723	2,911	2,834	4,153
Ruta 2 – Florencio del Castillo (Peaje)	0,015	0,031	0,827	1,437	3,202	3,021
Ruta 2 – Pérez Zeledón (Tránsito)	0,012	0,014	0,446	1,858	3,330	2,080
Ruta 27 – Próspero Fernández (Peaje)	0,011	0,016	1,163	1,957	3,155	2,695
Ruta 32 – Braulio Carrillo (Peaje)	0,011	0,022	0,695	3,692	2,271	4,229
Ruta 140 – San Carlos (Ciudad Quesada)	0,012	0,014	0,521	2,107	3,773	3,861
Promedio	0,012	0,046	0,751	2,458	2,907	3,230
Desviación Estándar	0,001	0,076	0,223	0,861	0,585	0,878

Fuente: Lanamme, Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

Nótese que en el cuadro anterior, se presenta el factor camión para ocho rutas, según el estudio realizado, sin embargo, resulta importante separar solamente las que se

encuentran sujetas de pago de peaje administrado por Conavi, como lo son las siguientes:

Cuadro No. 3

Factor Camión

Rutas sujetas a pago de peaje administradas por Conavi.

Rutas	Factor Camión					
	Pick up	C2+	C2	Bus C2	C3	T3-S2
Ruta 1B General Cañas	0,011	0,019	0,734	2,022	2,721	2,102
Ruta 1A Bernardo Soto	0,011	0,016	0,902	3,68	1,971	3,701
Ruta 2 Florencio del Castillo	0,015	0,031	0,827	1,437	3,202	3,021
Ruta 32 Braulio Carrillo	0,011	0,022	0,695	3,692	2,271	4,229

Fuente: Lanamme Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

Con el propósito de fijar las tarifas de los vehículos sujetos a cobro de peaje administrados por Conavi, para las distintas categorías de vehículos utilizadas en esta metodología, se determinan los factores equivalentes de carga por tipo de ruta de la siguiente manera:

- i. Vehículo liviano: promedio entre 0,002³ y el factor de pick Up del cuadro 3 por tipo de ruta.
- ii. Vehículo mediano: promedio de la sumatoria de vehículo C2+, C2 y C3 del cuadro 3 por tipo de ruta.
- iii. Autobuses: igual al de Bus C2, del cuadro 3 por tipo de ruta.
- iv. Furgones: igual a T2-S2, del cuadro 3 por tipo de ruta.

De acuerdo con lo anterior, en el cuadro siguiente se presentan los valores de los factores equivalentes de carga (fec) según vehículos y ruta:

Cuadro No. 4

Factores equivalentes de carga (fec) según vehículos y ruta

Vehículo	Ruta 1 B General Cañas	Ruta 1 A Bernardo Soto	Ruta 2 Florencio del Castillo	Ruta 32 Braulio Carrillo
Liviano	0,0065	0,0065	0,0085	0,0065
Mediano	1,1580	0,9630	1,3533	0,9960
Autobuses	2,022	3,680	1,437	3,692
Furgones	2,102	3,701	3,021	4,229

Fuente: Elaboración propia.

Para efectos del cálculo tarifario de la categoría motos se considera un factor equivalente de carga de cero. No obstante lo anterior, dicho valor puede ser modificado cuando exista un estudio actualizado de los factores equivalentes de carga que sea aprobado y oficializado por un ente competente. Lo mismo aplicaría para las otras categorías de vehículos.

³ Folio 533, Expediente OT-88-2012

7. PROCEDIMIENTO PARA LA ESTIMACIÓN DE LOS FLUJOS VEHICULARES EN LAS ESTACIONES DE COBRO.

A continuación se describe el procedimiento de cálculo para la proyección de los flujos de los tipos de vehículos (definidos en la sección 6.3) que transitan en las carreteras nacionales (ruta “r”): Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No 32), Bernardo Soto (Ruta No 1A) y General Cañas (Ruta No 1B).

Inicialmente se definen las fuentes de información, luego el proceso de obtención, depuración y transformación de datos. Posteriormente se realizan las estimaciones y proyecciones de costos y flujo vehicular. Finalmente se calcula una tarifa que se distribuye para cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje tomando en consideración los Factores Equivalentes de Carga para cada estación de cobro de peaje en las rutas antes descritas.

A partir de la definición de las franjas horarias, se determina el valor proyectado según la frecuencia “f” (diaria, mensual) del flujo de los tipos de vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp”. El periodo de proyección para cada variable en este procedimiento es como máximo cinco años ($t = 1, 2, 3, 4, 5$), continuos y siguientes a la presentación del estudio de fijación tarifaria o el inicio del trámite de oficio.

Las estimaciones de cada tipo de vehículo “i”, según el tipo de frecuencia establecida, en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”, se le denominarán: estimaciones de los flujos vehiculares.

Las proyecciones de cada tipo de vehículo “i”, según el tipo de frecuencia establecida, en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”, se le denominarán: proyecciones de los flujos vehiculares.

En general, las estimaciones y proyecciones pueden ser con frecuencias diarias y/o mensuales. Posteriormente las frecuencias diarias y/o mensuales se anualizarán.

7.1. Variables y fuentes de información

Para determinar las cantidades de las unidades vehiculares que transitan por una ruta objeto de tarifa de peaje, se utilizan las siguientes fuentes de información:

- i. Conavi: manual, decreto o reglamento que indique la definición de los tipos de vehículos que son sujetos de cobro en las estaciones de cobro de peaje “ecp” o que están exentos de dicho pago.
- ii. Conavi: manual, decreto o reglamento que indique la descripción u ubicación de las estaciones de cobro de peaje “ecp” en cada una de las rutas “r”, indicando cuál estación de cobro de peaje pertenece a una determinada ruta “r”.
- iii. Conavi: manual, decreto o reglamento, o mapa que indique la descripción y ubicación de las rutas “r” en todo su recorrido a lo largo del país.

- iv. Conavi: estadísticas oficiales de los flujos vehiculares (diarios, mensuales, anuales) por tipo de vehículo “i” en la ruta “r” y estaciones tipo de cobro “ecp”, que fueron sujetos de cobro.
- v. Conavi: estadísticas oficiales de los flujos vehiculares (diarios, mensuales, anuales) por tipo de vehículo “i” en la ruta “r” y estación de cobro de peaje “ecp”, que no fueron sujetos de cobro. Esta información corresponde a la franja horaria.
- vi. Conavi: pliego tarifario existente en cada estación de cobro de peaje (“ecp”) de cada ruta “r”, por tipo de vehículo “i”.
- vii. Conavi: estadísticas oficiales de los ingresos (diarios, mensuales, anuales) por concepto de tarifas de peajes por tipo de vehículo “i” en la ruta “r” y estación de cobro de peaje “ecp”, que fueron sujetos de cobro.
- viii. El formato de la base de datos será entregada obligatoriamente en hojas de cálculo en algún programa de uso común y que sea compatible con la versión disponible en la Intendencia de Transportes. Cada base de datos contendrá las definiciones correspondientes de las variables, las fuentes de los datos, ordenadas matricialmente por frecuencia (diaria, mensual, anual) y tipo de vehículo “i”, en cada ruta “r” y por estación de cobro de peaje “ecp”. Se utilizará el número 30 como el promedio de días de un mes y el número 360 como el promedio de número de días en un año. La base de datos deberá contener el resumen de los flujos vehiculares por tipo de vehículo “i”, según frecuencia “f” para la totalidad de las estaciones de cobro “ecp” en cada ruta “r”.

7.2. Flujo vehicular con franja horaria

Tal y como se definió, la franja horaria de suspensión de cobro corresponde al periodo en el cual los vehículos sujeto a pago de tarifa de peaje en alguna ruta “r”, no lo son por diversos motivos.

Como dichos vehículos no son sujetos de pagar la tarifa de peaje en un determinado momento, pero sí utilizan la vía o carretera correspondiente en una ruta en particular, el mantenimiento vial debe ser saldado por los restantes vehículos que efectivamente pagaron la tarifa.

Para determinar la franja horaria en el periodo de proyección de los flujos vehiculares se utilizarán los siguientes criterios:

- i. Demostrar por medio de justificación (que se pueda comprobar o certificar), los motivos por los cuales no se realizó el cobro a los vehículos objeto de cobro en las estaciones de peaje en un determinado momento. En todo caso deben justificarse las suspensiones de cobro según la ciencia, la técnica, o principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.
- ii. Para efectos de estimación y proyección del flujo vehicular; al total del flujo vehicular por tipo de vehículo “i” que se indique en la base de datos presentada por el Conavi o la solicitada por la Intendencia de Transportes, que transitó por una estación de cobro de peaje “ecp” en una determinada ruta “r”, se le restarán vis a vis los vehículos correspondientes a la franja horaria.

- iii. El punto ii) indica que la estimación y proyección de los flujos vehiculares corresponderán únicamente a los considerados sin franja horaria, es decir, a los que efectivamente pagaron en un determinado momento, en una estación de cobro de peaje, la tarifa de peaje estipulada en el pliego tarifario vigente en el momento. Estos vehículos se denominarán vehículos estimados y proyectados sin franja horaria, respectivamente denotados por “VEsf” y “VPsf”.
- iv. Si adicionalmente el Conavi tiene información sustentada, que pueda demostrar y certificar, de que existirá un estimado de franja horaria en un periodo futuro en alguna estación de cobro de peaje “ecp” de una ruta “r”; dicha justificación debe estar en la solicitud objeto de estudio de aprobación o improbación o de la nueva fijación tarifaria. Lo mismo compete para los estudios de oficio.
- v. La manera de imputar estos eventos futuros (demostrados, justificados y certificados) de franja horaria, será a través de un estimado de la cantidad de vehículos que estarían en la situación de franja horaria en los periodos futuros, de acuerdo a un tipo de frecuencia (diaria, mensual, anual), en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”.

Estos vehículos se denominarán de la siguiente manera:

$V_{cfep(i,t,T,f,ecp,r)}$ = Cantidad de vehículos con franja horaria futura esperada según evento planificado, del tipo “i”, proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección “t” y de fecha final de la proyección “T”, según frecuencia “f”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

En donde:

V = Vehículos

cfep = con franja horaria futura esperada según evento planificado

i = Tipo de vehículo de conformidad con la clasificación presentada en la sección 6.3.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

T = fecha final de los datos proyectados de proyección de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual).

ecp = estaciones de cobro de peajes

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

Puede darse el caso de que algún $V_{cfep(i,t,T,f,ecp,r)}$ sea cero.

El periodo de estimación de las variables corresponde a la fecha inicial de estimación “to” y la fecha final de estimación “t-1”. El periodo de proyección de las variables corresponde a la fecha inicial de proyección “t” y la fecha final de proyección “T”.

7.3. Métodos recomendados para la estimación y proyección de los flujos vehiculares

Desde el punto de vista del análisis de las series de tiempo, existe una variedad de métodos y técnicas para realizar inferencias o estimaciones de las variables en una determinada frecuencia futura, a partir de la identificación, especificación y estimación de un determinado modelo, método o algoritmo. Algunas de dichas técnicas pueden considerarse sencillas o de fácil uso y manipulación, mientras que otras, son más complejas y especializadas.

Asimismo, algunas de estas técnicas, métodos y algoritmos pueden realizarse y apoyarse en programas de computación de uso cotidiano, como el Excel, o bien, requerir de programas más especializados, como por ejemplo: Eviews, Stata, Matlab & Econometrics Toolbox, Oxmetrics, Gauss, SPSS, SAS, BUGS, LIMDEP & NLOGIT u otro⁴. En todo caso, en el documento deberá indicarse el software utilizado, el método de estimación del modelo identificado para estimar y los resultados de aplicar algún modelo de estimación estadística, matemática o econométrica o ingenieril. Deberá presentarse la identificación del modelo de predicción y los resultados de este modelo de predicción. Todos los resultados de las variables proyectadas, independientemente del software, algoritmo y modelo utilizado, deberá presentarse en formato de hoja electrónica de uso común.

Como el objetivo en este procedimiento es tener estimaciones que puedan utilizarse para efectos de fijar una tarifa, que conlleva la satisfacción de un servicio público; se establece el siguiente criterio tarifario en relación con las estimaciones y proyecciones de las variables:

- i. De acuerdo con lo indicado en el inciso ii) de la sección 7.2, la estimación y proyección de los flujos vehiculares, corresponderán únicamente a los considerados sin franja horaria, respectivamente denotados por “VEsf” y “VPSf”. Para efectos de proyectar la cantidad de vehículos sin franja horaria VPSf se utilizará como insumo, únicamente la cantidad de vehículos estimados VEsf sin franja horaria. Esta estimación y proyección de justificarse según la ciencia, la técnica o principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.
- ii. En relación con la estimación o ajuste de una curva utilizando los datos históricos y el ajuste de la curva: como mínimo, la justificación estadística de la bondad del ajuste e indicativos del grado de robustez de la estimación, como por ejemplo, el criterio de la minimización de la raíz del error cuadrático medio de la estimación.
- iii. En relación con la estimación o ajuste de una curva de la serie temporal de cada variable (de manera independiente), la justificación estadística de la bondad del

⁴ Un sitio web especializado que describe una variedad de programas computacionales o software econométrico es el siguiente: <http://www.feweb.vu.nl/econometriclinks/software.html> (referencia de las 17.50 horas del miércoles 23 de octubre de 2013). Estos forman parte del estado del arte de la técnica y la ciencia utilizada en estudios de modelos de series de tiempo y modelos econométricos, entre otros.

ajuste utilizará como mínimo el criterio de la minimización de la raíz del error cuadrático medio de la estimación.

- iv. En relación con el inciso ii) y en el caso de utilizar alguna de las técnicas de estimación de series temporales, como por ejemplo los métodos de medias móviles, los métodos de suavizamiento de la serie, los métodos ARIMA, los métodos SARIMA, el algoritmo X11 o X12 ARIMA, los modelos GARCH y variedades de estos modelo, los filtros de series (como el Hodrick Prescott, Baxter King, Christiano y Fitzgerald, filtro de Kalman), la estimación bayesiana, entre otras; se adiciona al criterio mínimo, la presentación de las pruebas de hipótesis estadísticas, matemáticas y econométricas, como lo son las pruebas de normalidad, heteroscedasticidad, cointegración y similares.
- v. Los criterios i), ii) y iii) aplican cuando se identifique y estime un modelo multivariado de la variable objeto de estimación, en el cual se incluyen variables independientes y dependientes (que son objeto de estudio). En este caso, pueden utilizarse los métodos tradicionales de la econometría como por ejemplo los mínimos cuadrados ordinarios, mínimos cuadrados generalizados, función de verosimilitud y estimación de momentos, mínimos cuadrados en dos, tres y más etapas, variables instrumentales, modelos de ecuaciones estructurales y ecuaciones simultáneas. Métodos bayesianos, econometría no lineal y ecuaciones estocásticas en diferencia u otras técnicas de la ingeniería matemática pueden ser objeto de aplicación para la estimación del modelo.
- vi. En el caso de la proyección de las variables objeto de estudio para el periodo futuro de proyección en particular; una vez seleccionado el modelo de estimación utilizando al menos el criterio de minimizar la raíz del error cuadrático medio, se aplicará el siguiente criterio (cuando sea aplicable a los modelos propuestos de estimación): seleccionar el modelo de proyección que indique el menor coeficiente de sesgo de proporción en la desigualdad de Thiel. En el caso de no calcularse dicho coeficiente, se utilizara el modelo que presente en su proyección de las variables, el mínimo de la raíz del error cuadrático medio. Este criterio de selección aplicará para seleccionar el modelo de estimación que se utilice para proyectar las variables, según las técnicas descritas en los incisos i), ii), iii), iv) y v) anteriores.

7.4. Cantidades estimadas y proyectadas de los flujos vehiculares sin franja horaria

De acuerdo con lo señalado en el aparte 6.2, utilizando los métodos, técnicas, algoritmos en los modelos seleccionados de estimación y proyección, de conformidad con los criterios de selección establecidos, se van a obtener dos tipos de variables adicionales para cada una de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” según la ruta “r”: las estimadas y proyectas.

El periodo de estimación de las variables corresponde a la fecha inicial de estimación “to” y la fecha final de estimación “t-1”. El periodo de proyección de las variables corresponde a la fecha inicial de proyección “t” y la fecha final de proyección “T”.

Las variables se denominarán de la siguiente manera:

$VEsf(i, to, t-1, f, ecp, r)$ = Cantidad de vehículos del tipo “i” estimados entre el periodo de la fecha inicial “to” de la estimación y de fecha final de la estimación “t-1”, según frecuencia “f”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

$VPsf(i, t, T, f, ecp, r)$ = Cantidad de vehículos del tipo “i” proyectados entre el periodo de fecha inicial “t” de la proyección y de fecha final de la proyección “T”, según frecuencia “f”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

En donde:

sf = sin franja horaria

i = Tipo de vehículo.

to = fecha inicial de los datos estimados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

t-1 = fecha final de los datos estimados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

T = fecha final de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual).

ecp = estaciones de cobro de peajes

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

7.5. Cantidad de flujo vehicular proyectado sujeto de tarifa de peaje

Nótese que de las secciones anteriores se han obtenido dos tipos de variables proyectadas para los vehículos del tipo “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”, a saber:

$VPsf(i, t, T, f, ecp, r)$ = Cantidad de vehículos del tipo “i” proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección “t” y de fecha final de la proyección “T”, según frecuencia “f”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

$Vcfep(i, t, T, f, ecp, r)$ = Cantidad de vehículos con franja horaria futura esperada según evento planificado, del tipo “i”, proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección “t” y de fecha final de la proyección

“T”, según frecuencia “f”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

Se ha indicado de que puede darse el caso de que algún $V_{cfep}(i,t,T,f,ecp,r)$ sea cero.

Para efectos de imputar una tarifa de peaje a un tipo de vehículo en particular, en una estación de cobro de peaje de una ruta determinada, se define la siguiente variable:

$$VP_{fsp}(i,t,T,f,ecp,r) = VP_{sf}(i,t,T,f,ecp,r) - V_{cfep}(i,t,T,f,ecp,r) \quad \text{Ecuación 1}$$

En donde:

$VP_{fsp}(i,t,T,f,ecp,r)$ = Cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, del tipo “i” proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección “t” y de fecha final de la proyección “T”, según frecuencia “f”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

sfsp = sin franja horaria sujeta a peaje.

i = Tipo de vehículo.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”.

T = fecha final de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”.

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual).

Ecp = estaciones de cobro de peajes.

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

En resumen, el procedimiento anteriormente descrito significa:

- i. Tener una base de datos de cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje en franja horaria y sin franja horaria, por cada tipo de estación de cobro de peaje en cada ruta.
- ii. Obtener los vehículos sin franja horaria y a partir de allí, utilizar un método estadístico, matemático o econométrico para obtener dos tipos de variables: los datos estimados y los datos proyectados de este flujo vehicular. Si por motivos justificados, existe una franja horaria prevista en el tiempo futuro objeto de análisis, entonces esta franja horaria se considerará para calcular las cantidades de los vehículos que serían sujetos a tarifa.

8. PROCEDIMIENTO PARA LA ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS DE LA CONSERVACIÓN VIAL.

En esta sección se calcula el valor proyectado de los costos asociados a la conservación vial, para el periodo futuro en que se aplicará un nuevo pliego tarifario. Los rubros que competen a estos costos se indican en general en la Ley No. 7798 y en lo particular en esta propuesta. Tal y como lo indican los artículos 3, 31 y 32 de la Ley No. 7593; las tarifas se fijarán bajo el principio de servicio al costo, se reconocerán los esquemas de costos de los distintos mecanismos de contratación de financiamiento de proyectos y existirán costos que no se reconocerán, respectivamente. Por tales motivos, cada elemento de costo que se incluya en el pliego tarifario debe estar debidamente justificado.

El procedimiento para estimar los costos de la conservación vial inicia con la definición de los costos imputables al servicio y su fuente de información. Posteriormente se deberán especificar los tipos de intervención por carretera. Se debe demostrar la razonabilidad del uso de un método en particular de proyección de costo y se justifique el financiamiento del mismo a través de la tarifa o de otros mecanismos. Al final, los costos estimados se imputarán por eje equivalente de los vehículos.

8.1 Rubros de costos y fuentes de información

De acuerdo con artículo 1 de la Ley No. 7798, la conservación vial comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. Se establece como criterio tarifario que los costos se distribuyan, por un lado, de acuerdo al uso relativo (factor equivalente de carga), que hacen los vehículos en las carreteras y por otro lado, uniformemente para reconocer rubros de conservación que son imputables a todos los vehículos, independientemente de su factor equivalente de carga. La primera distribución de estos costos se denominará imputación variable y la segunda, imputación uniforme.

De esta manera, se considera la siguiente distribución de costos imputables a la tarifa de peaje, de la siguiente manera:

Cuadro No. 5
Imputación de los rubros de los costos de la conservación vial

Rubro de costo reconocido como de conservación vial	Unidad de Medida /*	Imputación variable	Imputación uniforme
Limpieza derecho vía	km		XXX
Bacheo menor	tm	XXX	
Carpeta 5 cm espesor	tm	XXX	
Barandas seguridad tipo "Flex Beam"	m		XXX
Reparación juntas expansivas de puentes	colones	XXX	
Barandas de seguridad apropiadas a la conservación vial	m		XXX
Reposición señales verticales	Unidad		XXX

Rubro de costo reconocido como de conservación vial	Unidad de Medida /*	Imputación variable	Imputación uniforme
Señalamiento Horizontal	km		XXX
Ojos de gato	Unidad		XXX
Limpieza de alcantarillas y cunetas	m ³		XXX
Muros de gaviones	m ³		XXX
Reparación cabezales y cajas	m ³		XXX
Limpieza y mantenimiento pasos peatonales	Unidad		XXX
Base estabilizada BE-35	m ³	XXX	
Carpeta asfáltica 10 cm	tm	XXX	
Carpeta asfáltica 12 cm	tm	XXX	
Losa de concreto de 24 cm	m ²	XXX	
Geo-textil	m ²		XXX
Excavación de losas de concreto	m ²	XXX	
Riego imprimación	l	XXX	
Derrumbes	m ²		XXX
Sub-base	m	XXX	
Cuneta revestida	m ²		XXX
Excavación no clasificada	m ³	XXX	
Iluminaciones en carreteras, túneles, puentes y similares	unidad		XXX
Estudios y asesoramiento intrínsecamente asociados con la conservación vial	colones	XXX	XXX
Costos de operación y mantenimiento exclusivamente asociados a la conservación vial por parte del Conavi	colones		XXX
Canon de regulación Aresep	colones		XXX
Costos financieros imputables a la conservación vial y/o los derivados de las diferencias cambiarias.	colones	XXX	XXX
Cualquier otro que por su naturaleza sea imputable a la conservación vial	colones	XXX	XXX

Fuente: Elaboración propia utilizando información del expediente OT-88-2012.

Pueden existir otros rubros de costos imputables a la conservación vial que pueden considerarse en esta lista no exhaustiva. El costo de regulación o canon de Aresep es un costo que deberá establecer la Autoridad Reguladora. Se ha indicado un rubro de costos financieros que deben ser imputables exclusivamente a la conservación vial, los cuales por ejemplo serán los costos de intereses y amortización y gastos asociados de una deuda, entre otros. Lo anterior tomando en consideración lo establecido en el artículo 1 de la Ley No. 7798 que señala: “La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías.

La restauración de vías provocadas por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción”.

Se establece como criterio tarifario que la frecuencia anual, la cantidad, el precio unitario y el monto global asignado a las partidas específicas deberán justificarse en la solicitud que realice el operador, o bien, en el estudio que de oficio podría realizar la Intendencia de Transportes. Esta justificación puede hacerse considerando los siguientes criterios demostrables, las cuales serán consideradas como fuentes de información para realizar tanto el análisis económico financiero como las proyecciones de costos:

- i. Estudios de conservación vial para la totalidad de las rutas objeto de análisis en la presente propuesta, o para una determinada ruta o un segmento de ruta, emitido por un órgano competente en la materia como el MOPT, el Conavi, el Lanamme o estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep que señalen estos factores de precio unitario, cantidad, frecuencia y precios globales. Estos estudios pueden incluir los estudios relacionados de intervención para el aseguramiento de la continuidad del servicio, sea para la totalidad de las rutas objeto de análisis en la presente propuesta, o para una determinada ruta o un segmento de ruta.
- ii. Presupuestos aprobados por la Contraloría General de la República concernientes a los gastos corrientes y de capital relacionados con la administración y operación de los peajes.
- iii. Contratos de mantenimiento y conservación vial que hayan sido obtenidos bajo el procedimiento de Contratación Administrativa, refrendados o no.
- iv. Planes y planificación institucional del Conavi sobre la conservación vial para años venideros.
- v. Criterios de servicio al costo, eficiencia, eficacia y razonabilidad técnica y financiera.

En el mismo orden de ideas, la justificación que se derive de los incisos anteriores podrá involucrar los montos de costos futuros imputables a alguno o a la totalidad de los rubros de costo. Dichos costos futuros pueden ser o no considerados en la solicitud tarifaria o estudio de oficio para un futuro pliego tarifario, objeto de análisis en un determinado momento. Esto conlleva una manera implícita de haber realizado la proyección de los costos, las cuales deberán cumplir con lo sugerido en la sección 8.2.

Debe recalarse que de la justificación que se presente debe contener explícitamente lo siguiente:

- i. Rubro de Costo: definición (unidades), descripción y aplicación a una ruta “r” en particular.
- ii. Cantidad y frecuencia (diaria, mensual o anual) del rubro de costo que aplica a una ruta “r” en particular’.

- iii. Precio unitario de cada uno de los rubros de costos, en colones, dólares o en otras monedas.

Todos los rubros de costos deberán presentarse en colones. Cuando los precios unitarios se especifiquen en dólares o en otra moneda, deberá hacerse la conversión respectiva a colones. En el caso que se presenten en dólares, para convertir los valores a colones, se utilizará tipo de cambio de referencia diario de venta del dólar de los Estados Unidos de América, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR). En caso de otras monedas deberá hacerse la conversión correspondiente de dicha moneda en relación al dólar de los Estados Unidos de América utilizando para este fin los tipos de cambio que publica el BCCR de otras monedas con respecto al dólar. Una vez expresados los rubros en dólares, deberá hacerse la respectiva conversión a colones.

- iv. En relación con el punto iv anterior, la petición tarifaria deberá presentar todos los cuadros, tablas y respectivas conversiones de moneda realizadas.
- v. La Autoridad Reguladora, para efectos de convertir los valores de los rubros de costo a colones, utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta del dólar de los Estados Unidos de América, publicado por el Banco Central de Costa Rica, al día de celebración de la respectiva audiencia pública. Para lo anterior se actuará según el procedimiento vigente establecido por la Aresep para estos casos.

De conformidad con el principio de revisión periódica que se estipula en la presente metodología, la Aresep incluirá entre otras cosas, los costos financieros imputables a la conservación vial y/o los derivados de las diferencias cambiarias. Debe recordarse que para esta metodología aplica la Ley No. 7593 y en particular lo estipulado en los artículos 4, 31 y 32.

8.2. Razonabilidad en el uso particular de los métodos de proyección de las variables

Para la proyección de los costos se puede aplicar lo indicado en el apartado 7.3. Cuando no se ha utilizado alguna de las técnicas o modelos descritos en el apartado 7.3, pueden aceptarse de manera justificada, las proyecciones realizadas por parte del operador o por parte de la Intendencia de Transportes. Por ejemplo, dichas proyecciones pueden realizarse utilizando la tendencia histórica según frecuencia de aplicación. Asimismo, pueden utilizarse proyecciones que se deriven de estudios, presupuestos, contratos y planes como los indicados en el apartado 8.1 de esta metodología. De esta manera, para efectos de evitar una desproporcionalidad notoria, clara y evidente de los costos en relación con las obras de mantenimiento vial, estos tendrán que estar debidamente justificados.

De conformidad con el proceso de revisión periódica por parte de la Aresep, se reconocerán las diferencias entre las proyecciones realizadas y los datos reales o costos efectivamente incurridos en los gastos, utilizando para ello el principio del servicio al costo, tal y como se especifica en la sección 10.

8.3. Variables de costo estimadas

Las variables de costos estimadas correrán entre el periodo inicial de proyección “t”, al periodo final de proyección “T”. Esta expresión de costos proyectados lo es en colones, e incluirá implícitamente una proyección asociada de precios unitarios, cantidades, frecuencias y montos globales en colones cuando el caso lo amerite.

La definición de los costos de imputación variable y de imputación uniforme se expresan de la siguiente manera:

$CPu(j,f,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación uniforme según rubro de costo “j”, con frecuencia “f” (diaria, mensual) durante el periodo de fecha inicial de la proyección “t” y de fecha final de la proyección “T” en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

En donde:

j = rubro de costo

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual)

t = fecha inicial de los datos proyectados

T=fecha final de los datos proyectados

ecp = estaciones de cobro de peajes

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

$CPv(j,f,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación variable según rubro de costo “j”, durante el periodo de fecha inicial de proyección “t” y de fecha final de proyección “T” en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

En donde:

j = rubro de costo

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual)

t = fecha inicial de los datos proyectados

T=fecha final de los datos proyectados

ecp= estaciones de cobro de peajes

9. CÁLCULO DE LA TARIFA DE PEAJE POR TIPO DE VEHÍCULO EN CADA ESTACIÓN DE COBRO.

9.1. Conversión y presentación de los rubros de costos y vehículos para efectos tarifarios.

Debe notarse que las proyecciones de las variables de los rubros de costos y de los flujos vehiculares pueden diferir en cuanto a los siguientes elementos:

- i. el periodo inicial en que inicia la proyección
- ii. el periodo final en que finaliza la proyección
- iii. la frecuencia de los datos proyectados (diaria, mensual, anual, entre otras)

Los costos y los flujos vehiculares están asociados con cada estación de cobro de peaje en cada ruta. El caso deseable consiste en que todas las proyecciones de las variables de costo y de vehículos, coincidan en su periodo inicial, su periodo final y su frecuencia. Sin embargo, esa deseabilidad de presentación de las variables puede que sea la excepción. Para tales fines, se establece un procedimiento de acoplamiento de frecuencias y plazos de las variables proyectadas.

Se ha indicado que el periodo de proyección tiene una durabilidad máxima de cinco años. Se indicó también que la frecuencia de estimación puede ser diaria, mensual o anual. Antes de normalizar la frecuencia, se procede a establecer la forma en que se va acoplar el periodo de inicio y de finalización de todas y cada una de las variables proyectadas:

- i. Las proyecciones de las variables iniciarán con la fecha del mes siguiente a la presentación de la solicitud o del estudio de oficio. En caso de no poder cumplir con este plazo, la entidad correspondiente deberá justificar dentro del estudio el periodo de inicio de sus proyecciones.
- ii. Las fechas de inicio deben ser el primer día natural de un mes calendario, en caso de que las proyecciones de los datos sean diarias. En caso de que las proyecciones sean mensuales, no podrá realizarse ningún traslape entre los días naturales de un mes de año calendario. Es decir, las estimaciones mensuales corresponderán a meses de año calendario.
- iii. La máxima temporalidad de proyección para cada una de las variables debe ser de cinco años.
- iv. Si se indican fechas diferentes de inicio de proyección de al menos una de las variables con respecto a las demás variables, se tomará como fecha de inicio de la proyección de todas las variables, la última fecha con la que inicia la proyección en la que coinciden todas las variables. Esta será la fecha de inicio de proyección de todas las variables proyectadas, para efectos de comparación.
- v. De manera análoga se establece la fecha final de proyección de las variables, para efectos de compararlas. La fecha final corresponderá a la fecha más próxima en relación con la fecha final de la proyección de variables en que todas coincidan.

- vi. Para efectos de calcular las tarifas de los vehículos sujetos de cobro de peajes administrados por Conavi, se entenderá como periodos de inicio y fin de las fechas de proyección de variables lo indicado en los puntos iii., iv. y v. anterior.

Los anteriores criterios, establecen una fecha de inicio y una fecha final para comparar todas las variables proyectadas, compatibles con el periodo de análisis de la solicitud de un nuevo pliego tarifario, sea a solicitud de parte o de oficio.

Seguidamente, se realiza la estandarización de todas las variables según su frecuencia:

- i. No necesariamente debe entenderse que la presentación de los costos anuales sigan el año calendario.
- ii. En caso de que la frecuencia de la proyección de los costos se presente de manera diaria, mensual, trimestral, anual, bianual, trianual, quinquenal, entre otras, deberá realizarse la conversión de los costos a datos anuales para el periodo correspondiente del año.
- iii. Para tales efectos, un año calendario constará de 360 días, un mes de 30 días, dos años calendario de 720 días y así sucesivamente.
- iv. Se deben presentar todos los cuadros y tablas de los costos con su frecuencia original.
- v. Se deben presentar todos los cálculos realizados para la conversión de los costos con frecuencia anual.
- vi. Para los vehículos proyectados VPsfsp (i,t,T,f,ecp,r) sujetos a tarifa de peaje que fueron establecidos en la sección 7.5., cuando corresponda, se realizará la conversión de los datos a frecuencia mensual y anual. Al final, dichos datos deben estar con frecuencia anual, estando compatibilizados con el periodo de frecuencia de las variables de los costos proyectados. Se deben presentar todos los cuadros y tablas de todos los datos de los vehículos definidos en la sección 6.3 de esta metodología con su frecuencia original. Se deben presentar todos los cálculos realizados para la conversión de todos los datos de los vehículos definidos en la sección 6.3 de esta metodología con frecuencia anual.

De esta manera, queda establecido que la frecuencia de las variables de costo proyectados debe ser anual y en colones. Queda también establecido que las proyecciones de los flujos vehiculares para cada tipo de vehículo sujeto de cobro en cada estación de cobro de peaje debe estar con frecuencia anual.

Con lo establecido en este aparte, se procede a definir las variables de los flujos vehiculares y de los rubros de costos con periodicidad anual, de la siguiente manera:

$VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$ = Cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, del tipo "i" proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección "t" y de fecha final de la proyección "T", según frecuencia "fa", en cada una de las estaciones de cobro de peaje "ecp" de las rutas "r".

$CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación uniforme según rubro de costo “j”, con frecuencia “fa” durante el periodo de fecha inicial de proyección “t” y de fecha final de proyección “T” en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

$CPv(j,fa,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación variable según rubro de costo “j”, con frecuencia “fa” durante el periodo de fecha inicial de proyección “t” y de fecha final de proyección “T”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

sfsp = sin franja horaria sujeta a peaje.

i = Tipo de vehículo.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”.

T = fecha final de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”.

fa = año para el cual se fija la tarifa de peaje, desde el año 1 hasta el año 5.

ecp = estaciones de cobro de peajes.

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1B) y General Cañas (Ruta No. 1A).

j = rubro de costo desde $j=1$ hasta $j=n$ (enésimo rubro).

De la suma de los Costos Uniformes Proyectados ($CPuTot(fa,t,T,ecp,r)=\sum(j,n) CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$) y los Costos Variables Proyectados ($CPvTot(fa,t,T,ecp,r)=\sum(j,n) CPv(j,fa,t,T,ecp,r)$), se obtienen los Costos Totales Proyectados ($CPtot(fa,t,T,ecp,r)$).

Nótese entonces, debido al proceso de conversión de datos proyectados que se ha establecido en esta sección, que para efectos de comparación, los indicativos “fa”, “t”, “T”, “ecp”, “r” serán los mismos para los flujos de los vehículos proyectados y los rubros de costos proyectados.

9.2. Tarifa de peaje uniforme anual

La tarifa de peaje uniforme anual será la misma para todos los tipos de vehículos “i” sujeto de cobro de peaje, pudiendo ser diferente en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”. Esto por cuanto, los vehículos “i” serán imputados con costos del servicio de conservación vial que son comunes para todos estos que transitan por estas rutas y estaciones de cobro. Por ejemplo, el señalamiento vial y los alumbrados en carretera u “ojos de gato”, son costos que son comunes para todos, dado

su uso. Podrán ser diferentes en cada estación de cobro de peaje, debido a que el tráfico que transita por cada ruta puede ser diferente entre éstas.

De esta forma, la tarifa de peaje uniforme es una tarifa proporcional que distribuye la totalidad de los costos uniformes de conservación vial de cada ruta “r” en todos los vehículos sujetos de cobro de peaje en dicha ruta “r” que transitan por las estaciones de cobro de peaje, según los datos proyectados. La fórmula de dicha tarifa es la siguiente:

$$Tpua(fa,t,T,ecp,r) = (CPuTot(fa,t,T,ecp,r)) / (\sum(i,k)VPsfsp(i,fa,t,T,ecp,r)) \quad \text{Ecuación 2}$$

En donde:

$Tpua(fa,t,T,ecp,r)$ = tarifa de peaje de imputación uniforme anual en cada estación de cobro de peaje “ecp” en cada ruta “r”, para cada año “fa”.

$CPuTot(fa,t,T,ecp,r)$ = suma de los Costos Uniformes Proyectados $CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$.

$CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación uniforme según rubro de costo “j”, con frecuencia “fa” durante el periodo de fecha inicial de proyección “t” y de fecha final de proyección “T” en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”.

$VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$ = Cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, del tipo “i” proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección “t” y de fecha final de la proyección “T”, según frecuencia “fa”, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”. Nótese que el total de tipos de vehículos “i” es igual a k (kaesimo vehículo).

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1B) y General Cañas (Ruta No. 1A).

i = Tipo de vehículo.

T = fecha final de los datos proyectados.

t = fecha inicial de los datos proyectados.

fa = año para el cual se fija la tarifa de peaje, desde el año 1 hasta el año 5.

ecp = estaciones de cobro de peajes .

9.3 Tarifa de peaje variable anual

La tarifa de peaje variable anual podrá ser diferente para cada tipo de vehículo “i” sujeto a cobro de peaje, en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”. Esto por cuanto, los vehículos “i” serán imputados con costos del servicio de conservación vial que son diferentes para todos estos que transitan por estas rutas y estaciones de cobro. Esto se debe a que cada uno de los vehículos sujetos a cobro de peaje, dado su eje y factor equivalente de carga, contribuye de manera diferente al desgaste de una ruta “r”. Es decir, los vehículos “i” se van a diferencias por el uso relativo (“fec”) en que incurran en el servicio de conservación vial.

Este uso relativo se mide a través del denominado factor equivalente de carga “fec”. Este fue definido en la sección 6 para cada tipo de vehículos “i”, factor que es reconocido en esta metodología para las estaciones de peaje, objeto de administración del Conavi. Los valores se presentaron en el Cuadro No. 4.

Se denotará el factor equivalente de carga por tipo de vehículo “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r” de la siguiente manera: $fec(i,ecp,r)$. Estos factores equivalentes de carga “fec” pueden cambiar de conformidad con estudios que estén disponibles en la fecha de presentación de la solicitud o estudio de ajuste tarifario. Nótese que estos factores equivalentes de cargas están referidos a cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” en cada ruta “r”. Como recordatorio, el factor equivalente de carga para los vehículos livianos que transitan por la ruta 1A General Cañas es de 0,0065 y los la ruta 1B Bernardo Soto es de 0,0065; mientras que dichos valores para los vehículos medianos en esas rutas son 1,1580 y 0,9630, respectivamente.

De esta manera, el **uso relativo que realice un conglomerado de vehículos tipo “i” en una estación de cobro de peaje “ecp” de la ruta “r”**, será la multiplicación del factor equivalente de carga por tipo de vehículo “i” en dicha estación y la totalidad de vehículos tipo “i” sin franja horaria $VPsfsp(i,fa,t,T,ecp,r)$, que transiten por dicha estación de cobro de peaje “ecp” en la frecuencia anual “fa”. Esto es:

$$UR(i,fa,t,T,ecp,r) = fec(i,ecp,r) * VPsfsp(i,fa,t,T,ecp,r)$$

Recuérdese que el factor equivalente de carga para los vehículos tipo “motos” es cero, de acuerdo con el estudio del Lanamme (Lanamme Proyecto #PI-01-PIIVI-2007, ver Anexo 2) que está siendo utilizado en esta metodología. Dicho factor para ese tipo de vehículo puede ser diferente de cero y como tal se consignará en el cálculo tarifario, en el momento en que se encuentre disponible un nuevo estudio de los factores equivalentes de carga, de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP.

Luego, interesa obtener la distribución porcentual del efecto de esos factores equivalentes de carga para la totalidad de conglomerados de vehículos tipo “i” sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje. Para ello, se suma el producto de los factores equivalentes de carga y la cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, obteniéndose así **el total de uso relativo de la carretera** o desgaste relativo total (DRT) por los vehículos en cada estación de cobro de peaje, a saber:

$$DRT(ecp,r,t,T,fa) = \sum (i,k) UR(i,ecp,r,t,T,fa)$$

Esta suma es el desgaste relativo total **-DRT-** que hacen los vehículos sujetos a cobro de peaje, en la ruta “r” en que está especificada una estación de cobro de peaje “ecp”. Después, para obtener la **contribución relativa porcentual al desgaste total** (cDR) en la ruta “r” en que está especificada una estación de cobro de peaje “ecp” por parte del conglomerado de vehículos de un tipo “i” sujeto a cobro de peaje, se divide lo que contribuye dicho conglomerado al desgaste en la ruta r” en la estación de cobro de peaje “ecp”, entre el **desgaste relativo total** que hacen los vehículos sujetos a cobro de peaje, en la ruta “r” en que está especificada una estación de cobro de peaje “ecp”. Este cociente es:

$$cDR(i,ecp,r,t,T,fa) = UR(i,ecp,r,t,T,fa) / DRT(ecp,r,t,T,fa)$$

Sigue ahora, determinar el costo de ese desgaste relativo para cada conglomerado de vehículos tipo “i” sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje “ecp”. El costo imputable variable en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r” para la frecuencia del estudio tarifario “fa”, se definió en la sección 9.1 como CPvTot(fa,t,T,ecp,r). Hay que distribuir ese costo de acuerdo con el desgaste relativo que hace cada conglomerado de vehículos tipo “i” sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje “ecp”. Esto se hace multiplicando el costo total en colones proyectados de imputación variable con frecuencia “fa” durante el periodo de fecha inicial de la proyección “t” y de fecha final de proyección “T” en cada una de las estaciones de cobro de peaje “ecp” de las rutas “r”, CPvTot(fa,t,T,ecp,r), por la **contribución relativa porcentual al desgaste** $-cDR(i,ecp,r,t,T,fa)$ que hace cada conglomerado de vehículos tipo “i” sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje “ecp”.

Finalmente, esta imputación de costos variables para el conglomerado, se debe distribuir entre la totalidad de los tipos de vehículos “i” sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje “ecp”, con el fin de obtener el precio o tarifa que debe pagar una unidad de vehículo en particular de la clase de los vehículos “i” sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje “ecp”. Esta distribución se obtiene de la siguiente división:

$$(CPvTot(fa,t,T,ecp,r) * cDR(i,ecp,r,t,T,fa)) / VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$$

Con estos elementos, se obtiene la tarifa de peaje variable como una tarifa diferenciada por tipo de vehículo “i” sujeto de a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje “ecp”; la cual distribuye la totalidad de los costos de imputación variable de conservación vial de cada ruta “r” en los vehículos “i” que hayan transitado por cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r” en la frecuencia “fa”.

La fórmula es la siguiente:

$$Tpva(i,ecp,r,fa) = (CPvTot(fa,t,T,ecp,r) * cDR(i,ecp,r,t,T,fa)) / VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$$

Ecuación 3

Mediante simplificación, se obtiene que:

$$Tpva(i,ecp,r,fa) = (CPvTot(fa,t,T,ecp,r) * fec(i,ecp,r)) / DRT(ecp,r,t,T,fa)$$

Ecuación 4

En donde:

$Tpva(i,ecp,r,fa)$ = tarifa de peaje de imputación variable anual en cada estación de cobro de peaje “ecp” en cada ruta “r”, para cada año “fa” y por cada vehículo tipo “i”.

$CPvTot(fa,t,T,ecp,r)$ = Suma de los costos variables proyectados desde el rubro de costo $j=1$ hasta $j=n$ (enésimo rubro).

$fec(i,ecp,r)$ = factor equivalente de carga por tipo de vehículo “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”.

$DRT(ecp,r,t,T,fa)$ = total de uso relativo de la carretera o desgaste relativo total por los vehículos en cada estación de cobro de peaje.

ecp = estaciones de cobro de peajes.

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No 32), Bernardo Soto (Ruta No 1b) y General Cañas (Ruta No 1a).

i = Tipo de vehículo de conformidad con la clasificación presentada en la sección 6.3.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

T = fecha final de los datos proyectados de proyección de los vehículos “i” en cada estación de cobro de peaje “ecp” de cada ruta “r”

fa = año para el cual se fija la tarifa de peaje, desde el año 1 hasta el año 5

Para las ecuaciones 4 y 5 se establece la condición $i \neq \text{Moto}$, siempre y cuando el “fec” sea igual a cero para este tipo de vehículos.

9.4 Tarifa por tipo de vehículo en cada estación de cobro de peaje

La tarifa correspondiente para un tipo de vehículo “i” sujeto a cobro de peaje que transite por una estación de cobro de peaje “ecp” de una ruta “r” será la suma de la tarifa de peaje de imputación uniforme anual y la tarifa de peaje de imputación variable anual. La fórmula es la siguiente:

$$Tpa(i,fa,ecp,r) = Tpua(ecp,r,fa) + Tpva(i,ecp,r,fa) \quad \text{Ecuación 5}$$

Se establece que para el caso $i=\text{Moto}$ la variable $Tpva(i,ecp,r,fa)$ es cero, siempre y cuando el “fec” sea igual a cero para este tipo de vehículos.

De esta manera, se ha establecido una tarifa para cada tipo de vehículo “i” sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje “ecp” para cada ruta “r”, que se aplicará anualmente, todo de conformidad con la solicitud tarifaria, el estudio tarifario, el procedimiento de participación ciudadana y demás procesos legales que se incurren en el proceso de fijaciones tarifarias en la Aresep.

La tarifa final correspondiente para un tipo de vehículo “i” sujeto a cobro de peaje que transite por una estación de cobro de peaje “ecp” de una ruta “r”, serán redondeadas aplicando el criterio a los cinco colones más cercanos. Como se ha indicado, para esta metodología aplica la Ley No. 7593 y en particular lo estipulado en los artículos 4, 31 y 32, de manera tal que las tarifas finales resultantes mantengan el principio del servicio al costo, armonicen los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos y se procure el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, entre otras cosas.

10. MECANISMO DE REVISIÓN PERIÓDICA.

En relación con la aprobación, improbación y fijación de las tarifas de peajes de conservación vial y de conformidad con el marco legal de la Aresep estipulado en la Ley No. 7593; la Intendencia de Transportes realizará al menos una revisión al año siguiente de las tarifas aprobadas. Dicho proceso lo realizará cada año consecutivo a la vigencia eficaz de un pliego tarifario.

Para tales efectos la Intendencia de Transportes solicitará toda la información que considere necesaria a las autoridades del Conavi y entes que así disponga. Igualmente, la Intendencia de Transportes podrá realizar todos los cálculos necesarios de estimación y proyección de variables, utilizando la información disponible y la nueva información solicitada. La Aresep velará por mantener el servicio al costo y el equilibrio financiero de acuerdo a la Ley No. 7593.

Conavi deberá preparar, o bien, la Intendencia de Transportes de oficio y con base en información solicitada a esa entidad, un informe anual de gestión del servicio público de mantenimiento vial, el cual deberá de presentarlo cada enero en que se evalúen los resultados de la gestión institucional desde el punto de vista financiero y de uso y aplicación de fondos y/o recursos. Se harán los análisis verticales y horizontales comparativos anuales de los últimos tres años de los Estados Financieros que incluyan cuentas de ingresos y gastos. Conavi deberá presentar el análisis de los ingresos dados por los flujos vehiculares reales versus los proyectados en cada año, el uso de los recursos para el objetivo de la conservación vial junto al análisis de flujo de efectivo y un análisis financiero y/o análisis de indicadores financieros. Conavi deberá presentar la proyección del uso de los fondos o recursos en todas y cada una de las actividades programadas del año, comparándolas con las inicialmente presentadas en el estudio de aprobación de tarifas.

En relación con el análisis de costos y gastos para el mantenimiento vial, deberá presentarse el porcentaje de ejecución de las obras contempladas y el plan de ejecución anual, en relación con los recursos que se han utilizado y que se utilizarán en todas y cada una de las obras.

Con base en la fiscalización a posteriori de los recursos que realice la Intendencia de Transporte, se buscará garantizar la armonización de los intereses entre el prestador del servicio público y los consumidores y usuarios; procurando que el origen y aplicación de los recursos en la atención de las necesidades de gastos de la conservación vial, hayan garantizado y garanticen la continuidad, calidad y mejoramiento del servicio en el corto, mediano y largo plazo.

Si producto del seguimiento tarifario se determina que el Conavi presenta un superávit no programado de los recursos proyectados por medio de las tarifas, éste se podría devolver a los usuarios presentando una solicitud de ajuste tarifario, o bien, posponiendo la entrada en vigencia de las tarifas previamente aprobadas. Si se diera el caso contrario (déficit sobre los recursos proyectados mediante tarifas), se le indicará al operador la conveniencia de presentar un estudio tarifario. En cualquiera de las situaciones indicadas, la Intendencia de Transportes analizará la posibilidad de realizar de oficio el ajuste tarifario correspondiente.

11. APLICACIÓN DE ESTA METODOLOGÍA.

Una vez publicada en el diario oficial La Gaceta, la presente metodología entrará a regir un día después de su publicación. La Intendencia de Transportes será la responsable de incorporar los cálculos que correspondan en la herramienta utilizada en el cálculo de la fijación tarifaria.

2. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
3. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a convocar la convocatoria de audiencia pública en periódicos de circulación nacional y en el diario oficial La Gaceta.
4. Instruir a la Comisión Ad Hoc Metodología Tarifa de Peaje (CAMTP) para que, una vez realizado el proceso de audiencia pública, proceda a analizar y dar respuesta a todas las posiciones presentadas y remita a la Junta Directiva la propuesta final de la metodología.

Se retiran los funcionarios (as) Edwin Espinoza Mekbel, José Carlos Rojas, Daniel Fernández Sánchez, Viviana Lizano Ramírez, Carolina Murillo Álvarez y Marlon Yong Chacón.

ARTÍCULO 9. Asuntos informativos.

Seguidamente se dan por recibidos los asuntos indicados en la agenda, como temas de carácter informativo:

1. Respuesta a la Asamblea Legislativa sobre el Proyecto de Ley Reformada al artículo 20 de la Ley 7593 del 5 de agosto de 1995, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, expediente 19.065. Oficio 625-RG-2014 del 20 de agosto de 2014.
2. Solicitud por parte de la Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos R.L., para que se corrija información emitida en un comunicado de prensa, de la ARESEP, el 29 de julio de 2014, “Calidad del servicio eléctrico bajo la lupa de ARESEP”. Oficio COOPELESCA GG-612-2014 del 30 de julio de 2014.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da por finalizada la sesión a las diecisiete horas con veinte minutos, en vista de que este Cuerpo Colegiado tuvo que comparecer ante la Comisión Permanente Especial de Ingreso y Gasto Público de la Asamblea Legislativa, a partir de las trece horas.

A las diecisiete horas con veinte minutos finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva