

la nueva fijación nacional. Para al análisis de la solicitud tarifaria que aquí se resuelve, los técnicos de la Dirección de Servicios de Transporte, de la Autoridad Reguladora, utilizaron el modelo desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), actualizando a la fecha de celebración de la audiencia pública, 21 de mayo de 2008, (según disposición emanada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora según acuerdo 004-015-2004, artículo 6 del acta de la sesión ordinaria 015-2004, del 24 de febrero de 2004).

III.—Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas vigentes en un 4,42% para las rutas 302, descrita como: Turrialba-San José (servicio regular) y 302SD, descrita como Turrialba-San José y viceversa (servicio directo), como se dispone. **Por tanto:**

Con fundamento en las facultades conferidas en los artículos 5°, inciso f), 30, 57, incisos c) y g) de la Ley 7593, 3°, siguientes y concordantes de la Ley 3503, del Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la Ley 7593 y, en los correspondientes de la Ley General de la Administración Pública,

EL REGULADOR GENERAL, RESUELVE:

I.—Fijar para las rutas 302, descrita como: San José-Turrialba (servicio regular) y 302 SD, descrita como: San José-Turrialba (servicio directo), las siguientes tarifas:

DESCRIPCIÓN RUTA	TARIFA (expresada en colones)		
	Km. / Viaje	Tarifa Regular	Adulto Mayor
302			
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO REGULAR)			
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO REGULAR)	64,70	1080,00	810,00
SAN JOSE-JUAN VIÑAS	54,30	950,00	715,00
SAN JOSE-CERVANTES	42,50	795,00	400,00
TURRIALBA-CARTAGO	40,50	645,00	325,00
TURRIALBA-PARAISO	34,60	565,00	285,00
JUAN VIÑAS-CARTAGO	30,10	575,00	290,00
TURRIALBA-CERVANTES	22,20	395,00	0,00
CERVANTES-CARTAGO	18,30	405,00	0,00
TURRIALBA-PARQUE INDUSTRIAL DE CARTAGO	43,51	700,00	350,00
TARIFA MINIMA	25,10	405,00	205,00
302 SD			
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO DIRECTO)			
SAN JOSE-TURRIALBA (SERVICIO DIRECTO)	64,70	1080,00	810,00

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

El recurso de revocatoria y el de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días contados a partir del siguiente a la notificación; el de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley.

Notifíquese y publíquese.—Fernando Herrero, Regulador General.—1 vez.—(Solicitud N° 13345).—C-392830.—(58924).

Resolución RRG-8476-2008.—San José, once horas del seis de junio del dos mil ocho

Solicitud de ajuste tarifario presentado por Gabriel Pérez Rojas, para la ruta 240. Expediente ET-041-2008

Resultando:

I.—Que el señor Gabriel Pérez Rojas, es permisionario de la ruta 240, descrita como: Grecia-Poró-Puente Piedra-Rincón de Salas-Calle Los Mangos-Calle Lomas y viceversa, de conformidad con el acuerdo 29 de la sesión 3347 de la Comisión Técnica de Transportes, celebrada el 7 de octubre de 1999, y se encuentra vigente hasta que no haya adjudicación en firme de la licitación a que se someta esta ruta (folios 43 a 48).

II.—Que las tarifas vigentes para la ruta arriba indicada fueron fijadas según resolución de la Autoridad Reguladora RRG-8148-2008 de 31 de marzo del 2008, publicada en el Alcance 18 a *La Gaceta* N° 76 del 21 de abril del 2008.

III.—Que el 4 de abril del 2008, el señor Gabriel Pérez Rojas, presentó ante la Autoridad Reguladora solicitud tarifaria para la ruta 240 (folios 1 a 198).

IV.—Que mediante oficio número 308-DITRA-2008/9261 del 11 de abril del 2008, la Dirección de Servicios de Transportes (DITRA) le previno al solicitante sobre la documentación faltante, confiriéndole un plazo de diez días hábiles, para su cumplimiento. Este oficio le fue comunicado al petente el 17 de abril del 2008 (folio 214), por lo que el plazo establecido vencía el 2 de mayo del 2008 (folio 199).

V.—Que el permisionario dentro del plazo conferido al efecto, remite documentación tendiente a dar respuesta al oficio 308-DITRA-2008/9261 (folios 215 a 240).

VI.—Que mediante oficio número 408-DITRA-2008/11855 del 9 de mayo del 2008, se le otorgó admisibilidad a la solicitud de modificación tarifaria (folios 242 a 243).

VII.—Que la convocatoria a audiencia pública se publicó en los diarios de circulación nacional, *La Teja* y *Diario Extra*, del día 14 de mayo 2008 folio 246. Esa convocatoria también se publicó en *La Gaceta* N° 98 del 22 de mayo del 2008, (folios 279 a 280) y se estableció como plazo para las oposiciones el 26 de mayo del 2008.

VIII.—Que en el informe de instrucción y cuya transcripción consta en el acta N° 34-2008, se indica que dentro del plazo legal estipulado para ello, se presentaron oposiciones y posiciones a la referida solicitud. Esos escritos se resumen a continuación:

- Los señores Róger Fernández García, cédula de identidad 1-0874-0898 ; José Guillermo González Barrantes, cédula de identidad 2-0321-0702; Luis Alberto Corrella Rojas, cédula de identidad 2-0451-0138; Pamela Altamirano Arce, cédula 1-1322-0052; Herbert Alvarado Mejía, cédula de identidad 2-0345-0435; Alexis Rigoberto Arias Jiménez, cédula de identidad 2-0289-0712; Abelardo Chinchilla Bermúdez, Director del Centro Educativo Puente de Piedra; María Luisa Vega Sánchez, cédula de identidad 2-0484-0879; Ana Isabel Arce Jiménez, cédula de identidad 2-0395-0697, Angelina Arias Molina, cédula de identidad 2-324-850, Adelina Corella Rojas, cédula de identidad 2-465-598; manifiestan oposición al aumento de tarifas para la ruta 240 (folios 250 a 272).
 - La unificación tarifaria perjudica a las comunidades que en la actualidad pagan 170 colones y pasarían a pagar 215 colones, por lo que solicitan que se aplique una tarifa escalonada.
 - Solicitan de forma adicional medición de la ruta.
- Asociación de Desarrollo Integral de Rincón de Salas Grecia, cédula jurídica 3-002-61911, representada por la señora Damaris Gatggens Jiménez, cédula de identidad 2-322-194, en condición de presidenta de la citada asociación y José Pablo Rodríguez Bolaños, secretario (folios 273 a 275 y 281 a 284).
 - Manifiesta que no están de acuerdo con la aplicación de una tarifa única.
 - La inseguridad ciudadana que existe en nuestro país da como resultado que no se pueda caminar con tranquilidad por las calles, esto obliga a los padres de familia a utilizar el servicio de transporte público, aunque la distancia a recorrer sea corta.
 - El distrito de Puente de Piedra cuenta con 6 caseríos de los cuales dicha empresa da servicio a cinco.
- Asociación de Padres de Familia del Liceo Puente de Piedra, representada por los señores Carlos Gatggens Jiménez y María Hidalgo Bolaños, en condición de presidente y secretaria respectivamente de dicha asociación y la Junta Administrativa del Liceo Puente de Piedra, representada por los señores Marvin Gatggens Jiménez y Libia Jiménez Salas, en condición de presidente y vocal 1 respectivamente del citado ente (folios 276 a 277).
 - Solicitan no incrementar la tarifa a los estudiantes, ya que son gastos fijos diarios de las familias de la zona que en su mayoría viven en pobreza y pobreza extrema, a fin de evitar la deserción estudiantil y de no perjudicar por ende el desarrollo de la comunidad.
- Consumidores de Costa Rica, representada por los señores Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz, en condición de Presidente y Vicepresidente respectivamente de dicha asociación (folios 285 a 286).
 - No es responsabilidad de los usuarios recibir la carga del aumento en la tarifa por que la empresa no solicite los aumentos tarifarios de forma periódica.
 - Existe un tercer bus que opera y no se toma en cuenta en la estimación de la tarifa, por lo que es conveniente que se rechace la solicitud y se realice el cálculo nuevamente con esta unidad incorporada, para que se pueda así estimar la tarifa en base a los costos reales que reflejen de mejor forma el costo de la empresa por brindar el servicio.
 - Señala Consumidores de Costa Rica que la empresa justifica la modificación tarifaria en las variaciones del tipo de cambio, argumento que no resulta válido en una solicitud de incremento tarifario, sin señalar el periodo de las variaciones.
 - La empresa no solo toma en cuenta el cambio en los costos en este periodo, sino que va más allá y realiza proyecciones de costos, por lo que no deben de considerarse como costos reales que enfrenta la empresa.
- Defensoría de los Habitantes, representado por la señora Ana Karina Zeledón Lépiz, quien acredita para la exposición de la oposición al señor Rodney Lazo Murillo, cédula de identidad número 9-047-695 (folios 287 al 296).

- Según las cifras estadísticas presentadas por la empresa, la demanda promedio mensual que moviliza en la ruta 240 es de 36.477 pasajeros, cifra que es superior a la considerada por la ARESEP en la última fijación individual que fue aprobada mediante resolución RRG-6992-2007 (33.545 pasajeros). Considera la Defensoría que la ARESEP debe de investigar cual fue la deducción de demanda por concepto de adulto mayor que realizó la empresa. Por otro lado, considera la Defensoría que el reporte que hagan las empresas sobre la demanda movilizada debe de hacerse sin deducir la demanda de adulto mayor, esto con el fin de evitar posibles discrepancias entre las cifras de la ARESEP y las consideradas por la empresa.
- Señalan que las carreras que deben de ser consideradas en el cálculo de la tarifa de la ruta 240, son las autorizadas por el Consejo de Transporte Público, es decir, 715 carreras.
- Con base en el acuerdo 6.7 de la Sesión Ordinaria 55-2004 del 12 de agosto del 2004 del Consejo de Transporte Público y la resolución RRG-6992-2007 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, y de que en la mayoría de los casos, el reconocimiento de tarifas por corredor común, lejos de solucionar el problema de tarifas en la rutas, lo que provoca son mayores distorsiones de los pliegos tarifarios por corredor común a las rutas 230 y 1253.
- Tomando en cuenta que la ruta tiene una distancia por viaje de 12 kilómetros, y con base en el criterio establecido en la resolución RRG-1510-2000, la Defensoría estima que dicha ruta debe de tener al menos un fraccionamiento. Sin embargo, este fraccionamiento debe de establecer mediante la aplicación de criterios técnicos, es decir, la forma correcta de definir el lugar donde se debe de fraccionar la tarifa debe de darse a partir de un estudio de sube y baja, de modo que con base en los volúmenes de pasajeros movilizados se encuentre el punto (lugar) de equilibrio oferta-demanda en el cual debe de fijarse la tarifa.

IX.—Que la audiencia pública se celebró el 30 de mayo del 2008 en el Salón Comunal de El Poró. El Acta 34-2008, correspondiente a esa audiencia, corre agregada a los autos.

X.—Que la referida solicitud fue analizada por la Dirección de Servicios de Transportes, de la Autoridad Reguladora, produciéndose el oficio 521-DITRA-2008/14324, del 6 de junio del 2008.

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

Considerando:

I.—Que del oficio 521-DITRA-2008/14324, arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

Para al análisis de la solicitud tarifaria que aquí se resuelve, los técnicos de la Dirección de Servicios de Transporte, de la Autoridad Reguladora, utilizaron el modelo desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), actualizando a la fecha de celebración de la audiencia pública, 30 de mayo del 2008, (según disposición emanada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora según acuerdo 004-015-2004, artículo 6 del acta de la sesión ordinaria 015-2004, del 24 de febrero del 2004), el precio vigente del diesel \$587/litro (precio consumidor final), fijado por la Autoridad Reguladora en la resolución RRG-8323-2008 del día 7 de mayo del 2008 y publicado en *La Gaceta* N° 94 del día 16 de mayo del presente año; además se actualizó el tipo de cambio, \$522,89 considerando el precio de venta del dólar con respecto al colón; también se actualizaron los salarios al primer semestre del año 2008, y los cánones 2008, de la Autoridad Reguladora y del Consejo de Transporte Público.

Sobre el modelo desarrollado por el MOPT

Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda): La empresa utiliza en sus cálculos tarifarios, una demanda bruta promedio mensual de 36.478 pasajeros, la empresa no señala la cantidad de boletos de exoneración por concepto de adultos mayores. El dato de demanda que mantiene la Autoridad Reguladora de la última fijación individual 2007 es de 33.545 pasajeros como promedio, excluyendo 633 boletos de exoneración para adultos mayores, por lo que se considera adecuado el incremento de un 11% en la información de pasajeros transportados respecto al periodo anterior y se utiliza en los cálculos el dato de la empresa.

Carreras: Las carreras fueron autorizadas por medio del artículo 6.7 de la sesión ordinaria 55-2004 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 12 de agosto del 2004 (folios 55 a 60). Esta ruta tiene autorizadas 715 carreras mensuales como promedio y la empresa según las estadísticas reportadas brinda 740 carreras mensuales como promedio. Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

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

Para el caso en análisis, respetando el criterio expuesto, las carreras reportadas por la empresa son superiores a las autorizadas, por lo que se consideran para el presente análisis 715 carreras.

Distancia: Se utilizó para el cálculo tarifario 18,69 kilómetros como promedio por carrera. Este recorrido fue medido y mapeado por funcionarios de la Dirección de Servicios de Transportes. (folios 311 a 316)

Flota: Mediante artículo 5.5.5 de la sesión ordinaria 45-2006 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 10 de agosto del 2006 (folios 61 a 62), autorizó a Gabriel Pérez Rojas, una flota de cinco autobuses. Para verificar la propiedad de las unidades, se utilizó la información proporcionada por el Registro Nacional en la dirección electrónica www.registronacional.go.cr, de cuya revisión se constató que las unidades se encuentran registradas a nombre del permisionario de la ruta y no se encuentra ninguna anomalía con las placas asignadas a la ruta en estudio. Se aclara que inicialmente la unidad AB-804 formaba parte de la flota ofrecida por el señor Gabriel Pérez Rojas para brindar el servicio de transporte de estudiantes; pero la luego fue presentada ante la Autoridad Reguladora certificación del Departamento de Transportes de Estudiantes que señala que la unidad citada ya no forma parte de la flota que transporta estudiantes. (folios 304 a 306).

Resultado estructura general de costos: El resultado de la aplicación del modelo tarifario para la ruta 240, indica que requiere en su tarifa un incremento del 61,15%.

Sobre el análisis de la ruta en el contexto del mercado

Con este procedimiento, que utiliza funciones potenciales e indicadores de mercado, se analizó el conjunto de variables específicas de la ruta operada por Gabriel Pérez Rojas, dentro del contexto y comportamiento del sector del mercado, con el cual se identifica (bloque 2), de acuerdo con las características propias de la ruta 240, llegándose a las siguientes resultados:

El IPK (índice pasajero kilómetro) de la ruta es un 17% menor que el IPK promedio del mercado, por lo que la ruta podría calificarse como normal.

Los pasajeros por carrera de la ruta son 0,21% mayor que los pasajeros por carrera del mercado en el bloque al que pertenece la ruta. Por esta razón se clasifica como normal alta (del análisis existe un subestimación del 0,21% en las carreras)

Los límites mínimo y máximo que se establecen como referencia de análisis indica que la modificación tarifaria debe rondar entre un -36% a un 7%.

Como conclusión se indica que a ruta presenta un menor IPK, pasajeros por bus y carreras diarias por autobús, lo que justifica no utilizar el resultado de la estructura general de costos.

Sobre el análisis de costos e inversión

Mediante este instrumento, se analiza el comportamiento de los rubros de costo contemplados en el modelo convencional, tomando como punto de partida los parámetros usados en el modelo de la fijación individual de la ruta en el año 2007. (RRG-6992-2007 del 22 de agosto del 2007), pero con información considerando las variaciones específicas en el precio de los insumos (salarios, llantas, etc.), y los cambios en las variables macroeconómicas, inflación y tipo de cambio que inciden directamente sobre los componentes de costo asociados a la inversión (depreciación, rentabilidad, repuestos y accesorios). En el caso de esta ruta, dicho análisis indicó que debe modificarse la tarifa en un 3,73%.

Sobre la comparación Tarifa/Índice de Precios al Consumidor (IPC) e Índice de transporte y la tarifa nominal y real

Muestra el comportamiento de la tarifa de la ruta 240, incluyendo las fijaciones individuales y generales, que se comparan con el comportamiento de los índices general (Índice de Precios al Consumidor) y de Transporte (como componente del IPC), y sus tendencias comparativas de crecimiento. Al graficar la recomendación tarifaria basada en el comparativo de mercado con readequación tarifaria, la línea de tarifa supera el índice general (IPC) pero es menor que el índice de transporte (como componente del IPC).

Conclusiones

Luego de analizar el resultado que brindan las herramientas tarifarias, destacamos que existen problemas de asimetría de información en aspectos operativos, debido que la ruta presenta una ocupación muy baja, un 33% por viaje, lo que genera como resultado de la estructura general de costos, una modificación tarifaria muy elevada.

Por otra parte el modelo complementario, presenta una diferencia de un 57,4%, al compararlo contra la estructura general de costos, lo cual se debe principalmente a que en este análisis no considera el efecto de las variables operativas. Con la herramienta complementaria de costos solamente se consideran las variaciones en los costos de operación e inversión desde la última fijación tarifaria individual a la presente evaluación tarifaria individual y con la herramienta complementaria de mercado se compara la ruta con otras rutas de características similares. Con estos procedimientos lo que se pretende es aislar los problemas de asimetría de información que se presentan con las variables operativas. Nuestra recomendación es otorgar el incremento tarifario que resulta de la aplicación del análisis de la herramienta complementaria de mercado, a saber un 7%;

adicionalmente se realiza una readecuación tarifaria sobre el pliego autorizado, la razón de este accionar es para aproximar en lo posible a una relación uniforme con una tarifa pasajero-kilómetro, esto para orientar la regulación económica hacia fijaciones a la industria y no por ruta y la misma herramienta complementaria recomienda un valor único del 215 colones.

II.—Que en relación con las manifestaciones exteriorizadas en las oposiciones y posiciones, resumidas en el resultando VIII de esta resolución; a efecto de orientar a los usuarios y operadores del servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, hay que señalar lo siguiente:

1. A los señores Roger Fernández García, José Guillermo González Barrantes, Luis Alberto Corrella Rojas, Pamela Altamirano Arce, Herbert Alvarado Mejía, Alexis Rigoberto Arias Jiménez, Abelardo Chinchilla Bermúdez, Director del Centro Educativo Puente de Piedra, María Luisa Vega Sánchez, Ana Isabel Arce Jiménez, Angelina Arias Molina, Adelina Corella Rojas, se les indica que:
 - a. La Autoridad Reguladora tiene como una de sus funciones la fijación de tarifas y el vigilar por el efectivo cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de los servicios públicos. Dentro de jurisprudencia tarifaria en transporte público, en las primeras fijaciones nacionales solicitadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ente rector de la actividad, había establecido valoraciones en cuanto a la racionalización de estructuras tarifarias. Este Organismo Regulador retomó esta orientación y está unificando tarifas dentro de los pliegos para las rutas urbanas y también está realizando racionalizaciones en pliegos de rutas interurbanas. La razón de este accionar es para aproximar en lo posible a una relación uniforme con una tarifa pasajero-kilómetro, esto para orientar la regulación económica hacia fijaciones a la industria y no por ruta. Por otro lado, se está dando a la empresa lo que indica el mercado, hacerlo de otro modo sería poner en peligro la continuidad del servicio.
 - b. Respecto a la medición de la ruta, con fecha 26 de mayo del año en curso se atendió la solicitud de medir todas las distancias de la ruta 240, para corregir las mismas y contar con la información real para efectos de los cálculos del presente estudio tarifario.
2. A la señora Damaris Gatggens Jiménez y al señor José Pablo Rodríguez Bolaños, representantes de la Asociación de Desarrollo Integral de Rincón de Salas Grecia, se les indica que:
 - a. Según lo indicado con anterioridad la racionalización tarifaria es un criterio que ha aplicado de manera paulatina la Autoridad Reguladora para aproximar en lo posible a una relación uniforme con una tarifa pasajero-kilómetro, esto para orientar la regulación económica hacia fijaciones a la industria y no por ruta.
 - b. En lo relativo a la autorización del servicio para que se preste en los 6 caseríos del distrito de Puente de Piedra, se indica que de conformidad con lo establecido en las Leyes 3503, 7593 y 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio. En ese sentido, esta Autoridad Reguladora trasladará a dicho ente rector, todas aquellas deficiencias, excesos o anomalías informadas por los usuarios y opositores, a fin de que se les brinde la debida consideración, y se tomen las acciones correctivas pertinentes.
3. A los señores Carlos Gatggens Jiménez y María Hidalgo Bolaños, representantes de la Asociación de Padres de Familia del Liceo Puente de Piedra y a los señores Marvin Gatggens Jiménez y Libia Jiménez Salas, representantes de la Junta Administrativa del Liceo Puente de Piedra, se les indica que:
 - a. Respecto de la inflación y costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte remunerado por autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, no obstante que a la Autoridad Reguladora la Ley le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestatarios de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias de dichos servicios.
 - b. Finalmente, aún cuando la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos; escapa a su ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios, por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

4. A los señores Erick Ulate Quesada y Gilberto Campos Cruz, representantes de Consumidores de Costa Rica, se les indica que:

- a. Para la fijación de los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos regulados por la ley, la Autoridad Reguladora observa el principio de servicio al costo, según lo establecido en el artículo 31 de la ley, procurando el equilibrio financiero de la empresa sin ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales.
- b. La oposición presentada en el caso de la flota, parece que fue planteada para otra fijación tarifaria; porque la ruta 240 tiene autorizada una flota de 5 autobuses y no tres como se menciona en el documento presentado.
- c. En relación con la proyección de costos, los análisis tarifarios de transporte público se realizan con base en la determinación de costos incurridos y no se aplica la proyección de costos y gastos para fijar las tarifas de este servicio. Con respecto al tipo de cambio, es disposición emanada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, que este rubro se actualiza a la fecha de celebración de la audiencia pública.

5. A la señora Ana Karina Zeledón Lépiz, representante de la Defensoría de los Habitantes, se le indica que:

- a. Todas las consideraciones que señala la Defensoría de los Habitantes son analizadas al momento de una fijación tarifaria principalmente lo que respecta a la racionalización de las estructuras tarifarias en tramos de cinco kilómetros, en la resolución citada por la Defensoría, RRG-1510-2000, publicada en *La Gaceta* N° 141 del 21 de julio del 2000, en la misma resolución se establece de forma adicional el criterio de aproximación tarifaria para uniformar las tarifas del servicio de transporte público, criterio que fue considerado en el análisis de la presente solicitud.

III.—Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas vigentes en un 7% y adicionalmente llevar a cabo una readecuación tarifaria sobre el pliego autorizado, para la ruta 240 descrita como: Grecia-Poró-Puente Piedra-Rincón de Salas-Calle Los Mangos-Calle Lomas y viceversa, como se dispone. **Por tanto:**

Con fundamento en las facultades conferidas en los artículos 5°, inciso f), 30, 57, incisos c) y g) de la Ley 7593, 3°, siguientes y concordantes de la Ley 3503, del Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la Ley 7593 y, en los correspondientes de la Ley General de la Administración Pública,

EL REGULADOR GENERAL, RESUELVE:

I.—Fijar para la ruta 240, descrita como: Grecia-Poró-Puente Piedra-Rincón de Salas-Calle Los Mangos-Calle Lomas y viceversa, las siguientes tarifas:

DESCRIPCION RUTA	Tarifas	
	Regular	Adulto Mayor
240		
GRECIA-PUENTE DE PIEDRA-RINCON DE SALAS-F.A.N.A.L.		
GRECIA-FABRICA NACIONAL DE LICORES	215	0
GRECIA-PORO	215	0
GRECIA-PUENTE DE PIEDRA	215	0
GRECIA-RINCON DE SALAS SUR	215	0
GRECIA-RINCON DE SALAS NORTE	215	0
OGRECIA-CALLE LOS MANGOS	215	0
GRECIA-CALLE LOMAS	215	0
TARIFA MÍNIMA	215	0

II.—Solicitar al Consejo de Transporte Público el análisis del esquema de horarios autorizado, para que el mismo se adecuó a la realidad operativa de la ruta.

III.—Solicitar al señor Gabriel Pérez Rojas, permisionario de la ruta 240, como requisito previo antes de la presentación de una próxima fijación tarifaria individual, lo siguiente:

Respecto a la asimetría originada por los volúmenes de pasajeros que transporte la empresa, es requerido un estudio de demanda que considere el volumen de pasajeros con necesidades de transporte y que estas condiciones mínimas estén en concordancia con la

razonabilidad de los costos en función de la empresa que tiene a cargo la prestación del servicio. Los requisitos que tiene que cumplir el estudio de demanda se detallan a continuación:

“REQUISITOS DE UN ESTUDIO TÉCNICO DE DEMANDA

- Los estudios de volúmenes de pasajeros movilizadas deberán ser efectuados por peritos profesionales, internos o externos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en todo caso, el estudio deberá ser respaldado por un acuerdo del Consejo de Transporte Público (Consejo de Transporte Público) de esta última Institución, que indique según sus requerimientos su aceptación y cualquier cambio en detalle que el mismo produzca en las carreras, horarios, flota, recorridos o nuevos servicios, lo cual deberá ser técnicamente demostrado mediante el estudio mencionado.
- La Administración (MOPT y ARESEP) deberá ser enterada mediante un plan de trabajo, incluyendo el nombre de sus ejecutores, de las labores a ejecutar con un mínimo de 30 días naturales de previo al inicio de ejecución del estudio, a efecto de poder programar las labores de supervisión que estime convenientes, si fuera el caso.
- Cuando un operador explota una ruta con diferentes modalidades, o dos o más operadores comparten la misma ruta, en igual o diferente modalidad, el estudio de aprovechamiento del operador solicitante, deberá integrar la totalidad de los servicios ofrecidos diferenciando los volúmenes de cada operador y de cada modalidad involucrada, previa consulta con la Administración en el plan antes indicado, a fin de que se defina técnicamente el ámbito de territorialidad, y se notifique formalmente a todos los interesados o afectados.
- Las conclusiones de los estudios respectivos, con el acuerdo del CTP, y los papeles de trabajo deberán ser remitidos a la ARESEP con por lo menos 30 días naturales antes de cualquier propuesta tarifaria, la cual no incluirá datos de dicho estudio de demanda hasta que reciba el visto bueno de la ARESEP.
- La ARESEP se reserva el derecho de verificar, evaluar y aceptar los resultados de dicho estudio, según el siguiente procedimiento:
 - Para las distintas rutas y ramales el estudio de campo deberá comprender como mínimo una semana de lunes a domingo, e incluir observaciones en todos los horarios (vigentes y propuestos si fuera el caso), en las dos direcciones; considerando puntos fijos que permitan verificar la frecuencia y cantidad de las carreras realizadas, así como los pasajeros que suben y bajan en este punto. Además observaciones de sube y baja que permitan conocer la ocupación media por viaje (en ambos sentidos) y carrera en las diferentes horas del día.
 - Los resultados del estudio deberán ser inferidos a todo el año, contemplando efectos estacionales, factores de normalización y sus procedimientos de estimación. La demanda deberá ser presentada en forma promedio por mes.
 - Los cuadros resúmenes que sustentan el estudio deberán mostrar para cada rango de horarios, el número de placa de la unidad, las carreras, los pasajeros por carrera, el nivel de aprovechamiento y la frecuencia de las carreras.
- El operador deberá aportar los Estados Financieros auditados por un C. P. A. coincidentes con el período fiscal objeto del estudio de aprovechamiento antes indicado, para los fines de verificación o control cruzado de la información estadística y de la generada por dicho estudio.”
- Que la supervisión de ARESEP se haría como cooperación y quedaría condicionada a la supervisión que le debe ser solicitada en primera instancia al Consejo de Transporte Público.

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

El recurso de revocatoria y el de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días contados a partir del siguiente a la notificación; el de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley.

Notifíquese y publíquese.

Fernando Herrero, Regulador General.—1 vez.—(Solicitud N° 13345).—C-274800.—(58925).

CONSULTA PÚBLICA

Se invita a los ciudadanos a presentar sus posiciones sobre la propuesta de ajuste extraordinario de los precios de los combustibles, tramitada en los expedientes ET-103-2008 y ET-104-2008, y que se detalla de la siguiente manera:

Comparativo Precios Aprobados Vrs. Precios Propuestos (a consumidor final en estaciones de servicio)				
PRODUCTO	Precio aprobado ¢ / litro	Precio propuesto ¢ / litro	Variación absoluta ¢ / litro	Variación porcentual
Gasolina Súper	656,00	714,00	58,00	8,84%
Gasolina Regular	644,00	702,00	58,00	9,01%
Diesel 0,20%	622,00	708,00	86,00	13,83%

Precios Máximos de Gas Licuado de Petróleo (en colones por litro y cilindros). Incluye impuesto único				
TIPOS DE ENVASE	Precio a facturar por el envasador	Precio a facturar por distribuidor y agencias	Precio a facturar por detallistas	
Tanques Fijos (Por Litro)	396,273	-	-	
Cilindro de 8,598 Litros	3.407,00	3.918,00	4.506,00	
Cilindro de 17,195 Litros	6.814,00	7.836,00	9.011,00	
Cilindro de 21,495 Litros	8.518,00	9.796,00	11.265,00	
Cilindro de 34,392 Litros	13.629,00	15.673,00	18.024,00	
Cilindro de 85,981 Litros	34.072,00	39.183,00	45.060,00	
DETALLE DE PRECIOS PROPUESTOS (colones por litro)				
PRODUCTOS	PRECIOS PLANTEL RECOPE		Precios Distribuidor sin punto fijo a Consumidor Final*	Precios Consumidor Final en Estaciones de Servicio
	Plantel sin impuesto	Con impuesto		
Gasolina súper	504,827	678,077	681,823	714,00
Gasolina regular	500,820	666,570	670,316	702,00
Diesel 0,05% S	586,369	683,869	687,615	720,00
Diesel 0,20% S	574,479	671,979	675,725	708,00
Diesel 0,50% S	573,448	670,948	674,694	707,00
Keroseno	589,584	637,084	640,830	673,00
Búnker	344,398	360,898	364,644	-
IFO 380	357,911	357,911	-	-
Asfalto AC-20, AC-30, PG-70	296,297	329,547	333,293	-
Gasóleo o Diesel pesado	474,491	506,241	509,987	-
Emulsión asfáltica	221,182	245,682	249,428	-
L.P.G.	317,998	351,248	-	428,00
Av-Gas	618,045	783,795	-	797,00
Jet A-1 general	589,584	688,584	-	702,00
Nafta Liviana	494,492	517,742	521,488	-
Nafta Pesada	495,867	519,117	522,863	-
*Se excluyen el IFO 380, Gas Licuado del Petróleo, Av-Gas y Jet A-1 General de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en <i>La Gaceta</i> N° 235 de 5 de diciembre de 2003 y voto 2005-02238 del 2 de marzo de 2005 de la Sala Constitucional.				
PRECIOS A CONSUMIDOR FINAL EXONERADOS DEL IMPUESTO ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES				
Para todos los consumidores finales que estén exonerados del impuesto único a los combustibles aplican los precios en plantel de RECOPE sin impuesto único a los combustibles, entre ellos la Flota Pesquera Nacional no Deportiva , según lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley N° 7384 de INCOPECA y la Ley N° 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias.				

El plazo máximo para presentar sus posiciones vence el 1 de julio de 2008 a las dieciséis horas (4p.m.). Las mismas se pueden presentar mediante el fax 2290-2010, de forma personal en las oficinas de la Autoridad Reguladora, situadas en Sabana Sur, 400 metros oeste del edificio de la Contraloría General de la República, San José, y por medio del correo electrónico: usuario@aresep.go.cr

Se hace saber a los interesados que esta consulta pública se realiza conforme al Voto N° 2007-11266 de la Sala Constitucional y la resolución RRG-7205-2007 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, y que pueden consultar y fotocopiar el expediente que consta en la Dirección de Protección al Usuario y en la página web: www.aresep.go.cr.

En el caso de una persona física deberá aportar fotocopia de su cédula; las personas jurídicas deberán aportar certificación de personería vigente.

Se informa que el Consejero del Usuario para estas solicitudes es el Lic. Daniel Fernández Sánchez.

Laura Suárez Zamora, Dirección de Protección al Usuario.—1 vez.—(Solicitud N° 13344).—C-59200.—(58928).

AUDIENCIAS PÚBLICAS

1°—Para exponer sobre los aspectos técnicos, económicos y financieros de la propuesta planteada por la empresa Transportes Unidos La Cuatrocientos S. A., para ajustar las tarifas de las rutas 400, 420 y 402-421, tramitada en el expediente ET-74-2008 y que se detallan de la siguiente manera: