

La Uruca, San José, Costa Rica, martes 23 de junio del 2015

AÑO CXXXVII

Nº 120

52 páginas



Tramite sus publicaciones en La Gaceta desde cualquier parte del país a través de nuestro sitio web transaccional



www.imprentanacional.go.cr



Utilice su firma digital para este trámite y obtenga:

- ✓ Ágil recepción de sus documentos.
- ✓ Cotización automática y facilidades de pago en línea.
- ✓ Aviso de la fecha de su publicación.

¡Su tiempo es muy valioso para nosotros!

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

COLEGIOS UNIVERSITARIOS

COLEGIO UNIVERSITARIO DE CARTAGO DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA FINANCIERA PUBLICACIÓN DE SEGUNDA VEZ

Ante el Colegio Universitario de Cartago se ha presentado la solicitud de reposición del Título de Diplomado en Educación Superior Parauniversitaria en la carrera de Mecánica Dental, inscrito en el Tomo 9, Folio 157, Título Número 04-35-1178 y ante el Consejo Superior de Educación en el Tomo 6, Folio 179, Título Número 37.613, a nombre de Tatiana Arias Arrieta. Se solicita la reposición del título por deterioro del original. Se publica este edicto y se oyen oposiciones a la reposición en los quince días hábiles a partir de la tercera publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.—Cartago, 25 de mayo del 2015.—Departamento de Registro.—Isabel Rocío Ulloa Martínez, Jefa.—(IN2015038235).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

060-RIT-2015.—San José, a las 15:30 horas del 16 de junio de 2015.

Conoce el intendente de transporte lo resuelto por la junta directiva de la Autoridad Reguladora, mediante resolución RJD-159-2014 del 20 de noviembre de 2014, referente al recurso de apelación y gestión de nulidad interpuesto por la Cooperativa Autogestionaria de Trabajadores de Servicios Portuarios de Carga, Descarga y Afines R.L. (COOPEUNITRAP) y recurso de apelación de carga y descarga de Costa Rica S. A. (CADESA), todos interpuestos contra la resolución 018-RIT-2014 del 6 de marzo de 2014. Expediente ET-126-2013.

Resultando que:

1°—El 15 de noviembre de 2013, el señor Jorge Bravo Miranda, portador de la cédula de identidad número 6-188-243, en su condición de Gerente General de Coopeunitrap R.L., presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aressep), ajuste en las tarifas de los servicios de estiba, desestiba, carga y descarga que brinda en los puertos Gastón Kogan Kogan y Hernán Garrón Salazar (folios 1 a 253).

2°—Mediante oficio 1269-IT-2013/126746 del 12 de diciembre de 2013, la Intendencia de Transporte le brindó admisibilidad a la solicitud tarifaria presentada por la empresa Coopeunitrap R.L. (folios 348 y 349).

3°—La convocatoria a audiencia pública fue comunicada el 20 de diciembre de 2013 en los diarios: *La Nación*, *Diario Extra* y respectivamente en *La Gaceta* N° 247 del 23 de diciembre de 2013.

4°—La audiencia pública se realizó el 4 de febrero de 2014 en el Salón de Sesiones de la Municipalidad del cantón central de Limón, de conformidad con el acta de la audiencia N° 9-2014 (folios 441 a 452).

5°—Según lo estipulado en el acta de la audiencia pública, se presentaron las siguientes posiciones:

1. Los señores Carlos Brenes Vargas, con cédula de identidad 3-325-558, Antonio Wells Medina, con cédula de identidad 7-090-995, David Gourzong Cerdas, con cédula de identidad 7-057-373, Mario Garita González, con cédula de identidad 3-246-962 y Oscar Álvarez, con cédula de identidad 8-0093-0775 manifiestan.
 - a. No se justifica que desde el año 2008-2009 no se hagan ajustes en las tarifas.
 - b. El aumento solicitado por Coopeunitrap R.L. del 40% en promedio le parece poco.
 - c. No es razonable que existan bandas para el servicio de estiba.
 - d. Debe haber una tarifa única y competir por calidad.
 - e. Los costos de operación no permiten cumplirles a los trabajadores con uniformes, cargas sociales y hasta el pago de seguros con el Instituto Nacional de Seguros.

- f. Se debe llevar a valor presente las tarifas para actualizar el rezago tarifario de los últimos cinco años.
 - g. Deben realizarse ajustes anuales con respecto a la valoración del Índice de Precios y de manera automática.
 - h. Se presentan diferencias en el pago de cargas sociales y el INS por parte de las empresas, así como el considerado en las tarifas, especialmente para las cooperativas.
 - i. La tarifa debe ser única y en colonos.
 - j. Solicita revisión de la tarifa para la modalidad de paletas (caja suelta).
 - k. La cantidad de trabajadores utilizada en la cuadrilla, en la modalidad estibador pallet, no corresponde a la realidad según los rendimientos solicitados.
 - l. Solicita que se autorice en el modelo un reconocimiento adicional para días festivos.
 - m. No está claro por qué Aressep regula un servicio público idéntico de manera diferente en dos puertos costarricenses.
 - n. Caldera en este momento tiene para un contenedor lleno 62 dólares de estiba y 32 para un contenedor vacío y en Limón 18.97 dólares para un contenedor lleno.
2. El señor Jorge Campabadal Mc Caffery, con cédula de identidad 9-050-252, en calidad de Apoderado Generalísimo de la Asociación Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores (NAVE), manifiesta:
 - a. La solicitud tarifaria debe rechazarse ya que cualquier trámite tarifario debe aportar la información de todas las empresas puesto que no existe una metodología de industria.
 - b. Deben considerarse los costos de operación y administración, gastos financieros, rendimientos operacionales y demás variables operativas de todas las empresas.
 - c. Si se revisan las gestiones realizadas ante la Aressep, solamente Coopeunitrap ha solicitado ajuste tarifario desde la última fijación.
 - d. Si las demás empresas no han solicitado ajuste tarifario, se presume que no requieren de modificación tarifaria.
 - e. La empresa Coopeunitrap debe mejorar la eficiencia para poder competir dentro de las mismas condiciones de las otras empresas en lugar de solicitar tarifa.
 - f. En otras actividades reguladas, se le solicita información a otras empresas, como es el caso de corredores comunes por lo que debe ser considerado.
 - g. Un aumento tarifario provocaría desventajas competitivas a los productos de exportación y se estaría incentivando la inflación al aumentar el costo de los productos de importación.
 - h. La Aressep no puede realizar una fijación ya que carece de información de las empresas que realizan esa actividad.
 - i. No se puede trasladar a las tarifas la ineficiencia administrativa que podría existir en este tipo de empresas que repercuten en los costos de operación y administración.
 - j. Coopeunitrap R.L. ha presentado solicitudes tarifarias en el año 2013 que han sido rechazadas por incumplimientos en la información básica para revisar las tarifas.
 - k. Se muestra, en el cuadro que aparece en folio 23 del expediente, una tendencia anormal especialmente en los gastos administrativos, por el crecimiento mostrado desde el año 2010.
 - l. La información suministrada por Coopeunitrap R.L. indica que el IPC de enero 2010 a diciembre 2012, sufrió un incremento del 18,66% que al compararse con el crecimiento de los gastos administrativos, muestra un crecimiento de casi cuatro veces con respecto al IPC en ese periodo.
 - m. Coopeunitrap R.L. ha demostrado ser muy ineficiente en su gestión de cobros, ya que en el periodo fiscal 2010, el periodo medio de cobro era de 19 días, mientras que en el periodo fiscal 2013, son 134 días el periodo promedio para recuperar las cuentas.

- n. Se aprecia la existencia de documentos por pagar a empresas del mismo grupo de estibadoras.
- o. La empresa CADESA es parte del Grupo del Sol donde Coopeunitrap R.L. es deudora y se establece en el contrato para la concesión y en la orden de inicio, la prohibición de subcontratar con empresas del mismo grupo.
- p. No se registra en los Estados Financieros el fideicomiso que debe mantener la empresa como garantía, según el contrato de concesión.
- q. Le solicita a la Aresep revisar las variaciones que se presentan por concepto de honorarios profesionales, los cuales representan el 10% de los ingresos totales para el año 2013.

6°—La Intendencia de Transporte mediante resolución 018-RIT-2014, dictada a las 14:28 horas del 6 de marzo de 2014, aprobó las tarifas vigentes de los servicios de carga, descarga, estiba, desestiba y manejo de mercancías que brinda en los puertos de Limón y Moín (folios 478-508).

7°—El 19 de marzo de 2014 la empresa Coopeunitrap, presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad todo contra la resolución 018-RIT-2014 (folios 464-471).

8°—El 19 de marzo de 2014 la empresa CADESA, presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio y gestión de nulidad todo contra la resolución 018-RIT-2014 (folios 472-475).

9°—Mediante la resolución 045-RIT-2014 de las 14:00 horas del 26 de mayo de 2014, la Intendencia de Transporte resolvió parcialmente el recurso de revocatoria presentado por Coopeunitrap R.L., específicamente en cuanto a la adición y aclaración y la gestión de nulidad contra lo resuelto en la resolución 018-RIT-2014 (folios 561-568).

10.—Mediante resolución 054-RIT-2014 de las 12:00 horas del 12 de junio de 2014, la Intendencia de Transporte resolvió rechazar por el fondo el recurso de revocatoria presentado por CADESA (folios 620-627).

11.—Mediante resolución RJD-159-2014, de las 15:15 horas del 22 de noviembre de 2014, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora conoció el recurso de apelación interpuesto por las empresas Coopeunitrap y CADESA (folios 734 al 752), resolviendo lo siguiente:

“(…)

- I. Declarar sin lugar el recurso de apelación y gestión de nulidad interpuestos por la Cooperativa Autogestionaria de Trabajadores de Servicios Portuarios de Carga, Descarga y Afines, R.L. (COOPEUNITRAP), contra la resolución 018-RIT-2014.
- II. Rechazar de plano por inadmisibile, el recurso de apelación interpuesto por Carga y Descarga de Costa Rica S. A. (CADESA) contra la resolución 018-RIT-2014, por falta de representación.
- III. Anular de oficio la resolución 018-RIT-2014 del 6 de marzo de 2014 y por su conexidad la resolución 053-RIT-2014 y retrotraer el procedimiento a la etapa procesal oportuna, es decir, al momento del análisis tarifario.
- IV. Dimensionar los efectos de la anulación de la resolución 018-RIT-2014, manteniendo vigentes las tarifas fijadas en dicha resolución, hasta tanto la Intendencia de Transporte realice el análisis tarifario, tomando en consideración lo señalado en este dictamen y proceda a fijar las tarifas si corresponde.
- V. Agotar la vía administrativa.
- VI. Notificar a las partes la presente resolución.
- VII. Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.

“(…)”

12.—Lo resuelto por la Junta Directiva y notificado por oficio 842-SJD-2014/88208 del 02 de diciembre de 2014, fue analizado por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe 0815-IT-2015/091485 del 8 de junio de 2015, que corre agregado al expediente.

13.—Se han cumplido en los procedimientos y plazos las prescripciones de ley.

Considerando que:

I.—La presente resolución tarifaria se tramita en acatamiento a lo dispuesto por la Junta Directiva de la Aresep, mediante resolución RJD-159-2014 de las 15:15 horas del 22 de noviembre de 2014, en la cual resolvió anular la resolución 018-RIT-2014, por cuanto determinó que había una incongruencia entre el procedimiento indicado en esta última para determinar los costos administrativos y el porcentaje incorporado en las tarifas fijadas en ella.

II.—Conviene extraer lo siguiente del oficio 0815-IT-2015/091485 del 8 de junio de 2015, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)”

A. Metodología tarifaria

La metodología tarifaria utilizada para el cálculo de las tarifas del servicio de estiba, desestiba, carga y descarga es el denominado costo del servicio prestado o tasa interna de retorno. Esta metodología determina la tarifa a través de la siguiente ecuación:

$$CSP = O+G+D+R \text{ (ecuación 1)}$$

Donde:

CSP = Costo del Servicio Prestado.

O = Gastos de Operación

G = Gastos de Administración y Generales

D = Depreciación

R = Margen de ganancia

Debido a las características particulares del servicio de estiba y desestiba en el cual no existe una inversión intensiva en activos de capital, el gasto de depreciación y rentabilidad sobre el activo fijo pierde importancia como medio de cálculo tarifario, en cambio, su principal rubro de erogación los salarios y las cargas sociales producto de las planillas contratadas para llevar a cabo estos servicios, cobra especial relevancia, al punto de que se torna como el principal determinante de los costos de esta actividad (81% del total de los costos incurridos por parte de Coopeunitrap R.L. durante al año 2013 y reflejado en la información financiera), conjuntamente con una tasa de ganancia, como sustituto de la rentabilidad.

Partiendo de esta situación y con la información financiera disponible, se establecen las tarifas del servicio para cada modalidad de la siguiente forma:

- a. Gastos de Operación: Gastos de la planilla salarial.
- b. Gastos de Administración y Generales: Porcentaje de los gastos administrativos sobre los gastos de operación.
- c. Porcentaje de margen de ganancia sobre los costos totales.
- d. Total de costos de cada servicio que corresponde a la suma de los tres puntos anteriores, se divide entre las unidades de servicio (volumen de carga movilizada) para cada modalidad.

B. Análisis tarifario.

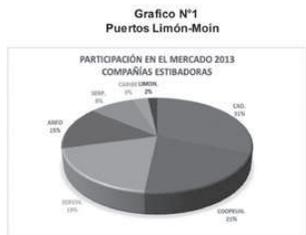
Debido a la naturaleza de las empresas estibadoras que conforman la industria de estiba, desestiba, carga y descarga en el Complejo Portuario de Limón y Moín, en donde tienden a especializarse en el trasiego de uno o pocos productos específicos, es posible determinar el grado de competencia que presenta la industria e identificar la empresa líder en el mercado.

La participación de las empresas prestadoras del servicio, de acuerdo con la información de toneladas movilizadas en el año 2013 por parte de las compañías estibadoras, la cual fue suministrada por la Junta Administrativa y de Desarrollo Portuario de la Vertiente Atlántica (Japdeva), muestra la siguiente distribución:

Se observa, de acuerdo con el porcentaje de distribución que mostró el mercado para el servicio de estiba durante el año 2013, que la empresa Coopeunitrap R.L., presentó el 21% de participación con respecto al total, mientras que la mayoría de las empresas restantes mantuvieron un porcentaje menor al presentado por esta empresa.

Es importante señalar que de la información estadística presentada por Coopeunitrap R.L. ante la Aresep, se determinó el grado de especialización de la empresa donde mostró participación en los siguientes servicios y modalidades:

- Sistema convencional (mercadería general).
- Sistema porta contenedor (con grúa pórtica y con grúa nave).
- Sistema bananero y fruta fresca (paletizado y fruta contenerizada).



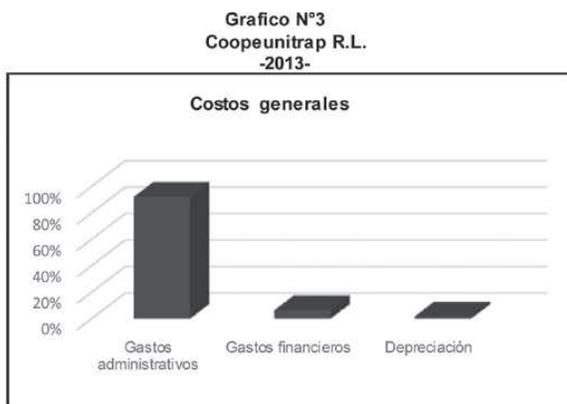
Fuente: Elaboración por parte de la IT con datos suministrados por Japdeva

la cual se refleja un costo total por €2.349.656.763, de los cuales el 81% de los gastos corresponden a gastos operativos. Del total de estos costos operativos por €1.907.965.002, el 83% corresponden a gastos por movilización, el 10% a otros gastos, el 4% a trasiegos y el 2% a las demoras, tal como se muestra a continuación:



Fuente: Elaboración por parte de la IT con información financiera de Coopeunitrap R.L.

Se puede observar en el siguiente gráfico, por su parte, el total de gastos generales por €441.691.761, se conformaron por gastos administrativos (92%), gastos financieros (6%) y depreciación (2%):



Fuente: Elaboración por parte de la IT con información financiera de Coopeunitrap R.L.

1.1. Costos operativos.

Se consideró para la determinación de los costos operativos, la variación interanual del Índice de Precios al Consumidor señalada por el Banco Central de Costa Rica en el "Programa Macroeconómico del Banco Central de Costa Rica para el 2014-2015", la cual es de un 4%.

Dado que el costo por salarios representa el gasto más significativo para esta actividad, se determinó el costo operativo a partir del costo que representa la cuadrilla que labora en cada una de las actividades realizadas por Coopeunitrap R.L., según la cantidad de empleados que la conforman y su respectivo puesto con la información suministrada por la empresa y los salarios mínimos aprobados mediante decreto N° 38101-MTSS para el sector privado a partir del 1 de enero de 2014.

El costo de la cuadrilla para el servicio: sistema de demoras (Naves porta contenedores y Naves bananeras), se determinó con base en los ajustes salariales otorgados por el Ministerio de Trabajo para los salarios por hora a partir de la última fijación tarifaria.

Se reconoce, como parte de las cargas sociales, el porcentaje de gasto que representa la póliza de riesgos de trabajo indicado por la empresa en su solicitud tarifaria visible en folio 188. Si bien es

- Sistema de demoras (naves porta contenedores y naves bananeras).

1. Análisis de los costos considerados

Se consideró, para la determinación de los costos totales, la información financiera suministrada por la empresa para el año 2013, en

cierto que Coopeunitrap R.L. señala que dicho gasto es variable entre empresas, no se contó con suficiente información para incorporar el porcentaje indicado por la empresa.

Se determinaron, para el transporte de mercancías, los costos operativos según la cantidad de personal que conforma la cuadrilla de operación y su respectiva composición, tal como se muestra en el siguiente detalle:

**Cuadro N° 1
Detalle de cuadrillas**

Puesto	Sistema Convencional	Sistema Portacontenedor		Sistema bananero y fruta fresca	Sistema de demoras		
	Mercadería General	Con grúa pórtica	Con grúa nave	Paletizado	Fruta Contenerizada	Naves Portacontenedores	Naves bananeras
Supervisor	1	1	1	2	1	1	1
capataz	2	2	2	2	2	2	2
Estibador	14	8	8	18	8	8	8
Portalamero	1	1	1	1	1	1	1
Winchero	1	1	1	2	1	1	1
Misceláneo	1	1	1	1	1	1	1
Chequeador	1	1	1	1	1	1	1
Total	21	15	15	27	15	15	15

Fuente: Elaboración por parte de la IT a partir de la información estadística de Coopeunitrap R.L.

A partir de la información anterior, se determinó el costo operativo (salarios y cargas sociales) por €1.565.931.233, conformado de la siguiente manera:

**Cuadro N° 2
Costos operativos por tipo de carga**

Tipo de carga	Unidad de medida	Costo operativo €
Mercadería General	Tonelada	7.024.732
Sistema Portacontenedor con grúa pórtica.	Movimiento	278.424.735
Sistema Porta contenedor con grúa nave.	Movimiento	1.024.329.715
Paletizado.	Caja	6.877.162
Fruta Contenerizada.	Movimiento	164.297.765
Demoras: Naves porta contenedores.	Hora	44.183.278
Demoras: Naves bananeras.	Hora	40.793.846
Total		1.565.931.233

Fuente: Elaboración por parte de la IT a partir de la información estadística de Coopeunitrap R.L.

1.2. Costos administrativos.

Basados en la información financiera disponible y el procedimiento tarifario establecido, los gastos administrativos del servicio de estiba, desestiba, carga y descarga de mercancías que brinda la empresa Coopeunitrap en los puertos de Limón y Moín, se determinan a partir de la diferencia porcentual que se presenta entre los gastos operativos con respecto a los gastos administrativos.

A partir de los estados financieros para el año 2013, se tiene que la diferencia porcentual del costo administrativo (considerando depreciación) con respecto al costo operativo es de 21,67%, siendo ese porcentaje el que corresponde reconocer en las estimaciones tarifarias.

Partiendo de lo señalado en el párrafo anterior, el 21,67% como gasto administrativo brinda como resultado €339.413.256 a partir de €1.565.931.233 (costos operativos estimados), como se muestra en el siguiente detalle:

**Cuadro N° 3
Costo total**

Costo operativo	1.565.931.233
Costo administrativo	339.413.256
Costo total	1.905.344.489

Fuente: Elaboración por parte de la IT a partir de la información financiera de Coopeunitrap R.L.

Adicional a lo anterior, el costo administrativo por €339.413.256 en el cálculo tarifario es distribuido entre los servicios analizados, cuyo resultado se presenta a continuación:

Cuadro N°4

Costos administrativos por tipo de carga

Tipo de carga	Unidad	Costos administrativos €
Mercadería General	Tonelada	1.522.600
Sistema Portacontenedor con grúa pórtica	Movimiento	60.348.146
Sistema Porta contenedor con grúa nave	Movimiento	222.021.936
Paletizado	Caja 20 kg	1.490.615
Fruta Contenerizada	Movimiento	35.611.295
Demoras: Naves porta contenedores	Hora	9.576.660
Demoras: Naves bananeras	Hora	8.842.005
Total		339.413.256

Fuente: Elaboración por parte de la IT a partir de la información financiera de Coopeunitrap R.L.

2. Margen de ganancia.

Debido a que las operadoras de la actividad tienen como principal costo el pago por salarios y cargas sociales, y normalmente no requieren de inversiones significativas para la compra de maquinaria y equipo en forma intensiva, las utilidades que la misma obtiene son equivalentes a un margen de ganancias que se calcula sobre los costos, tal como sucede en otras actividades portuarias. En este caso, se desprende de la información financiera suministrada por Coopeunitrap R.L., que los salarios son su costo principal por lo que se considera un margen de ganancia del 15% sobre los costos totales.

3. Unidades por servicio.

Se realizó, de la información estadística suministrada por la empresa correspondiente al periodo enero 2009 a diciembre 2013, la determinación de los pronósticos de las unidades de los servicios de estiba atendidos para el año 2014. Los servicios atendidos por la empresa y analizados por parte de esta Institución, se muestran a continuación:

- o Sistema Convencional (mercadería general).
- o Sistema porta contenedor (con grúa pórtica y con grúa nave).
- o Sistema bananero y fruta fresca (paletizado y fruta contenerizada).
- o Sistema de demoras (naves porta contenedores y naves bananeras).

Se aplicaron, para la elaboración de la proyección del año 2014, diferentes técnicas estadísticas de análisis de series temporales, principalmente los modelos de Suavizamiento Exponencial; estos modelos de pronósticos logran recopilar las propiedades estadísticas de las series de tiempo, tales como los diferentes tipos de tendencias y patrones de estacionalidad. La desviación media absoluta (MAD) fue utilizada como medida de precisión para la selección del modelo que presentó el mejor desempeño en la predicción de las unidades (ver Anexo N° 1).

Respecto a los servicios Sistema Roll on Roll Off, Sistema convencional (hierro), la empresa no suministró información suficiente para la realización de un pronóstico de volúmenes de carga de manera confiable.

Referente al Sistema de demoras (Naves Roll on Roll Off), la empresa ha indicado que a nivel mundial la tendencia es “contenedorizar” la carga (folio 384), por lo que este servicio se ve disminuido en el periodo de análisis de los datos ya que aparece de manera esporádica.

4. Resultado tarifario.

Se obtienen, de acuerdo con los costos asociados a cada una de las actividades de estiba, desestiba, carga y descarga de mercancías realizadas por la empresa Coopeunitrap R.L., así como el margen

de ganancia reconocido, las respectivas tarifas en colones, no obstante, dado que las tarifas vigentes se encuentran dolarizadas, se realizó la conversión de la moneda utilizando el tipo de cambio de compra con respecto al dólar de €510,15, mismo que fue publicado por el Banco Central de Costa Rica el 4 de febrero de 2014, cuando se llevó a cabo la audiencia pública.

Adicional a lo anteriormente expuesto, debe indicarse que la tarifa del servicio “kilo paletizado” se deriva del servicio denominado “paletizado” dentro del sistema bananero y fruta fresca, por lo que cualquier ajuste tarifario que se le realice a este servicio, modificará automáticamente la tarifa del servicio “kilo paletizado”.

A partir de los resultados obtenidos de la información financiera y operativa suministrada por la empresa Coopeunitrap R.L., se deben ajustar las tarifas en dólares de los servicios: mercadería general del Sistema Convencional, Sistema Portacontenedor con grúa pórtica y grúa nave, Paletizado, Kilo paletizado y Fruta Contenerizada del Sistema bananero y fruta fresca, así como las del servicio Naves portacontenedores y Naves bananeras del Sistema de demoras, según el siguiente detalle:

Tipo de carga	Unidad	Tarifas vigentes		Resultado tarifario		Variación absoluta		Variación porcentual	
		Tarifa Máxima	Tarifa Mínima	Tarifa Máxima	Tarifa Mínima	Tarifa Máxima	Tarifa Mínima	Tarifa Máxima	Tarifa Mínima
Sistema Convencional									
Mercadería General	Tonelada	3,81	3,05	7,11	5,69	3,30	2,64	86,6%	85,5%
Sistema porta contenedor									
Con grúa pórtica	Movimiento	15,23	12,19	21,92	17,54	6,69	5,35	43,9%	43,9%
Con grúa nave	Movimiento	18,97	15,17	21,92	17,54	2,95	2,37	15,5%	15,9%
Sistema bananero y fruta fresca									
Paletizado	Caja 20 kg	0,11	0,091	0,15	0,12	0,04	0,03	34,2%	29,9%
Kilo paletizado	Kilo	0,0048	0,0038	0,0074	0,0059	0,0026	0,0021	53,8%	55,4%
Fruta Contenerizada	Movimiento	23,99	19,17	21,92	17,54	-2,04	-1,63	-8,5%	-8,5%
Sistema de demoras									
Naves porta contenedores	Hora	111,36	89,1	325,77	260,62	214	172	192,5%	192,5%
Naves bananeras	Hora	98,59	78,87	405,40	324,32	307	245	311,2%	311,2%

5. Recomendación tarifaria.

A la luz de lo dispuesto por la Junta Directiva mediante acuerdo 08-66-2014 y los resultados tarifarios, se recomienda:

- a) Ajustar las tarifas aprobadas mediante resolución RRG-9261-2008 del 21 de noviembre de 2008 y publicadas en *La Gaceta* N° 235 del 4 de diciembre del 2008 para los servicios de estiba, desestiba, carga y descarga que se brindan en los puertos Gastón Kogan (Moin) y Hernán Garrón Salazar (Limón), manteniendo como tarifa máxima la tarifa resultante de la aplicación de la fórmula de cálculo, para los servicios: Mercadería general del Sistema Convencional, Sistema Portacontenedor con grúa pórtica y grúa nave, Paletizado, Kilo paletizado y Fruta Contenerizada del Sistema bananero y fruta fresca y Servicio Naves portacontenedores y Naves bananeras del Sistema de demoras, según el siguiente detalle:

Tipo de carga	Unidad	Tarifa Máxima (en dólares)	Tarifa Mínima (en dólares)
Sistema Convencional			
Mercadería General	Tonelada	7,11	5,69
Sistema porta contenedor			
Con grúa pórtica	Movimiento	21,92	17,54
Con grúa nave	Movimiento	21,92	17,54
Sistema bananero y fruta fresca			
Paletizado	Caja 20 kg	0,15	0,12
Kilo paletizado	Kilo	0,0074	0,0059
Fruta Contenerizada	Movimiento	21,92	17,54
Sistema de demoras			
Naves porta contenedores	Hora	325,77	260,62
Naves bananeras	Hora	405,40	324,32

- b) Mantener las tarifas vigentes aprobadas mediante resolución RRG-9261-2008 del 21 de noviembre de 2008 y publicadas en *La Gaceta* N°235 del 4 de diciembre del 2008 para los servicios: Hierro del Sistema Convencional, Sistema Roll On-Roll Off, estibador Pallet y kilo estibador pallet del Sistema bananero y fruta fresca, Sistemas de trasiegos y vacíos, Sistemas bodegas y patios y naves convencionales y naves Roll on-Roll Off del Sistema de demoras.

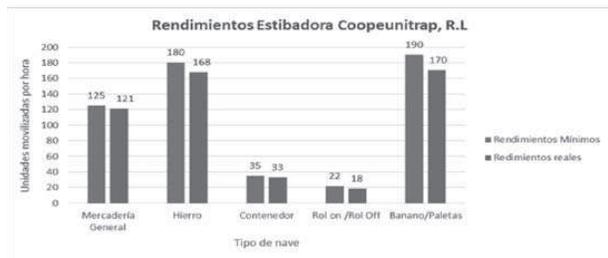
C. Calidad del servicio.

Las actividades que se llevan a cabo en un puerto son propensas a generar externalidades sobre el medioambiente y sobre el resto de usuarios del puerto, en este sentido se hace necesario mantener una supervisión adecuada sobre aspectos de seguridad y de eficiencia de los servicios prestados por los operadores portuarios privados. La eficiencia portuaria apunta a la capacidad de operar la maquinaria y las instalaciones portuarias con el rendimiento previsto, además de aumentar los índices de productividad, reduciendo los tiempos de espera y los costos asociados para operar y mantener la maquinaria y las instalaciones.

Asimismo y a efecto de revisar y evaluar el cumplimiento de los rendimientos establecidos en el contrato para la concesión de la prestación del servicio de carga, descarga, estiba, desestiba y manejo de mercancías en las terminales portuarias actuales de Limón y Moin N° 05-2013, suscrito entre la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (Japdeva) y la Cooperativa Autogestionaria de Trabajadores de Servicios Portuarios de Carga, Descarga y afines, responsabilidad limitada (Coopeunitrap R.L.), se procedió a realizar una comparación entre los registros de rendimiento reportados por la compañía estibadora Coopeunitrap R.L., durante el año 2013 y los que se establecieron por Japdeva como mínimos dentro de dicho contratos para la manipulación de las mercancías durante la operación de las compañías estibadoras. Los indicadores de rendimiento mínimos proporcionan información para evaluar la operación general del puerto, utilizando como datos las unidades de carga manipuladas por nave en las diferentes modalidades.

Se presenta a continuación una comparación mensual de las unidades movilizadas para cada uno de los tipos de carga y los rendimientos mínimos establecidos por Japdeva a la compañía estibadora Coopeunitrap R.L.

Gráfico N°4 Rendimientos



Fuente: Elaboración por parte de la IT con datos suministrados por Japdeva

Puede observarse los límites establecidos como mínimos dentro del cartel de licitación no han sido cumplidos en su totalidad por la compañía estibadora, en el caso de la carga tipo roll on roll off, el rendimiento mínimo se ha cumplido en un 84% y en el caso de la mercadería general se presenta el cumplimiento más alto, un 97%.

Gráfico N°5 Cumplimiento de rendimientos



Fuente: Elaboración por parte de la IT con datos suministrados por Japdeva

Sin embargo, es importante conocer los aspectos que pueden estar incidiendo en dicho incumplimiento y aportar por parte de la compañía estibadora los planes necesarios para mejorar dichos rendimientos.

Adicionalmente, es importante que se aporte a la Autoridad Reguladora información que permita evaluar la rapidez con la que un barco puede ser atendido en las instalaciones portuarias y además poder determinar la eficiencia global de la estibadora en el puerto.

Se requiere contar para esto con la información necesaria para establecer indicadores de calidad del servicio que permitan conocer los tiempos totales de atención a un barco, tiempos de espera para atracar y el tiempo atracado, tiempos de permanencia de la carga en el puerto; separados por tipo de carga movilizada. Adicionalmente conocer las unidades movidas por barco por hora y por trabajador, con el fin de determinar indicadores de productividad para este servicio tales como:

Indicador	Descripción	Fórmula	Frecuencia
Tasa de espera	Este indicador nos ofrece información sobre problemas de congestión en el puerto.	Tiempo en espera para atracar/tiempo atracado	Trimestral
Tiempo de trabajo sobre tiempo de atraque	Es el porcentaje del tiempo que se está operando sobre el barco, sobre el total del tiempo que éste permanece atracado en el puerto.	Tiempo de operación del barco/tiempo de permanencia en puerto	Trimestral
Unidades movilizadas por grupo de trabajadores	Unidades por trabajador-hora, esta medida refleja la productividad del factor trabajo.	Unidades movilizadas por trabajador/cantidad de horas	Trimestral

III.—Igualmente del oficio 0815-IT-2015/091485 del 8 de junio de 2015, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas, resumidas en el Resultando V de esta resolución, se indica lo siguiente:

A los señores Carlos Brenes Vargas, Antonio Wells Medina, David Gourzong Cerdas, Mario Garita González y Oscar Álvarez, se les indica lo siguiente:

Se argumenta que no se justifica que desde el año 2008 no se ajustan las tarifas para el servicio de estiba y desestiba, carga y descarga. A lo cual se debe indicar que el artículo 30 de la Ley 7593, establece la posibilidad para los prestadores de servicios de solicitar ajustes en las tarifas para el servicio que prestan. En ese mismo sentido, dicha norma señala que los operadores de servicios públicos deben solicitar revisión tarifaria una vez al año.

Se indica, en lo relativo a que se considera muy bajo el porcentaje de ajuste solicitado por Coopeunitrap R.L., que el porcentaje solicitado, no necesariamente corresponde al ajuste final, por cuando es la Autoridad Reguladora en el ejercicio de sus competencias y luego de haber realizado los estudios correspondientes, la que determina el monto tarifario que registrará para el sector regulado con base en el principio de servicio al costo.

Respecto a las bandas tarifarias, se tiene que con el fin de promover la competencia de la industria, se establecieron los precios máximos y mínimos, especialmente por la actividad que se realiza.

Se indicó que los costos de operación no les permiten cumplir con los compromisos adquiridos con los trabajadores en cuanto a uniformes, cargas sociales y seguros al INS. Se reitera que en caso de que alguna empresa considere que en caso se encuentre con un desequilibrio financiero, la Ley 7593 le concede la posibilidad de solicitar a este Ente Regulador una revisión de las tarifas.

Respecto al argumento de realizar ajustes anuales con respecto a la valoración del Índice de Precios y de manera automática. Esta Intendencia debe señalar que este será un aspecto que se valorará oportunamente, una vez realizada la metodología tarifaria para este sector.

Debemos manifestar, en cuanto a las diferencias en el pago de cargas sociales y el INS que presenta la empresa solicitante en su condición de cooperativa y las demás concesionarias, que esta Intendencia no cuenta con información contable suficiente que ponga en conocimiento de una eventual irregularidad en el tema apuntado.

Se manifestó que las tarifas deben ser única y en colones. Se debe tomar en cuenta que las tarifas, tasas y precios cobrados en los puertos, por el tipo de actividad realizada en estos, estrechamente

relacionada en materia comercial internacional, son cobradas en dólares, tendencia a la que no debería ir en contra este Ente Regulador. Las bandas responden a la naturaleza en que se presta el servicio que nos ocupa, tratándose de que éste se brinda en grado de competencia, en el cual se compite por precio, siendo que esta modalidad le permite a las concesionarias cobrar sus tarifas entre un rango conformado por un precio máximo y mínimo fijado por la Autoridad Reguladora.

Se indicó que en la modalidad pallet, Coopeunitrap R.L. reporta una cantidad de trabajadores que nos responde a la realidad en relación con los rendimientos. Para la revisión tarifaria de este servicio, las empresas deben aportar información que demuestren la cantidad real de trabajadores que se requiere para la prestación del mismo.

Se solicitó que dentro de la revisión tarifaria se reconozca los costos en que se incurre en días festivos, los cuales hemos interpretado que se refieren más bien los días en que el pago a los trabajadores debe ser doble, como es el caso de los domingos y feriados correspondientes. A esto indicamos que la empresa debe aportar en su información financiera, el costo que representa laborar en los días señalados.

Sobre la regulación de los precios para el servicio de estiba en los puertos de Limón y Moín con respecto a los que se cobran en Puerto Caldera, se tiene que los precios que se cobran en dicho puerto, no son regulados por parte de esta Institución debido al modelo de gestión que actualmente posee la Autoridad Portuaria (INCOP), por lo que no es posible hacer una equiparación de precios por la prestación de los servicios de estiba, desestiba, carga y descarga entre ambos puertos.

Al señor Jorge Campabadal Mc Caffery, se le indica lo siguiente:

Sobre la solicitud tarifaria presentada por la empresa Coopeunitrap R.L., se tiene que la última fijación realizada en el año 2008 fue para toda la industria, por el grado de especialización que presentaba el sector en ese momento y el porcentaje de participación que tenía cada empresa en el mercado, por otra parte, el artículo 30 de la Ley 7593 y sus reformas, concede a los prestadores de servicios públicos, la posibilidad de solicitar ajustes tarifarios para el servicio prestado. En ese mismo sentido, dicho artículo prescribe el deber que tienen los operadores de presentar una vez al año un estudio ordinario. Cabe señalar que en caso de que una de las concesionarias con alto grado de participación el mercado presente solicitud de ajuste tarifario que conlleve a una modificación de la banda tarifaria, aplica para todas las empresas concesionarias, como sucede en este caso.

Sobre las solicitudes tarifarias presentadas por Coopeunitrap R.L. en el año 2013 y que han sido rechazadas, debe indicarse estas tuvieron su motivación en virtud de que dicha empresa, no había cumplido con requerimientos establecidos en resoluciones anteriores por parte de esta Institución, de conformidad con el artículo 33 de la Ley 7593.

Se le indica, en cuanto a que se presume que las demás empresas no requieren de modificación tarifaria, que la Aresep ha recibido varias gestiones, las que han sido rechazadas por la falta de información necesaria para la revisión de estas tarifas.

Respecto a la información contenida en los Estados Financieros auditados que presentó Coopeunitrap R.L. a la Autoridad Reguladora, efectivamente se observa un deterioro en su gestión de cobro presentándose un incremento en el tiempo de recuperación de las cuentas por cobrar de acuerdo a lo que señala el recurrente. No obstante, esa deficiencia que presenta la empresa en la recuperación de las cuentas por cobrar no incide en la evaluación que se hace para determinar un posible ajuste tarifario, por cuanto la Autoridad Reguladora asume en el cálculo tarifario que la empresa recupera el cien por ciento de sus ingresos, por lo que cualquier ineficiencia en la recuperación de los mismos es responsabilidad absoluta del prestatario del servicio y no es transferible a los usuarios.

La existencia de documentos por pagar a empresas del mismo grupo de estibadoras no es un obstáculo para realizar un trámite tarifario ante la Autoridad Reguladora. Tarifariamente se reconoce a la empresa los costos de brindar el servicio más una rentabilidad razonable. La empresa regulada si adquiere obligaciones financieras, debe cubrir dichos costos con los recursos que obtiene de la rentabilidad que se le otorga, de manera que depende de esta el racionalizar el endeudamiento en que incurra.

Sobre el fideicomiso que debe mantener la empresa, no es un aspecto que deba fiscalizar la Autoridad Reguladora, corresponde a JAPDEVA como responsable del contrato concesión el velar por el cumplimiento de las cláusulas contractuales establecidas en dicho contrato de concesión.

Se evalúa en el análisis tarifario la razonabilidad de los gastos que reportan las empresas reguladas como costos que deben ser reconocidos en la determinación de las tarifas de los servicios que brinda. Si se presentan costos excesivos en donde no se presenta información suficiente que permita valorar la razonabilidad del gasto incurrido, éste no será considerado dentro del cálculo tarifario.

No se observa, en el caso de los honorarios profesionales, en los Estados Financieros un detalle del origen de dicho gasto, ni las razones del incremento que presenta, por lo que el mismo no fue considerado para la determinación de las tarifas.

(...)"

Por tanto:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF), y en cumplimiento de lo resuelto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante resolución RJD-159-2014 del 20 de noviembre de 2014.

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE, RESUELVE:

1°—Acoger el informe 0815-IT-2015/091485 del 8 de junio de 2015 y proceder a fijar las siguientes tarifas para los servicios de estiba, desestiba, carga y descarga de mercancías que se brindan en los puertos de Limón y Moín, según el siguiente detalle:

Tipo de carga	Unidad	Tarifa Máxima (en dólares)	Tarifa Mínima (en dólares)
Sistema Convencional			
Mercadería General	Tonelada	7,11	5,69
Hierro	Tonelada	3,45	2,76
Sistema roll on roll off			
Sistema roll on roll off	Movimiento	16,63	13,30
Sistema porta contenedor			
Con grúa pórtica	Movimiento	21,92	17,54
Con grúa nave	Movimiento	21,92	17,54
Sistema bananero y fruta fresca			
Paletizado	Caja 20 kg	0,15	0,12
Kilo paletizado	Kilo	0,0074	0,0059
Fruta Contenerizada	Movimiento	21,92	17,54
Estibador pallet	Caja de 20 Kg	0,11	0,09
Kilo estibador Pallet	Kilo	0,0060	0,0048
Sistemas trasiegos y vacíos			
Nave convencional	Tonelada	2,14	1,71
Nave porta contenedor	Movimiento	11,75	9,40
Contenedores y furgones vacíos	Movimiento	13,70	10,96
Sistemas bodegas y patios			
Mercadería General	Tonelada	1,14	0,91
Hierro y Lingotes	Tonelada	0,57	0,45
Sistema carga paletizada	Tonelada	3,13	2,50
Sistema de demoras			
Naves Convencionales	Hora	71,26	57,01
Naves roll on roll off	Hora	54,21	43,37
Naves porta contenedores	Hora	325,77	260,62
Naves bananeras	Hora	405,40	324,32

2°—Solicitar a las empresas estibadoras concesionarias en los puertos Gastón Kogan Kogan y Hernán Garrón Salazar que deben cumplir con lo siguiente:

- a. Presentar ante la Aresep, a más tardar el 31 de marzo de cada año, los Estados Financieros auditados para los períodos terminados al 30 de setiembre de cada año. Deben incluir Balance General, Estado de Ganancias y Pérdidas y Estado de Cambios en la Posición Financiera.
- b. Establecer un sistema de contabilidad de costos, que permita disponer de información clara, oportuna y veraz sobre los costos asociados a cada servicio que se presta. Para efectos de cumplimiento de esta disposición se deberá remitir, en un plazo de cuatro meses a partir de la publicación de la presente resolución, un plan de trabajo para el establecimiento de dicho sistema contable con su respectivo cronograma. En caso de contar con un sistema de contabilidad de costos, deberá presentarse en el mismo plazo de cuatro meses, un documento que explique de manera completa y clara la operación de dicho sistema y cómo se puede utilizar para acceder a la información que deben presentar los regulados a la Aresep, de conformidad con los artículos 14.c) y 24 de la Ley N° 7593.

3°—Las tarifas fijadas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el diario *La Gaceta*.

Se indica, de conformidad a lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante la Intendencia de Transporte, a quien corresponde resolverlo. Según lo ordena el artículo 349 de la precitada Ley, el recurso de apelación y el de revisión deberán interponerse igualmente ante la Intendencia de Transporte.

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

Publíquese y notifíquese.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O. C. N° 8377-2015.—Solicitud N° 34797.—(IN2015039532).

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

059-RIT-2015.—San José, a las 15:40 horas del 12 de junio de 2015.

Conoce el intendente de transporte la solicitud de ajuste tarifario presentada por la empresa Tencio y Mora Ltda., en su calidad de permisionaria del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad autobús para las rutas 348-349. Expediente ET-021-2015

Resultando que:

I.—La empresa Tencio y Mora Ltda., cédula jurídica 3-102-012252, cuenta con el respectivo título habilitante como permisionaria para prestar el servicio público de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en las rutas 348-349 descritas como: Turrialba-Pejibaye-El Humo-Tucurrique-Sabanilla y viceversa, según el acuerdo 31 de la Sesión 2830 del 14 de julio de 1993 de la extinta Comisión Técnica de Transporte (CTT) (folios 22 al 23).

II.—Por artículo 7.2 de la Sesión Ordinaria 29-2013 del 13 de mayo de 2013, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público resolvió prorrogar por 3 años los permisos de transporte público colectivo remunerado de personas, de operación en ruta regular al amparo de lo dispuesto en el transitorio I de la Ley 8826, cuyo vencimiento lo es hasta el 13 de mayo de 2016.

III.—Mediante resolución 121-RIT-2014 del 10 de octubre de 2014, publicada en el Alcance 55 a *La Gaceta* N° 199 del 16 de octubre de 2014, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 348-349.

IV.—El 19 de marzo de 2015, el señor Clifton Tate Gordon, mayor, casado una vez, empresario, vecino de San Rafael de Alajuela, cédula de identidad 1-939-421, en su condición de apoderado especial de la empresa Tencio y Mora Ltda., presenta

ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 31,51% sobre las tarifas vigentes de las rutas 348-349 (folios 1 al 81).

V.—La Intendencia de Transporte, mediante oficio 309-IT-2015/83986 del 25 de marzo de 2015, otorga admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 83).

VI.—La convocatoria a la audiencia pública se publica en los diarios: *La Teja* y *Diario Extra* del 16 de abril de 2015 (folio 99) y en el *Diario Oficial La Gaceta* N° 72 del 15 de abril de 2015 (folio 84).

VII.—La audiencia pública se realiza en dos etapas, el día viernes 15 de mayo de 2015 en:

- Salón Comunal de Tucurrique, ubicado 50 al norte de la esquina noreste de la plaza de deportes de Tucurrique, Jiménez, Cartago.
- Salón Comunal de Pejibaye, Jiménez, Cartago.

VIII.—De conformidad con el acta de la audiencia pública N° 35-2015 visible a folios 125 al 134, y de acuerdo con los informes de oposiciones y coadyuvancias, por oficios 1638-DGAU-2015/89043 del 18 de mayo del 2015, 1697-DGAU-2015/89822 del 22 de mayo del 2015, y 1691-DGAU-2015 del 22 de mayo de 2015, todos de la Dirección General de Atención al Usuario; tanto en la audiencia pública arriba indicada, como por escrito, se manifestaron las siguientes personas:

1. Trinidad Carvajal Sanabria, cédula de identidad 3-0090-0459, manifiesta:
 - Hace seis meses hubo reunión de la ARESEP, requiere de explicación de que sucedió con esa solicitud.
2. Enrique Chaves Sanabria, cédula de identidad 3-0204-0112, manifiesta:
 - Por tercera vez se conoce el aumento, pero según la ley el aumento de tarifas debe responder a las mejoras en la inversión que la empresa hace, no es al contrario.
 - No mejora la flotilla.
 - Mal servicio, las mismas unidades están prestando el servicio y se incumple con la Ley 7600, porque no es cierto que todas las unidades cumplen con el 100% de los requisitos de la Ley 7600, no es cierto que tienen rampa.
 - Solicita inspección ocular y que el profesional que venga de la ARESEP, que aunque no sea invalido ni discapacitado, se monte en la rampa y que suba por la rampa para ver si es cierto que funciona. En las cuatro unidades, esto por favor le pedimos enfáticamente a la ARESEP.
 - El otro aspecto importante es que sigue funcionando dentro de la ruta una unidad que es SJB, que es una unidad que está inscrita en San José, esa unidad sigue funcionando aquí y por lo menos se nos había dicho en la vez anterior que eso no era permitido, no estaba permitido porque ni siquiera hay un permiso de funcionamiento.
 - Igual hay otra unidad que está entrando, que no es de la ruta, la número 17, entonces eso también queremos que quede claro y que sea parte de la inspección que vienen hacer, porque tenemos el mismo problema de la primera audiencia, de la segunda audiencia tenemos exactamente el mismo problema ahora.
 - La Asociación de Desarrollo planteó la necesidad de un horario nocturno.
 - El otro aspecto importante, es que más bien venimos a solicitarle a la ARESEP que tramite a partir de hoy un rebajo en la tarifa, porque el 10% que se reconocía en el rodaje, en la situación de carretera ya no tiene por qué estarlo cobrando, porque ya la carretera está para la ruta Tucurrique-Turrialba está totalmente en asfalto.
 - Queremos pedir a la ARESEP y al Consejo de Transporte Público si fuera por este mismo medio, que por favor se haga un estudio de demanda. La demanda de 20.000 pasajeros por mes, no es cierto, los buses salen llenos permanentemente y hay unidades adicionales.
3. Laura Mora Retes, cédula de identidad 2-0309-0707, manifiesta:
 - Se da mal trato de choferes y mal trato de usuarios a chofer femenina.
 - Mal funcionamiento de rampas.