

## DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTES

# Metodologías Tarifarias Transporte Marítimo Cabotaje

### Metodología tarifaria

Se define como el traslado de personas en los puertos nacionales. La ley establece que la ARESEP fija tarifas para adultos y niños, no así las tarifas de carga (vehículos), que es potestad del MOPT, lo que no permite el control total de la actividad. La Procuraduría General de la República concluyó que: “el MOPT es incompetente para establecer las tarifas relativas a todos los servicios públicos que se prestan en los puertos marítimos del país y al transporte de personas en el servicio de cabotaje, por tratarse de potestades que han sido legalmente trasladadas a la ARESEP desde la promulgación de la Ley N° 7593. Dicho Ministerio sólo conserva, en lo que respecta a dicho servicio de cabotaje, la atribución de establecer las tarifas a cobrar por el transporte de mercancías”.

El servicio regulado de cabotaje lo conforman las siguientes empresas:

- Edwin Castro Vásquez / Puerto Jiménez-Golfo y viceversa
- Elizabeth Cordero Romero/Golfo- Río Coto
- Naviera Tambor S.A / Puntarenas-Paquera y Viceversa
- COONATRAMAR,R.L / Puntarenas-Playa Naranjo y Viceversa
- Inversiones Legu de Costa de Pájaros S,A / Costa de Pájaros-Isla de Chira-Isla Venado
- ADIP Asociación de Desarrollo Integral de Paquera modalidad ferry y lancha / Puntarenas-Paquera y viceversa.

Las dos primeras operan en la zona sur del país y las restantes en el Golfo de Nicoya, siendo Naviera Tambor, COONATRAMAR y la ADIP las empresas que movilizan la mayor cantidad de usuarios.

Esta metodología determina la tarifa a través de la siguiente ecuación:

$$\text{CSP} = \text{O} + \text{G} + \text{D} + \text{R}$$

Donde:

CSP = Costo del Servicio Prestado.

O = Gastos de Operación

- G = Gastos Administración y Generales
- D = Depreciación
- R = Rentabilidad o Rédito para Desarrollo

El monto aceptado para cubrir estos rubros marca lo que se denomina el nivel tarifario (total de ingresos que son necesarios para cubrir los egresos), estos ingresos se distribuyen en forma de tarifa según sea la estructura tarifaria vigente (es la asignación de precios diferentes entre sectores y bloques de consumo identificados dentro del universo de usuarios) y los resultados de la revisión del mercado (demanda). Este último paso implica un detallado manejo de las características del mercado al que se le suple el servicio, desglosándolo en los diferentes sectores en que se tiene subdividido y a su vez en los bloques de consumo definidos. La aplicación de estos criterios en conjunto desembocan en la definición de condiciones y precios para la prestación del servicio, que se denomina "pliego tarifario".

Para determinar los componentes de la fórmula, se utilizan básicamente las siguientes herramientas financieras (situación actual y proyectada como mínimo a cinco años, sin embargo aplica normalmente para dos años):

- A. El Estado de Ingresos y Gastos.
- B. Base tarifaria – Rentabilidad
- C. El Estado de Origen y Aplicación de Fondos Tarifario.

Principales Componentes de estas Herramientas:

- A. Proyección de los gastos: Los gastos se proyectan para los años que cubrirá la tarifa, en los casos más significativos con base en el comportamiento histórico; justificaciones debidamente fundamentadas o de acuerdo con resultados de empresas similares; mientras que para el resto de los otros gastos se utiliza la tasa de inflación prevista (Gubernamental) para dichos años.
- B. La Base Tarifaria: es el valor monetario de los activos fijos netos revaluados (revaluados a través de índices nacionales e internacionales), que se destinan a la atención del servicio.
- C. Rentabilidad ó Rédito Justo: En el caso de las empresas públicas no existe como tal la ganancia, pero sí se determina un excedente, que es producto de la estimación de las inversiones aceptadas por el Ente Regulador y que se conoce con el nombre de Rédito de Desarrollo, pues como su nombre lo indica sirve para el desarrollo del sistema. En el caso de empresas privadas, la rentabilidad que se reconoce es de uso discrecional y la misma es producto de un porcentaje de rentabilidad (previamente aceptado) que se aplica sobre la Base Tarifaria.

Finalmente cabe destacar que a la formula de cálculo se le pueden incorporar criterios de eficiencia, calidad, control de la inversión y sostenibilidad ambiental.

En relación con las tarifas de Riego es importante resaltar que su estructura tarifaria incluye tres tipos de tarifas, según sea su objetivo; éstas son:

- A. Cuota de Recuperación de Inversiones (CRI): Su objetivo es recuperar los costos originados en las inversiones de los servicios de riego. Se aplicará a en toda la superficie regable neta.
- B. Cuota de Operación y Mantenimiento (COM): Cubre los gastos originados por la operación y mantenimiento de los servicios del Distrito. Se aplicará a toda la superficie regable neta.
- C. Cuota Complementaria (CC): Corrección de la superficie regable de cada usuario según su consumo estimado de agua. A la fecha no se ha aplicado.

Finalmente cabe destacar que a la formula de cálculo se le podrían incorporar criterios de eficiencia, calidad, control de la inversión y sostenibilidad ambiental, en el tanto los mismos sean establecidos con bases técnicas y justificables.

### **Caso Naviera Tambor y Coonatramar:**

Para el análisis de las últimas fijaciones tarifarias de estas empresas y la estimación de la demanda de transporte de personas, se utilizó la metodología de análisis de series temporales Box-Jenkins, que contempla la desestacionalización de los datos, para observar los cambios intra-anales que se observan en la demanda, según la época del año. Lo anterior permitió fijar tarifas en temporada alta y baja. Además se dispuso como parte de los ingresos por transporte de personas, al conductor de los vehículos que son transportados; lo que incide en que se considere una mayor demanda y por lo tanto una tarifa más justa.