



LA GACETA

Diario Oficial



Año CXL

San José, Costa Rica, martes 18 de diciembre del 2018

596 páginas

ALCANCE N° 215

**PODER LEGISLATIVO
PROYECTOS**

**PODER EJECUTIVO
ACUERDOS**

**INSTITUCIONES
DESCENTRALIZADAS**

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PUBLICOS

RE-0167-IT-2018

San José, a las 09:00 horas del 14 de diciembre de 2018

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE FIJACIÓN TARIFARIA PARA LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA, PRESENTADA POR EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

EXPEDIENTE ET-052-2018

RESULTANDOS:

- I. Mediante la resolución RIT-017-2018, de las 15:45 horas del 07 de marzo de 2018, la Intendencia de Transporte, fijó las tarifas vigentes para los servicios aeroportuarios del AIJS.
- II. El 27 de setiembre de 2018, el señor Rodolfo Méndez Mata, Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil (en adelante CETAC), presentó a la Autoridad Reguladora solicitud de fijación tarifaria para los servicios aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), mediante el procedimiento ordinario de precios tope, de conformidad con lo establecido en la Ley 7593 y sus reformas, el Reglamento de Servicios Aeroportuarios que es el Decreto Ejecutivo 27380-MOPT, modificado mediante Decreto Ejecutivo 36747-MOPT del 24 de agosto de 2011 y el Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios (CGI) (folios 1 a 610).
- III. Mediante auto de prevención AP-0019-IT-2018 de las 14:50 horas del 2 de octubre de 2018, la Intendencia de Transporte le solicita al CETAC, información faltante que resulta necesaria para el análisis de la solicitud tarifaria (folios 611 a 614).
- IV. El 11 de octubre de 2018, mediante el oficio CETAC-OF-2018-0303, el Consejo Técnico de Aviación Civil brinda respuesta al auto de prevención AP-0019-IT-2018 (folios 624 a 716).
- V. La Intendencia de Transporte mediante oficio OF-1921-IT-2018 de las 14:00 horas del 17 de octubre de 2018, otorgó admisibilidad a la solicitud tarifaria presentada por el CETAC (folios 720 a 725).

- VI. La convocatoria a audiencia pública fue publicada en los diarios: La Teja y Diario Extra el 26 de octubre de 2018 y en La Gaceta N°197 del 25 de octubre de 2018 (folio 749).
- VII. La audiencia pública se realizó el 26 de noviembre de 2018 en las instalaciones de la Autoridad Reguladora, según consta en el acta N.º 60-2018 (folios 833 a 840).
- VIII. Mediante oficio IN-0094-DGAU-2018 del 3 de diciembre de 2018, la Dirección General de Atención al Usuario remite el informe de oposiciones y coadyuvancias presentadas en la etapa de audiencia pública (folio 714).
- IX. Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- X. La Intendencia de Transporte procede a revisar la información contenida dentro del expediente ET-052-2018 y emite el informe IN-0114-IT-2018 del 14 de diciembre de 2018, que corre agregado al expediente.
- XI. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0114-IT-2018 del 14 de diciembre de 2018, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1. Metodología Tarifaria

En materia de modificación tarifaria en los servicios aeroportuarios se establecen dos procedimientos para fijar las tarifas: un procedimiento ordinario y un procedimiento extraordinario.

El procedimiento ordinario a su vez opera mediante dos mecanismos: el procedimiento anual ordinario por costos y el procedimiento anual de modificación tarifaria por aplicación de la fórmula de precios tope, este

último procedimiento es el que se aplica en la presente evaluación tarifaria.

Las modificaciones tarifarias por procedimiento ordinario deben ser presentadas al menos cada año en tanto que la fijación extraordinaria se lleva a cabo en los supuestos previstos en el Reglamento de Servicios Aeroportuarios (Decreto Ejecutivo 27380-MOPT, modificado mediante Decreto Ejecutivo 36747-MOPT).

El artículo 24 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA) dispone que:

“Cada año se ajustarán los precios para los servicios aeroportuarios nacionales, por medio del Índice de Inflación compuesto por el promedio aritmético de los valores del Índice de Precios al Productor, excluidos los productos agrícolas, y el Índice de Precios al Consumidor, según publicación de las estadísticas financieras internacionales o cualquier otra publicación del Fondo Monetario Internacional; menos un factor de eficiencia, aplicando la siguiente fórmula para determinar los nuevos precios:

$$Pr = Pf * (1 + (I - x)) + Pcapex$$

En donde:

Pr = Precio resultante.

Pf = Último precio vigente.

x = Factor de eficiencia.

i = Índice de Inflación compuesto por el promedio aritmético de los valores del Índice de Precios al Productor, excluidos los productos agrícolas, y el índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América.

Pcapex = Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura del campo aéreo asignados a cada tarifa.”

Según el inciso 2.4.1 del apéndice H del Contrato de Gestión Interesada, el *Pcapex* para determinar las tarifas aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, debe considerar lo siguiente:

- Los costos reales relacionados con la construcción de las mejoras contempladas en el Plan Maestro del AIJS.
- Los costos del financiamiento de dichas mejoras y equipamiento mayor.
- Los costos relacionados con los fondos de reservas.

C.1.1. Índices utilizados

Para el análisis de esta variable se tomaron los índices de inflación compuestos por el promedio aritmético de los valores del índice de Precios al Productor, excluidos los productos agrícolas, y el índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América, según lo establece el artículo 24 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA). Para la determinación de los índices, se utilizaron los valores correspondientes en los meses de diciembre de 2016 y diciembre de 2017. El índice promedio que se obtuvo fue de 3,18%, presentándose una pequeña diferencia de un -0,03% con el resultado utilizado por el CETAC en su petición tarifaria.

Los índices utilizados son los publicados por el BLS (Bureau of Labor Statistics) de los Estados Unidos (www.bls.gov), y se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 1
Promedio de los índices (IPC, IPP)

Índice de Precios al Consumidor (IPC)	
dic-16	241,43
dic-17	246,52
IPC	2,11%
Índice de Precios al Productor (IPP) todos los productos menos productos agrícolas	
dic-16	190,30
dic-17	198,40
IPP menos productos agrícolas	4,26%
Promedio IPC, IPP	3,18%

C.1.2. Factor X

Mediante Decreto Ejecutivo 36747-MOPT se modificó el artículo 26 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA), en el cual se establece el modo de obtener el factor X como sigue:

“Artículo 26. —Modo de obtener el factor "X".

Los factores X utilizados en el modelo de precios tope deberán ser los resultantes de la siguiente fórmula:

$$x = x1 * (1 + Ic A)$$

En donde:

x = Factor de eficiencia utilizado en el modelo de precio tope.

x1 = Factor de eficiencia aprobado para el año de la revisión de precios.

Ic A =Premio (-) 50% o castigo (+) 50%.

Este procedimiento no aplica en el caso específico del Contrato de Gestión Interesada y su Adenda No 1, en virtud de que en ella, se estableció un factor de eficiencia o (Factor X) del 2% fijo.”

De acuerdo con la modificación realizada al artículo 26 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA), la forma de obtener el Factor X que se establece en dicho artículo no aplica para las tarifas aeronáuticas que se fijan en el AIJS, debido a la existencia de la primera adenda del Contrato de Gestión Interesada, mediante la cual se definió un factor de eficiencia igual a un 2% fijo aplicable en la definición de las citadas tarifas.

De la misma manera fue modificado el artículo 25 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA) mediante el cual se define la forma en que se aplicará el índice de calidad, en dicha modificación se agregó un inciso c) donde se señala que el índice de calidad no modificará el Factor X o factor de eficiencia. Seguidamente se transcribe el citado artículo:

“Artículo 25. —Aplicación del índice de calidad.

Al factor de eficiencia (valor X) propuesto por el prestatario del servicio se determinará tomando en cuenta lo siguiente:

a) Evaluación de la calidad del servicio correspondiente al último año anterior a la petición. La evaluación de la calidad del servicio, se ajustará estrictamente a lo establecido en el respectivo Reglamento de Calidad del Servicio.

b) El modelo tarifario establecerá los rangos de calificación

y los porcentajes bajo los cuales se premiará o castigará el factor de eficiencia según sea el resultado de las encuestas y audiencias informativa anual.

c) Este procedimiento no aplica en el caso específico del Contrato de Gestión Interesada y su Adenda No 1, en virtud de que en ella, se estableció un factor de eficiencia o (Factor X) del 2% fijo.”

En virtud de lo señalado anteriormente, en la presente fijación tarifaria, corresponde aplicar un factor de eficiencia igual a un 2% en el cálculo de las tarifas del AIJS.

A mayor abundamiento y en relación con el factor de eficiencia o factor X, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, mediante la resolución RJD-124-2012, de las 15:15 horas del 25 de octubre de 2012, resolvió sobre esta variable:

“(…)

Si bien es cierto que esta Autoridad ha solicitado al Cetac, la determinación del factor X en períodos quinquenales, plazo que fue definido en el cartel de licitación 01-98 y en el apéndice H del CGI, y que en el artículo 27 del RSA, dicho período se establece cada tres años, esta decisión no se considera que haya ocasionado perjuicios al interesado, así como tampoco que haya imposibilitado la ejecución del contrato, ni desnaturalizado el fin del factor X. Sin embargo, dicha conducta deberá ajustarse en adelante, de conformidad con lo establecido en dicho reglamento.” (El subrayado no corresponde al original)

Es así como desde el año 2012, en apego a lo dispuesto en la resolución RJD-124-2012, se fija un factor de eficiencia o Factor X equivalente al 2%.

C.1.3. Evaluación de la calidad de los servicios aeronáuticos

De acuerdo con el procedimiento denominado “Metodología para la evaluación de la calidad del lado aéreo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS)”, aprobado mediante resolución RRG-3683-2004 del 16 de junio del 2004 y publicada en La Gaceta 124 del 25 de junio del 2004; la cual fue modificada por la resolución RRG-8268-2008 del 25 de abril del 2008 y publicada en La Gaceta 88 del 8 de mayo del

2008 se procedió a revisar la documentación aportada por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) referente a los resultados de la evaluación de la calidad del lado aéreo en el AIJS para el periodo comprendido entre el IV trimestre del 2016 y el I, II y III trimestre del 2017 (folios 203 al 266 del ET-052-2018).

El resultado de la evaluación obtenida de la aplicación de la metodología aprobada para cada uno de los índices de calidad relacionados con las tarifas del lado aéreo es el siguiente:

Cuadro N.º 2
Resultados de evaluación de los índices de calidad

Servicio	2018
Estacionamiento de aeronaves	98.50%
Carga	94.13%
Puentes telescópicos	97.31%
Buses	97.80%
Infraestructura del campo aéreo	98.64%
Aproximación	99.95%
Derechos de iluminación	97.60%
Aterrizaje	96.70%

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTAC

Revisada la metodología de cálculo, el procedimiento de encuestas a los operadores, las auditorías rutinarias por parte del operador del AIJS y de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), y los documentos técnicos de respaldo en cumplimiento de los requerimientos del anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es criterio de esta unidad técnica que el procedimiento se ajusta a los requerimientos de la normativa establecida y a lo señalado en el artículo 25 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA).

Cabe indicar que todos los índices se encuentran por encima del rango aceptable para cada servicio (rango entre el 75 y el 85%).

Comparando los resultados de los índices presentados para el presente estudio tarifario con los del periodo anterior, se puede determinar que en la mayoría de los indicadores existe una mejoría en sus calificaciones; excepto en índice de carga, infraestructura e iluminación que existe una variación negativa de -0.31%, -1.05% y -0.94%, respectivamente.

Cuadro N.º 3
Variación de los índices de calidad

Índice	Variación
Estacionamiento de aeronaves	0.17%
Carga	-0.31%
Puentes	0.64%
Buses	4.57%
Infraestructura	-1.05%
Aproximación	0.00%
Iluminación	-0.94%
Aterrizaje	0.29%

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTAC

En el siguiente gráfico se presenta el comportamiento de los citados índices actuales con respecto al estudio tarifario anterior:

Gráfico N.º 1



Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTAC

C.1.4. Pcapex

El Pcapex está definido en el artículo 24 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA), según se indicó, como los “costos de inversión en el desarrollo de infraestructura del campo aéreo asignados a cada tarifa”. El apéndice H del Contrato de Gestión Interesada, en el apartado 2.4.1 define más ampliamente los componentes del Pcapex, que en resumen son los siguientes:

1. Costos reales relacionados con los servicios de construcción.
2. Costos reales asociados con el financiamiento de mejoras, que incluye:

- i. El costo financiero, esto es el 100% de los costos de inversión en infraestructura incluyendo el pago de intereses y la amortización del principal.
- ii. En el costo financiero tope se verán reflejados los costos reales de la amortización e intereses y no podrán trasladarse a las tarifas costos financieros mayores a los cotizados en la oferta.
- iii. Costos reales asociados con las reservas.

C.1.4.1. Determinación del Pcapex por efecto de los servicios de construcción en el AIJS

Las inversiones reconocidas por la Autoridad Reguladora, a efecto de su inclusión en el Pcapex, como parte de las obras para el desarrollo y modernización del lado aéreo del AIJS y que han sido reconocidas en anteriores fijaciones tarifarias, se muestran en el siguiente cuadro:

**Cuadro N.º 4
Inversiones reconocidas por la ARESEP en anteriores resoluciones**

Código	Descripción de la obra	2002	2006	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017-18
		RRG-2677-2002	RRG-5554-2006	RRG-8969-2008	233-RCR-2010	615-RCR-2011	RCR-854-2012	098-RIT-2013	071-RIT-2014	092-RIT-2015	094-RIT-2016	017-RIT-2018
	Infraestructura											
49	Pista de aterrizaje 07-25	8.931.775	6.302.469	1.182.546	-	-	-	-	-	-	-	-
	Drenaje Subterráneo - Pista de aterrizaje 07-25	-	250.767	-	-	-	-	-	-	-	-	-
109-A	Rehabilitación - Pista de aterrizaje 07-25	-	-	-	-	-	-	1.681.534	-	-	-	-
OC18	Banco ducto lado aéreo	-	-	140.000	-	-	-	-	-	-	-	-
OC21	Sistema de luces de pista 07-25	-	-	80.000	-	-	-	-	-	-	-	-
35-36	Expropiaciones	4.290.223	831.301	-	-	241.406	-	-	171.670	432.962	1.410.488	560.449
37	Reubicación de calle La Candela	-	-	-	-	606.155	-	-	-	-	-	-
45	Bahía de espera - 07	-	4.933.417	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OC39-12	Reparación Bahía de espera - 25	-	-	-	-	-	-	451.310	-	-	-	-
50	Calle de rodaje Delta	-	4.966.122	4.432.428	-	1.356.305	707.229	-	-	-	-	-
	Otras obras (malla perimetral)	98.270	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40-12	Subestación eléctrica para el lado aéreo y readecuación del sistema 35 KV. I Fase	-	-	-	-	-	-	-	3.371.719,34	-	-	-
	Subestación eléctrica para el lado aéreo y readecuación del sistema 35 KV. II Fase	-	-	-	-	-	-	-	-	-	870.209	-
Item 132	Reubicación del tesoro y el Parqueo de Autobuses	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MM-61-17	Conexión de las aguas de Base 2 a la planta de tratamiento de aguas residuales del AIJS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OC-62-17	Tanque de Aguas Oleaginosas de la Rampa Doméstica del AIJS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	13.320.268	17.284.075	5.834.974	-	2.203.866	707.229	2.132.844	3.543.389	432.962	2.280.697	560.449
	Parqueo de aeronaves											
41	Expansión rampa de la terminal	-	1.717.878	1.000.000	292.768	-	-	-	-	-	-	-
OC-46-13	Ampliación de rampas, pavimentos y obras exteriores-Expansión de salas de abordaje al este AIJS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.148.305	-
	Subtotal	-	1.717.878	1.000.000	292.768	-	-	-	-	-	4.148.305	-
	Puentes de abordaje y buses											
31	Puentes fijos	-	238.782	425.115	-	365.330	-	-	-	-	-	-
30	Puentes móviles	-	934.171	1.451.285	-	1.088.464	-	-	-	-	-	-
OC-46-13	Puentes de abordaje-Expansión de Salas de abordaje al este AIJS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.282.264	-
OC-52-15	Vehículo de accesibilidad para pasajeros con movilidad reducida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	201.519	-
	Subtotal	-	1.172.953	1.876.400	-	1.453.794	-	-	-	-	1.483.783	-
	Carga											
	Rampa de carga	-	-	-	1.150.000	-	-	-	-	-	-	-
OC22	Mantenimiento mayor losa de carga del CTRM	-	-	85.799	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mejoras a la infraestructura eléctrica y sistema de iluminación del CTRM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	654.410	-
MM 47-13		-	-	-	-	-	-	-	-	-	654.410	-
	Subtotal	-	-	85.799	1.150.000	-	-	-	-	-	654.410	-
	Expropiaciones	4.290.223	831.301	-	-	241.406	-	-	171.670	432.962	1.410.488	560.449
35-36	Expropiación Lote 77B1	-	-	-	-	-	-	-	42.694	30.663	-	-
	Expropiación Lote 199	-	-	-	-	-	-	128.976	-	-	-	-
	Expropiación Lote 200	-	-	-	-	-	-	-	294.545	-	-	-
	Expropiación Lote 201	-	-	-	-	-	-	-	107.754	-	-	-
35-36	Expropiaciones lotes 185-2, 187 y 200, 62-5, 213, 214	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.410.488	560.449
	Expropiaciones lotes 192, 193, 194, 195 y 198	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	4.290.223	831.301	-	-	241.406	-	-	171.670	432.962	1.410.488	560.449
	Total	13.320.268	20.174.905	8.797.173	1.442.768	3.657.660	707.229	2.132.844	3.715.059	1.087.372	7.912.785	560.449

Si se analiza los montos autorizados para traslado a tarifas en las once últimas fijaciones tarifarias y se compara con respecto a los precios tope autorizados por el CETAC, se tiene que a la fecha se ha ejecutado el 87,18% de la inversión en obras para los 4 centros de costos principales, esto de acuerdo con el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 5
Porcentaje de los montos trasladados a tarifas respecto al precio tope autorizado por el CTAC

Centro de costos	Monto de obras concluidas	Precio tope aprobado por el CETAC	% trasladado a tarifas
Infraestructura	48,688,546	57,383,748	84.85%
Parqueo de aeronave	7,158,951	7,419,431	96.49%
Puentes de abordaje	5,986,930	6,263,602	95.58%
Carga	1,890,209	2,031,810	93.03%
Total	63,724,636	73,098,590	87.18%

C.1.4.2. Montos solicitados para traslado a las tarifas en la fijación tarifaria y determinación de montos a autorizar en dicho traslado

El monto atribuible al P (capex) sometido a consideración de esta Autoridad Reguladora para su debido traslado a tarifas en la presente solicitud de revisión tarifaria y aprobada por el CETAC en la Sesión Ordinaria 27-2018 del 10 de abril de 2018, es el siguiente:

Cuadro N.º 6
Montos de obras solicitados por el CTAC

Item	Descripción	Monto (US\$) a trasladar a tarifas período 2018-2019
Item 132	Reubicación del tesoro y el Parqueo de Autobuses	198,286
MM-61-17	Conexión de las aguas de Base 2 a la planta de tratamiento de aguas residuales del AIJS	97,959
OC-62-17	Tanque de Aguas Oleaginosas de la Rampa Doméstica del AIJS	153,912
Expropiaciones	Lotes 192-193-194-195-198	136,800
	Total	586,956

Sin embargo, luego de revisada la propuesta presentada por el CTAC se determina que en el caso de las obras de inversión las mismas tienen contempladas el costo del “CEMAC”. Debido a lo anterior se aclara nuevamente que cuando se establecen los costos reales de la obra, el concepto “CEMAC” no debe sumarse a tales costos debido a que ese concepto equivale a una estimación de los costos indirectos, válida de aplicar únicamente en la etapa de planificación.

Por lo anterior, el monto atribuible al P (capex) para el debido traslado a tarifas en la presente solicitud de revisión tarifaria se detalla en la siguiente tabla:

Cuadro N° 7
Montos de obras para traslado a tarifas

Item	Descripción	Monto (US\$) a trasladar a tarifas período 2018-2019
Item 132	Reubicación del tesoro y el Parque de Autobuses	169,533
MM-61-17	Conexión de las aguas de Base 2 a la planta de tratamiento de aguas residuales del AIJS	83,754
OC-62-17	Tanque de Aguas Oleaginosas de la Rampa Doméstica del AIJS	134,506
Expropiaciones	Lotes 192-193-194-195-198	136,800
	Total	524,593

a. ITEM 132. “Reubicación del tesoro y el Parque de Autobuses”

La obra denominada “Ítem 132 – Reubicación del tesoro y el Parque de Autobuses”; consistió en la expansión de las losas de concreto de espesor de 40 cms y de 23 cms en el sector noroeste de la actual Rampa Remota, que consta de un área total aproximada de 7,615 m2, así como la correspondiente demarcación horizontal, la demolición y

reubicación del “Parque Ambiental”, entre otras actividades. El precio tope autorizado para la obra es de \$3.931.640.20, mediante el acuerdo artículo 16 de la sesión ordinaria 12-2017 del 14 de febrero de 2017 (folios 667-671). Este proyecto tuvo la recepción definitiva por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), mediante el artículo sexto de la Sesión Ordinaria 07-2018 del 30 de enero de 2018 (folio 536).

De acuerdo con la certificación emitida por la firma KPMG, el costo real de la obra durante el periodo comprendido entre el 27 de julio de 2017 y el 4 de setiembre de 2017, fue de \$169.533, por lo que este es el monto que corresponde trasladar a tarifas del periodo 2018-2019 (folios 523-527).

b. MM-61-17. “Conexión de las aguas de Base 2 a la planta de tratamiento de aguas residuales del AIJS”.

La obra denominada “Ítem MM-61-17 – Conexión de las aguas de Base 2 a la planta de tratamiento de aguas residuales del AIJS”; se llevó a cabo en cumplimiento de la Orden Sanitaria número N° CZ 028-2017. El precio tope autorizado para la obra es de \$97.958,52 (folios 567-568).

El proyecto tuvo como objetivo el tratamiento de las aguas negras, lo anterior de acuerdo con la Orden Sanitaria número CZ 028-2017, la cual determinó que existe filtración de aguas negras desde las áreas asignadas al Servicio de Vigilancia Aérea –BASE 2-, hacia las propiedades vecinas, específicamente a unas bodegas de la empresa UPS.

Mediante el acuerdo del artículo octavo de la sesión ordinaria 07-2018 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil del 30 de enero de 2018, se aprueba la recepción definitiva y traslado a tarifas del Mantenimiento Mayor 61-17 (folio 562). Esta obra fue puesta en servicio y se encuentra 100% concluida.

De acuerdo con el informe CETAC-OFGI-FG-OF-0043-2018 del 22 de enero de 2018, el costo real de la obra fue de \$97,958.52 incluyendo el “CEMAC”, por lo que a este monto se le debe rebajar dicho rubro, según lo indicado en la resolución RIT-047-2018, del 5 de abril de 2018, por lo que corresponde trasladar a tarifas del periodo 2018-2019 el monto de \$83,754 (folios 685-693).

Asimismo, de acuerdo con la certificación emitida por la firma KPMG, el costo real de la obra durante el periodo comprendido entre el 19 de julio de 2017 y el 14 de noviembre de 2017, fue de \$83.754, por lo que este es el monto que corresponde trasladar a tarifas del periodo 2018-2019 (folios 546-550).

c. OC-62-17. “Tanque de Aguas Oleaginosas de la Rampa Doméstica del AIJS”.

La obra denominada “Ítem OC-62-17 – Tanque de Aguas Oleaginosas de la Rampa Doméstica del AIJS”; consistió en la instalación de un tanque para la recolección de las aguas oleaginosas de la rampa doméstica. El precio tope autorizado para la obra es de \$157,318.22. Este proyecto fue aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo 18 de la Sesión Ordinaria 46-2017 del 4 de julio de 2017. (Folios 592-593).

El proyecto tuvo como objetivo construir un tanque que permitiera recibir las aguas oleaginosas de la rampa doméstica, el cual se ubica al noroeste de la Rampa Doméstica, por el ingreso de seguridad denominado “Papa 2”.

Mediante artículo 7 de la sesión ordinaria 27-2018 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil del 10 de abril de 2018, se aprueba la recepción definitiva y traslado a tarifas de la OC-62-17. Esta obra fue puesta en servicio a partir del 3 de agosto de 2015, de acuerdo con el acta de inspección realizada por el Gestor y el OFGI (folios 697-703).

De acuerdo con el informe CETAC-OFGI-FG-OF-0196-2018 del 3 de abril de 2018, el costo real de la obra fue de \$153,911.50 que incluye el CEMAC, por lo que a este monto según lo indicado en la resolución RIT-047-2018, del 5 de abril de 2018, se le debe rebajar dicho rubro y corresponde trasladar a tarifas del periodo 2018-2019 el monto de \$131, 593.28 (folios 696-709).

Asimismo, de acuerdo con la certificación emitida por la firma KPMG, el costo real de la obra fue de \$134.506, por lo que este es el monto que corresponde trasladar a tarifas del periodo 2016-2017 (folios 576-483).

d. Expropiaciones

Con respecto de los lotes 192, 193, 194, 195 y 198, en la documentación presentada inicialmente se indicó que se realiza

transferencia a la cuenta de Expropiaciones del Fideicomiso del Banco de Costa Rica (N°170005121028-4), por la suma de ¢162.176.027.00, por concepto de “expropiación” del bien inmueble inscrito ante el Registro Público de la Propiedad al Sistema de Folio Real Matrícula 9304, derechos 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009 y 019, según avalúo administrativo N°2016-144 del 21 de diciembre de 2016, propiedad de la Sra. Ana Lorena Marín Vargas, ubicado en la Provincia de Alajuela (Caso Judicial 1700051210284).

Mediante el oficio DGAC-UAL-OF-0700-2017 del 8 de junio de 2017 el Consejo Técnico de Aviación Civil solicita que se transfieran los fondos correspondientes para la expropiación a favor de la Sra. Ana Lorena Marín Vargas y otros por concepto de lotes 192, 193, 194, 195 y 198 (folio 638).

La expropiación de estos terrenos (lotes 192, 193, 194, 195 y 198) resulta necesaria para el desarrollo del Plan de expansión del Aeropuerto y específicamente para los siguientes proyectos incluidos en el Plan Maestro:

- 102. Calle de Rodaje Paralela Sur*
- 120. RESA al este de la cabecera 25*
- 121. Extensión de la Pista al este de la Cabecera 25*
- 320. Mejoras al sector este de la calle perimetral*
- 321. Realineamiento y expansión de la Calle de la Candela al este de la pista del AIJS*

El precio tope autorizado para estos proyectos es de \$8.075.299.

El monto de \$136.800 forma parte del monto cancelado por el Gestor para la expropiación del lote folio real Matrícula 9304, derechos 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009 y 019. La instrucción por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, para que se transfiera dicho monto al Fideicomiso del Banco de Costa Rica se realizó mediante el acuerdo artículo vigésimo segundo de la sesión ordinaria 56-2017 del 8 de agosto de 2017. (Folios 608-610).

En general, todo lo anterior reporta un beneficio para los usuarios del lado aire del AIJS constituyéndose en una mejora sustancial para la actividad aeronáutica; por lo tanto, se recomienda su traslado a tarifas.

C.1.4.3. Amortización del Pcapex o deuda virtual

El componente Pcapex o amortización de las inversiones, va a contemplar el acumulado por este concepto de todos los años anteriores y las nuevas inversiones que se incorporan en la actual propuesta tarifaria y su correspondiente amortización, la cual se determina mediante la fórmula financiera de pago que considera la tasa integral del financiamiento y un período de amortización que se define en el punto 2.4.1.3 del Apéndice H, de la siguiente forma:

$$PMT(i,n,-(P*1+i)),0,0)$$

Donde:

i= Tasa de interés aplicada a la Deuda Virtual

n= Plazo de repago de la deuda virtual. Entiéndase para todos los efectos un plazo de 10 años o la vida remanente del contrato, lo que sea menor.

P= Sumatoria de la amortización de todas las inversiones según el centro de costos a que han sido asignadas.

Los costos de inversión calculados para trasladar a las tarifas de los servicios aeronáuticos en el período 2018-2019 son de \$3 760 568. El detalle de los montos que se amortizan para cada uno de los centros de costos a los que se le han cargado costos por inversión, es el siguiente:

Cuadro N.º 7
Amortización del Pcapex
Cifras en dólares

Referencia	Infraestructura	Puentes de Abordaje	Carga	Parqueo Aeronaves	Total Transferido
Amortización de la deuda virtual	2.086.528	564.149	364.551	745.339	3.760.568

Costos reales asociados con las reservas

Los costos reales asociados con las reservas fueron analizados con base en la información del anexo N°3 de la petición tarifaria, el Apéndice H del CGI, la cláusula 17.9 del CGI y el contenido de la hoja "Inputs" del Modelo de Proyecciones Financieras (MPF). Las reservas establecidas en el apéndice H del CGI son las siguientes:

a. Fondo de reserva de operación y mantenimiento

Según se indica en el apéndice H del CGI, el Gestor deberá constituir un fondo de reserva (Fondo de Reserva de Operación y Mantenimiento) para cubrir los gastos de operación y mantenimiento por un período de 1.5 meses.

Este fondo será utilizado en caso de una eventualidad o incumplimiento contractual grave -vencido el período de cura- o de una quiebra que impida al Gestor prestar los servicios correspondientes. La cuenta se traspasará a nombre del CTAC con el fin de que continúe con la prestación de los servicios aeroportuarios, circunstancia ésta que quedará constando en el acuerdo bancario respectivo, el cual deberá ser aprobado previamente por el CTAC.

Con este objetivo el Gestor estableció una carta de garantía por un monto de \$1,369.059 según consta en el anexo N.º 3 de la petición tarifaria, denominado "Copias de Cartas de Garantía" (folio 282 del expediente). El CTAC, conforme a lo establecido en el apéndice G del CGI, traslada a las tarifas del AIJS para el período 2018-2019, un monto equivalente al 1% de dicho fondo (\$13. 690,59), del cual un 25% se traslada a las tarifas de los servicios aeronáuticos (\$3 423); distribuidos según se detalla a continuación:

Cuadro N.º 8
Fondo de Reserva de Operación y Mantenimiento
Cifras en dólares

Cálculo del monto a transferir			
Descripción			
	Carta de crédito para el Fondo de Reserva de Operación y Mantenimiento		1.369.059
	Costo de Mantenimiento del Fondo	1%	
	Costo a transferir Fondo de Reserva para Operación y Mantenimiento		13.690,59
	Porcentaje del lado aéreo en el total de operación y mantenimiento	25%	
	Total a transferir al lado aéreo		3.423
Cálculo de los montos a distribuir por cada centro de costo del lado aéreo			
No.	Descripción	Porcentaje	Monto (USD)
1	Infraestructura	17,18%	2.352
2	Puentes de Abordaje	2,80%	383
3	Parqueo de Aeronaves	2,68%	367
4	Carga	0,74%	101
5	COOPESA	1,60%	219
	Fondo de Operación y Mantenimiento - Lado Aéreo	25,00%	3.423

b. Fondo de reserva de capital de trabajo

En este caso se indica que el Gestor deberá constituir un fondo de reserva de capital de trabajo, equivalente a dos meses de gastos de operación y mantenimiento. El fin de este será cubrir una eventualidad

o incumplimiento contractual grave -vencido el período de cura- o de una quiebra que impida al Gestor prestar los servicios correspondientes.

La cuenta se traspasará a nombre del CTAC con el fin de que continúe con la prestación de los servicios aeroportuarios, circunstancia ésta que quedará constando en el acuerdo bancario respectivo, el cual deberá ser aprobado previamente por el CTAC.

Para cumplimiento de la creación de esta reserva, se estableció una garantía de cumplimiento por un monto de \$1, 825.412, de la cual consta una copia en el folio 281 del expediente. Para la distribución de este fondo se asigna un 1% del monto total según lo establecido en el Apéndice H del CGI (\$18.254) y sobre ese porcentaje se asigna al lado aéreo un 25% (\$4 564), siendo la distribución del período 2018-2019, como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 9
Fondo de Reserva de Capital de Trabajo
Cifras en dólares

Cálculo del monto a transferir			
Descripción			
	Carta de crédito Fondo de Reserva de Capital de Trabajo		1.825.412
	Costo de mantenimiento del fondo		1%
	Costo a Transferir Fondo de Reserva para Capital de Trabajo		18.254
	Porcentaje del lado aéreo en el total de operación y mantenimiento		25%
	Total a transferir al lado aéreo		4.564
Cálculo de los montos a distribuir por cada centro de costo del lado aéreo			
No.	Descripción	Porcentaje	Monto (USD)
1	Infraestructura	17,18%	3.136
2	Puentes de Abordaje	2,80%	511
3	Parqueo de Aeronaves	2,68%	489
4	Carga	0,74%	135
5	COOPESA	1,60%	292
	Fondo de Reserva Capital de Trabajo - Lado Aéreo	25,00%	4.564

c. Fondo de reserva para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) y desarrollo de nuevos aeropuertos internacionales:

Con respecto a la reserva para mantenimiento y desarrollo del AIJS y desarrollo de nuevos aeropuertos se reitera lo señalado en resoluciones anteriores y concretamente en la resolución RIT-017-2018 del 7 de marzo de 2018, publicada en el Alcance Digital número 55 a La Gaceta n°46 del 12 de marzo de 2018, mediante la cual se fijaron las tarifas vigentes de los servicios aeronáuticos, donde se señaló lo siguiente:

“(…)

El trasladar las citadas reservas como un costo a las tarifas aeronáuticas transgrede el principio del servicio al costo, debido a que dichas reservas no constituyen costos operativos atinentes a la prestación de los servicios aeronáuticos, sino que se trata de fondos que se acumulan para realizar inversiones futuras, en este sentido, dichos fondos deben provenir de los excedentes que produzca la actividad aeronáutica y cómo se ha demostrado y reconocido por el mismo CTAC, a través de la información que presentan sus Estados Financieros, la actividad aeronáutica del AIJS, le ha permitido obtener excedentes suficientes que le permiten establecer dichas reservas; así en los períodos terminados al 31 de diciembre de 2011 y 2012, se presentan utilidades del orden de ¢4.737,8 millones y de ¢3.648,3 millones respectivamente (folio 1018).

El trasladar a las tarifas aeronáuticas, montos relacionados con los fondos denominados: Fondo para el mantenimiento y desarrollo del sistema nacional de aeropuertos y Fondo para futuros aeropuertos internacionales es impropio, debido a que la metodología tarifaria vigente reconoce un rendimiento el cual debe ser destinado por el CTAC en la creación de las citadas reservas y no pretender cargar las mismas a los usuarios de los servicios aeronáuticos, como si dichas reservas fueran un costo más de brindar el servicio.

Conforme a lo anterior, no corresponde trasladar los fondos de reserva para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos y futuros aeropuertos internacionales a las tarifas de los servicios aeronáuticos, debido a que se estaría transgrediendo el principio del servicio al costo, al cargar a las tarifas aeronáuticas el costo de las citadas reservas.”

En el mismo sentido, se remite a la petente a lo resuelto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante el acuerdo 03-16-2014, de la sesión ordinaria 16-2014, del 17 de marzo de 2014, ratificado el 20 de marzo de 2014, por medio del cual rechazó los recursos de apelación presentados contra la resolución 854-RCR-2012, por parte del CTAC y AERIS, que reclamaban el reconocimiento de los citados fondos.

Siendo consecuentes con lo señalado en los párrafos anteriores, a los

costos propuestos por el CTAC en su solicitud tarifaria para el período 2018-2019, se les rebajó el monto correspondiente a las reservas antes mencionadas, por un monto de \$1,424.641. Este monto representa el 55.5% del monto total de reservas para mantenimiento y desarrollo del AIJS y desarrollo de nuevos aeropuertos definidas por el CTAC en el CGI, y cuyo monto total asciende a la suma de \$2,565.996. El 44.5% restante, se carga a las tarifas no aeronáuticas, las cuales no están bajo la regulación de la Autoridad Reguladora.

El detalle de la distribución del monto que no se está cargando a las tarifas aeronáuticas se muestra a continuación:

Cuadro N.º 10
Fondo de Reserva para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional
de aeropuertos y desarrollo de nuevos aeropuertos
Cifras en dólares

Descripción	Monto (USD)
Fondo de mantenimiento y desarrollo - 2017	1.056.587
Fondo futuros aeropuertos - 2017	1.509.409
Total fondos	2.565.996
Cálculo del monto a transferir	
Descripción	
Total fondos (Mantenimiento y Desarrollo y Futuros Aeropuertos)	2.565.996
Porcentaje del lado aéreo en el total de operación y mantenimiento	55,52%
Total a transferir al lado aéreo	1.424.641

Por último, es pertinente señalar, que de acuerdo con el Estado de Flujo de Efectivo auditado del CTAC para los períodos terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2017, esa Institución presentó un saldo final de caja del orden de ¢29.550.967.455 en el año 2016 y de ¢33.334.562.675 en el año 2017 (folio 54).

C.1.5. Masa máxima al despegue y kilos de carga transportada

Los rubros denominados masa máxima de despegue y kilos de carga transportada, corresponden a los denominadores que permiten distribuir los costos correspondientes al Pcapex que son aplicables a cada uno de los centros de costos de los servicios aeroportuarios, de esta manera se define el costo unitario que debe sumarse a las tarifas base preestablecidas para cada uno de los centros de costos. Estos denominadores han sido definidos en el documento 9082 de la OACI, denominado "Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea".

a. Masa Máxima al Despegue

Las toneladas máximas de despegue utilizadas por el CTAC para calcular las tarifas, parte del ajuste de las toneladas máximas de despegue proyectadas en el modelo de proyecciones financieras (MPF), para el décimo sexto año de operaciones; las cuales se ajustan con base en las estadísticas reales de ese año.

La diferencia entre el dato proyectado y real del décimo séptimo año de operaciones permite ajustar el dato de toneladas máximas de despegue proyectado en el MPF para el décimo octavo año de operaciones, que es el dato que se utiliza para definir las tarifas del período 2018-2019.

El dato empleado para la determinación de las tarifas aeronáuticas es de 2,245.715 MTOWs (maximum takeoff weight - toneladas máximas de despegue).

b. Kilos de Carga Transportada

El dato de kilos de carga transportada utilizado por el CTAC como denominador para calcular la propuesta tarifaria, está fundamentado en las cifras proyectadas en el modelo de proyecciones financieras y las evalúa con un dato que consideran real.

A la fecha del análisis tarifario y siendo consecuente con lo señalado en el punto anterior, para las toneladas máximas de despegue, se utilizaron las estadísticas reales del año terminado al 31 de diciembre de 2017. El dato estimado como denominador para el décimo octavo año de operaciones es de 80,988.616 kilogramos.

C.2. Cálculo de tarifas aeronáuticas

Para efectos de cálculo de las tarifas aeronáuticas, la fórmula establecida en el artículo 24 del Reglamento de Servicios Aeroportuarios (RSA) se desagrega de la siguiente forma:

$$PR = \underbrace{Pf * (1 + (i - x))}_{\text{Tarifa base}} + \underbrace{Pcapex}_{\text{Componente}}$$

Debe entenderse que para la aplicación del índice de inflación y el factor de calidad de cada año, se toma como último precio vigente (Pf), aquellos del año en que se fijaron las tarifas vigentes y en este caso, corresponden a las tarifas fijadas para el período 2017-2018, mediante la resolución RIT-017-2018 del 07 de marzo de 2018.

Por otra parte, considerando que el Contrato de Gestión Interesada vence el 5 de mayo de 2026, el monto de inversión que se reconoce en este periodo a través del componente Pcapex, para ser incorporado como un costo adicional al centro de costos de la tarifa de infraestructura, se amortiza en un período de 6,3 años, asumiendo que las tarifas que se aprueban aplicarán a partir del mes de enero del año 2019. Las amortizaciones de las inversiones reconocidas en periodos anteriores se continúan amortizando a 10 años hasta su vencimiento.

En el siguiente cuadro comparativo se muestran las tarifas resultantes comparadas con las tarifas vigentes autorizadas por medio de la resolución RIT-017-2018:

Tarifas de Servicios Aeronáuticos Valores en US\$						
Categoría Tarifaria	Unidad de Medida	Periodicidad de Cobro	Tarifas 2018-2019	Tarifas 2017-2018	Diferencia	%
1.1 Tarifas de Aterrizaje						
Aeronaves aviación general y agrícola (vuelos locales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,1264	\$0,1249	\$0,0015	1,22%
Aeronaves aviación general (vuelos internacionales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2529	\$0,2499	\$0,0030	1,18%
Aeronaves comerciales	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2529	\$0,2499	\$0,0030	1,18%
Aeronaves de carga	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2529	\$0,2499	\$0,0030	1,18%
1.2 Tarifas de Aproximación						
Aviación general menos de 12,500 kg	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2919	\$0,2885	\$0,0034	1,17%
Aeronaves comerciales o generales internacionales menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2919	\$0,2885	\$0,0034	1,17%
Aeronaves comerciales de 12,500 kg. a menos de 60,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5789	\$0,5721	\$0,0068	1,19%
Aeronaves comerciales de 60,000 kg. a menos de 90,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$1,0946	\$1,0818	\$0,0128	1,18%
Aeronaves comerciales de 90,000 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$2,1356	\$2,1106	\$0,0250	1,19%
Helicópteros menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2919	\$0,2885	\$0,0034	1,17%
Helicópteros de 12,500 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5789	\$0,5721	\$0,0068	1,19%
1.3 Derechos de Iluminación, Puentes de Abordaje y Buses						
Iluminación	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,0243	\$0,0240	\$0,0003	1,18%
Puentes de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,6063	\$0,8484	(\$0,2421)	-28,53%
Autobuses de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,6063	\$0,8484	(\$0,2421)	-28,53%
1.4 Tarifa de Infraestructura del Campo Aéreo						
Construcción y mejoras de pista y rampa	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,6119	\$0,5730	\$0,0389	6,78%
1.5 Tarifas de Estacionamiento de Aeronaves						
Menos de 90 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	libre	libre		n/a
Entre 91 y 180 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$0,5175	\$0,6263	(\$0,1088)	-17,37%
Entre 181 y 360 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$1,0351	\$1,2526	(\$0,2175)	-17,37%
Entre 361 y 480 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$2,5877	\$3,1316	(\$0,5439)	-17,37%
Días completos (de 481 minutos en adelante)	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$6,4692	\$7,8290	(\$1,3598)	-17,37%
1.6 Tarifa de Carga						
Uso de la terminal	1 Kg	Mensual	\$0,0070	\$0,0077	(\$0,0007)	-8,65%
1.7 Concesionarias servicios aeronáuticos						
Tarifa de distribución de combustible	Litro	Mensual	\$0,0049	\$0,0048	\$0,0001	1,18%

De acuerdo con los resultados que se muestran en el cuadro anterior, la mayoría de las tarifas vigentes de los servicios aeroportuarios presentan incrementos que van de 1,17% a 6,78%. Las tarifas de

Puentes y autobuses de abordaje disminuyen en un -28,53%, la tarifa de estacionamiento en -17,37% y la tarifa de carga en un -8,65%.

Estos resultados son menores a los planteados por el CTAC en su propuesta tarifaria, los cuales incluían incrementos entre el 1,45% y el 87,79%; este último para la tarifa de infraestructura. También se presentan disminuciones en las tarifas de puentes de abordaje y buses por -15,25% y de carga por -1,70%.

Las diferencias antes mencionadas, corresponden a variantes en el monto de inversiones que se reconocen, concretamente desde la resolución RIT-094-2016 del 12 agosto de 2016 y reiterado en la resolución RIT-017-2018 del 7 de marzo del 2018, mediante las cuales el monto de inversiones reconocido no consideró la incorporación del costo denominado "CEMAC", lo que produjo una reducción en el monto de inversiones presentadas por el CETAC en las solicitudes tarifarias correspondientes; de la misma forma las inversiones que se reconocen para la propuesta tarifaria que se analiza, no considera el costo denominado "CEMAC". Ese ajuste en las inversiones tiene su efecto en el cálculo de la amortización de las inversiones la cual resulta menor a la calculada por el CETAC.

Adicionalmente, se presenta el no reconocimiento de los montos de reserva denominados Fondo de Mantenimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos y el Fondo de Desarrollo de Futuros Aeropuertos Internacionales, como costos atribuibles a los servicios aeroportuarios.

En el siguiente cuadro se muestran las variantes antes citadas.

Cuadro N.º 11
Variaciones ARESEP-CTAC

REFERENCIA	ARESEP	CETAC	VARIACIÓN
Amortización inversiones	\$3.760.568	\$4.206.366	(\$445.798)
Fondo de mantenimiento y desarrollo del SNA y desarrollo de nuevos aeropuertos int.	\$0	\$1.424.641	(\$1.424.641)

C.3. Comparación de tarifas aeronáuticas en la Región Centroamericana

El análisis comparativo se realizó considerando el cobro promedio de una operación completa de una aeronave A-320 de 78 toneladas, aterrizando en hora pico, utilizando el servicio de puentes de abordaje y despegando 120 minutos después de su llegada.

El A-320, es el avión más representativo en el AIJS, este tipo de avión representa más de la mitad de las operaciones regulares internacionales en el AIJS.

La facturación promedio de la aeronave A-320, calculada con base en las tarifas vigentes es de US \$265,47 por operación y de US \$3,40 por tonelada.

Cabe mencionar que con el ajuste tarifario en las tarifas aeronáuticas calculadas por la ARESEP para el período 2018-2019, el costo de operar una aeronave A-320 en el AIJS disminuye, quedando su costo en US\$242,39, lo que implica una disminución de un -8,69% con respecto al costo vigente.

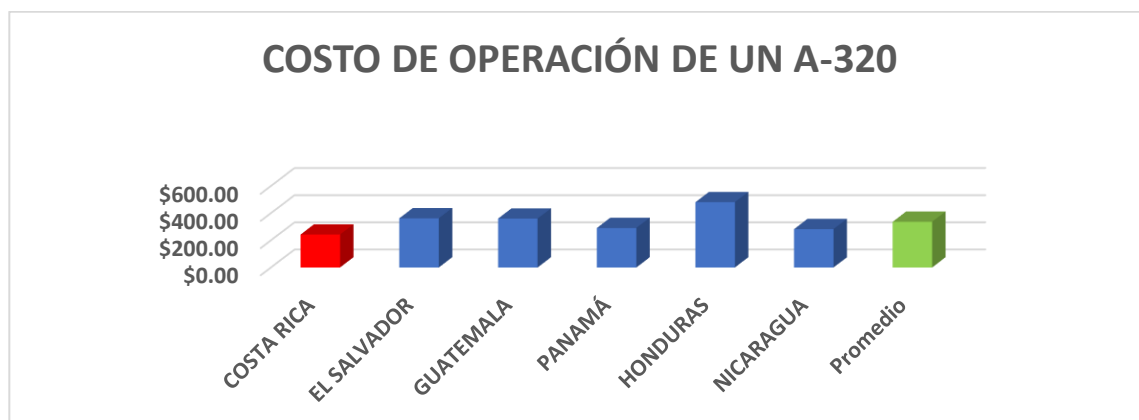
El cuadro y gráfico que se presentan a continuación muestran la facturación de los principales costos aeronáuticos de los aeropuertos de la región latinoamericana para una aeronave A-320, considerando el nuevo costo para el aeropuerto internacional Juan Santamaría:

**Cuadro N.º 12
Costo promedio para una aeronave A-320**

COSTO AERONAUTICO TOTAL POR PAIS EN CENTROAMERICA							
DETALLE	Aterrizaje	Iluminación	Infraestructura	Aproximación	Estacionamiento	Puentes de abordaje	Total
COSTA RICA	\$19,73	\$1,90	\$47,73	\$85,38	\$40,37	\$47,29	\$242,39
EL SALVADOR	\$312,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$50,31	\$0,00	\$362,31
GUATEMALA	\$211,99	\$13,59	\$0,00	\$0,12	\$66,25	\$67,95	\$359,90
PANAMÁ	\$195,00	\$0,00	\$0,00	\$6,11	\$89,70	\$0,00	\$290,81
HONDURAS	\$250,38	\$124,02	\$0,00	\$0,00	\$39,78	\$66,79	\$480,97
NICARAGUA	\$252,25	\$10,14	\$0,00	\$0,00	\$20,28	\$0,00	\$282,67
Promedio							\$336,51

Fuente: Intendencia de Transporte con información del CTAC

Gráfico N.º 2
Comparación de costos



Los resultados que se muestran en el gráfico anterior muestran un costo de operación para una aeronave A-320 en el aeropuerto internacional Juan Santamaría competitivo, el cual resulta menor comparado con el costo promedio de los aeropuertos centroamericanos.

D. AUDIENCIA PÚBLICA

Dentro del plazo otorgado en la convocatoria a audiencia pública y en la audiencia pública celebrada el 26 de noviembre de 2018 en las instalaciones de la Autoridad Reguladora, se recibieron las siguientes oposiciones y coadyuvancias, mismas que fueron admitidas mediante informe IN-0094-DGAU-2018 del 3 de diciembre de 2018 (folio 714):

- 1. Coadyuvancia: Aeris Holding Costa Rica, S.A. cédula de persona jurídica número 3-101-256530, representada por los señores José Ricardo Hernández Larios, con cédula de residencia número 122200687312 y el señor Eduardo Chamberlain Gallegos, portador de la cédula de identidad número 1-0641-0332, en su condición de Apoderados Generalísimos. (folios 753 a 767 y 819 al 823)**

Señalan en su escrito que corre agregado al expediente, lo siguiente:

“... que se tenga como coadyuvante del CTAC en el procedimiento de aprobación de tarifas aeronáuticas del período 2017-2018 para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; toda vez que la decisión final del procedimiento tiene incidencia directa hacia sus intereses.”

2. Oposición: Vuela Aviación Sociedad Anónima (VOLARIS), cédula de persona jurídica número 3-101-6 6997, representada por el señor Rolando Laclé Castro, cédula de identidad número 1-0428-0955, en su condición de secretario con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma (folios 750 al 752, 798 al 801) y el señor Fernando Enrique Naranjo Villalobos, cédula de identidad número 103070913, en su condición de presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma (visible a folios 768 al 773 y 798 al 801).

Señalan en su escrito que corre agregado al expediente, lo siguiente:

Que el incremento tarifario propuesto por el CETAC para las tarifas aeronáuticas del aeropuerto internacional Juan Santamaría impacta los costos de todas las aerolíneas que operan en dicho aeropuerto, especialmente las aerolíneas de bajo costo que es el caso de Volaris, afectando su competitividad.

Agregan al respecto que el incremento propuesto se traducirá en costos más altos para los usuarios del servicio público de transporte aéreo, generando una disminución del tráfico aéreo y de turismo, lo que impactaría, según indican, en los costos de operación de todas las líneas aéreas, especialmente las del modelo de aerolínea de ultra bajo costo como lo es su representada. Señalan además que dicho aumento les obligaría a replantear su estructura de costos, presupuestos y esquemas de comercialización, al sumarse esta fijación tarifaria a la que sufrieron el año anterior, lo que hace menos competitivas las operaciones que brindan desde y hacia Costa Rica, al obligar al aumento de tarifas por los servicios brindados a los usuarios.

3. Oposición: Asociación de Líneas Aéreas Internacionales (ALA), cédula de persona jurídica número 3-002-87152, representada por el señor Rafael Sánchez Arroyo, cédula de identidad número 1-0589-0292, en su condición de presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma. (folios 774 al 797)

Señalan en su escrito que corre agregado al expediente, lo siguiente:

a. Que no se deben considerar los fondos para el mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos y Futuros Aeropuertos Internacionales como un costo transferible a las tarifas aeronáuticas. Indica que nuevamente el CETAC incorpora dichas reservas como un costo tarifario en su propuesta tarifaria 2018-

2019, a pesar de que la ARESEP en reiteradas ocasiones lo ha rechazado.

- b. *Con respecto al plazo de amortización de las obras, que se incrementan las tarifas al no regir el plazo normal de amortización de 10 años debido a que el CGI vence en mayo de 2016, por lo que las obras nuevas que se incorporan en la petición tarifaria se amortizan en un plazo de 7,7 años; en este sentido consideran importante extender el plazo del Contrato, y sugieren que la Autoridad Reguladora respalde institucionalmente a CETAC en este proceso.*
- c. *Solicita revisar la verdadera utilización de los terrenos expropiados y el beneficio que estos aportan a los operadores aéreos.*
- d. *Solicita que se revise el pliego tarifario propuesto por el CETAC y se realicen los ajustes necesarios conforme a los argumentos expresados en su oposición.*

4. Oposición: Asociación de Transporte Aéreo Internacional IATA, cédula de persona jurídica número 3-013-112486, representada por el señor David Alberto Hernández Rivera, pasaporte número D00934669, en su condición de Apoderado Generalísimo sin límite de suma. (folios 802 a 814 y 824 al 830).

Indica en su escrito, que se opone al incremento tarifario de las tarifas aeronáuticas del aeropuerto internacional Juan Santamaría, propuesto por el CETAC, porque considera que dicho incremento se traduce en costos más altos para las aerolíneas que hacen uso de dicho aeropuerto, lo que incide en una disminución del tráfico aéreo y del turismo.

Sobre la oposición de Vuela Aviación Sociedad Anónima (VOLARIS), en cuanto a que el incremento tarifario afectaría las aerolíneas de bajo costo.

Una vez revisada la información contenida en la oposición de los representantes de Vuela Aviación Sociedad Anónima, se observa que las intenciones de oponerse al incremento tarifario por servicios

aeronáuticos no se fundamentan en argumentos técnicos ni legales que desvirtúen el proceso mismo de fijación ante dicha.

Al respecto, les aclara esta Intendencia que como Administración se encuentra apegada a la normativa vigente y, en cumplimiento del principio de legalidad, únicamente puede resolver dentro de lo que la norma le permite, por lo que, en el presente caso, del análisis de la propuesta tarifaria, los costos que se están incorporando a las tarifas aeronáuticas están debidamente demostrados; además, se cumplen los presupuestos de la normativa de Aresep (Ley 7593 y su Reglamento), así como de la metodología vigente establecida según lo dispuesto en el Reglamento de Servicios Aeroportuarios y el Contrato de Gestión Interesada. De esta forma, la Aresep no puede excluir costos que se encuentren demostrados para evitar una fijación tarifaria porque le afecte a uno u otro operador o usuario de los servicios regulados, ni mucho menos puede establecer tarifas diferenciadas para una u otra aerolínea que se considere que sale perjudicada por el ajuste tarifario, sino que el resultado que surja del análisis tarifario es uno solo general para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y aplica por igual a todos los usuarios del servicio público.

Sobre la oposición de la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales (ALA) en cuanto a los costos que no deben considerarse, sobre el plazo de amortización y al reconocimiento de las expropiaciones.

Respecto a las reservas que no deben contemplarse dentro del ajuste tarifario, las cuales son: Fondo para el mantenimiento y desarrollo del sistema nacional de aeropuertos y el Fondo para futuros aeropuertos internacionales, se debe reiterar la posición de la Aresep sobre los citados fondos, y es la siguiente:

“(...) El trasladar las citadas reservas como un costo a las tarifas aeronáuticas transgrede el principio del servicio al costo, debido a que dichas reservas no constituyen costos operativos atinentes a la prestación de los servicios aeronáuticos, sino que se trata de fondos que se acumulan para realizar inversiones futuras, en este sentido, dichos fondos deben provenir de los excedentes que produzca la actividad aeronáutica y cómo se ha demostrado y reconocido por el mismo CTAC, a través de la información que presentan sus Estados Financieros, la actividad aeronáutica del AIJS, le ha permitido obtener excedentes suficientes que le permiten establecer dichas

reservas; así en los períodos terminados al 31 de diciembre de 2011 y 2012, se presentan utilidades del orden de ¢4.737,8 millones y de ¢3.648,3 millones respectivamente (folio 1018).

El trasladar a las tarifas aeronáuticas, montos relacionados con los fondos denominados: Fondo para el mantenimiento y desarrollo del sistema nacional de aeropuertos y Fondo para futuros aeropuertos internacionales es impropio, debido a que la metodología tarifaria vigente reconoce un rendimiento el cual debe ser destinado por el CTAC en la creación de las citadas reservas y no pretender cargar las mismas a los usuarios de los servicios aeronáuticos, como si dichas reservas fueran un costo más de brindar el servicio.

Conforme a lo anterior, no corresponde trasladar los fondos de reserva para mantenimiento y desarrollo del Sistema Nacional de Aeropuertos y futuros aeropuertos internacionales a las tarifas de los servicios aeronáuticos, debido a que se estaría transgrediendo el principio del servicio al costo, al cargar a las tarifas aeronáuticas el costo de las citadas reservas.” (...)

En el mismo sentido, se remite a la petente a lo resuelto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante el acuerdo 03-16-2014, de la sesión ordinaria 16-2014, del 17 de marzo de 2014, ratificado el 20 de marzo de 2014, por medio del cual rechazó los recursos de apelación presentados contra la resolución 854-RCR-2012, por parte del CTAC y AERIS, que reclamaban el reconocimiento de los citados fondos.

Siendo consecuentes con lo señalado en los párrafos anteriores, a los costos propuestos por el CETAC en su solicitud tarifaria para el período 2018-2019, se les rebajó el monto correspondiente a las reservas antes mencionadas, por un monto de \$1, 424. 641. Este monto representa el 55.5% del monto total de reservas para mantenimiento y desarrollo del AIJS y desarrollo de nuevos aeropuertos definidas por el CTAC en el CGI, y cuyo monto total asciende a la suma de \$2, 565. 996. El 44.5% restante, se carga a las tarifas no aeronáuticas, las cuales no están bajo la regulación de la Autoridad Reguladora.

En cuanto al plazo de amortización de las obras, se debe señalar que la regulación de los servicios públicos a cargo de la Aresep, no incluye co-administrar con los regulados. Sobre el recalcu general inmediato de

tarifas tomando en cuenta la extensión de plazo del CGI, no puede realizarse por parte de Aresep, toda vez que la Administración no puede ni debe trabajar con supuestos. Los opositores deben tener claro que la Aresep para realizar los ajustes tarifarios únicamente toma en cuenta la información que consta en el expediente tarifario y la metodología vigente a la fecha de la fijación tarifaria, ya que de lo contrario estaría actuando al margen de la normativa aplicable. Entonces, si el contrato y la metodología vigente indica un plazo específico para amortizar esas inversiones, ese plazo es el que debe ser respetado por la Aresep.

En cuanto al reconocimiento de las expropiaciones, cabe señalar que las mejoras dentro de la infraestructura del aeropuerto mejoran la calidad del servicio a los usuarios, al agilizar operaciones y mejorar la seguridad aeroportuaria. Además, si se encuentran demostrados los costos incurridos por concepto de expropiaciones deben reconocerse como tales dentro del ajuste tarifario, lo cual ha quedado demostrado en la información contenida en el expediente tarifario.

Con respecto a que se revise el pliego tarifario propuesto por el CETAC y se realicen los ajustes necesarios conforme a los argumentos expresados en su oposición, se le indica que estos argumentos fueron considerados en el análisis tarifario realizado.

Sobre la oposición de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) en cuanto a que el aumento tarifario se traduce en costos más altos para las aerolíneas que hacen uso de dicho aeropuerto, lo que incide en una disminución del tráfico aéreo y del turismo.

Al igual que la oposición de Vuela Aviación Sociedad Anónima, se observa que en esta oposición presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, las intenciones de oponerse al incremento tarifario por servicios aeronáuticos tampoco se fundamentan en argumentos técnicos o legales que desvirtúen el proceso mismo de fijación ante dicha, sino que se indica únicamente que dicho incremento significarían costos más altos para las aerolíneas que utilizan el aeropuerto, lo que traería consigo una disminución del tráfico aéreo y del turismo.

Así, se le recuerda a los representantes de la opositora que, tal como ya ha sido indicado, esta Administración se encuentra obligada a cumplir con el principio de legalidad, de forma tal que si la normativa aplicable (entiéndase por esta la Ley 7593 y su Reglamento, la metodología vigente establecida según lo dispuesto en el Reglamento de Servicios

Aeroportuarios y el Contrato de Gestión Interesada), establece que se debe realizar el incremento si se cumplen con los presupuestos indicados en cada una de ellas y si del análisis tarifario realizado por la Intendencia se observa el cumplimiento de cada uno de los presupuestos o requisitos para aplicar la fijación tarifaria y quedan demostrados los costos a trasladar a las tarifas, esta Intendencia no puede dejar de cumplir la normativa y omitir el ajuste tal como lo pretende la opositora.

(...)"

- II. Conforme con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es modificar las tarifas para los servicios aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, tal como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0114-IT-2018 del 14 de diciembre de 2018 y fijar las tarifas para los servicios aeronáuticos que se brindan en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, según el siguiente detalle:

Tarifas de Servicios Aeronáuticos
Valores en US\$

Categoría Tarifaria	Unidad de Medida	Periodicidad de Cobro	Tarifas 2018-2019
1.1 Tarifas de Aterrizaje			
Aeronaves aviación general y agrícola (vuelos locales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,1264
Aeronaves aviación general (vuelos internacionales)	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2529
Aeronaves comerciales	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2529
Aeronaves de carga	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2529
1.2 Tarifas de Aproximación			
Aviación general menos de 12,500 kg	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2919
Aeronaves comerciales o generales internacionales menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2919
Aeronaves comerciales de 12,500 kg. a menos de 60,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5789
Aeronaves comerciales de 60,000 kg. a menos de 90,000 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$1,0946
Aeronaves comerciales de 90,000 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$2,1356
Helicópteros menos de 12,500 kg.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,2919
Helicópteros de 12,500 kg en adelante.	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,5789
1.3 Derechos de Iluminación, Puentes de Abordaje y Buses			
Iluminación	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,0243
Puentes de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,6063
Autobuses de abordaje	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,6063
1.4 Tarifa de Infraestructura del Campo Aéreo			
Construcción y mejoras de pista y rampa	1000 Kg	P/ aterrizaje	\$0,6119
1.5 Tarifas de Estacionamiento de Aeronaves			
Menos de 90 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	libre
Entre 91 y 180 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$0,5175
Entre 181 y 360 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$1,0351
Entre 361 y 480 minutos	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$2,5877
Días completos (de 481 minutos en adelante)	1000 Kg	P/ estacionamiento	\$6,4692
1.6 Tarifa de Carga			
Uso de la terminal	1 Kg	Mensual	\$0,0070
1.7 Concesionarias servicios aeronáuticos			
Tarifa de distribución de combustible	Litro	Mensual	\$0,0049

II. Indicar al CETAC lo siguiente:

- a. Debe continuar remitiendo en forma trimestral a la Aresep la información estadística con detalle mensual de la actividad del AIJS. La información habrá de disponerse según la naturaleza del vuelo (doméstico, internacional, transporte de carga, aviación general, etc.) y según operador aéreo; para todo lo concerniente a las operaciones aeronáuticas, la masa máxima al momento de despegue (MTOW con detalle en toneladas), los kilogramos de carga, los pasajeros atendidos, la distribución de combustible para la aviación y el tiempo de estacionamiento por tipo de aeronave.
- b. Debe continuar remitiendo a la Autoridad Reguladora el resultado de la evaluación de los índices de calidad en formato físico y electrónico tres

meses antes de presentar la nueva propuesta tarifaria. Asimismo, adjuntar las hojas de cálculo de los indicadores en donde se reflejen las fórmulas utilizadas.

- c. Debe continuar remitiendo a la Autoridad Reguladora una descripción de los avances en los servicios de construcción efectuados en el lado aéreo del AIJS, haciendo constar en éste la distribución gráfica de áreas en el lado aéreo con vinculación a éstos (incluir detalle gráfico en formato electrónico PDF) y el contraste entre dichas obras y actuaciones, frente al Plan Maestro, el Anexo E, al CGI y los documentos que les son afines, para el período 2017-2018. La información debe presentarse por semestre.
- d. Debe presentar sus Estados Financieros del período terminado al 31 de diciembre de 2018 debidamente auditados para la próxima petición tarifaria.

Todos los anteriores requisitos, de acuerdo con el artículo 33 de la Ley 7593, son de cumplimiento obligatorio para la próxima propuesta tarifaria, sin los cuales la Intendencia no dará admisibilidad a esta.

- III. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente al de la publicación de este acto en el Diario Oficial La Gaceta.

De conformidad con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación. El de revocatoria y apelación deberán interponerse ante la Intendencia de Transporte, resolviendo el primero de ellos y el segundo se eleva al superior jerárquico.

Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución.

NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O.C. N° 9006-2018.—Solicitud N° 271-2018.—(IN2018306674).