



BORRADOR DE PROTOCOLO PARA LA FUSION DE RUTAS

1-. PROPÓSITO

Establecer los parámetros para la aplicación excepcional de la aplicación de la figura de FUSIÓN DE RUTAS y de las que requieren sectorización y/o modernización para licitación pública.

2-. ALCANCE

Este procedimiento aplica desde el análisis de la situación de la (s) ruta (s), hasta la aprobación por parte de la Junta Directiva al amparo de la Ley 3503 y sus reformas, así como la jurisprudencia de la Sala Constitucional.

3-. RESPONSABLES

3.1. Junta Directiva:

- Aprobar o rechazar las recomendaciones con respecto a la fusión de rutas.

3.2. Director Ejecutivo:

- Conformar la comisión de análisis de la recomendación técnica

3.3. Directora Área Técnica:

- Elaborar adenda al contrato y enviar a ARESEP
- Enviar a ARESEP, el contrato firmado
- Enviar informe a Junta Directiva de cumplimiento de los operadores

3.4. Jefe de Planificación del Transporte:

- Asignar el caso a alguno de los técnicos
- Realizar valoración técnica y elaborar informe técnico
- Realizar el proceso de formalización para emitir refrendo a ARESEP

3.5. Jefe de Asuntos Jurídicos:

- Emitir respuesta a consultas específicas generadas por el Área Técnica



Página 2 de 6

3.6. Técnico Asignado:

- Realizar las evaluaciones y analizar cual proceso se debe aplicar si el de Fusión o unificación de códigos

3.7. Encargado de Servicio al Cliente:

- Recibir las solicitudes de los operadores

3.8. Secretaría de Actas:

- Redactar los acuerdos de Junta Directiva y notificar a las partes.

4-. DEFINICIONES

- SIG: Sistema de información geográfica
- SICUT Web: Sistema integrado de control único de transporte
- ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
- Fusión de Rutas: es fusionar una ruta con un permiso, a un mismo operador, de permiso a concesión, que están autorizados a un mismo operador.
- Encargado de Servicio al Cliente: funcionario asignado en Plataforma de Servicios para la atención del usuario.

5-. DOCUMENTACIÓN ASOCIADA

- Jurisprudencia de la Sala Constitucional
- Ley N° 3503 y sus reformas, publicada el 20 de mayo de 1965: Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores.
- Ley N° 9078 y sus reformas, publicada el del 26 de octubre del 2012: Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.
- Decreto Ejecutivo N° 29743-MOPT y sus reformas, publicado el 05 de setiembre del 2001: Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte Colectivo Remunerado de personas y Servicios Especiales.
- Resolución Tribunal Administrativo de Transporte, TAT-2805-2015.



6- DESCRIPCIÓN DEL PROTOCOLO

PROTOCOLO DE FUSION DE RUTAS		
Secuencia de Actividades	Descripción de actividades	Responsable
1. Análisis de situación	<p>1.1. Las solicitudes pueden ingresar por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plataforma de servicios: mediante solicitud del operador. (traslada a Jefe de Planificación del Transporte) • Estudio de campo (realizado por Jefe de Planificación del Transporte) 	Encargado de Servicio al Cliente
2. Condición de permisionarios	2.1. Asigna el caso a uno de los técnicos	Jefe de Planificación del Transporte
	<p>2.2. Realiza la evaluación y analiza con el jefe para determinar si procede la:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fusión de rutas 	Técnico Asignado
3. Fusión	3.1. Aplica cuando el operador del permiso requiere mejorar el equilibrio económico y operativo, que genere una mejora y optimización del servicio que recibe el usuario.	Jefe de Planificación del Transporte /persona designada
	3.2. La fusión se puede dar en las siguientes condiciones (ver anexo 1.1):	Jefe de Planificación del Transporte /persona designada



PROTOCOLO DE FUSION DE RUTAS		
Secuencia de Actividades	Descripción de actividades	Responsable
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Solo aplica de permiso a concesión y debe ser del mismo prestatario del servicio 2. Que el permiso no sea autosostenible operativamente mediante los indicadores de ocupación 3. El operador justifique que el ramal no es sostenible (ingresos-gastos) 4. La concesión debe ser viable operativamente/financieramente e para la fusión del permiso 5. Operar en un mismo sector geográfico compartiendo parte de sus recorridos y área de influencia del servicio. 	
	<ol style="list-style-type: none"> 6. Misma clasificación de ruta y tipo de unidades 7. Debe cumplir todos los requisitos antes mencionados <p>NOTA: En caso de que el permiso sea solventemente sostenible y NO cabe el proceso de Fusión de rutas, deben licitarse.</p>	Jefe de Planificación del Transporte /persona designada
2. Valoración Técnica	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se hace la valoración técnica correspondiente y elabora criterio e informe técnico y se remite a la Directora Técnica 	Jefe de Planificación del Transporte /persona designada



PROTOCOLO DE FUSION DE RUTAS		
Secuencia de Actividades	Descripción de actividades	Responsable
	2. En caso de existir duda con algún aspecto en concreto con la legalidad de la valoración técnica se remite a consulta a Asuntos Jurídicos para su debida respuesta. Verifica que el informe técnico contenga cada uno de los aspectos señalados en el anexo 2.	Jefatura de asuntos jurídicos/Persona designada
3. Envío a Junta Directiva	1. Aprueba o no las recomendaciones	Junta Directiva
	2. En caso de rechazo el proceso se archiva	Junta Directiva
	3. En caso de aprobación notifica a las partes	Secretaria de Actas
4. Refrendo	5.1. Elabora la adenda del Contrato y remite a ARESEP para el refrendo correspondiente	Directora del Área Técnica
FIN DEL PROTOCOLO		



7- Anexo 1:

Figura	Definición	Justificación
Fusión	<p>Los procesos de fusión de rutas consisten en permitir una integración ordenada y sistemática de aquellos servicios que son operados en condición de permiso en favor de rutas que son operadas en condición de concesionarios. Para lograr este objetivo, el proceso se compone de dos aspectos fundamentales: un aval técnico y un aval legal.</p> <p>Desde el punto de vista técnico, este proceso requiere de algunas condiciones propias de los sistemas de transporte y su dinámica evolutiva, pues estos son entes en constante transformación de acuerdo a las necesidades y características propias de los usuarios y sus requerimientos de movilidad. Entre los aspectos a considerar se puede citar:</p> <p>Debe existir una ruta o rutas operadas en condición de concesión, las zonas o sectores servidos por las rutas en cuestión deben estar en el mismo ámbito geográfico (es decir deben compartir parte de sus recorridos, atender zonas cercanas y/o similares); o tener rutas que dependan o funcionen en función de los servicios brindados por otra ruta.</p> <p>Esto permitirá entonces contar con: eliminación de códigos de rutas (al prevalecer los códigos concesionados), una integración operativa de la flota (lo que hace que la flota pueda utilizarse en cualquiera de los recorridos), una integración de los recorridos (en procura de hacer un uso más eficiente de los recursos disponibles); todos esto en la búsqueda de la optimización de los recursos disponibles.</p>	<p>1.Desarrollar una integración administrativa que flexibilice la organización, de manera que se torne más eficiente, tomando decisiones más acertadas, mediante una estructura plana donde la información fluya más expedita.</p> <p>2.Mejorar los procesos de retroalimentación, los cuales son necesarios para la aplicación de ajustes inmediatos en los sistemas operativos, mismos que están relacionados con las frecuencias de los servicios, roles de las unidades, programas de mantenimiento, este último muy importante, en la actividad del transporte remunerado de pasajeros por autobús.</p> <p>3.Contar con empresas de mayores dimensiones, lo que puede pensarse como una integración vertical hacia atrás, lo que implica mayor eficiencia y seguridad en la obtención de los insumos básicos que la actividad requiere, esto con el fin de mantener los niveles de servicio óptimos, obteniendo al mismo tiempo ahorros importantes en el abastecimiento de recursos.</p> <p>4.Economías operativas de escala, mismas que originan por lo general una reducción en los costos de operación.</p> <p>5.Economías financieras, mismas que se relacionan con un costo de deudas más bajas o una mayor capacidad de adquisición de deudas.</p> <p>6.Eficiencia administrativa, la cual implica que la administración de una empresa debe ser lo más eficiente posible, para que la rentabilidad de los activos adquiridos sea mejorada.</p> <p>7.Un poder de mercado más sólido, el cual tiende a incrementarse, al tener una competencia muy débil y reducida.</p>

Anexo 2: Componentes a verificar en informe técnico de fusión de rutas:

1.- Justificación de la aplicación excepcional en el caso concreto, debido proceso, audiencia a otros operadores (permiso o concesión), que compartan recorridos o puntos terminales, o bien, indicar porqué motivo no procede la audiencia.

2.- Valoración de la audiencia por el fondo.

3.- Valoración técnica de inexistencia de los siguientes aspectos:

- Competencia desleal.
- Afectación a otros operadores.
- Existencia o no de otros operadores interesados.
- Permiso que se fusiona no posea rentabilidad y/o demanda para ser licitados.
- Determinar técnicamente que la fusión es de mayor beneficio al interés público.
- Determinar que la fusión no corresponde a una ampliación de la concesión.

4.- Concesión y permiso corresponden al mismo operador.

5.- Que la concesión y el permiso tengan correlación.

6.- Que el permiso no corresponda a más del 50% del recorrido de la concesión.

FIN DEL BORRADOR DEL PROTOCOLO