

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL  
COMISIÓN DE REGULACIÓN DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO



RESOLUCIÓN CRA No. 332 de 2005

20 DE JUNIO DE 2005

**“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.**

**LA COMISIÓN DE REGULACIÓN DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO**

En ejercicio de las facultades legales, en especial las conferidas en el Código Contencioso Administrativo, en el artículo 73 de la ley 142 de 1994, en los decretos 1524 de 1994 y 1905 de 2000, y

**CONSIDERANDO**

Que la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico CRA profirió la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005 *“Por la cual se decide la solicitud de modificación, por mutuo acuerdo del Costo de Recolección y Transporte de Residuos Sólidos (CRT) para el municipio de Envigado (Antioquia), presentada por la empresa Enviaseo E.S.P.”.*

Que dicha Resolución fue notificada personalmente al representante legal de Enviaseo E.S.P. y fue publicada en el Diario Oficial N° 45.831 del 23 de febrero de 2005, y comunicada al Alcalde Municipal de Envigado, a la Defensoría del Pueblo de Occidente, a los Comités de Desarrollo y Control Social, al Personero Municipal de Envigado, a CORANTIOQUIA y a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.

Que dentro de los términos legalmente establecidos para tal efecto, mediante radicado 1322 del 22 de marzo de 2005, la doctora Lucrecia Londoño Builes, Gerente de ENVIASEO E.S.P., en adelante la empresa, interpuso recurso de reposición contra la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005.

Que en el escrito de reposición, la empresa objeta la decisión adoptada, en lo referente al costo de inversión en vehículos (\$/ton), al cálculo del costo de personal de operación, al costo de combustible, al costo de mantenimiento, reparación y a los gastos administrativos.

Que con el propósito de probar sus argumentos y las objeciones planteadas, la Empresa solicita la práctica de las siguientes pruebas:

1. Oficiar a Emvarias E.S.P. para que certifiquen el horario de atención a los usuarios del Parque Ambiental La Pradera.
2. Realizar inspección ocular a los procesos de contratación N° 55 de 2000 y 01 de 1999, por medio de los cuales se adquirieron los vehículos de 25 yd<sup>3</sup>.

MHD

"Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005".

3. Oficiar y requerir a varias empresas usuarias de Enviaseo ESP (Sofasa SA, Familia SA, Técnicas Adhesivas, Cueros Vélez, Grulla Keeber), con el objeto que aporten y certifiquen la caracterización de sus residuos, para establecer la densidad de los mismos.
4. Oficiar al municipio de Envigado para que aporte el Decreto mediante el cual se fijaron las condiciones laborales de los empleados trasladados de la antigua Secretaría de Servicios Generales a Enviaseo ESP., en el momento de constitución y creación de la empresa.

Mediante Auto de 6 de abril de 2005 se abrió a pruebas por el término comprendido entre el 12 y el 25 mayo de 2005, negándose la práctica de las pruebas 3 y 4 del escrito del recurrente, período probatorio que fue ampliado por Auto del 31 de mayo de 2005, del 1 al 8 de junio del mismo año.

Que a continuación se señalan los argumentos centrales sobre los cuales se estructuran los motivos de inconformidad que sustentan el recurso y se presenta el análisis de la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico frente a cada uno de ellos, según se indica.

## I. COSTOS DE INVERSION EN VEHICULOS

### A. MOTIVOS DE INCONFORMIDAD DEL RECURRENTE:

- 1) **"Costo de Inversión en Vehículos (\$/ton):** Afirma la Comisión que ENVIASEO E.S.P. debe hacer un uso eficiente de los recursos y que, de acuerdo con la información suministrada por la Empresa y a partir de la optimización realizada para el número de viajes, plantea que la misma tiene la posibilidad de realizar más de un viaje durante el día, implementando la alternativa de trabajo con dos turnos laborales, a diferencia de lo incluido en la solicitud presentada, donde se incluye un (1) viaje por vehículo compactador para el cálculo del costo de inversión.

"El citado planteamiento se objeta, porque no es cierto ni real que la Empresa pueda optimizar aún más el número de viajes por vehículo/día con dos turnos laborales, toda vez que un turno tiene una duración de ocho (08) horas discriminadas de la siguiente manera: Para la recolección se requieren de 4 a 5 horas; para el transporte hasta el sitio de disposición final se requieren 4 horas; y adicionalmente, se requiere el tiempo para realizar el descargue en el Parque Ambiental La Pradera, el cual se estima, aproximadamente y en el mejor de los casos, entre 15 minutos y media hora.

"Considerando que el primer turno inicia a las 6:00 a.m y que, generalmente sobrepasa el término de ocho horas, extendiéndose hasta un promedio de once horas, no sería posible ejecutar el segundo turno pretendido por la Comisión, puesto el Parque Ambiental La Pradera se encuentra cerrado desde las 6:00 p.m, sin posibilidad alguna de que (sic) permanecer abierto y en funcionamiento, solo para recibir los residuos recolectados durante dicho turno.

"Al respecto, se consultó al personal del Parque Ambiental La Pradera, quienes manifestaron (sic) clara e inequívocamente la negativa a tal petición, en razón de los gastos que para ellos mismos generaría laborar hasta dichas horas, reiterando que el horario de atención es solamente hasta las 6:00 p.m.

"Ahora bien, la implementación de dos viajes por día y no de dos turnos laborales,

12

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

tampoco resulta efectiva y muchos menos eficiente, puesto que tal alternativa generaría demasiadas horas extras, diurnas y nocturnas, a cargo de la Empresa, aumentando los costos de personal de operación, sin olvidar el aumento que, lógicamente, tal número de viajes generaría en relación con el combustible, desgaste y mantenimiento de los vehículos, y demás costos de operación. De manera que, recurrir a modalidades de utilización del personal que se salen del turno normal de ocho (08) horas diurnas diarias, no resulta eficiente en nuestro caso.

“Así las cosas, no tiene sentido ni justicia partir de una premisa imposible y totalmente ajena a nuestra voluntad, para determinar que podemos hacer un uso más eficiente de los recursos y establecer una optimización para el número de viajes que en nuestro caso no es real ni viable.

“Por otro lado, para el cálculo del valor de los vehículos, la Comisión afirma que partió de los precios estimados del mercado, según la muestra de empresas del sector, a partir de la información disponible en la CRA en los estudios de la Nueva Regulación Tarifaria de Aseo. Con base en ello, se realizó el siguiente comparativo del valor de los vehículos observados en ENVIASEO E.S.P., el valor solicitado por la Empresa y el valor de los vehículos según la información disponible de los estudios realizados por la CRA, así:

Capacidad (yardas cúbicas)	25 yardas	20 yardas	17 yardas
Información empresa	\$407.762,00	\$258.000,0	\$231.637,0
Información CRA	\$328.957,75	\$271.734,7	\$248.845,53

“El valor estimado por la CRA para un vehículo de 25 yardas cúbicas es cuestionable y objetable, puesto que el costo reportado por la Empresa no es estimado ni promediado, es real, y en ese sentido, indiscutible.

“Ahora bien, la compra de cada uno de nuestros vehículos esta legalmente soportada y justificada a través de un proceso de contratación transparente y desarrollado bajo criterios de eficiencia, igualdad, economía y celeridad, por lo que puede afirmarse, con la seguridad debida, que la Empresa no ha incurrido en sobrecostos en ninguna de estas compras, y que las mismas se realizaron garantizando la optimización de recursos.

“Además, no puede pasarse por alto el hecho de que ENVIASEO E.S.P. posee uno de los mejores parques automotores de las E.S.P. del país, representado en 10 vehículos recolectores marca Intemational y Kenworth, chasis de las mismas marcas, cajas compactadoras McNeiulus, bajo constante mantenimiento preventivo y correctivo, y que por ello no puede ser comparado con las demás empresas del sector o con una muestra general, pues para producir un dato equitativo y justo, sería obligatorio realizar tal comparación con otras empresas en igualdad de condiciones, es decir, tendría que aplicarse el criterio de la igualdad material reconocido y protegido por las Altas Cortes.

“Por otra parte, la Comisión estima la capacidad de transporte con la capacidad efectiva reportada por la Empresa, según el tipo de vehículo, el porcentaje promedio de capacidad utilizada, el número óptimo de viajes por cada vehículo/día y el número de viajes trabajados a la semana, concluyendo que en, nuestro caso, se presenta una capacidad complementaria en vehículos de respaldo, la cual influye directamente en el resultado del valor del costo que nos ocupa.

157

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

“No es cierto que la Empresa posea “exceso de capacidad instalada de transporte” o capacidad complementaria en vehículos de respaldo, puesto que la capacidad efectiva del vehículo no es la capacidad real del mismo, es decir, si se sobrepasa la capacidad con la que actualmente funciona cada uno de nuestros vehículos, estos se volverían sumamente inestables y riesgosos para realizar un viaje tan largo como el que exige la ubicación de nuestro sitio de disposición final, poniendo en peligro no solo la integridad física de nuestros operarios, sino la de los demás beneficiarios de la vía.

“Adicionalmente al factor seguridad, tiene que considerarse y evaluarse el hecho de que, por las características propias de los residuos que transportamos, la compactación de los mismos no es total, lo que se traduce en que la carga esta compuesta de mucho volumen y poco peso, es decir, un vehículo puede llegar a ocupar toda su capacidad con solo 10 toneladas.

“Es el caso de los residuos provenientes del sector industrial y comercial, cuya recolección registra un alto grado de volumen con bajo peso.

“Así las cosas, puede concluirse que un vehículo de 25 yardas cúbicas no puede cargar realmente 16 toneladas, sino un promedio de 12 a 13 toneladas, en virtud de los riesgos de seguridad y la baja densidad de los residuos que recolectamos.

“Por todo lo expuesto, y con base en las pruebas que más adelante requeriremos, les solicitamos, con el debido respeto, revisar este criterio y por ende el resultado del valor asignado al mismo”.

## **B. CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN DE REGULACIÓN DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO.**

### **1. Costo de Inversión en Vehículos.**

Para determinar el Costo de Inversión en Vehículos, en primer lugar se hace una descripción general de los cálculos realizados por la Comisión, y posteriormente se procede a analizar cada uno de los argumentos presentados por la Empresa, dentro de su recurso.

#### **1.1 Número óptimo de viajes.**

En los análisis efectuados por la Comisión, el costo del componente de recolección y transporte está dado en función de la cantidad de residuos sólidos que recoge un camión en una zona, el número promedio óptimo de viajes que puede hacer en un periodo de tiempo y la cantidad total de residuos a recoger en ese periodo de tiempo, constituyendo estas variables, indicadores de eficiencia que afectan el costo total de una manera no lineal, en donde el costo medio está dado en función del nivel de utilización de los equipos, describiendo una curva en forma de U.

Lo anterior significa que, dentro de un rango factible de horas diarias de operación, existe un número de horas óptimo en que se deben operar los vehículos, estableciendo con ello el número óptimo de viajes que puede realizar un vehículo en un periodo de una semana.

De igual forma, del número de viajes de recolección por semana que realice un camión, depende de la intensidad de su uso y, por ende, la reducción de la vida útil, el costo de inversión asignable a un período de tiempo y la necesidad de recurrir a modalidades de

UP

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

utilización del personal que se salen del turno normal de 8 horas diurnas diarias. Dicho de otra manera, de este número de viajes por semana-camión depende el costo total de inversión por semana y el costo total de personal operativo por semana, de tal forma que si se divide por el número total de viajes necesarios para atender todos los clientes de una semana, el número de viajes por semana-camión determina el costo por viaje.

Entonces, el número de viajes óptimo de un camión en una semana será aquel que minimiza la función de costos y que matemáticamente se expresa de la siguiente manera:

$$\frac{\partial(\text{CO})}{\partial(\# \text{ de viajes})} = 0$$

Donde:

$$\text{CO}_{\# \text{ de viajes}} = \frac{\text{CI} + \text{CD}}{\# \text{ de viajes}} + \text{CP} + h * (\text{CC} + \text{CM})$$

Donde:

CO<sub># de viajes</sub> = Costo operativo para el cálculo del número óptimo de viajes en una semana.

CI (Costo de inversión en vehículos) = Pago (Vida Útil; Tasa de Descuento)\*V;  
La función pago calcula la anualidad, dada una vida útil y una tasa de descuento. La vida útil de los vehículos depende del número de viajes que se realicen por semana.

CD = Costos directos por vehículo

$$\text{CP (Costo de Personal)} = \frac{(\text{Salario} * \text{sobrecosto} + D) * \text{Número de empleados}}{\text{Número de camiones}} ;$$

En el costo de personal se ha incluido el valor de las dotaciones ya que estas dependen del número de empleados. El sobrecosto de personal depende del nivel de utilización, que a su vez depende del número de viajes.

h = Tiempo de viaje, que incluye un tiempo recolección, un tiempo improductivo y un tiempo para lavado y mantenimiento diario.

CC = Costo de combustible

CM = Costo de mantenimiento

V= Valor de reposición de vehículos

D= Valor Dotaciones

Los resultados que se obtuvieron se presentan en el siguiente cuadro:

NMD

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

	CAPACIDAD CAMIONES DE RECOLECCION (Yd <sup>3</sup> )		
	17	20	25
Número de viajes óptimos por semana	11,4	12,8	12,4
Número de viajes óptimos por semana ajustado	11,3	11,6	10,9

**1.2 Parámetros para el cálculo del número óptimo de viajes.**

- Tiempo de viaje

Los tiempos de duración de cada viaje que reporta la empresa en el recurso, coinciden razonablemente con los promedios tomados por la Comisión, consignados en la Resolución CRA N° 317 de 2005. Dependiendo de la capacidad del camión, el tiempo promedio en la actividad de recolección varía entre 5,3 y 6,67 horas y en la de transporte hasta el sitio de disposición final, entre 4,0 y 4,9 horas, valores calculados a partir de la información suministrada por la empresa en su solicitud inicial (Oficio N° 1388-04 de septiembre 08 de 2004).

Para el cálculo del tiempo de viaje establecido en horas y determinante en el cálculo de número óptimo de viajes por día y/o semana, se parte de los tiempos promedio de la actividad de Recolección en las diferentes microrutas del municipio de Envigado, tomando como base para este promedio, los tiempos empleados en recolección según cuadros del Anexo N° 1 - Planillas de Identificación de las Microrutas, Rutas de Recolección de Residuos Ordinarios -, aportadas por la empresa según informe Ofc. N° 1388-04 de septiembre 8 de 2004, Radicación CRA N° 3448 de septiembre 13 de 2004, con lo cual se obtienen los tiempos de recolección para los vehículos compactadores en operación, según el siguiente cuadro:

MMD

CAPACIDAD	TIEMPOS DE OPERACIÓN (horas)	
	Recolección	Transporte
25 YARDAS <sup>3</sup>	5,3	4,0
20 YARDAS <sup>3</sup>	5,5	4,9
17 YARDAS <sup>3</sup>	6,67	4,5

Para aquellas empresas, en donde la ubicación del sitio de disposición final afecta los costos totales del proceso de recolección y transporte, es preciso realizar una separación entre los costos resultantes de la actividad de recolección y transporte y la actividad de transporte a partir de la terminación de las rutas de recolección hasta el sitio de disposición final.

Los tiempos de viaje que se tienen en cuenta son aquellos asociados al proceso de recolección, considerando un desplazamiento máximo de 20 kilómetros, es decir que existe diferencia entre los costos asociados al proceso de recolección de residuos sólidos y los costos asociados al proceso de transporte hasta el sitio de disposición final.

Los costos asociados al transporte más allá de la ruta de recolección, deben incorporar medidas de eficiencia utilizando tecnologías tales como estaciones de transferencia,

118

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

para las cuales existen economías de escala. Es por esto, que los costos de transporte se asocian con los costos de transporte a granel y se reconocen en función de la distancia y no del tiempo de transporte.

Además, en el cálculo del tiempo de viaje, se incluye un tiempo improductivo común para todas las empresas, que se estimó tomando como distancia promedio al sitio de disposición final 20 kms, establecidos a partir de estudios adelantados por la CRA.

Capacidad en Yd <sup>3</sup>	17	20	25
Tiempo de Viaje	6,67	5,50	5,30
Tiempo Improductivo	1,52	1,68	2,06
Tiempo de lavado	1,26	1,26	1,26
Tiempo total (Horas)	9,46	8,44	8,63

Así las cosas, del análisis efectuado por la Comisión para el caso particular de la Empresa, a partir del número de viajes óptimo por semana ajustado, se obtuvo como resultado que un camión de 25 yd<sup>3</sup> hace 1,82 viajes/día; uno de 20 yd<sup>3</sup> hace 1,93 viajes/día y uno de 17 yd<sup>3</sup> hace 1,88 viajes/día. Se enfatiza que estos cálculos consideran un desplazamiento máximo de 20 kilómetros, a partir de los cuales los costos se enmarcan dentro del transporte a granel. (Estos valores corresponden al número de viajes óptimo por semana ajustado, dividido por seis (6) días a la semana).

El diseño operativo de los horarios y turnos de las diferentes rutas de recolección de los residuos sólidos en una empresa prestadora del servicio de aseo, debe corresponder a estudios de optimización de tiempos y movimientos, teniendo en cuenta la minimización de los costos. En esta decisión, se deberá establecer, entre otros, qué resulta más económico y eficiente: asumir un mayor costo en inversión en equipos, pagar la implementación de una doble jornada de trabajo o incluso asumir controladamente un determinado número de horas extras.

MAD

De otra parte y dentro de las pruebas practicadas, Empresas Varias de Medellín E.S.P., operador del relleno sanitario “Parque Ambiental La Pradera”; mediante comunicación radicada con el N° 2005-210-002769-2 del 03 de junio de 2005, reiteró la certificación suministrada en un proceso anterior, en el sentido de establecer: “Empresas Varias de Medellín E.S.P., realiza la recepción de los residuos sólidos en la Pradera y provenientes de otros municipios diferentes a Medellín, en horario de 6:00 A.M a la 7:00 P. M. de lunes a sábado, este horario se establece en razón a que la utilización relleno (sic), en horas de la noche hace más costosa la operación del mismo, por los requerimientos adicionales de personal y maquinaria para la cobertura y recepción de residuos. Se establecen estos horarios con el fin de disminuir la congestión de vehículos y las horas de espera de los mismos a la entrada del relleno”.

Para el caso particular de la Empresa, de acuerdo con el tiempo de viaje reportado por ella, la Comisión considera que incluso sería posible realizar dos viajes en un mismo día, hasta para el caso del recolector de 17 yd<sup>3</sup>, el cual tiene los mayores tiempos. Teniendo en cuenta la restricción horaria que se tiene en el sitio de disposición final, se realiza el siguiente ejemplo que correspondería a una de las posibles alternativas de operación: El primer ciclo de recolección podría comenzar con anterioridad a la apertura del relleno de tal manera que coincida con la llegada del camión recolector. El tiempo de transporte es de 4.5 horas, lo que significa que podría comenzar su segundo ciclo de recolección 2.25 horas después de la apertura del relleno, aproximadamente a las 8:30 de la mañana. El ciclo de recolección tarda alrededor de 6.67 horas, lo que significa que concluiría cerca de las 3:10 de la tarde, finalmente el camión recolector debe realizar el transporte hasta el sitio de disposición que tarda 2.25 horas, concluyendo así la totalidad del ciclo aproximadamente a las 5:30 de la tarde.

159

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

Las condiciones de operación descritas podrían implicar unos mayores costos laborales, por concepto de recargos nocturnos, aspectos que será tratado dentro de la presente Resolución, posteriormente, junto con el análisis del costo de personal.

Si se tiene en cuenta la posible existencia de una estación de transferencia, la empresa podría diseñar nuevas alternativas de operación, de tal forma que la restricción que impone el horario de funcionamiento del sitio de disposición final no genere ningún sobrecosto.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que dentro de la metodología tarifaria, el costo de inversión resultante, reconoce un parque automotriz nuevo. La vida útil de un equipo esta directamente relacionada con las horas de operación, y mientras se cumplan los requerimientos de operación y mantenimiento, estos están diseñados para una máxima utilización. Cuando un vehículo no está trabajando, su vida útil se completará en un período de tiempo más largo. Si el uso eficiente de ese equipo implica una utilización más intensa, su vida útil se agotará en un menor tiempo. De esta manera la vida útil esperada se toma como un punto intermedio entre una vida útil máxima y una mínima, que depende del nivel de actividad del camión, que para el caso particular de la Empresa, se estableció en 4,30 años por vehículo, bajo las condiciones del número óptimo de viajes anotado con anterioridad.

En cuanto al valor de los vehículos, la empresa objeta únicamente el de los camiones de 25 Yd<sup>3</sup>, que resulta inferior al adoptado por la CRA. Para los vehículos de 20 y 17 Yd<sup>3</sup>, en que el valor definido por los estudios de la Comisión, es mayor que el reportado por la empresa, no se hace comentario alguno.

A partir de la información disponible en la Comisión, para la expedición de la nueva metodología tarifaria para el servicio de aseo, fue preguntado a las empresas el valor de reposición de los vehículos, ejecutando para el cálculo de este parámetro, el ajuste lineal de los valores reportados en función de su capacidad.

Aun cuando no es clara la forma como el recurrente calcula el valor reportado para un camión de 25 Yd<sup>3</sup> (\$407.762.000), los cálculos realizados por esta Comisión, de acuerdo con las fechas y valores contenidos en la información allegada como prueba, correspondiente a los procesos de contratación para compra de vehículos Números 001 de 1999 y 055 de 2000, se resumen en el siguiente cuadro:

MMD

FECHA	TRM	Pago Dólares	Pago pesos	Ajuste por inflación	\$/junio 2003
20-ene-99	\$ 1.587,18	51.800 USD	\$ 82.215.924,00	141%	\$ 115.571.848
07-jun-00	\$ 1.772,69	207.200 USD	\$ 367.301.368,00	135%	\$ 495.332.292
15-dic-00	\$ 2.184,76	63.348 USD	\$ 138.400.176,48	121%	\$ 167.397.005
17-jun-01	\$ 2.303,13	95.022 USD	\$ 218.848.018,86	114%	\$ 249.425.992
<b>VALOR PROMEDIO POR CAMIÓN</b>					<b>\$ 342.575.712,59</b>

\*FUENTE: TRM:<http://www.banrep.gov.co/estadcam/trm/trm.xls>, IPC:DANE.

El valor obtenido en el cuadro anterior, resulta superior al promedio de las 37 empresas de la muestra (\$328.957.000), sin embargo inferior al reportado por la Empresa. Ahora bien, los costos reconocidos por ésta Comisión, están basados en criterios de eficiencia, entre los cuales se encuentra el valor de reposición. Un prestador puede adquirir un vehículo con un valor superior al promedio de la muestra, sin embargo, dicha decisión debería tomar en cuenta mejoras en eficiencia diferentes al precio, como

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

lo son la vida útil, los costos de mantenimiento, entre otras.

En consecuencia, el precio de los vehículos aplicable al caso que nos ocupa es el obtenido por la CRA a partir de los promedios del mercado y no el obtenido por la Empresa en el proceso licitatorio decretado en la prueba, especialmente teniendo en cuenta que para el caso particular la Empresa pretende el reconocimiento de valores superiores a los establecidos en la metodología general como precios techo.

En cuanto a la capacidad de transporte, y dadas las particularidades de peso y volumen de los residuos sólidos domiciliarios de las diferentes empresas y la dificultad para establecer un volumen y una densidad de manera particular por cada usuario gran productor, y acorde con el tipo de residuos sólidos generados, se aplicó dentro del cálculo del costo de inversión para los vehículos de 25 yd<sup>3</sup> una capacidad efectiva de 11,4 toneladas, valor que resulta inferior al promedio de carga realmente transportado hasta el sitio de disposición final lo que se ajusta más que suficientemente a lo pretendido por el recurrente. El cálculo del promedio realmente transportado se realizó a partir de los cuadros anexos al documento con radicación CRA 3203 de agosto 26 de 2004 y de los cuales se puede establecer, que para el periodo comprendido entre agosto de 2003 a agosto de 2004 los vehículos de 25 Yd<sup>3</sup> transportaron en promedio 12,79 toneladas, incluyendo dentro de este tonelaje tanto residuos sólidos de origen domiciliario como los generados por grandes productores industriales y comerciales, de acuerdo con la siguiente tabla:

#### TONELADAS/VIAJE RECOLECTADAS SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO

Periodo de Análisis Agosto 2003 - Agosto 2004

Capacidad	25 YARDAS <sup>3</sup>	20 YARDAS <sup>3</sup>	17 YARDAS <sup>3</sup>	14 YARDAS <sup>3</sup>	Volqueta (6 m <sup>3</sup> )	Ttal R. Domici - Barrido
Ton x Tipo Vehic	16.314	16.665	2.791	829	1.469	36.599
No. Viajes/tipo de Vehículo	1.276	1.409	334	136		
Toneladas /Viaje	12,79	11,83	8,35	6,10		
Toneladas /Viaje modelo	11,39	8,95	7,32	6,10		

Fuente: Cálculos CRA información Enviaseo E.S.P.

Por lo anterior, carece de fundamento lo afirmado por la empresa, en el sentido de pretender demostrar que tiene particularidades que implican necesariamente diferencias con otras empresas en cuanto a las especificaciones de los vehículos utilizados, la intensidad de trabajo de los mismos, las condiciones de operación o la caracterización de los residuos sólidos, por lo cual no prospera el cargo formulado.

## II. Costo de Personal de Operación (\$/ton)

### A. CONSIDERACIONES DEL RECURRENTE

“Para la estimación del costo de personal de operación, la Comisión, trabajó con la información reportada, referida al número de empleados (conductores, operarios y supervisores), el respectivo salario básico y factor prestacional, comparándolos con los del promedio del mercado de mano de obra del sector, que se obtuvo a partir de una muestra de cierto número de empresas de similar tamaño a ENVIASEO E.S.P.

“Es así como para el cálculo de los salarios de los conductores, supervisores y operarios, se utilizaron promedios salariales del mercado de mano de obra utilizados en el sector, con los factores prestacionales, incremento por festivos laborados

**"Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005".**

al año y horas extras, según la información disponible en la CRA, estimando el costo de operación de personal en \$10.72/tonelada (sic) de junio de 2003.

"Ahora bien, la muestra aportada por las demás empresas de similar tamaño a la nuestra, no es procedente ni aplicable en este caso, toda vez que lo realmente trascendente no es el tamaño sino la naturaleza jurídica de la empresa y las circunstancias bajo las cuales esta se constituyó."

"Como bien saben, ENVIASEO E.S.P. es una empresa industrial y comercial del Estado cuyos empleados, en su mayoría, llegaron a formar parte de la Empresa por traslado de la antigua Secretaría de Servicios Generales del Municipio de Envigado, por lo tanto, sus salarios fueron definidos por el Honorable Concejo Municipal de Envigado, conservando las condiciones que tenían como empleados del municipio. Bajo esta premisa, no es potestativo de nuestra Empresa rebajar estos salarios, puesto que se trata de una negociación que nos trasciende y que generó ciertos derechos para la mayoría de nuestros trabajadores."

"Cambiar arbitrariamente las actuales condiciones salariales, implicaría una afectación de los derechos de nuestro personal, y una violación a las garantías que, en el momento de ingreso a la Empresa, se les otorgaron. Además, nuestra política busca garantizar a los operarios un adecuado nivel de vida, puesto que logrando este objetivo se genera un valor agregado representado en el sentido de pertenencia con la empresa y la comunidad a la cual prestamos el servicio.

"Con respecto al nuevo personal que no formó parte de dicha negociación, resultaría contraproducente fijarle salarios mínimos, puesto que el trabajador tiene un derecho constitucional de trabajar en condiciones de igualdad respecto a los compañeros que ejercen la misma labor, por lo tanto no podemos asumir el gravísimo costo social y legal que la medida pretendida ocasionaría.

"Finalmente, cabe recordar el ya mencionado principio de igualdad material, el cual indica que para evaluar o comparar a un sujeto frente a otro, se debe estar realmente en condiciones similares, para producir un juicio justo y adecuado a derecho, de manera que la comparación con otras empresas del sector, partiendo solo del tamaño similar de estas, no es un trato igualitario para ENVIASEO E.S.P., en razón de nuestras circunstancias y características laborales especiales.

"Por todo lo expuesto, les solicitamos, con el debido respeto, revisar este criterio y por ende el resultado del valor asignado al mismo, otorgando y reconociendo mínimamente lo previamente establecido, para el costo de personal de operación, en la Resolución CRA N° 221 del 5 de marzo de 2002, "Por medio de la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por el Alcalde Municipal de Envigado - Antioquia y por la Empresa ENVIASEO E.S.P. contra la Resolución CRA 191 de 2001", así":

**"Cálculo del costo de personal de operación**

"Que en respuesta al Auto a pruebas, dada por el Auditor Externo con fecha enero 21 de 2002 (Radicación CRA 0235 del 22 de enero de 2002), manifiesta que en "ENVIASEO E.S.P. para el funcionamiento de cada vehículo se cuenta con una tripulación conformada por un conductor y dos operarios, aspecto que desde mi punto de vista lo considero apropiado para la prestación del servicio de aseo, dado que este modo se cubren ambos lados de las vías, lo que facilita realizar un solo recorrido".

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

*“De acuerdo con lo anterior, la Comisión ajusta el cálculo del costo de personal de operación, teniendo en cuenta 7 conductores, 14 operarios y un supervisor, para la operación de 7 vehículos.*

*“De otra parte, en respuesta al Auto a pruebas, la Gerente de ENVIASEO E.S.P., en comunicación 055-02 del 21 de enero de 2002 (Radicación 0351 del 24 de enero de 2002), presenta la desagregación del factor prestacional aplicado a los diferentes grupos de empleados, incluyendo un 2,5% por concepto de dotación, rubro que la metodología tiene en cuenta por separado. Por lo anterior, a los factores prestacionales reportados por la Empresa en 72,1% para conductores y 68,12% para operarios y supervisores, se les descuenta el porcentaje de la dotación.*

*“Por todo lo anterior, se obtiene un costo de personal de 11.203 pesos/ton., en pesos de julio de 2000.”*

## **B. Consideraciones de la Comisión de Agua Potable y Saneamiento Básico**

El Artículo 92 de la LSPD establece como herramienta para determinación de fórmulas tarifarias la comparación entre empresas así, dispone que al definir en las fórmulas los costos y gastos típicos de operación de las personas prestadoras de servicios públicos, las comisiones utilizarán no sólo la información propia de la empresa, sino la de otras personas prestadoras que operen en condiciones similares, pero que sean más eficientes.

Así mismo establece que también podrán las comisiones, con el mismo fin, corregir en las fórmulas los índices de precios aplicables a los costos y gastos de la empresa con un factor que mida los aumentos de productividad que se esperan en ella y, permitir que la fórmula distribuya entre la empresa y el usuario los beneficios obtenidos con tales aumentos.

En el mismo sentido, establece el Artículo 163 ibídem que las fórmulas tarifarias, además de tomar en cuenta los costos de expansión y reposición de los sistemas de agua potable y saneamiento básico, incluirán los costos de administración, operación y mantenimiento asociados con el servicio. Además, tendrán en cuenta indicadores de gestión operacional y administrativa, definidos de acuerdo con indicadores de personas prestadoras comparables más eficientes que operen en condiciones similares. Incluirán también un nivel de pérdidas aceptable según la experiencia de otras personas prestadoras eficientes;

Así las cosas, si bien es cierto que las condiciones de conformación de una empresa pueden ser muy variadas, no por ello, las particularidades que cada una de éstas presente conducen a que sea eficiente su estructura de funcionamiento.

Para el servicio de aseo, en el municipio de Envigado dentro de la libre competencia, puede entrar cualquier operador a prestar el servicio. Si se asumiera que dado que el municipio le ha trasladado a la Empresa, una serie de obligaciones que le hacen más oneroso su funcionamiento frente a otras empresas que no las tienen, se puede concluir que una estructura de costos que conlleve ese tipo de compromisos, no necesariamente es eficiente. Igual concepto se puede emitir respecto de las políticas laborales que implementen los diferentes prestadores.

Precisamente uno de los objetivos de la Regulación es el de fomentar la competencia, incentivar la inversión y prevenir abusos de posición dominante, para obtener tarifas razonables, excelente calidad y amplia cobertura en la prestación de los servicios.

107

**“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.**

Se precisa que la metodología tarifaria vigente para el servicio de aseo, es la de precio techo, la cual hace parte de lo que en regulación económica se conoce como “regulación por incentivos”, permitiendo transferir parte de las ganancias en eficiencia a los usuarios en un proceso dinámico e induciendo a una empresa regulada a alcanzar ciertas metas deseables, concediéndole alguna discrecionalidad asociada a la posibilidad de establecer un precio inferior al techo, de acuerdo con su capacidad para generar aumentos en eficiencia que redunden en menores tarifas, como resultado de la competencia en el mercado o del efecto de la regulación. La consideración de que la tarifa se ubique potencialmente por debajo del precio techo, exige tener tecnologías óptimas con la máxima eficiencia para que, con unos menores costos, ofrezcan la posibilidad de cobrar menores tarifas. Gastos más elevados, como pueden ser los resultantes de unas condiciones salariales particulares, no pueden ser trasladados a los usuarios vía tarifa y su implementación por parte del prestador debe estar asociada a una mayor productividad.

En suma, situaciones salariales particulares de determinados prestadores son ajenas a la regulación; a *contrario sensu*, no es dado a la regulación permitir que costos no eficientes sean utilizados como base para determinar las tarifas.

En estos términos, nada se opone a que un prestador de servicios públicos regulados por esta comisión se aparte de los límites prestacionales establecidos en el mercado y cancele a sus empleados prestaciones sociales que desborden dichos límites. Así, lo que no pueden hacer los prestadores es trasladar dichos costos a las tarifas de los usuarios por encima de los techos establecidos por la CRA.

Para el análisis de costos realizado por la Comisión se optimizó el número de viajes que se deben realizar y se reconocen los costos asociados a una tripulación de 1 conductor y 2.27 ayudantes en cada turno de recolección. MMO

Finalmente, para el costo de personal calculado en la resolución 317 de 2005 se tuvo en cuenta un sobrecosto por trabajo nocturno de 5.76%, sin embargo dadas las restricciones horarias de acceso al sitio de disposición final que implican una mayor operación en horas nocturnas se incrementó este porcentaje al 8.33%.

Al realizar el mencionado ajuste, el costo de personal pasa 10.726,15 pesos por tonelada a 10.986,72 pesos por tonelada. (pesos de junio de 2003).

Dadas las anteriores consideraciones el cargo prospera parcialmente en los términos señalados en el párrafo anterior.

### **III. Costo de Combustible (\$/ton)**

#### **A. CONSIDERACIONES DEL RECURRENTE**

*“Para el cálculo del costo de combustible, la Comisión utilizó una metodología basada en el total de las horas necesarias a (sic) operar durante una semana, que multiplicado por el consumo de combustible por hora y dividido por las toneladas semanales reportadas por la Empresa, permite obtener el costo de combustible por tonelada.*

*“Al respecto anotamos, con el debido respeto, que inexplicablemente la Comisión utilizó una metodología contraria a la previamente señalada por el instructivo expedido a través de la Resolución CRA N° 130 de 2000, el cual establece claramente que el costo de combustible debe calcularse no por horas, sino por kilómetros recorridos por galón, así:*

178

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

### **Costo de combustible (\$/ton)**

“La única variable que se ajusta en el cálculo del costo de combustible con respecto a la información reportada por la Empresas (sic), es el consumo específico en recolección y transporte (Kilómetros recorridos por galón de combustible en recolección y transporte). Se establece para cada tipo de vehículo un piso y un techo para esta variable de acuerdo con los datos de la muestra.” Efectivamente, nuestra solicitud respecto a este costo, se basó en la metodología de kilómetros y no de horas, puesto que, además de la norma legal existente, no es técnicamente posible determinar con veracidad cuanto combustible se consume por horas ni promediar cuantos galones se gastan en una hora, puesto que el combustible está directamente relacionado con los kilómetros recorridos y no con las horas de viaje.”

“Adicionalmente, tiene que considerarse el factor de los tiempos muertos, los cuales, en el caso de que se aplique lo pretendido por la Comisión, conllevarían a obtener datos inexactos e irreales, causándonos graves perjuicios.”

“No puede entonces confundirse combustible con mantenimiento ni aplicarse una metodología estándar para el cálculo del costo que nos ocupa, en consecuencia, les solicitamos, con el debido respeto, revisar este criterio y por ende el resultado del valor asignado al mismo”.

### **B. Consideraciones de la Comisión de Agua Potable y Saneamiento Básico.**

El consumo de combustible de un equipo puede determinarse a partir de diversos indicadores referenciados a parámetros tales como tiempo, distancia, potencia, capacidad, etc., con plena validez técnica para estas estimaciones.

Quando se correlaciona el consumo de combustible de un vehículo con las distancias recorridas, se obtiene un indicador que muestra en promedio cuantos kilómetros se recorren con una unidad de combustible, incluyendo por supuesto el consumo que se da cuando dicho vehículo está parado, pero con el motor en funcionamiento (V. gr. caso de un semáforo). Igualmente, el horómetro de un equipo mide el tiempo de operación del mismo, por lo cual si se correlaciona el consumo de combustible con el tiempo de operación del equipo, se obtiene un indicador que en promedio muestra la cantidad de combustible necesaria para una unidad de tiempo, incluyendo los tiempos productivos e improductivos. Ambas alternativas, tiene plena validez técnica y son admitidos como indicadores.

Para estimar el gasto en combustible por hora se realizó una regresión teniendo en cuenta el gasto anual y número de horas que efectivamente utilizaron los vehículos, a partir de la información de diferentes empresas, con la que cuenta la Comisión.

En el análisis anterior realizado por esta comisión se considero el gasto en combustible teniendo en cuenta el número de horas necesarias para el ciclo de recolección que corresponde a un valor de 2.922,66 pesos por tonelada. Sin embargo, al ciclo de recolección debe sumársele un tiempo improductivo, durante el cual se sigue consumiendo combustible de tal manera que el valor a reconocer se estableció en 5.358,51 pesos por tonelada.

Por lo anterior el cargo prospera parcialmente, en los términos del párrafo anterior.

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

#### IV. Costo de Mantenimiento y Reparación - Otros Costos de Operación (\$/ton)

##### A. CONSIDERACIONES DEL RECURRENTE

“En este caso, la Comisión estimó el costo de mantenimiento anual como el 5% del valor a nuevo de los vehículos, considerando este valor estándar en la evaluación de proyectos de transporte y otros sectores”.

Respecto a (sic) otros costos de operación, se reconoce el 15% de todos los costos anteriores.

“Al determinar estos costos, no se da ninguna explicación o argumento que nos permita saber con exactitud a que (sic) valores se aplican estos porcentajes y como (sic) se retoman los mismos (5% y 15%) en la formula tarifaria (sic), de manera que, respetuosamente, los objetamos por no estar debidamente sustentados y, en el caso del costo de mantenimiento y reparación, por corresponder a una muestra estándar no correspondiente a las circunstancias exactas de nuestra Empresa.”

##### B. Consideraciones de la Comisión de Agua Potable y Saneamiento Básico.

El costo de mantenimiento anual se estima como el 5% del valor a nuevo de los vehículos. Además, utilizando la información reportada por varias empresas en cumplimiento de la Resolución CRA 130 de 2000, esta relación se encuentra por debajo del 5%, con excepción de Cali, como se muestra en el siguiente cuadro:

Comparación costo de inversión en vehículos vrs. Costo de Mto. por Tonelada									
Pesos de 2000									
	Cali	Medellín	Pereira	Pasto	Palmira	Itagüí	Buga	Tulua	Envigado
Cto. Inversión en Vehic. por Tonelada.	7.838	12.767	15.497	7.341	8.951	14.901	11.961	9.144	22.396
Costo Mto. por Tonelada.	4,3	4,9	7,5	2,2	2,2	3,9	3,2	4,5	3,4
Relación	5,5%	3,9%	4,8%	3,0%	2,5%	2,6%	2,7%	4,9%	1,5%

La antigüedad del parque automotor afecta los costos de mantenimiento y reparación. Debe entenderse que la proporción de estos costos, tomada como referencia por el regulador para el cálculo del CRT, se asocia al valor a nuevo del parque automotor. De acuerdo con lo anterior, se ha mostrado que un techo para los costos de mantenimiento y reparación del 5% del valor de los equipos, es razonable de acuerdo con los datos de costos reportados por las empresas.

Por otra parte, se reconoce como *Otros Costos de Operación*, destinados a cubrir los costos de rentabilidad del capital de trabajo, seguros e impuestos, el 15% de los costos anteriores, de acuerdo con lo solicitado por la empresa, así:

$$OC = 0.15*(CI + CP + CD + CC + CM)$$

Cabe anotar, que el 15% en mención se calcula a partir de los costos operativos sin incluir el los costos generados por el mayor transporte. En efecto, en el cálculo del mayor transporte, ya se encuentran contemplados los costos de seguros, capital de trabajo e impuestos.

780

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

Hechas las anteriores aclaraciones, el cargo no prospera.

## V. Gastos Administrativos (\$/ton).

### A. CONSIDERACIONES DEL RECURRENTE

“Con relación a los gastos administrativos, no se entiende por qué, si en la metodología establecida por el instructivo de la resolución CRA N° 130 de 2000 se especifica que dichos gastos corresponden al 40% de los los (sic) costos operativos, la Comisión establece, en la Resolución recurrida, otra metodología y otros parámetros para definirlos, no siendo consecuente con sus propios criterios de asignación ya establecidos, ocasionando con esto una diversidad de conceptos con respecto a lo planteado por la Empresa.”

“Por lo anterior solicitamos respetuosamente que se conserve la metodología y criterios de asignación que la misma Comisión había planteado, con anterioridad, para estos casos.”

### B. Consideraciones de la Comisión de Agua Potable y Saneamiento Básico.

Como es de conocimiento del recurrente, la Comisión puede tomar decisiones regulatorias que afecten a la totalidad de las empresas reguladas, o a un número plural o singular de estas, siempre y cuando se respeten las previsiones legales. En este orden de ideas, las decisiones de carácter particular bien pueden apartarse de las decisiones aplicables a la totalidad o a un número plural de empresas.

Así, las revisiones de carácter particular, como la recurrida, deben atender las singularidades de la empresa en el marco, entre otros, del criterio de eficiencia.

A partir de la información disponible en la Comisión, se han desagregado los costos administrativos; en primer lugar, se estimó un factor de gastos administrativos que representa el porcentaje eficiente de administración en que puede incurrir una empresa del sector de aseo en Colombia y en segundo lugar, se estimó el costo por usuario para la actividad de facturación y recaudo.

El factor de gastos administrativos corresponde al 12.8% de los costos operativos, es decir un valor de 5.739,81 pesos por tonelada. La actividad de facturación y recaudo se estimó en 625 pesos por usuario. Este valor se debe calcular en pesos por tonelada, por lo que se utilizan los datos reportados por la Empresa en cuanto a toneladas mensuales y número de usuarios, resultando en 10.346 pesos por tonelada.

Los gastos administrativos y los costos de facturación y recaudo, representan en total, el 35.87% de los costos operativos para el caso de la Empresa.

## VI. CONCLUSIÓN.

A partir de los ajustes anteriormente expuestos, se obtienen los siguientes costos para el componente de recolección y transporte (CRT) para el municipio de Envigado, Antioquia:

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

### CRT Envigado - Antioquia

COSTO	Pesos de junio de 2003 por tonelada
Costo de inversión en vehículos	18.944,80
Costo de personal de operación	10.986,72
Costo de dotaciones	1.123,97
Costo de combustible	5.358,65
Costo de mantenimiento	2.579,11
Otros costos de operación	5.848,99
Total costos operativos	44.842,24
Gastos administración	16.085,82
<b>CRT</b>	<b>60.928,06</b>
Costos Adicionales (mayor transporte)	6.270,38
<b>CRT + Costos por mayor transporte</b>	<b>67.198,44</b>

Por lo expuesto, la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico,

#### RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO.- MODIFICAR** el Artículo Segundo de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005 y **FIJAR** un Costo de Recolección y Transporte (CRT) para el Municipio de Envigado (Antioquia) de **SESENTA Y SIETE MIL CIENTO NOVENTA Y OCHO PESOS POR TONELADA (67.198 \$/tonelada de junio de 2003)**, con base en el cual la entidad tarifaria local deberá calcular las tarifas máximas de prestación del servicio de aseo, de conformidad con los demás componentes y valores definidos en la regulación vigente, así como en las demás normas que expida la CRA; de conformidad con lo señalado en la parte motiva del presente acto.

**PARÁGRAFO 1** –Las empresas prestadoras del servicio de aseo en el Municipio de Envigado, Antioquia, deberán modificar sus planes de ajuste con el fin de adecuarlos al Costo de Recolección y Transporte (CRT) que se fija en la presente resolución, los cuales deberán ser enviados a la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico, para su información, y a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios para su vigilancia y control.

**PARÁGRAFO 2.** En caso de cambiar el sitio de disposición final, las personas prestadoras del componente de recolección y transporte (CRT) del servicio público de aseo en el Municipio de Envigado deberán dar aplicación de forma inmediata a los precios techo fijados de forma general por la Comisión. Con todo, de ser necesario, la persona prestadora podrá realizar las solicitudes de modificación de costos, incluso con anterioridad a la entrada en operación del nuevo sitio de disposición final..

**PARAGRAFO 3.** De ampliarse el horario de recepción de residuos sólidos en el Parque Ambiental la Pradera, al punto que cambien las condiciones de costos bajo las que se otorgó la presente modificación, las personas prestadoras del componente de recolección y transporte (CRT) del servicio público de aseo en el Municipio de Envigado, deberán trasladar a los usuarios las reducciones en costos que se obtengan con las mencionadas modificaciones e iniciar de forma inmediata las solicitudes de modificación de costos a que haya lugar.

“Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Enviaseo ESP., en contra de la Resolución CRA 317 del 17 de febrero de 2005”.

**ARTICULO SEGUNDO.- NOTIFICAR** personalmente el contenido de la presente resolución al representante legal o apoderado de ENVIASEO E.S.P., informándole que contra la misma no procede recurso alguno y que agota la vía gubernativa.

**ARTÍCULO TERCERO: - PUBLICAR** la parte resolutive del contenido de la presente Resolución en el Diario Oficial.

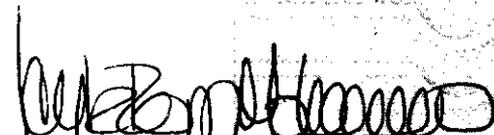
**ARTÍCULO CUARTO.- COMUNICAR** al Alcalde municipal de Envigado, Defensoría del Pueblo de Occidente, a los Comités de Desarrollo y Control Social, al Personero Municipal de Envigado, a la Corporación Autónoma Regional de Antioquia y a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios .

**ARTICULO QUINTO. SOLICITAR** a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios que en ejercicio de sus funciones realice la vigilancia y control del cumplimiento de las obligaciones, en especial las establecidas en los Parágrafos 2 y 3 del Artículo Primero de la presente Resolución.

**ARTÍCULO SEXTO. – VIGENCIA.** La presente Resolución rige a partir de su expedición.

**NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C. a los 20. días del mes de Junio de 2005

  
**LEYLA ROJAS MOLANO**  
Presidente

  
**MAURICIO MILLAN DREWS**  
Director Ejecutivo