



San José, 24 de agosto de 2015
DH-DAEC-0641-2015

Señor
Dennis Meléndez Howell
Regulador General
Presidente Junta Directiva
Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
despachorg@aresep.go.cr

Copia:

Señores Y Señoras
Junta Directiva
Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
despachorg@aresep.go.cr

Sra. Martha Acosta
Contralora General de la Republica,
contraloria.general@cgr.go.cr

Sra. Grettel López Castro
Reguladora Adjunta
Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
lopezcg@aresep.go.cr

Sr. Sebastián Urbina,
Viceministro de Transportes
Ministerio de Obras Públicas y Transporte
surbina@mopt.go.cr

Sr. Mario Zárate,
Director Ejecutivo,
Consejo De Transporte Público
Ministerio de Obras Públicas y Transporte
mzarate@mopt.go.cr

Sr. Grace Madrigal Castro,
Gerente, Área de Seguimiento de Disposiciones,
Contraloría General De La República
contraloria.general@cgr.go.cr

Señores y señoras participantes
"Jornadas de Reflexión hacia un modelo ordinario de tarifas de buses basado en la técnica",

Estimado señor:

Aprovecho la presente para saludarle y a la vez poner a su disposición los resultados de las "Jornadas de reflexión hacia un Modelo Ordinario de Tarifas de Buses basado en la técnica", según se le informó en oficio DH-DAEC-0626-2015 del pasado 19 de agosto. Adjuntas encontrará las matrices que sistematizan la información que se generaron en los cuatro grupos de trabajo en los que estuvieron representados todos los sectores invitados, así como la Autoridad Reguladora y el Consejo de Transporte Público.

Asimismo, a partir del proceso de análisis de los aportes de las y los participantes en las Jornadas, la Defensoría de los Habitantes identificó varios grandes temas sobre los cuales las Jornadas arrojaron algunas conclusiones que fueron compartidas por la mayoría de participantes. Esas conclusiones se resumen a continuación:

- Es necesario que el Consejo de Transporte Público (CTP) asuma el liderazgo que le corresponde en materia de políticas públicas sobre el transporte público y que, a partir de ese liderazgo y definición, la Autoridad Reguladora (ARESEP) incorpore esas políticas al modelo tarifario.
- Es necesaria una mayor y permanente coordinación entre CTP y ARESEP para la toma de decisiones estratégicas en la rectoría y regulación de la actividad. En ese sentido, se sugiere que el CTP solicite a la ARESEP los instrumentos de regulación tarifaria necesarios para estimar y conocer las tarifas que podrían resultar a partir de los cambios en la operación de los servicios que sean aprobados por ese Consejo, de manera que ese Órgano Colegiado tome las decisiones conociendo plenamente los impactos tarifarios que éstas podrían tener y que de ello se informe a las y los usuarios.
- Es necesaria la sectorización del transporte público para modernizar y racionalizar la operación del sistema, por cuanto incluso hay rutas que duplican innecesariamente el servicio.

- El actual modelo tarifario hace una generalización más allá de lo razonable al asumir que todas las rutas y empresas son iguales, cuando en realidad existen diferencias de distinta naturaleza que podrían requerir tratamientos tarifarios diferenciados. Por ejemplo, la asociación de los coeficientes al valor de las unidades no es suficiente para capturar en toda su dimensión las diferencias entre tipos de rutas.

En ese sentido, en el modelo propuesto por ARESEP para el cálculo de la rentabilidad a partir del WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), Coste Medio Ponderado de Capital (CMPC) o Promedio Ponderado del Costo de Capital se podría considerar hacer una diferenciación de acuerdo con el porcentaje o a la razón financiamiento / capital propio, para capturar diferencias entre modelos de negocio.

Asimismo, los costos fijos mensuales asociados con el personal de operación puede que varíen según sea el tipo de ruta. Por lo tanto podría ser razonable que se reconozcan de manera distinta a partir de una categorización de las rutas.

- Es necesaria y urgente la revisión y actualización de los coeficientes que utiliza el actual modelo, los cuales, entre otras cosas, deberían estar diferenciados según el tipo de ruta, por ejemplo, según la velocidad promedio de la ruta.

Asimismo, en virtud del necesario liderazgo que debería asumir el CTP en la materia, éste debería desarrollar los estudios de ingeniería pertinentes para definir esos coeficientes en coordinación con la ARESEP, para que ambos entes los utilicen y se unifiquen los criterios.

- ARESEP debe tomar las medidas pertinentes para minimizar la posibilidad de que exista discrecionalidad a la hora de aplicar el modelo tarifario. Por ejemplo, en el cálculo del riesgo de la tasa de rentabilidad que propuso en la última convocatoria a audiencia pública, debe establecerse un valor que elimine la incertidumbre.

- Es necesario discutir con el Ministerio de Hacienda la propuesta de ARESEP para determinar el valor de las unidades. Esto porque el decreto utilizado por ARESEP (Nº 35688) está referido al cálculo del impuesto al ruedo, y su aplicación para definir los valores de los autobuses puede generar algunas inconsistencias. Esta situación se puede replicar al asociar algunos costos fijos al valor del bus y a su vez utilizar a tabla de Hacienda que se deriva del decreto en cuestión.

- Es necesario crear un protocolo sobre estudios de demanda de manera que exista uniformidad de criterios y pueda ser validado y utilizado tanto por el CTP como por la ARESEP. Se sugiere que ambos entes lleguen a un acuerdo sobre los aspectos que deben incluirse en un estudio de demanda. Entre esos aspectos, están los criterios para dotar de validez estadística a los estudios, así como diferenciar claramente entre "demanda del servicio" y "volumen de pasajeros".

En ese sentido, es una aspiración de todo el sector que se concrete un proyecto de pago electrónico para subsanar las deficiencias actuales del sistema de conteo de pasajeros.

- Existen dudas y criterios contrapuestos sobre la pertinencia de reconocer la depreciación de las unidades a 15 años. Si bien es cierto puede existir un subsidio desde las empresas que compran unidades depreciadas hacia las empresas que vendieron esa unidad y que recuperaron su costos durante 7 años de depreciación, también es cierto que ni el CTP ni ARESEP tienen en este momento estadísticas que demuestren el porcentaje de la flota nacional que se encuentra en esas condiciones. En todo caso, si esa distorsión existe, se podría recurrir a mecanismos para eliminarla sin que para ello sea necesario que la depreciación se reconozca a 15 años.

Además, no existe claridad en cuanto al beneficio para los usuarios, desde la perspectiva de las tarifas finales para los usuarios, de reconocer la depreciación de las unidades a 15 años, por cuanto el efecto que pueden tener los otros componentes del modelo como por ejemplo el coeficiente de mecánicos, podría compensar más hacia arriba que el efecto hacia la disminución de las tarifas que puede tener el plazo de 15 años de depreciación. A esto debe unirse el hecho de que, según el sector empresarial, esa depreciación desincentiva la inversión en flota y podría aumentar la edad promedio de ésta, amén de que podría entrar en contradicción con lo establecido por el Poder Ejecutivo en los recientes contratos de concesión.

- Debe existir una política pública en materia de calidad del servicio y que esa política se refleje en el modelo tarifario y no pretender hacer política pública a través del modelo. Un ejemplo de ello es la aspiración de pasar de "choferes" a "técnicos de la conducción" para mejorar la calidad del servicio, pero ello requiere de reconocimiento tarifario. Otro ejemplo lo es la propuesta de ARESEP de incorporar el reconocimiento de cámaras de seguridad en el modelo tarifario y la propuesta del CTP de reconocer en el modelo inversiones que los empresarios realicen en infraestructura pública menor que sean previamente aprobadas por ese Consejo.

En ese sentido, el sector transportista solicitó a la Defensoría abrir un foro con el CTP para discutir ampliamente sobre Calidad, aprovechando también que ARESEP está abierto a discutir sobre el tema. La Defensoría retomará esta propuesta una vez que se inicie la aplicación de la evaluación anual de la calidad del servicio, según el decreto N° 28833 y su Manual.

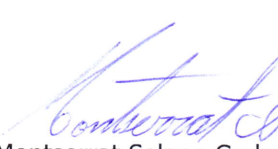
Finalmente, le informo que a partir de las inquietudes que surgieron en las Jornadas, la Defensoría realizará consultas a distintos entes públicos que permitan tener mayor criterio en relación con los asuntos debatidos. Por ello, en los próximos días este Órgano Defensor realizará las consultas pertinentes¹. Todos los documentos que al respecto se generen, así como las respuestas que se obtengan, estarán en la página de la Defensoría a disposición de todas las personas interesadas. El presente documento y las matrices que lo acompañan también serán colgadas en nuestra página.

¹ En ese orden de ideas, esta Defensoría coordinará una reunión con funcionarios del Ministerio de Hacienda, a sugerencia de la ARESEP.

De momento, no le resta más a esta Defensoría que agradecer una vez más el apoyo que la Autoridad Reguladora brindó a las Jornadas de los días 17 y 18 de agosto. Esperamos que la información que hemos puesto a su disposición y el diálogo que se generó entre los sectores interesados y los entes públicos responsables de la rectoría y regulación del transporte público, sean de provecho para alcanzar el objetivo que nos mueve a todos, un modelo tarifario moderno, actualizado, razonable y transparente.

De usted con toda consideración, suscribe,

Atentamente,


Montserrat Solano Carboni
Defensora de los Habitantes de la República

