

## **BLOQUE LEGISLATIVO POR LA MOVILIDAD Y MODERNIZACION DEL TRANSPORTE PÚBLICO.**

Ante las declaraciones realizadas por cinco cámaras de empresarios de autobuses que amenazan con un ilegal paro autobusero sino se elimina el modelo tarifario vigente que recalcula con mejor precisión el cobro de los pasajes de autobús en favor de las casi dos millones personas usuarias de transporte público que a diario se movilizan en autobús manifestamos lo siguiente:

### **Considerando que:**

1. El 25 de febrero de 2016 la Junta directiva de la ARESEP aprobó la nueva *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”* y se publicó el 7 de marzo de 2016 mediante el alcance N° 35 de la Gaceta. La nueva metodología tarifaria tuvo un largo proceso de discusión de casi 6 años (2011) donde fueron consultados diversos sectores interesados en el tema, así consta en los expedientes OT-230-2015.
2. Desde que se aprobó la nueva metodología tarifaria en marzo de 2016 únicamente se han realizado 8 ajustes tarifarios dando como resultado rebajas de alrededor de un 20 %. Vale la pena recordar que actualmente existen alrededor de 574 rutas en todo el país.
3. La anterior metodología tarifaria tenía omisiones e imprecisiones que encarecían los pasajes que pagan las personas usuarias.
4. Según datos aportados por la Intendencia de Transportes de Aresep, de 110 ajustes tarifarios de buses realizados entre el 2013 y 2016, con el viejo modelo tarifario, el 95% de estos se estimaron a partir de la información aportada por las mismas empresas sobre el número de pasajeros sin que se aplicara algún tipo de medición objetiva, de los 110 ajustes tarifarios, un 10 % fueron rebajas de pasajes y un 85% fueron de aumentos, es decir de 110 ajustes tarifarios, 94 fueron aumentos. Del total de aumentos de pasajes, 37 oscilaron entre 1% y 15% y 57 aumentos de pasajes oscilaron entre 15% y 363%.
5. Los principales cambios en los coeficientes son:

<b>Coeficiente</b>	<b>Modelo viejo</b>	<b>Modelo Vigente</b>
1-Cantidad de pasajeros	a- Dato solicitud tarifaria. b-Dato última fijación tarifaria c- Promedio de las estadísticas de los últimos 12 meses (según datos aportados por empresas)	a- Estudio de volumen del CTP o ARESEP. b-Volumen de pasajeros implícito al esquema operativo
2- Valoración de la Flota	a-Valor de bus por tipo de ruta según el precio de cotización de empresas importadoras de autobuses independientemente del año de fabricación.	a- Se utilizan los valores de los autobuses según el Ministerio de Hacienda y año de fabricación.
3-Valor de rescate de las unidades	a-Considera una depreciación acelerada igual a 0% durante 7 años con lo cual el valor de la unidad es totalmente costeadada por la tarifa en ese periodo.	a-Considera un depreciación acelerada igual a 20% durante 7 años con lo cual el valor de la unidad se costea hasta un valor de 80% por la tarifa en ese periodo.
5-Coeficiente de repuestos y accesorios	Coeficiente fijo: 10% sobre el valor del autobús nuevo	a-Coeficiente en función del esquema operativo y antigüedad de la flota de cada ruta con un valor de tope de 10%.
6-Precio Combustible diésel	Precio del diésel al día de la audiencia	a-Precio promedio del durante el semestre anterior a la audiencia.
7-Costo del sistema automático de conteo pasajeros	No reconocidos.	a-Se reconoce depreciación y rentabilidad
8-Filtros combustible	No reconocidos.	a- Se reconocen de acuerdo a uso
9-Pago electrónico, Estudios de calidad, e Infraestructura	No reconocidos.	a-Se establecen previsiones para su reconocimiento.

6. Mediante el alcance de la Gaceta N° 246 del 10 de octubre de 2016 se suspende la denominada demanda implícita como uno de los mecanismo para estimar la cantidad de pasajeros.
7. Que toda metodología de cálculo tarifario es susceptible de mejoras, pero que, sin duda alguna, la actual metodología tarifaria es más justa que la anterior con los pasajes de bus que pagan las personas usuarias.

### **Manifestamos:**

1. Hacemos un llamado a la ARESEP para que no ceda a las presiones de las cámaras de autobuseros que pretenden eliminar el actual modelo tarifario con la estrategia de amenazas.
2. Hacemos un llamado a la ARESEP para que no permita presiones contra funcionarios públicos que han trabajado en el desarrollo o implementación de los instrumentos de cálculo tarifario por parte de empresas autobuseras como ya ha ocurrido en el pasado. Estaremos vigilantes de esto.
3. Llamamos al gobierno de la Republica y al señor Presidente de la Republica Luis Guillermo Solís Rivera para que no permita campañas de desestabilización y que, en caso de que ocurra un paro ilegal de buses actúe con todo el peso de la ley.
4. A las empresas de transporte publico les exigimos que se mantengan en el marco de la legalidad y que no pretendan pisotear a las personas usuarias de los buses pues, de lo contrario, recurriremos a todos los mecanismos legales y políticos existentes para respetar el derecho de las personas a un transporte con tarifas justas y de calidad.
5. A las personas usuarias de transporte público les hacemos un llamado para que no permitan que les violen el derecho a un transporte público de calidad y con tarifas justas bajo el principio del servicio al costo. Para ello es necesario que ustedes sean los fiscalizadores de la prestación del servicio de buses.
6. Aunque la materia tarifaria es competencia de ARESEP, es evidente que estas crisis son provocadas por la rectoría ineficiente del Consejo de Transporte Publico que no ha ordenado la prestación de los servicio de buses. Ratificamos nuestro llamado a cerrar el CTP y dar paso a una nueva institución que ordene el transporte público.

Diputados y diputadas.