

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

ACTA EXTRAORDINARIA N°5712 (24-2022)

Acta número cinco mil setecientos doce correspondiente a la sesión extraordinaria celebrada por el Consejo Nacional de Salarios a las a las dieciséis horas con quince minutos del tres de agosto de dos mil veintidós. Esta se efectúa bajo la modalidad de Teletrabajo/Virtual, mediante la herramienta *Zoom*. Para su realización se cuenta con video, audio, datos completos de ubicación e intercambio visual y verbal de los señores/as directores/as garantizando la integridad de los principios de simultaneidad, colegialidad y deliberación, que conducen a la expresión de la voluntad de este Consejo. La misma es presidida por el señor, Dennis Cabezas Badilla, con la asistencia de los/as siguientes directores/as:

POR EL SECTOR ESTATAL: Sandra Mongalo Chan (conectada desde San José), Luis Fernando Salazar Alvarado (Suplente) (conectado desde San Vicente de Moravia), José Joaquín Arguedas Herrera (conectado desde La Garita de Alajuela) y Eduardo Prado Zúñiga (conectado desde San Vicente de Moravia).

POR EL SECTOR LABORAL: Sandra Ríos Abarca (desde La Uruca), Dennis Cabezas Badilla (conectado desde Cartago) y Dalis Yarima Ramírez Zamora (Suplente) (conectada desde San Isidro de Heredia).

POR EL SECTOR EMPLEADOR: Antonio Grijalba Mata (conectado desde La Sabana, San José), Martín Calderón Chaves (conectado desde Curridabat), Frank Cerdas Núñez (Suplente) (conectado desde San José centro) y Marco Durante Calvo (conectado desde La Unión de Tres Ríos, Cartago).

DIRECTORES/AS AUSENTES: Edgar Morales Quesada, con su debida justificación.

INVITADOS/AS: Señores, Edward Araya Rodríguez, Angelo Cavallini y Eddy Víquez, de la Intendencia de Transportes de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

CAPITULO I. REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

ARTÍCULO 1: Revisión y aprobación del orden del día de la sesión N° 5712-2022

1. Asuntos de la Presidencia

Audiencia al señor, Edward Araya Rodríguez, de la Intendencia de Transportes de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), en ocasión de la solicitud de revisión salarial presentada por los choferes de bus. Lo acompañan Angelo Cavallini y Eddy Víquez, de esa misma intendencia.

2. Asuntos de los/as señores/as directores/as.

No hay.

3. Asuntos de la Secretaría

No hay.

ACUERDO 1. Se aprueba, por unanimidad, el orden del día de la sesión N°5712-2022.

CAPÍTULO II. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO 2

Punto 1. Audiencia al señor, Edward Araya Rodríguez, de la Intendencia de Transportes de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), en ocasión de la solicitud de revisión salarial presentada por los choferes de bus. Lo acompañan Angelo Cavallini y Eddy Víquez, de esa misma intendencia.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla autoriza el ingreso de las personas funcionarias de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, específicamente de la Intendencia de Transportes: Edward Araya Rodríguez, Angelo Cavallini y Eddy Víquez.

La secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, da la bienvenida a las personas invitadas y les agradece su comparecencia. Asimismo, les explica que el Consejo Nacional de Salarios es un órgano tripartito integrado por los sectores estatal, empleador y laboral, el cual sesiona de manera permanente y que es la máxima autoridad en materia de fijación de salarios mínimos para el sector privado costarricense. Según explica, esta audiencia se lleva a cabo debido a que se encuentra en trámite una revisión salarial solicitada por conductores de buses, por lo que los insumos que ellos puedan aportar son importantes para la toma de decisiones del Organismo. Además, dice que el presidente del Consejo es el señor, Dennis Cabezas Badilla, a quien cede la palabra para que continúe con la audiencia.

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, da la bienvenida a los funcionarios de la ARESEP, a quienes les dice que su criterio es requerido en virtud de que el Organismo se encuentra revisando el salario asignado a los choferes de bus. De inmediato le pide al resto de los miembros del Consejo Nacional de Salarios que se presenten e indica que, una vez concluida la misma, se presenten los señores invitados.

Los señores/as directores/as se presentan, por lo que cada uno de ellos/as da a conocer tanto su nombre como el sector al que representan. Esta ronda inicia con los miembros del sector estatal, sigue con los integrantes del sector empleador y finaliza con los representantes del sector laboral.

Acto seguido se presentan las personas invitadas quienes dicen ser: Edward Araya Rodríguez, de la Intendencia de Transportes de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), así como Angelo Cavallini, coordinador del Área Legal de la Intendencia de Transportes de esa institución, junto a Eddy Víquez, Coordinador del Área de Coordinación Económica de la Intendencia de Transportes de la ARESEP.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

El señor Edward Araya Rodríguez, toma la palabra e indica que recibieron un correo donde se indicó que el Consejo Nacional de Salarios desea conocer la metodología usada en la fijación tarifaria y la incidencia del salario mínimo. En ese sentido, manifiesta que harán una presentación sobre cómo calculan los salarios de los choferes y cuál es la incidencia de ese factor en la metodología tarifaria, al igual que unos posibles escenarios que podrían presentarse ante un cambio en el salario mínimo de los choferes.

De inmediato comparte en pantalla una presentación en PDF, misma que se consigna a continuación y es desarrollada por el señor, Eddy Víquez.

aresep
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Contribuimos con su bienestar

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

Metodologías tarifarias del servicio de autobús, ruta regular

aresep

Metodología ordinaria (RJD-035-2016 y sus reformas)

- Considera la estructura de costos completa según la estructura productiva modelo, la rentabilidad y los pasajeros movilizados.
- A solicitud de parte o de oficio.
- Se somete a audiencia pública.

Metodología extraordinaria (RE-0060-JD-2021)

- Considera sólo los rubros de costo exógenos de la estructura productiva modelo.
- Aplicación semestral de oficio.
- Se somete a consulta pública.

2

aresep

Metodología ordinaria (RJD-035-2016 y sus reformas)

3

aresep

Fórmula general cálculo tarifario

$$\left. \begin{array}{l} \text{Costos fijos} \\ + \\ \text{Costos variables} \\ + \\ \text{Rentabilidad} \end{array} \right\} \div \text{Pasajeros} = \text{TARIFA}$$

4

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Costos fijos



Depreciación de la flota
Depreciación de la maquinaria, equipo e instalaciones
Depreciación del sistema automatizado de costos de pasajeros
Salarios de choferes
Salarios de chequeadores
Salarios de mecánicos
Personal administrativo
Derecho de circulación
Seguro voluntario
Inspección técnica vehicular
Canon de Aresep
Canon de CIP
Pasajes y/o trasladador
Repuestos y accesorios
Sistema de pago electrónico y seguridad
Estudio de calidad del servicio
Infraestructura de apoyo
Otros gastos
Limpieza de las unidades




Costos fijos



▪ **Salarios de choferes:**

$CSCH_i = (JLCB_i * SCH * F_i) * (1 + CS)$

Trabajador especializado

JLCB

- Cantidad de salidas por día, por hora, por sentido
- Cantidad máxima de salidas
- Tiempo de viaje (ajustado)
- Cantidad de unidades en operación
- Horas disponibles para conducción (85%, 80%)
- Conversión a jornadas diurnas
- Separación en horas de jornada diurna y jornada nocturna
- Horas-chofer
- Cantidad de jornadas de 8 horas
- Horas extra
- Vacaciones, feriados, incapacidades, ausentismo
- Jornadas por bus




Costos fijos



▪ **Salarios de chequeadores:**

$CSD_i = (cd * SD * F_i) * (1 + csd) * (1 + CS)$

0,3

▪ **Salarios de mecánicos:**

$CSMA_i = (cm * SM * F_i) * (1 + CS)$

0,2

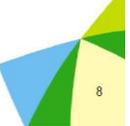
▪ **Personal administrativo:**

$CPA_i = cpa * CPOM_i$

0,1




Metodología extraordinaria (RE-0060-JD-2021)

8

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS



$$t_1 = t_0 (1+V)$$

Fórmula general

$$V = \left(\frac{PC_1}{PC_0} - 1 \right) \cdot P_{PC} + \left(\frac{SA_1}{SA_0} - 1 \right) \cdot P_{SA} + \left(\frac{RE_1}{RE_0} - 1 \right) \cdot P_{RE} + \left(\frac{RR_1}{RR_0} - 1 \right) \cdot P_{RR} + \left(\frac{SM_1}{SM_0} - 1 \right) \cdot P_{SM} + \left(\frac{GA_1}{GA_0} - 1 \right) \cdot P_{GA} + \left(\frac{EC_1}{EC_0} - 1 \right) \cdot P_{EC} + \left(\frac{GL_1}{GL_0} - 1 \right) \cdot P_{GL}$$

Combustible
 Salarios
 Repuestos
 Resto de repuestos
 Servicios de mantenimiento
 Gastos administrativos
 Estudios de calidad
 Otros gastos y limpieza



Salarios

- Variación de los salarios mínimos de cada semestre (MTSS).
- Choferes, mecánicos y chequeadores.
- Pesos P_{SA} : 30,07% P_{TE} : 1,80 P_{TN} : 0,30 P_{TC} : 0,21

Salario vigente: €373 913,02

- ✓ Si fuera €400 000: incremento salarial del 6,98%, incremento de las tarifas de 2,10%.

Tarifas	
€300	€305
€500	€510
€700	€715
€1.000	€1.020
€2.000	€2.040
- ✓ Si fuera €500 000: incremento salarial del 33,72%, incremento de las tarifas de 10,14%.

Tarifas	
€300	€396
€500	€650
€700	€910
€1.000	€1.300
€2.000	€2.600



Salarios

Ejemplos fijaciones ordinarias:

- ✓ Si fuera €400 000: €6545 a €6575 (+30).
- ✓ Si fuera €500 000: €6545 a €6690 (+145)
- ✓ Si fuera €400 000: €405 a €415 (+10).
- ✓ Si fuera €500 000: €405 a €445 (+40)







Contribuimos con su bienestar

INTENDENCIA DE TRANSPORTE

Metodologías tarifarias del servicio de autobús, ruta regular

De la anterior presentación destaca:

- Que la ley de la ARSEP (7593) contiene varios servicios, entre ellos el principio del servicio al costo, según el cual la tarifa debe incluir todos los costos necesarios para la prestación del servicio público. Además, que en el sector transporte, no existen subsidios en la modalidad autobús.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

2. En la actualidad hay dos metodologías tarifarias: una ordinaria y otra extraordinaria. La ordinaria considera la estructura de costo compleja según la estructura productiva modelo, la rentabilidad y los pasajeros movilizados. Esta se aplica a cada ruta de manera individual, se usa a solicitud de parte o de oficio, y se somete a audiencia pública. En este caso, se explica, lo que se hace es estimar todos los costos y la rentabilidad asociada a un esquema específico. Por otra parte, la metodología extraordinaria considera sólo los rubros de costo exógenos de la estructura productiva modelo, se aplica semestralmente de oficio y se somete a consulta pública. Aquí solo se reconocen costos como los precios de los combustibles, los salarios mínimos, los gastos administrativos y gastos de ley (marchamos, pólizas, etc.). Según se detalla, en ambas metodologías se consideran los salarios.
3. En la metodología ordinaria la fórmula general del cálculo tarifario es $\text{costos fijos} + \text{costos variables} + \text{rentabilidad} / \text{pasajeros} = \text{tarifa}$.
4. Entre los costos fijos de esta fórmula se incluye los salarios de los choferes, para lo cual se aplica la ecuación detallada en la página seis de la presentación previamente consignada. En este sentido, se detalla que el salario utilizado es el salario mínimo del Trabajador en Ocupación Especializada de conformidad con el Decreto de Salarios Mínimos vigente al momento del cálculo. Según se detalla, el coeficiente JLCB indica la cantidad de jornadas ordinarias de ocho horas que requiere la ruta para su operación por la cantidad de autobuses que se tenga para esa operación. También se estima el tiempo de viaje para cada ruta, las unidades en operación a cada hora del día, las horas chofer, el tipo de jornada y su conversión a jornadas diurnas. Además, se aplica disponibilidad por conducción, horas extras, proporcionales por vacaciones, incapacidades y ausentismo, para luego determinar las jornadas por bus.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

5. En la metodología ordinaria los resultados son diferentes y estos se establecen con base en el tipo de ruta. Por ejemplo, en las rutas más cortas del Gran Área Metropolitana, el monto de los salarios es el más importante en la estructura de costos.
6. En la metodología extraordinaria se consideran las variaciones en el tiempo de los salarios mínimos, para lo cual se toma en cuenta la variación del salario mínimo de un semestre a otro de acuerdo con los Decretos de Salarios Mínimos. En este caso se consideran las variaciones de los salarios asignados a los choferes, mecánicos y chequeadores, los que se ponderan por su peso en la estructura de salarios por operación. Según se detalla, por cada autobús se requiere 1,8 choferes y se explica que las tarifas no necesariamente varían de conformidad con el incremento en los salarios, porque estos tienen un peso dentro de la estructura de costos de la tarifa. Ahora bien, de acuerdo con la metodología vigente, el costo de todos los salarios es del 30,07%, que es el rubro más importante es la estructura de costos.
7. Que los siguientes son ejemplos de la forma en la que se afectarían los salarios si se realiza un incremento salarial bajo la metodología ordinaria:
 - Si el salario se eleva a ¢400.000: la tarifa pasa de ¢6.545 a ¢6.575 (+30).
 - Si el salario se eleva a ¢500.000: la tarifa pasa de ¢6.545 a ¢6.690 (+145)
 - Si el salario se eleva a ¢400.000: la tarifa pasa de ¢405 a ¢415 (+10).
 - Si el salario se eleva a ¢500.000: la tarifa pasa de ¢405 a ¢445 (+40)
8. Que los siguientes son ejemplos de la forma en la que afectarían los salarios si se realizara un incremento salarial bajo la modalidad de la metodología extraordinaria.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Salario vigente: ¢373.913,02

Si el salario se eleva a ¢400.000, es decir un incremento salarial del 6,98%, se daría un incremento de las tarifas de 2,10%.

Tarifas	
¢300	¢305
¢500	¢510
¢700	¢715
¢1 000	¢1 020
¢2 000	¢2 040

Si el salario se eleva a ¢500.000, es decir un incremento salarial del 33,72%, se daría un incremento de las tarifas de 10,14%.

Tarifas	
¢300	¢330
¢500	¢550
¢700	¢770
¢1 000	¢1 100
¢2 000	¢2 205

Tras la anterior presentación, el presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, abre un espacio para que los señores/as directores/as formulen sus consultas u observaciones.

La directora Sandra Mongalo Chang pregunta si, en el rubro de los costos fijos relacionados con el salario, se incluye o excluye lo que se “quita” al trabajador producto de las cédulas de los adultos mayores y las marcas de las personas que se quedan varadas en el trompo, Además, en qué momento se toma en cuenta la rentabilidad de las empresas.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

El señor, Eddy Víquez, explica que la metodología lo que hace es calcular cuánto debe ser la tarifa para que el empresario le pague el salario completo a los choferes y que las deducciones que se le hagan a estos son acciones propias de la empresa. Según detalla, en el salario que se le reconoce a los empresarios se asume que al chofer no se le realizan rebajos por las salidas en falso. En relación con la rentabilidad se explica que ésta se calcula con la metodología ordinaria, que es donde se ven todos los costos e ingresos. También que la rentabilidad es una tasa que se actualiza anualmente, que es un porcentaje sobre todos los activos (menos la depreciación) y que se aplica sobre el capital invertido.

El señor Edward Araya Rodríguez amplía la respuesta anterior y dice que la ARESEP calcula las jornadas laborales (de 8 horas), que esta institución no puede coadministrar las empresas autobuseras, y que estas deben garantizar la continuidad del servicio con base en lo que la ARESEP les reconoce. Eso incluye reconocer el salario de las jornadas que la empresa requiere para brindar el sistema operativo aprobado por el Consejo de Transporte Público. Además, dice, la rentabilidad se calcula sobre los costos invertidos y se reconocen costos variables y fijos. Así, la fórmula en la metodología ordinaria permite cubrir los costos de los operadores para garantizar el servicio a los usuarios, en tanto que, en la metodología extraordinaria se pueden ajustar los costos de ciertas variables como los incrementos en los combustibles.

El director Luis Fernando Salazar Alvarado, comenta que la fórmula aplicada por la ARESEP reconoce el tiempo en que los choferes no conducen, al pagársele al empresario un .8

El señor Edward Araya Rodríguez, explica que ese rubro se respalda en un estudio técnico y dice que a los empresarios se les reconoce un 1.85 en las rutas largas y un 1.80 en las rutas cortas. Asimismo, detalla que ese valor incluye, por ejemplo, hora de almuerzo y tiempos de asistencia a los tribunales. En ese sentido, dice que la fórmula reconoce los tiempos requeridos con base en lo que los trabajadores laboran y que se hace de esa forma para que el empresario, en su gestión interna, cumpla con lo estipulado en el Código de Trabajo y para que pague el salario correspondiente a los trabajadores.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

El director Eduardo Prado Zúñiga, comenta que para poder fijar las tarifas y los salarios de los choferes es necesario tener información validada, oportuna y actualizada. En ese sentido, pregunta cómo obtiene la ARESEP los flujos de información y con base en qué determinan que no se incluyan datos que no corresponda a la realidad. Asimismo, cuestiona cuál es la relación que la ARESEP tiene con el Consejo de Transporte Público.

El señor Edward Araya Rodríguez, explica que la metodología de la ARESEP es de industria aplicada por empresa. También dice que los operadores están obligados a remitir los estados financieros y la contabilidad regulatoria, en la cual se incluyen todos los costos asociados al servicio público. Sin embargo, la información relacionada con las jornadas se toma del esquema operativo vigente, mismo que es determinado por el ente rector. Según se detalla, la ARESEP estima las horas necesarias para dar el servicio, las cuales se lleva a jornadas de ocho horas, se les aplica el 1.80 o el 1.85 según la ruta, y de esa forma se determina la cantidad de jornadas que se deben reconocer.

El señor Eddy Víquez agrega que la tarifa reconoce lo que el contrato le exige al operador, lo cual se hace mediante un mecanismo que considera lo especificado en la legislación. Además, dice que la información puede no cumplir alguno de los elementos señalados o ser exclusiva del servicio brindado, como sería el caso de la tercerización de los servicios de chofer.

El director Frank Cerdas Núñez pregunta si la ARESEP y el Consejo de Transporte Público (CTP), además del tema de las tarifas, fiscalizan otros aspectos relacionados con el servicio. También consulta si un aumento en los salarios conlleva un aumento en las tarifas del servicio para los usuarios.

El señor, Edward Araya Rodríguez, comenta que cuando se aplica la metodología ordinaria se revisan todos los factores, como el envejecimiento de la flota que podría tener un comportamiento a la baja o hacia arriba. También los salarios y los costos asociados, por lo que no es posible decir con certeza cuál es el resultado

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

final. Aparte, hay que analizar el comportamiento de los usuarios, es decir, la cantidad de usuarios de la ruta y horarios. Por otra parte, añade, en la metodología extraordinaria, el ajuste final de la tarifa depende de las variables que se analizan en esta. Sin embargo, si en un periodo solamente hay cambios en los salarios y no en las otras variables, sí provocaría un aumento en las tarifas al usuario, por ejemplo podrían darse los incrementos especificados en las tablas previamente consignadas. Por otra parte, explica que el CTP se encarga del esquema operativo, rutas, modificación de horarios, tipos de buses que se ocupan, carreras y la flota. Al respecto, puntualiza que con esa información la ARESEP analiza las tarifas. Adicionalmente, comenta que en calidad ambas instituciones tienen competencias concurrentes, esto significa que ese aspecto lo ven las dos instancias, para lo cual hay normas de calidad para el transporte público que, según dice, esperan que pronto sean de cumplimiento obligatorio.

La directora, Sandra Mongalo Chang, pregunta si el tiempo que invierten los choferes de bus en la operación de las trampas está contemplado dentro del porcentaje incluido en la fórmula.

El señor Edward Araya Rodríguez, informa que, para la ARESEP, cuando un chofer hace una parada para ayudar a una persona con discapacidad, se encuentra manejando la unidad, es decir, que se incluye dentro del tiempo efectivo de manejo. Asimismo, agrega que también se reconoce el traslado de los buses de los predios o las instalaciones de la empresa hasta donde inicia la carrera.

El director Luis Fernando Salazar Alvarado, comenta que de acuerdo con lo comentado por los choferes de buses, ellos pasan mucho tiempo sin conducir las unidades y cuestiona si eso es correcto o depende de la administración de cada empresa de transporte.

El señor Edward Araya Rodríguez, explica que la ARESEP toma en consideración toda la jornada y que el chofer debe estar disponibles desde que inicia un recorrido hasta que lo termina. En ese sentido, explica que la ARESEP no divide las jornadas para que el chofer se vaya para la casa y luego regrese a la empresa.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Según detalla, ARESEP reconoce las jornadas completas porque el chofer debe estar disponible y en ese tiempo (horas valle) los ponen a hacer otras cosas (lavar los buses, por ejemplo) mientras llegan de nuevo las horas pico. Además, comenta el señor Araya Rodríguez, la ARESEP estima las horas extras y las horas mixtas y estas se llevan a jornadas de ocho horas para reconocer el consolidado de todo.

El director José Joaquín Arguedas Herrera, asegura conocer casos en los que los choferes ingresan a trabajar, laboran las horas pico, dejan de conducir hasta las 4 de la tarde e ingresan nuevamente a las horas pico para terminar a las 10 de la noche, pero ganan el salario de una jornada normal.

El señor Edward Araya Rodríguez, afirma que él no puede comentar ese aspecto porque es un tema que le compete al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en relación con el incumplimiento del Código de Trabajo y las jornadas laborales.

El director José Joaquín Arguedas Herrera, pregunta y dice que si el reconocimiento tiene que ser de 8 horas.

El señor Edward Araya Rodríguez, manifiesta que la ARESEP reconoce las jornadas. Incluso dice que la institución reconoce tres jornadas y que el empresario define como las usará: por ejemplo, si le da dos jornadas de ocho horas a dos choferes y si el resto lo paga en horas extras. Al respecto dice que eso es una gestión interna de la empresa y que la ARESEP no puede coadministrar, ni hacer lo que no le corresponde. Esto, porque, dice, el tema planteado por el director Arguedas Herrera, puede ser un tema para la Inspección de Trabajo.

El director José Joaquín Arguedas Herrera, repregunta y dice que la jornada debería ser de ocho horas más el espacio de horas valle y no de 18 horas, a manera de ejemplo.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

El señor Edward Araya Rodríguez, explica que eso se encuentra estipulado en el Código de Trabajo: 8 horas normales, más 4 horas extra, con sus debidos tiempos.

El director José Joaquín Arguedas Herrera, insiste y pregunta si existe alguna excepción a lo que dice el Código de Trabajo.

El señor Edward Araya Rodríguez, asegura que la ARESEP se ajusta a lo que indica el Código de Trabajo.

El director, Dennis Cabezas Badilla, realiza varias observaciones y dice:

1. Que si el salario fuera de ¢373,913,02 y se aumenta a ¢400.000 se haría un incremento de 6,98% y que ese aumento tiene una incidencia en el precio de la tarifa del 2,10%
2. Todas las horas que permanece un chofer de bus en su puesto (sea manejando o en otras labores conexas) se le paga el salario completo de las jornadas y si se cumplen horas extras hay que pagar esas horas extras. Esto entendiendo que la ARESEP acumula todo en 8 horas, las cuales devienen de lo que la empresa aporta e indica que es necesario para cubrir el trabajo completo.
3. Que en el área urbana se necesitan 1.8 choferes por bus para cubrir, efectivamente, los cálculos que se tienen relacionados con el tiempo.
4. Que le gustaría recibir, por parte de los señores invitados, los factores exactos relacionados con la rentabilidad y cómo se maneja ese cálculo de la rentabilidad al año, a los cinco o a los diez años, por ejemplo, cuando se compra un bus nuevo.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

5. ¿Qué tan positivo y usado en el mundo el tema del subsidio al transporte y cómo podría aplicarse en Costa Rica?

Los representantes de la ARESEP responden y dicen.

1. Si es correcto.
2. Sí correcto. La ARESEP reconoce las jornadas correspondientes para que el empresario brinde el servicio autorizado por el ente rector. En ese sentido, explican que ese reconocimiento deviene del esquema operativo dado por el Gobierno mediante el ente rector. También detallan que si se sabe cuánto mide una ruta y cuántos buses disponibles tiene una empresa, se puede derivar cuál es el tiempo estimado que se dura en recorrer todo ese trayecto, por lo que, a partir de ahí, se estiman las jornadas. Incluso, dicen, se toma en consideración si la carretera es de lastre o de asfalto, porque eso incluye en la duración. Asimismo, recalcan, el empresario decide cómo distribuirá las jornadas y entre cuántos choferes o si contrata toda la jornada y paga las horas extra.
3. El 1.8 choferes es el promedio general en todo el país e incluye todo tipo de ruta. Ese porcentaje se hace con base en una muestra estadísticamente significativa de rutas de todo el país y de todo tipo de rutas. Además, esta solo aplica para los ajustes extraordinarios porque en la ordinaria se hace el cálculo exacto de las rutas a jornadas de 8 horas.
4. Le podemos enviar la información. Pero es importante que nos hagan llegar sus dudas y les responderemos con mucho gusto. En este momento, le podemos indicar que, por metodología, al empresario se le reconoce una rentabilidad del 11.2% y luego bajara a 9,36%, porcentajes que se derivan de la inversión promedio que tiene el sector tanto de fondos propios como de apalancamiento. Además, dicen que también se reconoce una depreciación anual de los buses. En los primeros 7 años

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

es de 11.2%. Se estima que el 80% del bus se deprecia en los primeros 7 años y queda un 20% para los 8 años restantes. Entonces, la depreciación y la rentabilidad, corren sobre la depreciación. Si un autobusero compra un bus hoy, se le reconoce la rentabilidad de ese bus sobre el 78% del valor del bus y no solo sobre el 100%. Esto porque ese bus ya se ha depreciados dos años al 11.2%. Sin embargo, puntualizan, con gusto pueden aclarar este aspecto mediante un oficio.

5. Le respondemos desde la experiencia que hemos visto. En El Salvador la gente paga 25 centavos de dólar por montarse en el bus, en Sao Paolo (Brasil) pagan 4 reales, en Mónaco se anda gratis porque el Estado se encarga del transporte público. Lo que pasa es que hay dos tarifas: una es la tarifa al usuario y otra es la tarifa técnica, que es la misma que se usa en Costa Rica, es decir, todos los costos los cubre el usuario, incluyendo las del adulto mayor (si se mueve en rutas de menos de 15 kilómetros es gratis, pero si son rutas de 25 a 50 kilómetros, paga el 50% de la tarifa y si se mueve en rutas superiores a los 50 kilómetros, paga el 75% de la tarifa por ley. Cuando se dividen los costos entre los usuarios, es entre los usuarios que pagan y en el caso de los adultos mayores, se tratan conforme a lo que estos tienen que pagar. El transporte público es algo básico para la movilización de las personas y es política pública que el Gobierno quiera hacer un subsidio. Si este quiere hacer un subsidio, la ARESEP lo acataría y se vería la forma de hacer la tarifa técnica y la tarifa al usuario. No lo vemos ni mal ni bien. Depende de los controles que tenga el Estado para determinar tanto la tarifa técnica como la tarifa al usuario. Costa Rica es muy diferente a otros países. En Europa y en Sudamérica la mayoría de los servicios son de los municipios y en algunos casos se le da a un empresario todos los servicios de una ciudad, incluyendo la modalidad ferroviaria y buses. Eso permite tener más control. En Costa Rica tenemos 350 empresas de las cuales el 52% son PYMES (van desde 1 a 5 buses) y el 9% son mayores a 35 buses (empresas grandes). Es una estructura del servicio público donde hay una distribución muy fuerte de los ingresos, pero que tiene sus complicaciones porque cuando se quieren hacer cosas con tarifas integradas hay muchos servicios públicos que son de diferentes empresas, con diferentes sectores- Por eso hay que buscar los

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

mecanismos adecuados porque la distribución de esos ingresos es bastante difícil. Tenemos bastantes diferencias en relación con otros países sobre la forma en la que está estructurado nuestro transporte público y los diferentes actores que en él confluyen.

El director, Frank Cerdas Núñez, pregunta si la ARESEP tiene datos acerca del uso de las rampas en los autobuses.

El señor Edward Araya Rodríguez dice que no, que lo que tienen son datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos sobre la población con discapacidad. No obstante, afirma, que el 100% de la flota tiene rampas y el que no la tiene está incumpliendo la ley.

Finalmente, el presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, agradece la participación de los funcionarios de la ARESEP, Edward Araya Rodríguez, Angelo Cavallini y Eddy Víquez. Asimismo, les indica que el Consejo se mantendrá en contacto con ellos para puntualizar en algunas dudas que tienen.

El señor, Edward Araya Rodríguez, dice que ellos quedan a la orden y que le harán llegar a la secretaria, Isela Hernández Rodríguez, la presentación con la finalidad de que esta la distribuya entre los señores/as directores/as. De igual, forma, indica que ojalá las dudas que les formulen les sean remitidas por oficio.

CAPITULO III. ASUNTOS DE LOS/AS SEÑORES/AS DIRECTORES/AS

ARTÍCULO 3

No hay.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

CAPÍTULO IV. ASUNTOS DE LA SECRETARÍA

ARTÍCULO 4

No hay.

Al ser las diecisiete horas con cuarenta y cinco minutos se levanta la sesión.

X

Dennis Cabezas Badilla
Presidente

X

Isela Henández Rodríguez
Secretaria ejecutiva