

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

RESOLUCIÓN N° 0724-2021-MEP

DESPACHO DE LA MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA. Al ser las diecisiete horas con veinte minutos del día diecinueve de marzo de 2021.

La suscrita Guiselle Cruz Maduro, Ministra de Educación Pública, según nombramiento efectuado mediante Acuerdo N° 305-P, publicado en el Diario Oficial La Gaceta número 132 de fecha 15 de julio del año dos mil diecinueve, debidamente facultada para este acto y con fundamento en lo establecido en los artículos 78, y 141 de la Constitución Política, el artículo 26 de la Declaración Universal de Derechos Humanos del 10 de diciembre de 1948, 25 inciso 2), 28 inciso a), Ley General de la Administración Pública, Ley N°6227 de 2 de mayo de 1978 y sus reformas, los artículos 23. 24. 28 y 29 de la Ley 7184, Convención sobre los Derechos del Niño, el Decreto Ejecutivo N°42227-MP-S del 16 de marzo de 2020 denominado “Declara estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de emergencia sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19”, el Decreto Ejecutivo N°35675 del 04 de diciembre de 2009 y sus reformas, la Resolución N° MEP-0065-01-2021 / MS-DM-1165-2021 de las ocho horas con cuarenta y un minuto del día dieciocho de enero de dos mil veintiuno, y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que mediante el Decreto Ejecutivo N°35675 del 04 de diciembre de 2009 y sus reformas, el Ministerio de Educación Pública regula el Programa de Transporte Estudiantil que se brinda a los estudiantes que se encuentren matriculados en el sistema educativo formal y público en sus diferentes modalidades y especialidades.

SEGUNDO.- Que mediante el Decreto Ejecutivo N°42883-MEP publicado en La Gaceta N°51 del 15 de marzo de 2021, se modificó el Decreto Ejecutivo N°35675, en virtud de la necesidad de ajustar el programa de transporte estudiantil a la aplicación de la estrategia REGRESAR para el

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

curso lectivo 2021, según lo dispuesto en la Resolución N° MEP-0065-01-2021 / MS-DM-1165-2021 del 18 de enero de 2021, que propone un modelo educativo combinado, entendido como la estrategia pedagógica que posibilita a las personas docentes ofrecer acompañamiento a la persona estudiante en dos ambientes de aprendizaje diferentes: el presencial y el modelo a distancia.

TERCERO.- Que siendo el transporte estudiantil un programa social que tiene como fin contribuir, junto con otros incentivos estatales, en la retención de los jóvenes de hogares de escasos recursos económicos en la educación formal y con la disposición del Ministerio de Educación Pública para el inicio del curso lectivo 2021 con un modelo educativo combinado, se afecta de forma directa el funcionamiento habitual del servicio de transporte estudiantil subsidiado por el MEP en los centros educativos por cuanto:

a) Disminuye potencialmente la demanda de estudiantes beneficiarios diaria que pueden asistir al centro educativo, dadas las condiciones particulares del modelo bimodal supra mencionado y las normas de salud interpuestas por la emergencia nacional de la Pandemia aún vigentes.

b) Altera e incrementa la frecuencia de viajes que debe hacer un transportista en virtud de los horarios escalonados que los centros educativos deben implementar para atender debidamente las normas de salud decretadas y las proporciones de beneficiarios de transporte estudiantil que deberán por capacidad locativa asistir durante el día a la institución educativa.

CUARTO.- Que de acuerdo a lo establecido en el Decreto número 38170 de Organización Administrativa de las Oficinas Centrales del MEP, la Dirección de Programas de Equidad es el órgano técnico responsable de reducir la brecha de oportunidades en el sistema educativo costarricense, procurando el acceso y la permanencia de los estudiantes de más bajos ingresos mediante el manejo integral de los distintos programas sociales del MEP, entre ellos el de

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

transporte estudiantil, a quien corresponde planificar y desarrollar, en sus aspectos administrativos, operativos y financieros, la prestación de los servicios que se brindan a los estudiantes y proponer el uso de nuevos modelos para la prestación de los servicios.

QUINTO.- Que de acuerdo a lo indicado por el Director de Programas de Equidad y el Jefe del Departamento de Transporte Estudiantil del MEP, en oficio N° DVM-A-DPE-0137-2021, de fecha 16 de marzo de 2021, “...es preponderante ajustar el modelo de pago actual por estudiante en virtud de las siguientes razones específicas:

- i. Los beneficiarios del programa no asistirán en el 100% de los casos a los centros educativos y tampoco lo harán durante el total de días lectivos de la semana en su mayoría.*
- ii. Además, algunos estudiantes beneficiarios, por decisión de sus padres, no asistirán del todo al centro educativo a clases presenciales, al menos hasta que se mantenga la emergencia sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.*
- iii. Los centros educativos realizan más viajes de los programados en comparación con un servicio educativo presencial en virtud del aforo y capacidad locativa de los centros previendo el contagio de la Pandemia en nuestros estudiantes beneficiarios y el cuerpo docente y administrativo de cada institución.*

El panorama anterior afecta lógicamente la forma en cómo funciona habitualmente el servicio de transporte estudiantil de rutas generadas por la modalidad de subsidios otorgados por el MEP, ya que condiciona claramente la demanda de estudiantes beneficiarios que pueden asistir al centro educativo y por tanto hacer uso del servicio, alterando claramente la frecuencia de sus viajes hacia la institución educativa por efectos preponderantes y evidentes de fuerza mayor bajo el principio de salud pública actual que debe prevalecer ante la Pandemia COVID 19.

Por norma, en condiciones normales de asistencia, la cancelación del servicio a los transportistas se da sobre la base de la cantidad de estudiantes beneficiarios que hacen uso efectivo del servicio

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

durante los días lectivos del mes, con ello, monto del subsidio asignado a cada centro educativo garantiza el equilibrio financiero del prestador del servicio de transporte.

Lo anterior quiere decir que los ingresos que el operador percibe mensualmente a través del subsidio que les paga las juntas de educación y administrativas les garantiza al menos la estructura de costos fijos y variables del servicio. Sin embargo, en un escenario donde la cantidad de estudiantes beneficiarios no asistirá al 100%, probablemente en porcentajes esperados y lógicos menores al 50% condicionado a algunos días de la semana, no es posible garantizar con dicha demanda la sostenibilidad financiera de brindar el servicio por parte de los transportistas.

Este panorama pone en riesgo la continuidad y sostenibilidad del servicio de transporte estudiantil, y con ello se estaría vulnerando el derecho a la educación de 163 mil estudiantes aproximadamente, en condición de pobreza extrema, pobreza y vulnerabilidad que dependen de este servicio para acceder al centro educativo.”

SEXTO.- Que la Dirección de Programas de Equidad, ante esta situación establece los siguientes criterios técnicos para ajustar la metodología de pago en el servicio de transporte estudiantil de rutas generadas por la modalidad de subsidios:

“I. Criterios técnicos, de razonabilidad y proporcionalidad de la metodología de pago en el servicio de transporte estudiantil de rutas generadas por la modalidad de subsidios

La metodología para determinar el pago en el servicio de transporte estudiantil de rutas generadas por la modalidad de subsidios en el contexto de un modelo educativo combinado parte de tres elementos:

- a) Mantener el equilibrio financiero del servicio de transporte estudiantil y garantizar su prestación en el contexto de un modelo educativo combinado.*
- b) Definir los parámetros que garanticen el equilibrio financiero.*

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

c) Disponibilidad presupuestaria para garantizar el equilibrio financiero.

Es importante mencionar que el Ministerio de Educación Pública actualmente no cuenta con un modelo de estructura general de costos del servicio de transporte estudiantil que permita delimitar el equilibrio financiero del prestador del servicio, por tanto, se utiliza la información de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) como referencia. Específicamente, la estructura de costos del modelo de fijación tarifaria ordinaria de buses publicada el 08 de marzo de 2021.

Con respecto al punto anterior, es importante mencionar que el servicio de transporte de estudiantes que gestiona el Ministerio de Educación Pública por medio de la Dirección de Programas de Equidad es un servicio especial de transporte y como tal, presenta las mismas características generales de este tipo de servicios.

El servicio de transporte de estudiantes se caracteriza por recorridos con distancias entre 0 y 15 kilómetros, mayoritariamente con topografía plana y sobre vías asfaltadas; prestadores del servicio que son, en su mayoría, personas físicas que operan solo un servicio con un solo vehículo; centros educativos principalmente con un solo servicio, vehículos tipo autobús con edad de 17 años de 55 asientos, aunque también se utilizan busetas de 16,9 años con 32 asientos y microbuses de 16,7 años con 16 asientos.

Dada esa última característica, según la cual el servicio se brinda sobre todo por medio de autobuses, justifica por qué se utiliza como referencia la estructura de costos de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad por autobús”, la cual se adapta para ajustarla a las condiciones específicas del transporte de estudiantes.

La metodología consiste en garantizar al operador del servicio de transporte estudiantil un pago (subsidio = ingreso) suficiente para cubrir los costos variables y fijos en los que incurre al prestar el servicio de forma tal que este monto garantice el equilibrio financiero del operador (ingresos = costos). Esto quiere decir que los ingresos que el operador perciba mensualmente por medio del subsidio que transfiera el MEP a las juntas por el servicio brindado en sus diferentes rutas y ramales, debe sumar una cantidad igual que los costos operativos mensuales de la empresa.

La estructura de costos fijos y variables se define a continuación:

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

- a) **Costos variables:** *Son aquellos que varían con los kilómetros recorridos por los vehículos y, por lo tanto, están determinados por la distancia del recorrido y la cantidad de veces que la flota realiza el servicio en ese recorrido. En este caso, el modelo considera como costos variables el consumo de combustibles, aceites, lubricantes y las llantas.*
- b) **Costos fijos:** *son aquellos que no varían con los kilómetros recorridos por los vehículos y están directamente ligados con la flota para brindar el servicio, tanto en la cantidad como en los niveles de inversión. Se catalogan como costos fijos:*
- i) *La depreciación mensual de los bienes de la empresa operadora (vehículos, maquinaria, equipo, instalaciones y otros).*
 - ii) *La rentabilidad mensual del capital (para la flota, por proveeduría, por equipo e instalaciones).*
 - iii) *El gasto mensual por repuestos y accesorios.*
 - iv) *El costo del personal de mantenimiento y operación.*
 - v) *Los costos de administración de la empresa.*
 - vi) *Costos por limpieza*
 - vii) *Costos por servicios públicos*

Mediante oficio del 5 de marzo 2021 la Federación Nacional de Pequeños y Medianos Transportistas compuesta por: Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la provincia de Guanacaste (Cámara de Guanacaste), Cédula Jurídica 3-002-579347, Asociación Nacional de Transportistas Estudiantiles (Asonatraes), Cédula Jurídica: 3-002-692472, Asociación Cámara Nacional de Transportistas de Servicios Especiales (Canatrase), Cédula Jurídica 3- 002-244960, Asociación de Transportistas Parriteños (Asotrapar), Cédula Jurídica: 3-002-771899, Asociación de Servicios de Transporte de la Región Brunca, (Asotransbrunca), Cédula Jurídica: 3-002-763110, Asociación de Autobuseros Unidos de La Zona Sur Sur (Aausur) Cédula Jurídica 3-002-694006, Asociación de Transportistas de Estudiantes y Especiales de Turrialba (ATEET), Cédula Jurídica 3-002-407699, Asociación de Autobuseros de Ciudad Quesada y Alrededores (Asobus ZN), Cédula Jurídica 3-002-788188, todas debidamente constituidas y vigentes, presenta la estructura de costos fijos y variables mencionada anteriormente al Ministerio de Educación Pública como referencia para estimar el aporte de cada costo fijo y variable a la estructura de costos totales.

Para ello, la Federación Nacional de Pequeños y Medianos Transportistas aplica una corrida del modelo tarifario actual de buses publicado por la ARESEP y establecen el aporte de cada rubro

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

a la estructura de los costos reales fijos y variables de prestar el servicio de transporte estudiantil por ruta, que incluyen implícitamente el impuesto al valor agregado (IVA). La estructura de costos se presenta en el cuadro siguiente:

Cuadro 1

Estructura promedio de costos fijos y variables del servicio de transporte estudiantil por ruta, 2021

Rubros	Monto absoluto en colones	Aporte relativo de cada rubro a la estructura total de costos
COSTOS FIJOS		
Depreciaciones de activos (flota, maquinaria, equipo e instalaciones)	51 609	9,0%
Costos por limpieza (Lavado de vehículos)	59 907	10,5%
Costo de repuestos y accesorios utilizados	9 048	1,6%
Costo administrativo		
Derecho de circulación	9 189	1,6%
Impuesto de ventas sobre el seguro obligatorio automotor	25 149	4,4%
RTV	3 495	0,6%
Canon CTP	16 459	2,9%
Costo por servicios públicos (por ruta) (electricidad, agua, telefono e internet)(*otros gastos)	85867	15,1%
Costo en personal de operación (definido por el MTSS) (horas semanales)		
Personal del operación (choferes)	81 039	14,2%
Personal de mantenimiento (mecánicos)	50 159	8,8%
Personal administrativo	27 357	4,8%
COSTOS VARIABLES		
Costo por consumo de combustible (coeficiente consumo km)	65 975	11,6%
Llantas	6 599	1,2%
Aceite de motor y engrases	27 228	4,8%
Rentabilidad (sobre capital invertido)	51 188	9,0%
RESUMEN ESTRUCTURA DE COSTOS		
Resumen costos fijos	419 278	73,5%
Resumen costos variables	99 802	17,5%
Rentabilidad	51 188	9,0%
Total	570 268	100,0%

Fuente: Federación Nacional de Pequeños y Medianos Transportistas

Los rubros de costos fijos y variables mencionados en el cuadro anterior son razonables y proporcionales dentro de la estructura general de costos que conlleva dar el servicio de transporte estudiantil de rutas generadas por la modalidad de subsidios, sin embargo, luego de analizar el contenido presupuestario con el que cuenta el programa de transporte estudiantil para el año 2021 y las posibilidades externadas por el Ministerio de Hacienda para inyectar recursos

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

adicionales al programa durante el año 2021, no es posible cubrir el 100% de los costos mencionados en el cuadro anterior. Dado lo anterior, lo razonable y proporcional que puede cubrir el MEP con el presupuesto disponible es el pago de un 70%, adicionando a tal porcentaje un 13% del Impuesto al Valor Agregado IVA, sobre el monto programado anualmente con base en los últimos registros ordinarios de cada ruta hasta tanto se normalice la presencialidad de los estudiantes durante todos los días de la semana. Así las cosas, el 70% estaría cubriendo lo siguiente:

Cuadro 2

Estructura promedio de costos fijos y variables del servicio de transporte estudiantil por ruta, definida por el MEP 2021, para el pago del servicio de transporte estudiantil

Rubros	Estructura porcentual definida por el MEP
COSTOS FIJOS	
Depreciaciones de activos (flota, maquinaria, equipo e instalaciones)	4,51%
Costos por limpieza (Lavado de vehículos)	8,4%
Costo de repuestos y accesorios utilizados	1,6%
Costo administrativo	
Derecho de circulación	1,6%
Impuesto de ventas sobre el seguro obligatorio automotor	4,4%
RTV	0,6%
Canon CTP	2,9%
Costo por servicios públicos (por ruta) (electricidad, agua, telefono e internet)(*otros gastos)	7,53%
Costo en personal de operación (definido por el MTSS) (horas semanales)	
Personal del operación (choferes)	14,2%
Personal de mantenimiento (mecánicos)	4,4%
Personal administrativo	2,4%
COSTOS VARIABLES	
Costo por consumo de combustible (coeficiente consumo km)	11,6%
Llantas	1,2%
Aceite de motor y engrases	4,8%
Rentabilidad (sobre capital invertido)	0,0%
RESUMEN ESTRUCTURA DE COSTOS	
Resumen costos fijos	52,6%
Resumen costos variables	17,5%
Rentabilidad	0,0%
Total	70,0%

Fuente: MEP, Dirección de Programas de Equidad.

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

El porcentaje indicado para pago a los transportistas es congruente, razonable, proporcional y ajustado al presupuesto, y permite a los transportistas un equilibrio financiero para brindar el servicio en el marco de la estrategia bimodal de regreso a clases de los estudiantes beneficiarios en donde se combinará la virtualidad con la presencialidad y, por ende, no todos los estudiantes irán a clases todos los días de la semana. Es decir, que durante los primeros meses de iniciado el curso lectivo existirá un servicio de transporte estudiantil diario, pero con una afluencia variable de estudiantes dentro de la jornada educativa dispuesta.

El monto definido garantiza:

- *Ajustarse a la disponibilidad presupuestaria.*
- *Utilizar la estructura de costos de la ARESEP.*
- *No afectar costos variables.*
- *No afectar el pago pago de personal de operación (choferes).*
- *No afectar costos de repuestos y accesorios.*
- *Cubrir parte de los costos de personal administrativo y servicios públicos.*
- *Pago del IVA.*
- *Acorde a la Modificación del reglamento de transporte estudiantil.*

I. Procedimiento técnico para la aplicación de la metodología de pago a los transportistas.

- *En primer lugar, se define transferir a las juntas de educación o administrativas mensualmente según el cronograma establecido por el Ministerio de Hacienda un 70%, adicionando a tal porcentaje un 13% del Impuesto al Valor Agregado IVA sobre el monto del porcentaje autorizado de pago en cada una de las rutas. Lo anterior se basará en el monto programado anualmente con base en los últimos registros ordinarios de cada ruta hasta tanto se normalice la presencialidad de los estudiantes durante todos los días de la semana.*
- *Esta medida aplica para las rutas de subsidios en donde exista para el curso lectivo 2021 una contratación privada entre transportistas y padres de familia, encargados legales o estudiantes mayores de edad.*
- *Los transportistas deberán adecuarse a los viajes dentro del contexto actual de la pandemia en tanto les sea posible, a fin de no perjudicar la salud pública del estudiantado*

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

beneficiario. Una vez elaborada la resolución motivada por parte de la señora Ministra se emitirán las acciones administrativas correspondientes por parte del Departamento de Transporte Estudiantil, las cuales implican la definición de lineamientos de pago y su comunicación a los centros educativos beneficiarios del programa, ajuste en los sistemas, elaboración de planillas y ejecución de las transferencias de recursos a las juntas de educación y administrativas.”

POR TANTO

LA MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA, en el ejercicio de sus atribuciones y con fundamento en las consideraciones que anteceden

RESUELVE

1.- En virtud de lo establecido en el artículo 20 Bis del Decreto Ejecutivo N° 35675-MEP, adicionado mediante el Decreto Ejecutivo N°42883-MEP del 15 de marzo de 2021 y, siendo que ante situaciones de fuerza mayor y caso fortuito que han incidido directamente en el desarrollo normal del curso lectivo 2021, variando las condiciones operativas del mismo y afectando la prestación del servicio de transporte estudiantil, se autoriza a la Dirección de Programas de Equidad a implementar el modelo técnico propuesto en oficio N° DVM-A-DPE-0137-2021, de fecha 16 de marzo de 2021, para la aplicación en las rutas de transporte estudiantil modalidad subsidio.

2.- Se instruye a la Dirección de Programas de Equidad para que aplique esta forma de pago, en apego a la estructura de costos descrita, de forma temporal, con una vigencia limitada como máximo al curso lectivo 2021 o mientras subsista la situación de fuerza mayor y caso fortuito que la provoca. Para esta extensión se requerirá la manifestación expresa de la persona Superior Jerárquico del MEP, expresada en resolución motivada con base en criterios técnicos y también de razonabilidad y proporcionalidad.

Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.

3.- Rige a partir de su comunicación.

Notifíquese.-

GUISELLE CRUZ MADURO
MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA

Revisado por: José Leonardo Sánchez Hernández – Director Dirección de Programas de Equidad.
Aprobado por: Mario Alberto Lopez Benavides – Director Dirección de Asuntos Jurídicos.