

SESIÓN 6283-2025

Acta de la sesión extraordinaria seis mil doscientos ochenta y tres - dos mil veinticinco, celebrada virtualmente por la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica, a partir de las nueve horas con cincuenta y siete minutos del jueves veinticinco de setiembre de dos mil veinticinco, con la participación de sus miembros: Róger Madrigal López, presidente del Banco Central de Costa Rica, Marta Soto Bolaños, vicepresidente de la Junta Directiva, Max Soto Jiménez, Silvia Charpentier Brenes, Jorge Guardia Quirós y Juan Andrés Robalino Herrera, así como con la participación de los funcionarios: Pablo Villalobos González, gerente del Banco Central de Costa Rica, Iván Villalobos Valerín, director de la División Asesoría Jurídica, José Joaquín Vargas Guerrero, auditor interno, Alonso Alfaro Ureña, economista jefe del Banco Central de Costa Rica, Bernardita Redondo Gómez, directora de la División Gestión de Activos y Pasivos, Henry Vargas Campos, director de la División Análisis de Datos y Estadísticas, Celia Alpízar Paniagua, secretaria general interina, Eduardo Jiménez Murillo, funcionario del Departamento Gestión de Riesgos y Cumplimiento, adscrito a la Junta Directiva, y Mariano Segura Ávila, asesor de la Presidencia del Banco Central.

ARTÍCULO 1. *Constancia de: a) reunión de trabajo, b) participación remota, y c) inasistencias.*

Se deja constancia de que esta sesión extraordinaria inició a las nueve horas con cincuenta y siete minutos, debido a que los miembros de la Junta Directiva realizaron una reunión de trabajo desde las nueve horas y hasta las nueve horas con cincuenta y cinco minutos, esto con el fin de analizar temas relacionados con el quehacer de la Autoridad Monetaria.

También, se deja constancia de que esta sesión extraordinaria se realizó con la participación del señor Róger Madrigal López, quien se encontraba en el Despacho de la Presidencia del Banco Central de Costa Rica, y la participación remota de los señores: Marta Soto Bolaños, Max Soto Jiménez, Silvia Charpentier Brenes, Jorge Guardia Quirós y Juan Andrés Robalino Herrera, integrantes de la Junta Directiva, en cumplimiento de los requisitos de seguridad jurídica y tecnológica señalados por la Procuraduría General de la República en su dictamen C-298-2007, del 28 de agosto de 2007, así como lo indicado por la División Asesoría Jurídica del Ente Emisor, en el oficio AJ-482-2008, del 22 de julio de 2008, relativos a sesiones virtuales de juntas directivas de entidades públicas. Por otro lado, esta sesión inició con la única participación de los miembros de la Junta Directiva y de los señores: Pablo Villalobos González, Iván Villalobos Valerín, José Joaquín Vargas Guerrero y Celia Alpízar Paniagua. Posteriormente, se unieron a la sesión los señores: Alonso Alfaro Ureña, Bernardita Redondo Gómez, Henry Vargas Campos, Eduardo Jiménez Murillo y Mariano Segura Ávila, sus ingresos se consignan en el artículo 4 de esta acta.

Adicionalmente, se deja constancia de que el señor Rudolf Lücke Bolaños, ministro de Hacienda, y Carlos Mora Gómez, director interino del Departamento Gestión de Riesgos y Cumplimiento, no participaron en esta oportunidad. El señor Mora Gómez fue sustituido por don Eduardo Jiménez Murillo, funcionario del citado departamento.

Por último, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 56, de la *Ley General de la Administración Pública*, Ley 6227, los miembros de la Junta Directiva verificaron que la grabación de la sesión se encontraba en curso.

Sobre el inicio de la sesión, se transcribe lo siguiente:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Buenos días, compañeros. Damos inicio a la sesión extraordinaria 6283-2025. Por favor, quiero que verifiquen que hay un indicador de grabación en sus equipos. Doña Marta, don Max, doña Silvia, don Juan, don Jorge, mi persona, los seis miembros presentes indicamos que hay una grabación en nuestros equipos”.

ARTÍCULO 2. *Aprobación del orden del día.*

De inmediato, se procedió a conocer el orden del día. Sobre este asunto, se transcribe lo siguiente:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Seguidamente, iría a consultarles si están de acuerdo con la aprobación del orden del día. De mi parte no tengo cambios, tal y como se propuso la semana pasada, la mantendría, pero estoy dispuesto a escuchar. Don Max, ¿qué pasó? Está votando, está de acuerdo. Entonces, los que estemos de acuerdo, manifestémoslo: doña Marta, don Max, doña Silvia, don Jorge, don Juan, mi persona. Aprobado el orden del día”.

La Junta Directiva,

convino en:

aprobar el orden del día.

ARTÍCULO 3. *Asunto confidencia, relacionado con un procedimiento administrativo a una entidad.*

Se deja constancia de que el asunto a que refiere este artículo es de índole confidencial, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política y el artículo 273 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227.

ARTÍCULO 4. *Presentación de la evolución y perspectivas del Sistema Nacional de Pago Electrónico para el Transporte Público (Sinpe-TP).*

Se deja constancia de que los señores Carlos Melegatti Sarlo, director de la División de Sistemas de Pago, y Melvin Jiménez Quesada, funcionario del Departamento de Sistema Nacional de Pagos Electrónicos, participaron de la discusión del presente asunto en calidad de invitados.

Conforme al orden del día, se llevó a cabo una presentación sobre el Informe de la evolución y perspectivas del Sistema Nacional de Pago Electrónico para el Transporte Público (Sinpe-TP), elaborada y realizada en esta oportunidad por funcionarios de la División Sistemas de Pago.

De lo anterior se transcribe lo siguiente:

Se deja constancia de que, al ser las diez horas con veintitrés minutos, ingresaron virtualmente a la sesión los señores Alonso Alfaro Ureña, economista jefe del Banco Central, Bernardita Redondo Gómez, directora de la División Gestión de Activos y Pasivos, Henry Vargas Campos, director de la División Análisis de Datos y Estadísticas, Mariano Segura Ávila, asesor de la Presidencia del Banco Central, y Eduardo Jiménez Murillo, funcionario del Departamento

Gestión de Riesgos y Cumplimento, adscrito a la Junta Directiva del Banco Central.

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

¿Quiénes faltan? La gente de la División de Sistema de Pagos.

SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:

Don Carlos Melegatti, tiene que venir.

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Ya se están conectando, don Pablo.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Melvin, buenos días.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Buenos días, ¿cómo están?

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Buenos días.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Melvin Jiménez, para quienes no lo conocen es un funcionario de larga carrera en el Banco, más de 40 años. ¿41 o 42? Melvin

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Estamos a la orden. Sinceramente, creo que entre 40 y 42, no recuerdo la cantidad ya.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Cuando yo entré, usted estaba, fuimos compañeros inicialmente, y yo voy a cumplir 41.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Usted trabajó conmigo Róger, yo le enseñé el puesto ahí en la Cámara de Compensación, ¿se acuerda?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Yo estaba antes ahí.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí. De hecho, mientras se acomodan los compañeros, en la Cámara de Compensación se recibían cupones de los bonos y yo en mi vida había visto un cupón, cómo era un cupón de un bono, entonces, hice la cámara y no me cerraba, y entonces, la persona que llegó a revisar me dice, ‘pero ¿y esto?’ Era como un pedacito, como lo que eran los chances de antes, ‘no, esto también’, me dice ‘esto es un título valor y ya cerró’.

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Ya está por acá, don Carlos, don Róger.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí, don Carlos vamos al asunto 3.1 de la agenda del día de hoy. Es la presentación sobre la evolución y perspectivas de Sinpe TP, entonces, don Carlos, adelante, por favor.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, buenos días, ¿me escuchan ahí?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfectamente.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Gracias, buenos días. Sí, voy a compartir la presentación. Vamos a ver, ¿ahí la ven?

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Sí, señor.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Sí, sí se ve bien.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Ah, bien.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí, ahí la vemos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Muchas gracias. Bueno, un poco lo primero que quisiera comentar es, después de muchísimos años de la construcción del Sinpe, una de las cosas importantes fue que tenemos una gobernanza muy importante para construir el Sinpe. Cuando hicimos los primeros pasos ahí, con el transporte público, una de las cosas que notamos es que la gobernanza del transporte público esta dramáticamente atomizada y entonces, ya con la experiencia del Sinpe dijimos, 'si aquí no ponemos orden de entrada, va a costar muchísimo hacer esto' y entonces, la primera cosa que hicimos fue desarrollar un convenio que lo aprobamos donde poníamos en frecuencia a todas las entidades que participan en el transporte.

Para nosotros esto fue vital, porque lo hemos utilizado este convenio en diferentes oportunidades. Y entonces, hemos creado un convenio donde hay dos grandes comités, está el comité director, donde participa el ministro de transporte, la gente del CTP, el regulador general, que es el que define las tarifas, define la calidad del servicio de transporte, el director ejecutivo de Incofer y el presidente del Banco Central, eso le llamamos el comité director, cada tanto, cuando hay temas complicados...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Carlos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Aló.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

¿Me permite interrumpirlo? Yo creo, porque dado que está mencionando a la Presidencia del Banco, entonces, me da pena de no hacer la aclaración. Ciertamente, en las dos administraciones anteriores

1 hubo una activa, un alto involucramiento en ese proyecto. En el primer caso, fue una persona que
2 estuvo muy de acuerdo en crear este marco de gobierno entre entidades públicas para este proyecto
3 que, claramente nos trascendía a nosotros y es mi opinión, eso yo creo que perfectamente se puede
4 diferir, pero nunca avanzó más el proyecto de pagos electrónicos en el transporte público que en la
5 administración anterior.

6
7 Me parece que fue uno de los méritos, uno de los logros y creo que no se le ha dado el
8 reconocimiento todavía, se le dará en algún momento creo, pero si no hubiesen sido esas dos
9 personas, sobre todo la segunda en la última administración, yo creo que esto nunca hubiese
10 avanzado en la forma que ha avanzado en ese momento. Es lo que quería decir y hasta aquí me
11 quedo. Muchas gracias.

12
13 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

14 Qué bueno, don Róger, que usted lo señale, porque sí, para nosotros los embates que teníamos de
15 todo tipo y si tuvimos los dos presidentes, tanto don Olivier como don Rodrigo, nos apoyaron mucho
16 y sobre todo don Rodrigo porque cada vez que había un cambio de gobierno, es increíble, la gente
17 viene con ideas, quieren desarmar todo lo anterior, con ideas nuevas, a veces con muy poca
18 experiencia, y por lo menos don Rodrigo fue esencial para que esto pudiera seguir adelante. Y claro,
19 ya ahora está mucho más estable, pero siempre salen problemas y el tener el comité director ha sido
20 también, muy importante para nosotros.

21
22 Y, debajo del comité director estamos lo segundos a bordo, el intendente de transporte, el
23 viceministro, y mi persona, el comité coordinador, esto sí tenemos reuniones muy a menudo y esta
24 sería la gobernanza pública. Y entonces, bueno, con eso caminamos. Esta es la máxima autoridad,
25 son comités de coordinación, al final de cuentas, nosotros no reemplazamos la institucionalidad, las
26 competencias de cada una de las instituciones, ahí se coordina y eso se lleva a las diferentes
27 instancias para que se apruebe lo que se tenga que aprobar, pero esa coordinación ha sido muy
28 importante.

29
30 Cuando uno ve cómo funciona el transporte público en otros países, esto normalmente es una cosa
31 que llama la autoridad de transporte, uno va a Londres y hay una autoridad de transporte que lo
32 define absolutamente todo. Aquí no, aquí el Ministerio de Transporte define la política pública, el
33 CTP define las concesiones, el Aresep define las tarifas, el Incofer, por otro lado, ve los trenes, cada
34 uno con sus juntas directivas. La verdad es que, bien difícil pensar que el transporte público se va a
35 desarrollar si no se hace una autoridad de transporte, que es lo que uno ve en los lugares donde el
36 transporte público funciona bien.

37
38 Bueno, nosotros tuvimos que hacer una autoridad de transporte virtual, para que esto funcionara y
39 nos funcionó efectivamente, pero con todas las limitaciones que una gobernanza de este tipo pueda
40 tener. Eso a nivel de... ahí no están los privados, pero bueno, había que ponernos de acuerdo
41 también, en frecuencia a los transportistas y entonces, con los transportistas firmamos otro convenio
42 donde están los transportistas y todos los reguladores públicos, todas las mismas entidades que
43 hablamos anteriormente.

44
45 Y ahí dijimos, bueno, podemos hacer ahí un convenio de tipo general, yo voy a apoyar esto, pero
46 dijimos, no, tenemos que dar varios pasos más. Entonces, firmamos un convenio en el 2018, donde
47 nos pusimos de acuerdo en cosas muy concretas, que esto venían muchas discusiones así, semanas
48 y semanas de discusiones, pero por dicha, pudimos hacerlos firmar un convenio. En aquel momento
49 había seis cámaras diferentes, o sea, 350 empresas, seis cámaras diferentes, aún entre los autobuses,
50 las visiones que había de esto eran bien complejas. Y entonces, lo que hicimos definimos el alcance,

1 vamos a hacer un sistema único, porque en otros países uno va a una ciudad, va a Bogotá, Medellín
2 tiene un sistema, Bogotá tiene otro, Cali otro y ni hablar que vaya a Estados Unidos, cada ciudad
3 tiene un sistema diferente.

4
5 Y, entonces, nosotros somos muy pequeños, [...] ineficiente, porque la verdad es que todo mundo,
6 por muchos años se habló del sistema de pagos, pero la gente ni siquiera tenía claro si era un sistema
7 para cada empresa, para cada ciudad, provincia y entonces, dijimos, 'no, vamos a hacer un sistema
8 único para todo el país, va a ser nacional e intermodal, ese sistema va a servir para buses, trenes,
9 *ferrys*, para todo lo que es el transporte masivo de pasajeros'. Esa fue una decisión que se tomó ahí
10 y se planteó y esto también ha sido una guía, nos ha ayudado mucho, cuando la gente se quiere salir
11 entonces, dijimos, 'no, vean, el convenio dice esto y esto la verdad es que nos ha servido'.

12
13 Después, otra de las discusiones muy fuertes que se tuvo por mucho tiempo es cuál era la tarjeta,
14 cuál es el producto de pago, el medio de pago. Entonces, porque en el mundo entero, era un sistema
15 cerrado donde la plata está en el chip de la tarjeta, donde uno puede comprar una tarjeta, recargarla,
16 pero los sistemas de transporte del mundo se vienen saliendo, esos sistemas se están pasando los
17 sistemas bancarios, a las tarjetas bancarias, son mucho más baratas, mucho más eficientes. Y
18 entonces dijimos, 'bueno, vamos a hacer un sistema, vamos a construir un sistema de tarjetas', el
19 genérico se llama MV Europe, Mastercard, Visa, un estándar internacional para todas las tarjetas,
20 relojes, pulseras, todo lo que producen los bancos, lo que entregan los bancos a sus clientes, los
21 bancos costarricenses y del mundo. Básicamente, esto se conoce como sistemas abiertos o sistema
22 basados en cuenta y entonces, bueno vamos a construirlo ahí, porque el mundo entero va para ahí.

23
24 Después, otra cosa y esto ¿quién lo construye? Porque está el MOPT, el MOPT va a tener el sistema,
25 lo va a tener la Aresep, ¿quién lo va a tener? Y entonces, también va a ser una funcionalidad
26 integrada del Sistema Nacional de Pagos y se le llama Sinpe TP. Otra de las cosas que tuvimos que
27 resolver ¿quién lo regula? Porque habiendo tantos actores y bueno, había conciencia de que se tenía
28 confianza en el Banco Central y la Junta Directiva del Banco, como esto es parte del sistema de
29 pago, la misma... todas las personas dijeron, 'está bien que lo regule la Junta Directiva', ahí se
30 construye entre todos, pero la Junta Directiva del Banco, que sea la que da la última... la aprobación
31 final.

32
33 Otra de las cosas es que los empresarios no querían dar información, porque les preocupa dar
34 información. Todavía eso está un poco ahí, pero ahí se dijo, 'no, la verdad es que va a ser un sistema
35 central y cada uno por supuesto, utiliza de acuerdo a la legalidad'. Los empresarios ahí ven la
36 información propia, los usuarios tienen que ver también la información del sistema y por supuesto,
37 los reguladores. Entonces, eso es un poco lo que dice el convenio, fue muy importante este convenio
38 porque nos dio las líneas estratégicas, de cuál es el sistema que tenemos que construir, y el reto es
39 325 empresas, 1.300 ramales, o recorridos, son como 4.800 buses y casi 5.000 tarifas. Eso es un
40 poco el sistema que estamos construyendo.

41
42 Bueno, como nos pusimos de acuerdo en tarjeta bancaria, un poco esta es la historia de cómo
43 venimos, cómo viene el país en el procesamiento de las tarjetas bancarias. Ahí en el 2009 tenemos
44 118 millones de tarjetas, de transacciones de tarjeta y vean este año vamos a cerrar con 1.250
45 millones, o sea, ahí en el 2019, 2020 ven que la pandemia baja un poquito, pero después empieza a
46 subir enormemente. El país tiene más de 11 millones de tarjetas emitidas y aquí se dieron diferentes
47 hitos, en el 2015 la Junta Directiva aprobó cosas muy importantes, aprobamos un reglamento donde
48 aprobamos cosas importantes en esa época y fueron las cuentas simplificadas que era fácil abrir una
49 cuenta con solo entregar el documento de identidad, el Dimex, la cédula de identidad, ya se podía
50 abrir una cuenta bancaria.

De esa época hasta ahora se han abierto dos millones de cuentas para bancarizar a la población. Creamos el ecosistema Contactless, todas las tarjetas tienen el Contactless, nada más de acercarlo y se creó Sinpe Móvil. Perdón, yo no veo las manos, pero entiendo que doña Silvia levantó la mano.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Sí, nada más tengo una pregunta, Carlos, creo que ya se la había hecho antes, sobre la simplificación de trámites para abrir cuentas. Yo le veo la ventaja en el contexto que usted lo está poniendo en este momento y me parece muy bien. Sin embargo, hay un contexto mayor que tiene que ver con el lavado de activos y otro tipo de cosas en donde la facilitación o la simplificación de trámites para abrir una cuenta más bien facilita esto a personas no deseadas.

Entonces, ¿cómo se hace el balance entre... que nosotros queramos que se bancarice a mayor cantidad de la población y el mal uso que se le pueden dar a las cuentas tan fácilmente abiertas? Y nada más lo comento porque hace poco estuve en el Perú. Yo tengo un esposo peruano, yo traté de abrir una cuenta con mi pasaporte y fue casi imposible. Ellos tienen muchos controles, y justamente originados en el lavado de activos. Gracias.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Si, muy buena esa pregunta, doña Silvia. La apertura de las cuentas simplificadas se originó en el reglamento del ICD, el Instituto de Control de Drogas. Justamente, en ese ambiente se creó las cuentas debajo de la ley del lavado de dinero, y todos los temas que usted señala son totalmente válidos. Cuentas simplificadas cuando ya abrimos nosotros cuentas simplificadas, ya México tenía, muchos países latinoamericanos y entiendo que también Perú tiene. Y la forma de controlarlo es por el monto; se le pone un máximo de monto. Es justamente y le llaman “Cuentas de expedientes simplificados”. Se abre un expediente donde no se tiene toda la complejidad del Conozca su Cliente, pero se regula por monto.

Entonces, es justamente para tratar de bancarizar a esa parte de la población que se mueve fundamentalmente en efectivo. Los que se mueven en efectivo al final de cuentas no dejan ninguna traza. La idea es tratar de simplificar, abrir cuentas y que eso deje trazabilidad justamente para hacer temas... para darle seguimiento a los temas del lavado de dinero. Ahora estamos haciendo en el último reglamento que, ahora que está en discusión, que está en el análisis, el OIJ porque en aquel momento cuando las abrimos no le pusimos un límite a la cantidad de cuentas, y ahora sí estamos regulando que sólo puede haber una cuenta por persona, siempre con esos montos máximos.

Entonces, eso nos ha permitido bancarizar a esta parte de la población que cuesta bancarizarla, que se mueve en efectivo, pero básicamente su pregunta es, ¿cómo se abren las cuentas? Tiene que tener un Dimex, tiene que identificarse, tiene que tener una cédula de identidad y siempre va a ser una sola cuenta por persona y va a ser con un monto máximo las cuentas. Que ahora entiendo que ese sin mal no recuerdo era ₡1 millón. Que es básicamente para poner nóminas.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Entiendo. Carlos, pero quién es la persona que le sigue la pista a estas cuentas. Porque esto recuerdo la discusión que tuvimos en el contexto del Departamento de Riesgos del Banco y sobre todo la parte de cumplimiento, donde también, de alguna manera se relacionaba con esto. Entonces, ¿a quién le corresponde darles seguimiento a estas cuentas? ¿Quiénes son los dueños? Porque de millón en millón se pueden hacer muchas cosas.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Si, básicamente es la superintendencia de bancos y esto los bancos le dan un tratamiento. Ni siquiera estas cuentas las creamos nosotros. Se crearon en el reglamento del ICD y entonces, los bancos les dan seguimiento a estas cuentas, igual que lo hacen con las cuentas corrientes y cuentas de ahorros.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Muchas gracias.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

¿Perdón?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perdón, tal vez ahí. Es una cuenta bancaria, entonces, tiene que pasar los filtros que tienen los bancos para los usuarios de sus cuentas. No es una cuenta en el Banco Central, es una cuenta en una entidad bancaria.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Y luego que hay que establecerle límites, los límites son: el monto por cuenta y la cantidad de cuentas que pueden abrir, que está en consulta en este momento en la última versión del *Reglamento de Pagos* que es una en todo el sistema. Entonces, ahí eso, y el que tiene la responsabilidad de ver los movimientos de una cuenta es, precisamente, la entidad bancaria.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

No son todos los filtros, Róger. Porque justamente no hace un 'Conozca a su Cliente'.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Hay un planteamiento que hacen, entonces, lo que establecen es el monto máximo de transacciones y si usted se sale de eso, llama la atención y lo llaman a cuentas. Y tal vez, Carlos ahí en la forma de la apertura, es con cédula de identidad, con pasaporte o con algún documento de identificación valido externo. Por eso habló usted del Dimex.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

No estoy seguro de que todos sepamos lo que es el Dimex.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, el Dimex es el documento que le dan a los migrantes. Le han dado como 600 o 700 mil Dimex. Nicaragüenses, personas que las identifica Migración y entonces, con esos documentos se abren las cuentas en los bancos y lo que se dice es que es un 'Conozca a su Cliente' simplificado.

Entonces, los bancos están viendo eso. Es más, ha habido bancos que le han cerrado, les han quitado las cuentas simplificadas a clientes o simplemente si ven que el cliente tiene un tipo de comportamiento particular, van, le cierran las cuentas simplificadas y le dicen, 'bueno, si usted quiere seguir con nosotros le abrimos una cuenta de ahorro, una cuenta corriente', pero siempre eso queda, la revisión de esto queda en las manos del sistema financiero. Y la Sugef está atendiendo, siempre ha estado atendiendo este tipo de cuentas.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Muchas gracias.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Perfecto. ¿Continúo?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perdón, perdón, don Melvin tiene la mano levantada. Recuerden que no nos vemos simultáneamente; perdón, don Melvin, no nos vemos simultáneamente, entonces el que quiere intervenir pide la palabra y con mucho gusto. Adelante, Melvin.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Bien. Gracias. Creo que don Carlos cerró el comentario con la idea que tengo. La política Conozca a su Cliente es un ejercicio dinámico, o sea, la entidad tiene dos momentos, cuando se está conociendo que para decidir si le abre o no la cuenta, muchos de los trámites de simplificación de estas cuentas aparejado de un límite máximo bajo es en ese momento. Después viene la conducta del cliente, la conducta es a lo largo de su relación como cliente de la entidad financiera, y ahí el banco realiza sus procesos de control de monitoreo de las cuentas.

En el caso en que un cliente se detecte que se está saliendo de ese patrón de bajo monto. Que hay o cualquier otro elemento que el banco considere, le puede elevar la condición de riesgo y automáticamente perdería la posibilidad de tener cuenta. Porque estas cuentas están dirigidas a las personas físicas de bajo riesgo, ese es el concepto. Entonces, hay toda una labor de Conozca a su Cliente que se ejercita todos los días a lo largo del control de la conducta de los clientes, y eso lo hacen para esos y para todos los demás clientes.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias. Adelante, don Carlos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Entonces, aquí después les voy a mostrar otras láminas que un poco... pero lo que, como ver cosas en el tiempo, aquí todos los reglamentos que ha aprobado la Junta Directiva, porque son tres reglamentos, el *Reglamento del Sistema de Pagos* ahí hablamos de las cuentas simplificadas de Sinpe Móvil que es la cajita que se ve abajo a la izquierda. Después viene la regulación de las tasas, es el reglamento que aprueba todos los años la Junta Directiva donde regulamos tasas. Ahí hicimos algo muy bueno que regulamos las tasas de intercambio y adquirencia, adquirencia es la que para el banco que pone el datáfono y la de intercambios son entre los bancos y regulamos dos tasas. Una de las tasas para el comercio donde dice C, pero también regulamos las tasas para el transporte.

Entonces, las tasas para el transporte son las más bajas de todas. Eso porque decíamos nos gustaba la idea de que sea una tarjeta bancaria porque ya hay 11 millones. Los bancos ya distribuyen esto, pero decíamos que no a cualquier costo y eso le decíamos a los bancos, o sea, queremos la tarjeta bancaria, pero no a cualquier costo. Entonces, con el músculo que nos dio la *Ley de Tarjetas* definimos una tasa para el transporte muy conveniente para desarrollar esto en forma importante.

Hay que tener en claro que en Costa Rica la subvención del transporte público es de cero, o sea, aquí no hay fondos públicos para el transporte público a diferencia de lo que hace unos días tuve la posibilidad de ir a un evento en Colombia y lo chilenos decían que el 65% del costo del transporte es subvencionado. Que es un poco la media europea, anda por ahí, 60, 65%. En Latinoamérica,

1 hay diferente creo que Costa Rica es de los pocos países donde no tiene subvención pública y aquí
2 todo el costo del transporte lo paga la gente.

3
4 Es más, ahí los adultos mayores viajan gratis, pero no es porque viajan gratis porque se lo regala el
5 empresario, es que el que se sube al transporte y paga, paga al adulto mayor. Es bastante, o sea, y
6 por eso terminan siendo caras también las transacciones. Aunque les parezca mentira, el que paga
7 el transporte también termina pagando los salarios del CTP, del Aresep, paga todo, paga hasta el
8 funcionamiento de esas entidades públicas, o sea, la persona que se sube y viaja está subvencionando
9 y está pagando absolutamente todo el funcionamiento de esto, hasta las entidades públicas. Pero
10 bueno, entonces, hacer este sistema lo más barato posible para el cliente es fundamental, sobre todo,
11 en esta situación.

12
13 Entonces, empezamos a operar en el 2021 en trenes y en el 2022 en buses. Ahora les muestro la
14 estadística, en este momento tenemos una bancarización más o menos del 92%. Eso es un poco lo
15 que tenemos. Fuimos resolviendo en el camino bastantes cosas, los adultos mayores viajan gratis
16 presentando la cédula, pero bueno, hay una ley que dice que el adulto mayor viaja gratis si es menos
17 de 25 km, pero si el viaje es de 25 a 50 km paga el 50% del pasaje, y si es más de 50 km paga el
18 75% del pasaje.

19
20 Entonces, nosotros decíamos y bueno, está bien, si presenta la cédula viaja gratis, pero ¿cómo vamos
21 a cobrarle al adulto mayor si son más de 25 km? Entonces, había que darle un medio de pago al
22 adulto mayor, que normalmente esta población, muchas de ellas son no bancarizados. Entonces, nos
23 pusimos a trabajar con el sistema financiero y creamos una tarjeta que se llama la tarjeta del
24 ciudadano de oro, un poco copiándole a la Caja lo que tenía del carnet del ciudadano de oro y es
25 una tarjeta bancaria, donde la estandarizamos toda.

26
27 Esta tarjeta tiene una codificación particular, que cuando el adulto mayor se sube al bus, el sistema
28 identifica que es un adulto mayor y le hace los descuentos de ley, si viaja menos de 25 km, no le
29 cobra nada y aplica la ley y entonces, hace los cobros dependiendo, eso es por la particularidad de
30 la ley que tiene Costa Rica. También, los adultos mayores nos decían que no les gustaba presentar
31 la cédula, a veces los choferes se dejaban la cédula. También, había un mercado secundario de
32 cédulas, porque los choferes se dejaban la cédula y era una forma de ellos de robarle al empresario,
33 todo un problema con la cédula. Con esta tarjeta fuimos resolviendo para esa población.

34
35 En este momento se habla de que hay alrededor de 450, 500 mil adultos mayores potenciales
36 usuarios de esta tarjeta. Eso con el medio de pago. Ya más o menos el país tiene un medio de pago
37 bastante masivo que son las tarjetas de débito y de crédito, y todos los instrumentos que giran
38 alrededor, como pulseras, relojes, los teléfonos. Ahora les voy a mostrar lo mucho que se utiliza el
39 teléfono, también. Ese sería un mecanismo. Ya tenemos las tarjetas, y ahora ¿cómo hacemos para
40 recargar esas tarjetas? Y recargarlas, idealmente, al menor costo.

41
42 Por muchos años el Banco ha hecho los sistemas de pago del Sinpe, los pagos inmediatos, estos que
43 se hacen en tiempo real. Esto que hace uno de un banco a otro en tiempo real, sólo que esto tiene un
44 costo. Y fundamentalmente, Sinpe Móvil, que es el mecanismo por excelencia para recargar las
45 cuentas porque es gratis y toda la cosa. Ahí nos estamos apoyando en los mecanismos que el Banco
46 ha creado por muchos años. Estas son las transferencias en tiempo real que ahí vienen creciendo
47 muy bien, y hay algo de recarga de las cuentas a través de estos mecanismos, sólo que tienen costos,
48 pero fundamentalmente la estrategia es masificar el uso de Sinpe Móvil. Y si todo sale bien, este
49 año vamos a hacer en Sinpe Móvil casi 750.000.000 de transacciones.

Sinpe Móvil el año pasado hizo 1,8 millones de transacciones al día. Ya con el crecimiento que tenemos para este año, estamos esperando que se hagan alrededor de 2,1 a 2,2 millones de transacciones diarias de Sinpe Móvil. Es muy utilizado, y la estadística que vamos llevando ya tenemos más de 3,8 millones de clientes de Sinpe Móvil. Entonces, bueno, Sinpe Móvil es fantástico porque hasta ₡100.000 es gratis una transferencia de Sinpe Móvil. Ya hay algunos bancos que lo elevaron hasta ₡500.000 gratis, también. Entonces, es una muy buena plataforma que sirve como mecanismo de recarga para las tarjetas que se usan en el transporte público.

Nada más, esto es un poquito... esto no lo hicimos nosotros, lo hizo el BID, pero para que vean cómo fuimos nosotros, qué presencia tenemos. Allá, en el año 2000 ya teníamos transferencias inmediatas. Después nos siguió México varios años después con el SPEI, después salió Chile. Ya en el 2015 nosotros hicimos Sinpe Móvil, y ahora toda Latinoamérica viene adelante con sistemas parecidos a Sinpe Móvil. Hay algo muy potente en Brasil que se llama PIX. Ya todos los países vienen haciendo plataformas muy similares a lo que nosotros tenemos, sólo que Costa Rica tuvo... Creo yo, que fuimos el segundo país o tercer país después de Corea que tuvo pagos inmediatos. Esto de hacer un pago cuenta a cuenta entre bancos se hizo muy a inicio de este siglo.

Un poco para resumir: entre transacciones de tarjetas, tarjeta de débito, crédito y Sinpe Móvil, si todo sale bien este año vamos a hacer casi 2.000 millones de transacciones. Vamos a terminar haciendo 5,5 millones de transacciones entre sólo estos dos instrumentos, solo Sinpe Móvil y tarjeta bancaria, y más o menos más de 380 transacciones por persona, en promedio, se están usando, un gran crecimiento y muy masivo. Esto es fundamentalmente lo que los mecanismos de pago y de recarga que usamos en el transporte público. O sea, todo esto es importantísimo porque hubiera sido muy difícil hacer el sistema que estamos haciendo si no hubiéramos tenido esta cobertura.

Entonces, ahí le estoy hablando de diferentes herramientas de la caja de herramientas, pero había que hacer otras también para el transporte público. El transporte público es dramáticamente exigente. Tuvimos que hacer un app que se llama Sinpe TP pasajero, donde las personas, los usuarios del transporte público bajan ese app y registran su tarjeta, la tarjeta donde pagan en el transporte público, se registran y entonces, las personas pueden ver si en ese app... Ese app sirve para hacer muchísimas cosas, ahí ven todos los viajes que hicieron, a qué hora lo hicieron, cuánto le cobraron, si se le pudo cobrar correctamente, la fecha de cobro, la fecha de viaje.

Es un app bastante completo, que cuando las personas bajan ese app y asocian su tarjeta, esto da muchísima tranquilidad. Porque normalmente, hay consultas a los bancos de cómo funciona este sistema, pero cuando ya tienen el app y ven toda esta información, los mismos usuarios, los mismos empresarios nos dicen que es de gran utilidad.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Carlos...

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Carlos, tengo una pregunta sobre los tiempos, porque creo que usted nos había dicho en el pasado que la transferencia de datos no se hace en tiempo real, sino que es diferido. Entonces, ¿cuánto tiempo pasa antes de que el app o el banco sepa que se realizó una transacción?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Buenísima esa pregunta. Sí, nosotros... no se hace en tiempo real, no es como cuando yo llego a McDonald's, que es una transacción en línea, porque McDonald's tiene garantizadas las telecomunicaciones. Ahí el datáfono en McDonald's está conectado, y si no logra cobrar, no me dan

la hamburguesa. Aquí no, aquí, como el bus se va moviendo, pierde conectividad. Es como cuando nos movemos por la calle. Acuérdesse que los validadores que están en los buses es un SIM celular, es exactamente lo mismo que tenemos nosotros en el celular. Entonces, se mueve el bus y pierde conectividad. Apenas hay conectividad, tira todas las transacciones.

En el centro de San José el problema es menor, pero el sistema ya está diseñado para que, cuando vayamos a zonas rurales y toda la cosa, que podamos tener más problemas de conexión. Apenas sube la transacción al sistema, nosotros estamos disparando los cobros a los bancos para ir teniendo los dineros. Vamos disparando, el validador, apenas tiene conectividad el validador es el lector, es como el datáfono que va en el bus, apenas tiene conectividad dispara las transacciones, y apenas llegan al sistema, se asocia la tarifa y se manda a cobrar. Y ya tenemos las confirmaciones de los bancos, agarramos todas esas transacciones durante el día y a la mañana siguiente les estamos pagando a todos, a Incofer y a los autobuseros.

Entonces, tratamos de hacer eso muy rápidamente, porque lo que pasa y creo que por ahí está la pregunta de doña Silvia, es que cuando mandamos a cobrar, como es pospago, puede ser que cuando mandamos a cobrar no haya dinero en la cuenta. Entonces, cuando el banco nos reporta que no pudo cobrar, el banco siempre va a asumir esa transacción. Va a hacer frente a esa transacción, como que le va a dar un crédito al cliente. Son transacciones de muy bajo monto, USD 1 en promedio es la transacción en Costa Rica en el transporte público. Pero el banco dice: 'bueno, yo sí pago eso, yo voy a pagar, voy a hacer frente como si fuera por mi cliente, pero métame esa tarjeta en una lista de denegación'. Hasta que el cliente no fondee su cuenta, no puede seguir usando ese plástico.

Y entonces, eso lo tenemos que hacer muy rápido, porque tenemos que estar actualizando constantemente las listas de denegación. Todo validador tiene una lista de denegación que nosotros la estamos actualizando, o sea, sacando y metiendo tarjetas. Sacamos las tarjetas que ya el cliente pagó y ponemos tarjeta cuando no pudimos cobrar sobre esa tarjeta. Y entonces, eso es muy importante, es la forma que se gestiona el riesgo del pospago. No sé si...

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Ese convenio, ese acuerdo o esa anuencia de los bancos de cubrir estas transacciones, ¿a dónde se dice?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Eso está en el reglamento de Sinpe TP. Eso está ahí, hay una negociación y se pone en el reglamento. Está en el reglamento que el Banco Central aprueba. Ahí está la regla. Y ellos cubren hasta ₡5.000.

Así funcionan estos sistemas en el mundo. En Europa son los bancos los que cubren el riesgo del impago, porque como son montos pequeños, puede ser que cuando va a cobrar no llegó la nómina, no fue fondeado. Entonces, hay una dinámica ahí. Normalmente una cuenta que pasa fondeada nunca va la tarjeta a la lista de denegación, pero la gente que juega más al límite, ese sería el mecanismo de control, y los bancos asumen ese riesgo.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Carlos, ¿qué es lo que puede fallar en el Banco Central para que los bancos reciban esa información en tiempo y forma? ¿Cuáles son los riesgos operativos que hay en el Banco Central?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Bueno, la verdad es que la plataforma que nosotros tenemos, con el desarrollo del Sinpe... Ah, bueno, toda esta mecánica no trabaja en tierra, sino trabaja en nube. Toda esta operación está

desarrollada en la nube. Este es el primer sistema que el Banco Central lleva a la nube, y la nube es altamente contingente. Si lo tuviéramos todo esto en tierra, serían los servidores que están aquí en el Banco, o en el sitio contingente. Esto está en la nube de Microsoft, y la nube de Microsoft está replicada en varios lugares del mundo, es muy robusta. O sea, es una tendencia también, llevar sistemas de misión crítica llevarlos a la nube.

Este es el primer sistema que el Banco desarrolló en la nube, y entonces tenemos una enorme contingencia ahí. Pero si llega a fallar la nube, al final de cuentas, el validador lo que hace, sigue acumulando transacciones y hasta que encuentra conectividad. La conectividad puede ser que falle internet, o bien, falle la nube, nunca nos ha fallado, pero si llega a fallar algo ahí, no se pierden las transacciones porque quedan acumuladas en el sistema. Cuando las transacciones suben al sistema, nosotros estamos conectados con los bancos con las mismas líneas dedicadas del Sinpe.

Aquí reutilizamos toda la conectividad del Sinpe, por donde pasan las transacciones del Monex, del MIL, del Sinpe Móvil, y eso es contingente. Tenemos conexiones con este edificio y con el edificio en Tibás. Con el tiempo, el Banco ha fortalecido mucho las infraestructuras de telecomunicaciones. Ahí tenemos muchísimas menos fallas. Ahí, prácticamente no tenemos fallas.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Ya. Pero siempre algo puede fallar. Entonces, lo que me está diciendo es que hay respaldos, es decir, que hay sistemas de respaldo.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

El Banco, todo el Sinpe lo tiene activo. O sea, cuando fallan las conexiones, las líneas de conexión con este edificio, con el edificio principal, se conecta automáticamente con el edificio en Tibás. Entonces...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Carlos...

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

... los dos edificios están funcionando...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Carlos, es que usted en la explicación decía 'es que esto es altamente contingente'. Y yo, 'en realidad, Carlos no quiere decir contingente, es altamente redundante'. Y si falla uno, hay otro que lo respalda.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Redundante, disculpen. Sí, yo... contingente y redundante, es lo que... Sí, exactamente.

Sí, porque procesan millones de... imagínese. Sólo Sinpe Móvil... Es más, Sinpe Móvil está procesando más transacciones que el transporte público hoy. Como les decía, Sinpe Móvil va a terminar procesando 2,2 millones de transacciones al día, pero si le sumamos todas las transacciones del Sinpe, es un montón de transaccionalidad. Lo bueno es que este sistema lo hicimos ya cuando teníamos 20 años de estar haciendo el Sinpe, entonces, nos aprovechamos. Si lo hubiéramos hecho desde cero, esto hubiera sido realmente complicado.

Aquí estamos lidiando con los temas del transporte, pero nos apoyamos en todo lo que el Banco ya había construido por años.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Doña Silvia hizo una pregunta sobre riesgos. Creo que todavía uno puede esperar un poquito más. Por supuesto que van a existir riesgos y cosas que pueden salir mal. Uno que se me ocurre a mí es cuando está acordado que el crédito que se le da por usuario es de ₡5.000, y es el banco comercial, el emisor de la tarjeta, el que cubre eso. Pero podría darse un fallo en el sistema, no sé cuál, pero se podría dar, de que no sea ₡5.000 y no sé, son 7.000. Entonces, ¿por qué pasó eso?

Entonces, habría que determinar si era una responsabilidad del Banco Central o una responsabilidad del banco comercial. Pero debe existir... perdón, esa tecnología electrónica, tecnología de comunicación. Y hemos visto que eso puede fallar. Pero usted lo apoya con el sentido de la experiencia que se tiene. Pero sí deben existir otras cosas que ni siquiera se nos ocurren en este momento. Me parece a mí.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Perdón. Yo estaba enfocándolo a los temas de telecomunicaciones y tecnológicos, pero para profundizar un poquito más ahí. Nosotros, todo el sistema, desde que nace la transacción en el validador, controlamos ese riesgo. Sí, los bancos dicen hasta 5.000 y yo eso lo controlo desde el mismo validador. Cuando una persona sube y paga con la tarjeta, lo preparamos, el sistema, para que la mamá sube con dos chiquitos o el papá con la familia. Y, entonces, pueda hacer varios viajes, con la misma tarjeta se pueda pagar varios viajes, porque no tendría sentido el chiquito de tres años, dos años. Acuérdense que aquí todos los niños pagan. Entonces, para que no tenga que darle una tarjeta a cada uno de los niños, entonces la mamá o el papá puede pagar por la familia.

Es una... no sé, cuesta 700 colones, el papá paga cuatro viajes. Entonces, ahí se va acumulando y el mismo validador permite... Ahí mismo controlamos los 5.000 pesos. No le permitimos más de 5000 pesos. Entonces, controlamos los ₡5.000 en el validador con esa tarjeta. Cuando esa transacción sube al sistema, entonces ya sabemos que no es una transacción que pasa los 5.000 pesos, los mandamos a cobrar y entonces el banco nos está respondiendo constantemente.

Claro, estamos hablando de 5.000 pesos, sería de la acumulación máxima, pero la transacción promedio en Costa Rica son ₡500 o ₡600, mucho menos. La mayoría de las transacciones, el 95%, son de una sola persona que paga. Y esto hay que compararlo con la transacción promedio de tarjetas. En el comercio, la transacción promedio de tarjetas anda como ₡17.000, la transacción de la tarjeta de débito, y como casi ₡35.000 la tarjeta de crédito. O sea, este es un monto muy chiquito, aún contra las transacciones promedio de tarjeta. Entonces, es un riesgo, sí, pero no es muy diferente al riesgo en comercio, a los otros riesgos que asuma el sistema de tarjetas de pago.

Entonces, esa es una, el app Sinpe-TP pasajero, es muy importante. Ah, bueno, en el app Sinpe-TP pasajero, cuando la persona lo baja, ahí mismo él asocia las tarjetas y si una tarjeta está en la lista de negación, el mismo app le muestra que está en rojo, ahí mismo le podría, le da un botón y levanta una recuperación de deuda para sacar al cliente de la lista de... esa tarjeta sacarla de la lista de negación. Entonces, el que el cliente tenga Sinpe-TP pasajero le permite varias funciones contra el sistema. La otra es, bueno, esto fue un reto también, nosotros le dijimos a los empresarios cuando estábamos trabajando esto, le dijimos, 'bueno, hagamos una cosa, seleccionemos...' Ahí está don Max. Don Max, adelante.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí, gracias, pero es que no sé si se me escucha.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, ahí yo lo escucho bien.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Ahora sí, bueno, gracias. No, era en esto del límite máximo de 5.000 cuando no está en el sistema en tiempo real y el ejemplo que usted dio me dejó pensando, ¿qué pasa en viajes más largos? Por ejemplo, a Guanacaste, no sé, que va la familia y se pasa de los 5.000, la persona tiene fondos, pero no está en tiempo real en ese momento, entonces se lo rechaza y no se pueden montar.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí...

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

¿Qué pasa en esos casos?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, es muy buena... sí, eso todavía no hemos... los viajes largos, de más de ₡5.000 no se resuelven con el pospago, con este de acercar la tarjeta al validador. Eso lo que se resuelve, el transporte público lo resuelve de otra forma. Yo asocio la tarjeta a un aplicativo, eso todavía no lo hemos desarrollado, son para los menos viajes, lo que se hace, se asocia la tarjeta y eso funciona como comercio electrónico. Como es mayor a 5.000 pesos ya tiene que ser prepago, o sea, yo simplemente selecciono origen-destino, me selecciona, me dicen cuál es el monto, más de ₡5.000, entonces me mandan a cobrar, y cuando viene el cobro ya afirmativo, entonces me generan un *QR*, y entonces yo subo al bus presentando el *QR*, o sea, es prepago, como se pasa de ese monto, primero me cobran, me generan un *QR* y yo me subo al bus con el *QR*, esa es la forma de resolverlo.

En Costa Rica ya eso, para las rutas largas, ya las empresas de rutas largas ya tienen varias empresas, que le dan ese servicio, plataformas en internet, que yo entro a internet o con el móvil, a través de la computadora, entro, pago, me generan un *QR* y cuando las personas van subiendo al bus, van presentando el *QR*. Justamente, para gestionar bien el riesgo, como se pasa de los ₡5.000, primero se paga antes de viajar, sí. No sé si logré explicarlo, don Max.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí, claro, es un poco complicado para el usuario, porque entonces ya si él tiene una tarjeta que no es prepago, en este caso, lo obligarían a tener una prepago, ¿no?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Ah, no, perdón, don Max. No, lo que digo es que el mecanismo es primero pago y después viaje. Cuando decimos pospago es que yo me subo y estoy viajando y allá va el pago. El pospago es, está viajando y yo voy a tratar de cobrarle y eso tiene un riesgo, cuando lo voy a cobrar puede ser que no tenga fondos. En el prepago es, primero nos garantizamos que la persona tenga fondos, entonces le generamos un *QR* y no estamos hablando de una tarjeta prepago, estamos hablando del mecanismo, o sea...

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí, sí.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Los validadores antes del pago es que cuando yo, como puede ser que pierda conectividad el bus, entonces, yo no sé si tiene o no plata en la cuenta, entonces, bueno, pero como es un monto pequeño,

menos de 5.000 pesos, pero cuando ya se pasa las líneas, se sabe que cuesta más de 5.000 pesos, entonces, primero se le cobra antes de que la persona aborde la unidad de transporte.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí, pero si no hay conexión en ese momento, no se puede montar ¿verdad?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

No, como eso se hace en plataformas de internet, sí, eso es como la banca, es como el comercio electrónico. Sí, primero uno desde la casa, eso pasa cuando son las rutas a Guanacaste, a la zona sur, que son rutas largas, a la frontera, todas son de más de, es una proporción muy chiquita de las rutas del país, muy pequeña, anda como menos del 3%, creo que son las rutas que pasan de ₡5.000, pero eso ya lo resuelven las empresas, donde uno va a la tiquetera, ahí a la estación y ahí le venden, uno paga, y le dan un *QR*, o bien por internet uno compra el *QR*.

Pero es eso, le cobran sobre la cuenta de uno y le dan un *QR* antes de subirse al bus, y él nada más muestra el *QR* y no tiene que haber internet ahí, o sea, porque normalmente ese *QR* lo lee el chofer con un celular, va leyendo los *QR*, entonces la gente se va montando. Eso es una proporción muy pequeña de los viajes. La mayoría de los viajes en el país se puede resolver con este mecanismo de pospago.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Voy a intervenir. En muchas rutas, ya en Costa Rica, Puntarenas, Jacó, algunas que yo he utilizado, que no uso autobús para eso, el prepago se hace antes, se puede hacer y eso existe desde hace años, antes había que ir físicamente a comprar lo que llaman el boleto, el ticket, ahora ya se puede comprar en internet. Eso no está cambiando nada, porque es un prepago y usted paga como quiera, antes sí era físico iba, en vez de darle los ₡5.000 al chofer, se los está dando a un cajero físico en una oficina. Yo lo compraba jueves y viajo domingo, una cosa así, no sé si quedarán casos de que la gente en la carretera saque y paga una ruta de esas extensas, no he visto, pero puede ser.

Perdón, Melvin, adelante.

SR. MELVIN JIMENEZ QUESADA:

No, que sí, es eso, don Róger. Esas rutas largas interurbanas tienen una necesidad, que en virtud de esa necesidad ya han ido resolviendo con códigos *QR* y con prepago, pago ahora y viaje después. Entonces, eso elimina el riesgo de impago, pero, incluso esto se conoce más o menos como viaje programado, o incluso viaje con reserva, porque usualmente la gente que utiliza esas rutas compra un ticket con anticipación, ahora lo hacen por internet, donde de acuerdo con la disponibilidad de los recorridos, decide el horario en qué viajar, incluso en el asiento donde sentarse, entonces eso se da antes del viaje. Por eso es que estas rutas ya tienen resuelto el problema del pago con *QR*, por una necesidad intrínseca de la naturaleza y las características de ese tipo de rutas.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, y ese *QR* las personas lo pueden pagar con efectivo o lo pueden pagar con su tarjeta de débito o crédito, va a depender qué instrumento de pago asoció al sitio *web* o qué instrumento de pago presenta en la ventanilla donde le generan el *QR*. Sí, pero eso más bien es algo que los empresarios, como bien dicen, lo han resuelto hace bastante tiempo y esas rutas largas son las rutas más potentes, las empresas más importantes del país y entonces eso lo resolvieron.

Pero no tiene sentido resolver el tema de la... de aquí en el centro de San José con *QR*, porque si se resolviera de esa forma imagínense que... compramos un *QR* de Sabanilla, sí. Entonces, Sabanilla

1 tiene un precio particular y supongamos que le generamos un *QR* a Sabanilla, pero si yo estoy ahí
2 en el Mall San Pedro y vienen otro montón de empresas, que no sean de Sabanilla, pero que pasan
3 ahí por el Mall San Pedro, yo no me podría subir, yo me podría subir solo en la de Sabanilla porque
4 es la que tiene el monto exacto y el *QR* exacto.

5
6 En cambio, las personas no, las personas el primer bus que pase si viene Cedros, Lourdes, de
7 Sabanilla, de cualquiera, se sube al primero, porque más o menos las tarifas no son idénticas, pero
8 se parecen y, entonces, el pospago es muy conveniente cuando por una parada pasan varias líneas
9 que tienen tarifas más o menos similares. Entonces, este mecanismo pospago es bueno porque
10 independientemente de la línea, yo subo y acerco la tarjeta y me cobra la tarifa que tiene esa...
11 porque, aunque parezca mentira por ahí por el Mall San Pedro pasan varias líneas y todas tienen
12 tarifas diferentes y pueden ser diferencia de ₡5, ₡10, no son muchas las diferencias, pero eso no
13 está estandarizado.

14
15 Y, entonces, el pospago sí es muy conveniente para rutas así en ciudades que es donde se hacen la
16 mayoría de los viajes. Para rutas largas *QR*, prepago, que está bastante resuelto en el país.

17
18 **SR. JUAN ANDRÉS ROBALINO HERRERA:**

19 Una preguntita, don Carlos, ¿el app tiene posibilidad de generar estos prepagos?

20
21 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

22 Sí, soñamos que el app de Sinpe-TP pasajero podría ser el rol este de generar un prepago, todavía
23 no, o sea, ahora lo tenemos en otras funcionalidades, pero el día de mañana podríamos pensar si
24 cuando abordemos las empresas largas, tenemos que ver si hay alguna empresa que todavía no tiene
25 el pago electrónico, entonces, podríamos perfectamente en el app asociar una tarjeta y poner origen-
26 destino, que él seleccione la ruta y cobrarle asociado a esa tarjeta.

27
28 Hemos visto app de otros países que lo hacen de esa forma, por mientras, sí, no tenemos esa
29 funcionalidad. O sea, cuando vayamos a abordar las tarifas las rutas largas que son las menos y...
30 bien, el app podría jugar el app Sinpe TP pasajero podría jugar ese rol. No sé si es eso lo que nos
31 preguntaba don Juan.

32
33 **SR. JUAN ANDRÉS ROBALINO HERRERA:**

34 Sí, no sabía si el app ya lo hacía o no lo hacía.

35
36 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

37 En este momento no, porque también ahí tendríamos que resolver los temas de seguridad porque se
38 va a manejar el número de tarjeta, por ahora asociamos una tarjeta, pero como no hay movimiento
39 de fondo, entonces, los temas de seguridad son menos estrictos. Pero cuando yo ya tengo una tarjeta
40 y sobre esa tarjeta voy a cobrar entonces ya hay que pensar en más cosas, pero bien, a futuro, cuando
41 abordemos las rutas largas una persona desde el app Sinpe-TP pasajero podría, perfectamente, hacer
42 la compra de su *QR* ahí y presentar ese *QR* para subir a un bus. Estaría bastante integrado sería
43 bastante interesante poder resolverlo de esa forma.

44
45 **SR. JUAN ANDRÉS ROBALINO HERRERA:**

46 Gracias.

47
48 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

49 Bien, entonces, bueno primero seleccionamos como le decimos vimos los validadores hicimos
50 invitamos a todas las empresas, le dijimos a los empresarios, hagamos una cosa, pónganse de

1 acuerdo ustedes y seleccionen un validador y sobre ese validador trabajamos todos. Porque la idea
2 es que eso no lo iba a seleccionar el Banco, qué es lo mejor si y bueno los empresarios nos dijeron
3 de que habían tenido experiencias muy malas cuando tenían proveedores únicos.

4
5 Que se prefería que haya más proveedores, que haya competencia y entonces, eso se vio bastante
6 razonable, en esto no queríamos nosotros imponerlo, porque como empleado público cuando uno
7 impone así una tecnología dice bueno 'qué negocio tendrá uno' y entonces lo que hicimos fue un
8 proceso muy abierto que genera mucha confianza. Se invitaron a proveedores para ser homologados,
9 se presentaron ocho empresas, quedaron calificadas cinco empresas que son estas que están aquí.
10 Estos son los validadores de Singapur, de Chile, de España, hay una empresa costarricense muy
11 buena que hace validadores que venden en toda Latinoamérica.

12
13 Y bueno y de estos cuatro, perdón esos cinco, entonces dijimos ya tenemos los cinco validadores el
14 *software* que corre aquí nosotros lo controlamos, controlamos la experiencia del cliente, la
15 experiencia del cliente la queremos estandarizada ahora ya estamos estandarizando para los
16 validadores que están viniendo queremos que todos sean amarillos. Al inicio era mucho pedir que
17 se estandaricen hasta el color, ahora ya le estandarizamos los colores para que sea fácil los procesos
18 de capacitación de las personas, de los usuarios, que nada más busque el aparato amarillo y que lo
19 encuentre ahí.

20
21 Y entonces, aunque son tecnologías diferentes, queremos tener lo más estandarizada la experiencia
22 del cliente. Y lo que hicimos fue invitamos, bueno ya teníamos los proveedores, los proveedores ya
23 los teníamos identificados y lo otro que hicimos es y bueno y cómo hacemos para preguntarle a los
24 empresarios cuál de estos equipos quieren. Y entonces hicimos un evento ahí en la superintendencia,
25 pedimos permiso, ahí hay un jardín, hicimos un evento y entonces trajimos a todos los proveedores
26 homologados y trajimos a los empresarios de transporte para que vean para que hablen con ellos y
27 después le pedimos, dígame cuáles validadores usted quiere y esos son los validadores que se han
28 estado comprando.

29
30 La ventaja con esto también es que Banco de Costa Rica y Mastercard han puesto una plata para
31 ayudar a los empresarios de transporte, le compran los validadores y lo intercambian con publicidad,
32 o sea, simplemente, el bus tiene, lleva publicidad entonces dice bueno yo le pongo el validador y
33 usted me permite un tiempo poner publicidad del Banco y de la marca eso empezamos con el Banco
34 de Costa Rica y con Mastercard y ya en este momento tenemos a Visa y el BAC haciendo eso.

35
36 Entonces, Visa puso USD 2 millones, el Banco de Costa Rica y Mastercard como USD 5 millones.
37 Hemos estado, nosotros no estamos en esa negociación, eso es una negociación privada que hacen
38 los bancos con los empresarios de transporte y a nosotros, nada más, nos dicen, bueno ese es el
39 validador ellos lo compran y nada más nosotros hacemos la puesta en marcha que es ponerle el
40 *software* y ponerlo a funcionar. Eso ha funcionado bastante bien con total amplitud, no hay sospecha
41 que estamos apostando a un validador o a otro y en general hemos ganado cierto respeto porque ha
42 sido muy transparente todo este proceso.

43
44 Y con esto ya pusimos a funcionar el sistema. Ya teníamos los validadores y empezamos a funcionar
45 como dijimos primero en trenes después en buses y venimos creciendo en la transaccionalidad. Y
46 este es un poco el resumen. Tenemos, en este momento, 1.700 buses operando, si todo sale bien,
47 esperamos cerrar como en 2.000 buses a final de año de los 4.500 totales. Se están haciendo
48 transacciones entre un 20 y un 35% de la penetración en buses, eso empieza despacito los más
49 jóvenes se tiran a pista y rápidamente pagan.

50

En el tren tenemos todavía una penetración más alta como el 55%, la ventaja es que en Incofer hay un cobrador entonces el cobrador llega el validador, es un validador móvil y entonces, el mismo cobrador va cobrando ahí como empezamos antes y hay un cobrador ahí tenemos una penetración mayor, más del 50%. De todas las personas más del 50% paga electrónico ya. El 25% de la gente más o menos, paga con sus móviles muy utilizado el móvil, el 75 con tarjetas.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Carlos, en lo de los trenes es muy simpático porque se volvió una tecnología muy antigua, yo me imagino que sólo los de mayor edad nos acordamos aquí cuando había cobradores en los autobuses, eso mismo pasa en los trenes. Y sólo por la imposibilidad de tener áreas de confinamiento para evitar la gente que se montaba sin pagar.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Cuando vienen especialistas dicen que nosotros más que tener un tren tenemos como un tranvía que la gente se sube y se baja porque es complicadísimo en Incofer porque resulta que viene el cobrador y le viene cobrando a todo mundo, pero llega una estación se baja y se sube gente. Entonces el cobrador -que hay uno por vagón- entonces, no sabe si ya le cobró o no le cobró entonces es un reto. Claro, si uno va a los metros de otros países está todo confinado, antes de subirme al vagón yo pago todo se hace más fácil. En Incofer los retos del cobro hemos tenido que lidiar con más cosas, pero bueno ahí está Incofer está muy contento.

Y ya en este momento, hace tres años, le habíamos puesto unos validadores, ya ahora Incofer está negociando con el Banco de Costa Rica para cambiárselos todos, por unos validadores mejores todavía y bueno muy bien con Incofer hemos trabajado muy bien. Se han hecho ya a esta altura 45 millones de transacciones en el sistema; todavía muy poquito para lo que este sistema debería procesar. Primero empezamos a procesar las marcas Visa y Mastercard y ya logramos incorporar Amex. Amex es como un 10, 20% de las transacciones del país se hacen con Amex.

Y entonces, el Amex es muy importante y algo que nos motiva muchísimo es eso último, que ya en el sistema reporta pagos de más de 70 países diferentes, o sea turistas que se suben con su tarjeta de débito, crédito de otros países si están pagando el transporte público en Costa Rica. Entonces bueno eso es lo que uno, cuando uno va a Europa, uno logra encontrar que uno puede hacer eso con la tarjeta de Costa Rica, puede pagar allá. Ya a los europeos le estamos devolviendo el favor ya con su tarjeta. No tiene que comprar nada, no tiene que recargar con sus propias tarjetas pueden pagar el transporte público en Costa Rica.

SR. JUAN ANDRÉS ROBALINO HERRERA:

Una preguntita don Carlos puede devolverse, un minuto, gracias. Dice penetración entre 20 y 35%, ¿eso es de los buses que ya están operando o es del total?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

No, son de las empresas que ya están operando, de las empresas que ya están operando, las que empezaron primero. Aquí también vemos nosotros las que llaman los empresarios la gestión empresarial. Hay empresarios que apoyan mejor esto, que hacen campañas en sus mismos sitios web, ellos están ellos se comunican con sus clientes y entonces, hay unos que fomentan mucho el transporte público hay otros que son más desentendidos. Entonces, dependiendo, las empresas más ordenadas normalmente tienen niveles de penetración más alta.

Por ejemplo, esa empresa Sabana-Cementerio, muy buena, muy bien administrada la empresa y es de las que tiene los niveles más altos. Tenemos una empresa en Grecia también, hay empresas

1 medianas de 25 buses, 20 buses, muy bien administradas, entonces vemos que, también, el pago
2 electrónico es más fuerte. Si hay un cliente que reclama porque no entiende bien esto del pospago,
3 porque esto ha sido todo un reto para nosotros, porque la gente está acostumbrada al prepago en el
4 comercio primero me cobran y después me dan el servicio o el bien. En cambio, aquí el pospago
5 cuesta mucho entenderlo porque la gente, la experiencia que tiene de años, es lo que pasa en el
6 comercio.

7
8 Y entonces hay empresarios que sacan todo el tiempo y les explican a los usuarios y entonces, esos
9 son los que normalmente tienen niveles de penetración más alto.

10
11 **SR. JUAN ANDRÉS ROBALINO HERRERA:**

12 Entonces, del 20 al 35% es dependiendo de los operadores, hay operadores con 20 y otros con 35 y
13 me imagino que hay otros con cero también.

14
15 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

16 Hay otros con 7 u 8 son los que acabamos de conectar, pero lo que hemos visto es que, rápidamente,
17 se llega al 20%. O sea, si conectamos, rápidamente, si la gente ve el validador ahí, el llegar al 20%
18 es muy rápido, llegar al 35, si la empresa empieza a hacer trabajos y ahora ya en este momento, ya
19 tenemos una campaña que hemos elaborado con una empresa que contrató el Banco con nuestra
20 área de comunicación. Entonces, tenemos una campaña educativa, está muy bonita que ya está en
21 medios, en redes sociales, también se están pegando unos cintillos en los buses para ir educando a
22 la población y que vaya teniendo cada vez más confianza en el pago electrónico.

23
24 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

25 Muy creativos los publicistas, le llamaron los 'exmenudo'.

26
27 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

28 Así se llaman, eso se le ocurrió a la empresa, son los exmenudo, se acuerdan como el grupo Menudo
29 aquel de... estos son los exmenudo, entonces, se seleccionaron a cuatro actores, un niño que es un
30 chiquito como de escuela o colegio, una señora adulta mayor -un poco para los mensajes para los
31 adultos mayores- y un muchacho y una muchacha de unos 30, 40 años y dos hombres, dos mujeres,
32 hay un moreno ahí. Entonces, muy diverso, para dar una idea de diversidad...

33
34 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

35 De inclusión.

36
37 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

38 Perdón, de inclusión, perdón sí y ellos son los que van dando los mensajes. Entonces, estamos dando
39 los primeros pasos en...

40
41 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

42 Y lo de exmenudo es porque, yo no sé eso del grupo demográfico, porque yo creo que hay gente
43 joven que no sabe lo que es menudo. Pero para gente de cierta edad es lo que en otros países se
44 llama el cambio, las monedas, el menudo.

45
46 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

47 Sí, eso es muy tico, el menudo, porque en otros países... pero aquí quedó, se vio gracioso y sí, para
48 mucha población y nos hemos llamado la atención porque le preguntamos a jovencillos y sí habían
49 escuchado de sus papás de sus abuelos qué era el menudo y entonces, sí, lo asocian con el cambio.
50 Esto es la estrategia que tenemos...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Moneda fraccionaria, Carlos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Perdón.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Moneda fraccionaria, el menudo, eso es en realidad lo que es, moneda fraccionaria.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Está muy técnico, Róger. Carlos, yo tenía unas preguntas sobre los costos, si me recuerda, yo sé que eso lo hemos visto aquí, pero ¿cuál es el costo del plástico o depende de cada Banco para ciudadano de oro por la tarjeta? Y segundo ¿cuáles eran las comisiones transfronterizas?, ¿Cómo quedaron para ese servicio que le damos a las personas que vienen del exterior?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, las tarjetas de ciudadanos de oro, eso fue muy simpático porque le dijimos a Mastercard ‘bueno, mire’, yo nunca me imaginé que las cajas chicas fueran de ese tamaño, pero le dijimos a Mastercard ‘bueno, haga una cosa, ya que usted está apoyando este proyecto, emita unas tarjetas’, uno pensaba que nos iban a emitir, no sé, 10.000 tarjetas, 20.000, un poco para hacer la primera distribución para el adulto mayor, digamos así.

Entonces, ahí hablando con la gente de Mastercard, dice, ‘bueno no, yo solo una caja chica le puedo dar’, entonces uno se imaginaba que eran como las cajas chicas del Banco Central, y yo digo, bueno, con que me den mil tarjetillas, ya hacemos el evento, pero me dicen, y le digo, ¿y cuánto es la caja chica? Dice, bueno, es un USD 1 millón la caja chica, y entonces dieron USD 1 millón, compraron más de 300.000 tarjetas, y las tarjetas se les está regalando a los adultos mayores. Mastercard les dio esas tarjetas, tratando de apoyar este proyecto, se la dio a las entidades financieras, y las tarjetas se le están dando sin costo a los usuarios. Y yo lo digo porque yo tengo la mía ya, y sí, no me cobraron nada, sí, y...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Carlos, aquí hoy en la Junta antes de la reunión, don Juan mencionó a, yo creo que es a Robert Thaler, es Robert, es que se me confunde Robert o Richard, bueno, Thaler, el Premio Nobel de Economía sobre economía del comportamiento, y entonces, vean qué finos los de las tarjetas. Uno se pregunta: ¿por qué las marcas están apoyando este proceso? Porque para ellos lo que quieren es la creación del hábito, entonces es la puerta de entrada que la gente utiliza, las tarjetas como pago, con el propósito de que se le haga un hábito de usar para otras cosas, donde hay comisiones, las tarjetas que, para ellos, le ayudan, o la externalidad para nosotros es que reducen el uso del efectivo, pero para ellos es que generan comisión. Perdón la interrupción. Adelante Carlos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, ahora le paso la palabra a doña Silvia, eso se llama efecto *halo*, los ingleses estudiaron eso, y para el Reino Unido que es tan bancarizado, tan bancarizado, los ingleses llegaron a la conclusión de que el pago con tarjeta bancaria en el transporte público aumentaba en un 10% la utilización de esa misma tarjeta en el comercio, donde los comercios ganan mucho más. Entonces, los bancos en el Reino Unido, que fue donde nació todo esto en el transporte público, pagar con tarjeta bancaria, apoyaron montones, fueron determinantes en apoyar el uso de las tarjetas bancarias.

Fue fácil en el Reino Unido, fue básicamente el sistema financiero el que apoyó esto, el que desarrolló todo. Porque ellos querían aumentar la transaccionalidad en el comercio. Los colombianos hicieron ese mismo cálculo y le daban el efecto *halo* 20%, o sea, cuando la persona empieza a usar el transporte público de ida, de vuelta todos los días, ya cuando va a ir a comprar su hamburguesa ya no saca efectivo, le genera un hábito de pago y entonces así lo rentabilizan. Aparte que el hecho de pagar el transporte público ya es menos dinero en los cajeros automáticos, tiene un montón de otras ventajas para el sistema financiero, el que se use más la tarjeta, eso les sirve a los bancos, a la marca, efectivamente todo eso está bastante estudiado. Perdón, doña Silvia, sí.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

No, mi segunda pregunta era lo de la comisión transfronteriza, es que no recuerdo en cuánto quedó.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

La comisión transfronteriza era...

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Se acuerda que, sí, porque esas tarjetas que usan los turistas tienen una comisión, los bancos les cobran o no sé quién le cobra una comisión.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, nosotros... eso lo regulan ustedes en el reglamento las tarjetas, al sistema de tarjetas.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

No me acuerdo.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

En este momento tenemos la tasa de adquirencia, la tenemos para comercio en 1,95, pero para el transporte público es 1,50, 1,50 la tasa de adquirencia. Y no importa si es una tarjeta nacional o internacional, esa es la bronca que tenemos con Visa y Mastercard, que nosotros le damos el mismo tratamiento a como lo hace la Unión Europea.

La Unión Europea no hace ninguna diferencia en las tasas de intercambio, no importa si paga un costarricense o paga un alemán, entonces estamos usando la misma regla que usa Europa, y bueno, y eso es lo que no les gusta a las marcas, pero hasta ahora, digamos que hemos tenido éxito en eso. Y entonces sí, se paga lo mismo, independientemente si es una tarjeta de un italiano o un español que viene aquí, así fuera un costarricense, eso es igual.

Y lo que hemos hecho, ustedes en el reglamento, a las tarjetas, ustedes le pusieron 1,50 máximo. 1,50 máximo es la tasa de adquirencia, pero como nosotros, ahora les voy a mostrar, tenemos dos bancos que son los adquirentes nuestros, el BAC y el Banco Nacional, entonces nosotros los ponemos a competir todos los años, el reglamento de Sinpe-TP dice eso, todos los años pregúnteles a los dos bancos adquirentes a ver cuál me da la mejor tarifa y entonces 1,50 es el máximo.

Pero como los ponemos a competir, los bancos compiten y esa tasa la tenemos en 1,10. 1,10 que buenisima, internacionalmente hablando, y entonces es valor de mercado, ellos compiten, y entonces el que gana la competencia, entonces yo le mando por ahí las transacciones para el cobro. Y entonces es muy beneficioso, siempre tratando de beneficiar que el sistema asuma los menores costos, no sé, don Pablo, usted...

SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:

Don Róger, ¿será posible 30 segundos de receso?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Definitivamente, sí, adelante.

Se deja constancia de que, al ser las once horas y cuarenta y cinco minutos, el señor Róger Madrigal López, presidente del Banco Central de Costa Rica, decretó un receso que finalizó a las once horas con cuarenta y siete, momento en que se reanudó la sesión.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

¿Continúo, don Róger?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Un momentito. Por favor, díganlo para no tener... doña Silvia ya lo dice, que tiene la grabación en su equipo, voy corriendo las pantallas para ver. Don Juan, don Max, don Jorge, muy bien y...

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Yo también.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Doña Marta, hasta ahora la veo, perfecto, muy bien y mi persona. Los seis miembros manifestamos que hay una grabación, hay un indicador de grabación en nuestros equipos. Por favor continúe, don Carlos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Entonces, aquí voy a pasar rápido, la idea es que ya tenemos prácticamente el Área Metropolitana de San José, solo nos está faltando una empresa Biusa, una empresa que está trayendo buses eléctricos ahora, muy bien la empresa, estamos trabajando con ellos, son casi 100 buses. Ya prácticamente tenemos todo el Área Metropolitana de San José con pago electrónico.

Aquí estamos siguiendo la ley que se aprobó, donde la ley le da a los empresarios de transporte dos años, este año y el año que viene para equipar todos los equipos en el GAM, entonces, estamos ya prácticamente terminando el área metropolitana de San José y el año que viene tendríamos que ir a completar todo el GAM, que ahí hay 3.000 buses y ahí es donde se hace el 80%, en el GAM se hace el 80% de los viajes del país y la ley da dos años más para el resto del país, 27 y 28, entonces, estamos bien.

A nivel de la gobernanza estamos avanzando, los empresarios han apoyado muchísimo, salvo muy pequeñas excepciones, en general, hemos tenido un gran apoyo de los empresarios de transporte. Pensábamos que iba a haber más resistencia, hay dudas, porque nunca han hecho un sistema conjunto ellos, pero en general hemos tenido... no hubiéramos tenido estos resultados si no hubiéramos tenido el apoyo que tenemos de esta gente.

Ahora vamos a enfrentar, porque en el GAM no es tarifa única, nada más, resulta que la tarifa única es que yo me subo al bus y encuentro una sola tarifa, no hay varias tarifas. Entonces, yo simplemente acerco la tarjeta y pago. Pero, resulta que hay tarifas largas y sobre todo que cuando las empresas empiezan a hacer de rutas más largas y más kilómetros, entonces la tarifa de cuando uno sube al bus, hay una tarifa entre el punto A y el punto B, en ese recorrido y, entre el punto B y el punto C, eso se llama tarifa fraccionada.

Entonces, ahí no es que el validador puede tener una tarifa, o sea, la tarifa la define la persona, la persona se subió al bus y dijo: 'bueno, yo viajo desde aquí hasta tal lado', entonces, el chofer selecciona en una consola y, entonces, la consola le da al validador la tarifa de ese recorrido particular, cuando le muestra al usuario la tarifa, entonces, la persona cerca a la tarjetita y paga.

Entonces, ahora estamos ya muy cercanos, estamos prácticamente iniciando un piloto de tarifa fraccionada, nosotros nos preocupamos de qué es lo que ve el usuario, el pasajero, la experiencia del usuario es algo que controlamos nosotros para que sea estandarizado en todo el país, pero la consola es algo que dejamos que las empresas lo definan, porque es la experiencia del chofer, entonces, la experiencia del chofer, ahí no nos metemos. Porque, cuando tratamos de estandarizar eso, cada empresa quería tener funcionalidades particulares y nosotros dijimos, no, está bien, que cada empresa desarrolle lo que quiera, pero nada más, lo único que definimos es el flujo de información entre la consola y el validador.

Entonces, ya eso lo estamos haciendo, estamos haciendo un piloto para poner a funcionar un piloto en una empresa, después llevarlo a todas las empresas que venden validadores para desarrollar la tarifa fraccionada, que ya vamos a empezar a enfrentar, cómo vamos avanzando, empresas que tienen ramales, recorridos de tarifa única pero, también recorridos de tarifa fraccionada, entonces, vamos a encontrar esta esta modalidad de pago, más a menudo, a medida que vayamos profundizando en el GAM y ni hablar en el resto del país.

Entonces, hasta ahí es lo que viene al sistema de pagos y ahora lo que estamos resolviendo es algo, se acuerdan de que hablábamos de que tenemos un 92% de bancarización, creo que puede ser un poquito más alto, gente que tiene tarjeta de débito, crédito, pero, ¿qué hacemos con esa población que no tiene una tarjeta? Tenemos que resolverle el problema a esa persona, entonces lo que estamos haciendo, metiendo otra herramienta más, lo que estamos trabajando con el Banco Nacional, con el Banco de Costa Rica, con el Popular, que son las entidades en el país que tienen los corresponsales bancarios, estos que, los Tucanes, los BN Servicios, los Puntos BP, que son tiendas de barrio o pulperías, donde hay miles de esas pulperías.

Si uno suma todas las sucursales bancarias andamos alrededor de 1.000 sucursales bancarias, pero si suma todos los corresponsales bancarios andan como alrededor de 10.000, entonces, es poder llevar una tarjeta, que la tenga, en una pulpería, es una tarjeta que siempre va a ser una tarjeta bancaria, porque es estos corresponsales dan productos. Una persona puede llegar a pagar un servicio financiero a estos lugares o tienen un sistema que le ponen cada uno de los bancos, entonces, poder llegar las personas que todavía no están bancarizadas puedan llegar y comprar una tarjeta, a esta le llamamos tarjeta prepago, pero para todos los efectos prácticos es como una tarjeta de débito.

Y, entonces, comprar una tarjeta, pero ¿cómo hacemos que esa tarjeta tenga la menor fricción posible? Entonces la idea es que la persona pueda pagar esa tarjeta, que tenga un consumible esa tarjeta, que ya se pueda subir al bus y pagar el bus, sin ningún problema y, entonces lo que estamos haciendo es esa tarjeta va a salir automáticamente, va a salir de cuando se venda la pulpería con un número de Sinpe Móvil. No va a ser un número de telefónico, sino va a ser como un alias que se parece a un número telefónico, ya le pedimos a la Sutel que nos asigne una numeración y formalmente, ya la Sutel nos dio una numeración que no va a reñir nunca con un número telefónico y con un IBAN.

Entonces, para ¿qué queremos eso? Porque queremos que la recarga, o sea, la tarjeta se va a vender en las pulperías, pero queremos que la persona no tenga que ir en la pulpería para recargarla. Primero, porque puede ser que a la hora que esté viajando la pulpería no está ni abierta y después,

1 estos negocios le cobran a los bancos, por esa transacción, entonces, no queremos que esto tenga un
2 cobro. Entonces le hemos pedido a los bancos, esto ha sido un reto técnico para ellos, pero bueno,
3 lo estamos resolviendo. La idea es que tenga un número de Sinpe Móvil que yo le pueda decir a
4 cualquier otra persona, 'tome 2.000 pesos', entonces, la persona por Sinpe Móvil y en forma gratuita
5 me hace una recarga a una cuenta que está asociada a esta tarjeta. Entonces, eso para hacer recargas
6 gratis a cualquier hora del día, sobre una tarjeta que va a ser exclusiva para el transporte público.

7
8 Cuando hablamos de esta tarjeta con la Sugef, cuando ya nos pusimos de acuerdo para que sea una
9 tarjeta que no se va a poder usar en el cajero automático, no se va a poder usar para pagar en ningún
10 otro lado, por temas de lavado dinero, va a ser cargada a través de Sinpe Móvil o a través de un
11 IBAN y solo se va a poder utilizar en Sinpe-TP, en el transporte público.

12
13 Entonces, ahí todos los temas del lavado dinero están bastante controlados y lo que queremos es
14 Sinpe Móvil para que cualquier, el papá les compró a dos chiquitos, sus dos chiquitos, le dio una
15 tarjeta y el papá le va recargando para que ellos puedan usar el transporte público, pero también nos
16 enteramos de que las municipalidades dan beca para los niños, para viajar en el transporte, el IMAS
17 también.

18
19 Hablamos con el Ministerio de Educación, que dan beca para los estudiantes, entonces esta tarjeta
20 le gustó mucho porque dicen: 'ah, bueno, nosotros le podemos dar esa beca y garantizaríamos que
21 la va a usar en el transporte, porque muchas veces esas becas se dan y se usan en cualquiera, no hay
22 control, en cambio, aquí sería una beca que va directamente a usarse en el transporte público' y, el
23 IBAN es muy importante porque el Ministerio de Hacienda todos sus pagos los hace a través del
24 Sinpe que usan el IBAN como mecanismo.

25
26 Entonces, la idea es tener, para las personas que pueda recargar la tarjeta por Sinpe Móvil y, para la
27 institucionalidad, llámese municipalidades o entidades públicas, ministerios, que la puedan cargar
28 a través de los mecanismos que da el sistema de pagos. Entonces, la idea es poder vender esta tarjeta
29 masivamente, ya tenemos garantizadas unas ciento, unas 200.000 tarjetas de esta clase como para
30 empezar ya un piloto importante.

31
32 Ahora estamos identificando, estamos haciendo el mapeo de identificar cuáles son los Tucanes,
33 cuáles son los BN Servicios y, mapearlos contra las líneas de buses, por dónde se mueve la línea de
34 buses para saber cuáles son los Tucanes que tenemos o los BN Servicios que tenemos que preparar
35 para llevarle esta tarjeta. Quizás no van a ser todos, sino los que están más cerca de las paradas, para
36 garantizarle a los ciudadanos que puedan comprar la tarjeta.

37
38 Este es un gran producto y creemos que de esta forma vamos a poder atender esa población que no
39 tiene una tarjeta, que no tiene una cuenta bancaria y esto lo vemos muy interesante porque es como
40 el inicio de los procesos de bancarización. Después soñamos que las personas ya se salgan de esta
41 tarjeta y que pasen a su tarjeta de débito y que puedan incorporarse, que se acerquen a una
42 cooperativa, a una mutual, a un banco a formalizar una relación más potente, pero que este sea el
43 inicio de esa relación con el sistema financiero. Estamos hablando de inclusión financiera,
44 bancarización.

45
46 Y aquí no voy a sacarle mucho tiempo más, esto es una foto de todo lo que les he hablado, ya
47 tenemos los trenes con un validador que lo homologamos en un validador móvil, tenemos los buses,
48 que tenemos cinco validadores homologados, ya hay cuatro de eso funcionando. Esos disparan
49 transacciones a un sistema central, el sistema de administración de terminales, eso lo hicimos
50 nosotros, lo creamos ahí, para tener total independencia en la tecnología, o sea, es cierto que aquí

1 están empresas activadas dándonos un servicio, ponen los validadores, pero el *software* que corre
2 ahí, el Banco Central lo administra y lo controla, lo mejora.

3
4 Y, entonces, todas esas transacciones, como dijimos antes, llevan al sistema central, aquí le
5 asociamos la tarifa y eso se va a cobrar, ¿a dónde? Donde haya las tarjetas que sean, en Banco de
6 Costa Rica o el mundo, ahí es donde funciona la tarjeta al adulto mayor, funcionaría la tarjeta
7 prepago, esta que estamos hablando que llama el monedero Sinpe-TP, ya, cuando la Junta Directiva
8 aprobó el *Reglamento del Sinpe-TP*, ya esa tarjeta está ahí, ah no, en el *Reglamento de Tarjetas* está
9 la tarjeta monedero y, entonces, nada más lo estamos implementando en la tarjeta...

10
11 Y, nosotros mandamos a cobrar toda esa transaccionalidad a los bancos del mundo y cuando traemos
12 esas platas nosotros al día siguiente, cinco de la mañana, del día siguiente, le estamos pagando a los
13 operadores de transporte, al Incofer y a los buses. Es muy eficiente, en un ciclo prácticamente de
14 horas resolvemos todo el ciclo de pago y esa información está quedando en el sistema central de
15 recaudo, está quedando toda la transaccionalidad, el sistema eso sí, es anónimo, no se sabe, si es
16 Juan, Pedro, María, se sabe que es una tarjeta que viajó se subió a las nueve de la mañana, a las siete
17 de la mañana.

18
19 Nosotros tenemos las posiciones GPS, la hora y toda la cosa, toda esa información está quedando
20 en el sistema central para que, cuando ya tengamos un mayor volumen, el MOPT, el CTP, la Aresep,
21 se puedan llevar toda esa información y hacer los análisis para modernizar el transporte, o sea, poner
22 más buses.

23
24 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

25 Carlos.

26
27 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

28 Sí.

29
30 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

31 Es que yo tenía la idea de que ya había información que se le estaba enviando a la Aresep, no sé si
32 la están utilizando pero ya se le está enviando información, una especie de piloto, una cosa así, ¿no?

33
34 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

35 No, a Aresep le damos todos los meses la información porque a Aresep ya está integrando esto a las
36 tarifas. Todavía es poquito porque la penetración que vimos antes, pero a Aresep sí, a Aresep le
37 estamos dando, ya Aresep nos pide la información y se la entregamos mes a mes, pero todavía no
38 ha desarrollado el móvil CTP, los sistemas para poder procesar la información que nosotros... o sea,
39 hay información todavía muy rica aquí que los reguladores del transporte podrían llevarse a futuro
40 para crear nuevas líneas, porque de una u otra forma aquí se ve cómo se mueven, cómo se mueven
41 las personas y, entonces, todavía el MOPT y el CTP todavía no nos ha pedido. Incofer sí, Incofer
42 porque Incofer es un operador más, aunque lo tenemos en el Comité de Entidades Públicas, el
43 Comité de la Gobernanza, Incofer termina siendo como una empresa de transporte, entonces, a
44 Incofer sí le damos la información.

45
46 Los operadores del transporte, también, se pegan a través de Central Directo y le damos la
47 información, sobre todo a los operadores que no tienen sistemas informáticos muy potentes,
48 empresas pequeñas y los que... los operadores que sí están, que sí tienen sistemas, como ustedes
49 ven en la parte ahí si el operador 'equis' a la par del bus, tenemos una API donde los operadores se
50 llevan la información propia de ellos. Entonces, una empresa particular, se lleva la información para

hacer todos los cierres diarios y entonces, porque es información que se genera de los propios buses y entonces, ellos necesitan esa información para hacer la gestión diaria.

Recuérdense que los choferes al final de la carrera llegan con el efectivo y, entonces, dice, bueno, estas fueron las transacciones que se hicieron en efectivo, del sistema nuestro sacan las transacciones electrónicas y hacen el cierre diariamente para cada uno de los choferes.

Y como les decía Sinpe-TP pasajero al puro final de la lámina, la parte inferior derecha, ahí está el app que cuando yo asocio, cuando los asociamos a una tarjetita, eso se pega al sistema central y les da a los usuarios el reporte de todos sus viajes, eso es lo que dijimos... lo que vimos anteriormente, ah usted viajó en tales líneas, este fue los cobros que se le hizo... entonces, aquí estamos atendiendo otras cosas de los convenios, o sea, la información que sale del sistema le sirve a todo mundo, dependiendo las competencias que tienen para usar esa información. Es lógico, a los pasajeros dele la información que él pagó con su propia...

Entonces, eso es un poco la foto general, vean que es complejo porque es poner de acuerdo a todos los empresarios de transporte, a todas las entidades financieras, hemos tenido que implementar en normas de las marcas exclusivas para el transporte, hemos tenido que preparar al sistema financiero. El sistema financiero no estaba preparado para el pospago porque esas son normas particulares de la marca Visa, tiene una norma Mastercard también, hemos tenido que preparar el sistema financiero para que pueda procesar este tipo de transacciones. Ha sido un gran trabajo, muy meritorio de las entidades financieras nuestras que han podido implementar esa norma y, bueno, esto es poner de acuerdo el sistema de tra... a la industria del transporte con la industria financiera.

Perdón, don Max usted... ¿Aló? Sí, don Max, adelante. Ah, bueno. ¿No hay preguntas?

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí. Una pregunta, ¿me escuchan?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Ahí sí, don Max.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí, ahí ¿ahora?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí. Ah bueno, no, es una pregunta respecto ¿a qué? De la parte de izquierda de los bancos adquirentes, son dos, Banco Nacional y BAC, pero usted nos mencionó que cada año se... pues se les pone a competir para ver la comisión que pagan y, entonces, no me quedó claro si lo que queda es uno solo al año que es el que cobra menos o esa tarifa del que... de la más baja se les aplica a los dos y siguen actuando esos dos o es uno solo.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, la regla es más o menos así. Yo los pongo a competir, pero yo a cada uno de ellos, porque es lo más barato para el sistema, le mando lo propio, entonces al Banco Nacional le mando lo propio, independientemente si ganó o perdió y al BAC le mando lo propio de las tarjetas, las transacciones que son de sus propias tarjetas. Pero al que gana yo le mando las transacciones de todo el resto del

sistema.

Entonces, una transacción del Banco de Costa Rica, del Banco Popular, entonces lo mando, por el canal del banco que ganó porque es el que me va a dar la mejor tasa, la más baja, la tasa más baja.

Y nos sirve también como mecanismo contingente, cuando si un banco llega a tener problemas operativos en un momento determinado, yo tengo el otro banco que puedo mandar todas las transacciones, entonces me sirve, no solo para tener el mejor precio sino para tener un ambiente tolerante a fallas, que era lo que preguntaban doña Silvia, anteriormente, tener canales alternativos.

Por ahora están estos dos bancos, pero está abierto, si un banco quiere venir aquí, a todos nos serviría porque tenemos más tolerancia a fallas y mayor competencia, pero el trabajo que tienen que hacer es muy fuerte, sí, muy fuerte, entonces, pero bueno, logramos que, por lo menos, los dos bancos más grandes estos sean bancos adquirentes. Hay otros sistemas de pagos en el transporte que tienen un solo banco en el mundo, es más bien... se encuentran pocos sistemas que tengan dos bancos que asuman la transaccionalidad. No sé si quedo claro.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Gracias.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí y para no cansarlos más con el cuento era... en Londres se hace todos los años un evento que se llama *Transport Ticketing*, es el evento global más grande a nivel del mundo de pagos abiertos, pagos en el transporte público con tarjeta bancaria y entonces, ahí el país participó, el sistema nuestro participó, había muchísimos, primero había, no sé, 20, 30 proyectos, se hizo una selección y se seleccionó una primera selección a estos proyectos que están ahí en la parte derecha, entonces competimos con la Ciudad de Nueva York, con Nueva Zelanda, con Portugal, con muchas muchos países y al final, en nuestra categoría quedamos nosotros como... nos dieron un premio, el premio al mejor sistema en esta categoría. Entonces, esto es muy motivante, es un reconocimiento internacional.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Carlos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, perdón.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

No, pero usted compitió con ventaja porque estaba compitiendo con ciudades... usted era el país.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Bueno sí. Sí, pero nosotros somos tan chiquitos que, al rato, sí, porque solo Londres tiene 9 millones de habitantes, así que, el otro día estábamos...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Lo digo para otro mérito de lo que hay, es que esto se ha desarrollado solamente por ciudades, hasta en un mismo estado uno podría encontrar en ciudades o en una misma provincia y en Costa Rica algo que no es apreciado por los costarricenses, porque conocemos poco de esto, es que es nacional, un sistema único para el país. Perdón.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí y el otro día nos dieron una charla unas personas que vinieron aquí de Portugal y dice, Lisboa, 2.000 buses en Lisboa, pero son solo cuatro empresas, tienen los 2.000 buses. Cuatro empresas, uno los invita a un café y se pone de acuerdo, pero imagínese nosotros tenemos 325 empresas, uno necesita un gimnasio para ponerlos de acuerdo.

Y, entonces, el reto que tiene Costa Rica es la variedad de empresas que es todo el país, diferentes modalidades de pago, entonces, bueno, pero esto fue muy motivante. Todavía hay mucho trabajo por hacer, pero ha representado una alta motivación para los equipos técnicos porque esto realmente nos ha costado... nos ha costado mucho, hemos tenido que aprender, pensábamos que ya teníamos 20 años haciendo el Sinpe que ya conocíamos de esto, pero en el transporte público los retos son dramáticamente diferentes y hemos tenido que, con humildad, aprender montones, pero bueno ahí estamos tratando de superar. No, yo no... con eso...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Un comentario final, yo observo que hay gente que ha estado metida en esto, que lo conoce y demás, pero no lo entiende, porque yo todavía escuché que: ¿por qué el Banco Central metido en Sinpe-TP? Muy recientemente y era que: ¿cuál es el beneficio para el Banco Central? Y, entonces, no se habla de la responsabilidad que está en la ley o en el sistema de pagos sobre el costo y sobre la eficiencia, y que esto lo que hace es que, entonces, la eficiencia del sistema reduce costos y se debe comparar con el costo evitado de todo lo que significa los problemas operacionales y logísticos de tranzar con efectivo, o sea, esto es algo muy de Banco Central, de sistema de pagos, o sea, está en la naturaleza casi que primaria de los bancos centrales.

Inclusive, antes de que se pusieran en los bancos centrales objetivos de estabilidad de precios, existía la función de emisión de billetes y la acuñación de monedas, bueno, esto es... va directo a la razón de ser de los bancos centrales en general, en el mundo, no estamos hablando solamente en Costa Rica.

Entonces, esa arista de que es algo por el sistema de pagos, por reducir... por meter eficiencia, por meter reducción de costos, todavía no se llega a comprender, todavía, pero bueno, es parte de los esfuerzos de comunicación que debemos hacer, a veces, hasta entre nosotros mismos.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Y perdone... la Junta Directiva con la aprobación de los diferentes reglamentos, este sistema lo estamos pudiendo lograr gracias a regulaciones que ustedes han puesto en el *Reglamento del Sistema de Pagos*, en el *Reglamento de Tarjetas* donde diferenciamos comercio y transporte, en el *Reglamento de Sinpe TP*, esto se ha venido construyendo, le comentaba, bueno, don Pablo me autorizó ir a un seminario que me invitaron, a un seminario en Bogotá donde llegaron todos los operadores... todos los reguladores de transporte de América Latina. Hay algunos países que, sobre todo esos que tienen subvención pública, que tienen sistemas de transporte, al rato mejor que nosotros, tienen metros, tienen otras cosas, Chile de ahí expuso que tiene ya... el año que viene ya tiene todos sus buses de Santiago que son casi 5.000 que son eléctricos, pero con esa subvención cuidado pierden, porque la verdad es que... pero nosotros no estamos ahí a nivel de transporte, pero la verdad es que cuando ya comparamos los sistemas de pago, estamos bastante adelantados.

Todavía en esos países se discute si es una tarjeta exclusiva para el transporte, un sistema cerrado y nosotros ya ha hecho muchos años que ya superamos eso, ya nos parecemos más a lo que está haciendo Europa en esto. Entonces, pero bueno, aquí seguimos. Yo con eso cierro.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Quite la presentación, don Carlos, para ver si hay comentarios de los compañeros, ¿consultas, preguntas, comentarios? Adelante, don Max.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Bueno, no, muy satisfecho con la presentación, pues quiero externar mi felicitación a Carlos y a todos los funcionarios que han hecho realidad esto, en un esfuerzo de muchísimos años, de décadas y más recientemente, en el Sinpe-TP en un proyecto que, como señalaba Róger, me parece atiende un interés público fundamental. Que beneficia no solo el tema de sistema de pagos, sino que atiende las necesidades de sectores de menores ingresos que son los que utilizan el transporte público, brindándoles más seguridad, mayor eficiencia, mayores facilidades de pago y de interconexión en un sistema que me parece tiene, además, la característica de haber sido desarrollado internamente en el Banco, lo cual proporciona ciertas ventajas para su revisión y mejoramiento continuo. Creo que es un proyecto estrella del Banco Central, pues quiero hacer patente mi satisfacción y felicitación a Carlos y a todos los que han trabajado en esto. Gracias.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Muchas gracias, don Max.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Doña Marta.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Yo también quiero hacer extensiva mi felicitación a Carlos y a toda la División de Sistema de Pagos por la dificultad de llevar adelante este proyecto y que lo han hecho de manera tan exitosa y de manera tan... a conciencia. Carlos, lo que yo observo es que todo va en línea con lo programado, ¿verdad? O sea, la cantidad de buses que ya utilizan este sistema va de acuerdo con el cronograma que se tenía, no hay atrasos en cuanto a eso, es lo que le quería preguntar.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, y estamos y básicamente, es la ley la que nos está poniendo... sí, en dos años para el GAM y vamos bien. Ahora le pasamos, ya lo aprobó la junta directiva del CTP para que ningún empresario, porque hay algunos empresarios que dicen, 'ah, no, no, yo tengo dos años. Porque dos años me da la ley para el GAM'. Entonces le mandamos un cronograma al CTP para decirle, 'no, no, usted no tiene dos años. El que tiene dos años es los reguladores, usted está, pusimos diferentes grupos' y entonces el CTP les dijo a los empresarios, 'Este es el cronograma y tenemos que ir implementando porque a los dos años tenemos que tener todo el GAM ya listo.'

Y, entonces, en general hemos tenido un gran apoyo de los empresarios, pero hay algunos que siempre interpretan la ley a su favor y sí, estamos, yo creo que vamos a salir sin ningún problema con la ley.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias, doña Marta. ¿Alguien más? Entonces, lo que corresponde, retire la imagen, sí, eso es. Lo que corresponde, doña Celia, es dar por recibido este tema, ¿verdad?

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Sí, señor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Regáleme un receso. Bueno, démoslo por recibido. Eso no hay que votarlo, es dar por recibido, simplemente o ¿hay que votarlo?

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Dar por recibido es.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

No hay que levantar la mano.

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Como quiera, don Róger.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Los que estemos de acuerdo en darlo por recibido. Doña Marta, don Max, don Jorge, doña Silvia, don Juan Andrés, mi persona, los seis miembros damos por recibido el informe sobre Sinpe-TP.

Regáleme un receso.

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Sí, señor, un momentito”.

Se deja constancia de que, al ser las doce horas y diecinueve minutos, el señor Róger Madrigal López, presidente del Banco Central de Costa Rica, decretó un receso que finalizó a las doce horas con veinticinco minutos, momento en que se reanudó la sesión.

La Junta Directiva, con base en lo expuesto por la División Sistemas de Pago, así como en los comentarios transcritos en la parte expositiva de este artículo,

dispuso:

dar por recibida la presentación sobre el informe de la evolución y perspectivas del Sistema Nacional de Pago Electrónico para el Transporte Público (Sinpe-TP), elaborada y realizada en esta oportunidad por funcionarios de la División Sistemas de Pago.

Comunicar a: Presidente del Banco (c.a: Gerencia, Auditoría Interna, División Sistemas de Pago).

ARTÍCULO 5. *Criterio sobre el Proyecto de Ley: ‘Reforma al artículo 46, de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, Ley 7558, del 3 de noviembre de 1995, para eliminar el uso de billetes y monedas en el servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús de ruta regular’, expediente legislativo 24.580.*

Los señores, Carlos Melegatti Sarlo, director de la División Sistemas de Pago; Melvin Jiménez Quesada, ejecutivo del Departamento Sistema Nacional de Pagos Electrónicos, adscrito a la citada división y, Juan Carlos Gutiérrez González, funcionario del Departamento de Gestión Jurídica, adscrito a la División Asesoría Jurídica, fueron invitados a participar en la discusión del asunto al cual se refiere este artículo.

De conformidad con el orden del día, se conoció el oficio DSP-0067-2025, del 19 de setiembre de 2025, por cuyo medio, el señor Carlos Melegatti Sarlo, somete a consideración de la Junta Directiva, el criterio legal sobre el Proyecto de Ley: 'Reforma al artículo 46, de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, Ley 7558, del 3 de noviembre de 1995, para eliminar el uso de billetes y monedas en el servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús de ruta regular', emitido por la División Asesoría Jurídica, según el oficio DAJ-CJ-0155-2025, del 21 de agosto de 2025.

De la discusión de este asunto, se transcribe lo siguiente:

“SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Listo, don Róger.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí. Por favor, manifestemos o revisemos que en nuestros equipos hay una grabación. Don Juan dice que sí, doña Marta también, doña Silvia, don Jorge, don Max, mi persona, los seis miembros, expresamos que hay una grabación en nuestros equipos. Seguidamente, hay un proyecto de ley que es la tercera vez que viene aquí al Banco, que es el proyecto de ley de la reforma del artículo 46 de la Ley 7558. Es increíble que un artículo tan pequeño, tan pequeño, porque son tres o cuatro líneas lo que tiene la ley sobre eso, haya generado tanta tinta, por decirlo así, lo que se ha escrito, porque es la tercera vez que viene. Bueno, entonces, por favor, compañeros, ¿quién procede? ¿Usted, don Carlos o don Melvin?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, voy a exponerlo, son dos laminitas. Vamos a ver si ahí lo ven.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Yo todavía no.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

¿Ahí?, ¿no?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

No, no está compartiendo.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Todavía no.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Disculpen. Ahí ya lo veo. Entonces, permítame, me salgo de aquí, ya, perdón.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Algo tiene en el escritorio, por lo que veo.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Desorden mental. ¿Ahí?, ¿ahí?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfecto, se ve muy bien.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí. Adelante, Melvin.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Bien, tal y como lo comentó Róger ahora, este proyecto es la tercera vez que llega al Banco Central y es el mismo proyecto, el expediente 24.580. En la primera oportunidad, que fue a finales del año pasado, el 12 de diciembre del 24, la Junta Directiva del Banco Central le dio dictamen afirmativo, en esa oportunidad.

Posteriormente, el 3 de abril y a raíz de una segunda consulta, el Banco Central ratifica el criterio afirmativo de diciembre del 2024, porque lo que enviaron fue el mismo texto, entonces, en ese momento el Banco Central dijo: ‘ya lo dictaminé y fue en diciembre, entonces, le voy a enviar el criterio nuevamente’. Además... perdón...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Melvin... en esa oportunidad en diciembre y abril creo que había algunas observaciones de ustedes al proyecto de ley, algunas posibles mejoras.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sí, correcto, incluso...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

¿Es así o qué?

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Claro, incluso, la misma Junta nos hizo una observación que se implementó, que era que el expediente, la primera vez, bueno, antes de la aprobación, se aprobó con esa recomendación, el proyecto decía: ‘elimínese el efectivo en el transporte público’. Después de una discusión se dijo: ‘no, no, elimínese el efectivo para el pago de la tarifa en el transporte público’, pero no se pretendía eliminar en toda la actividad.

Se hicieron algunas recomendaciones, la mayoría y si no todas, se incorporaron y cuando digo la mayoría, porque resultó curioso y ahora lo van a ver, es que cambiaron, en ese momento el proyecto venía dirigido al servicio de autobús y lo que se dijo: ‘no, no es el autobús, es el transporte colectivo’, porque aquí vienen proyectos de integración intermodal, integración tarifaria intermodal, tenemos un servicio de tren y la idea es que el proyecto cubra ese concepto de transporte público y no particularmente el servicio de autobús, que es un servicio dentro de la modalidad de transporte público colectivo. Y ahora lo vamos a ver porque es curioso, hicieron el ajuste parcial, imagino que por algún error.

Para iniciar, bueno, la otra cosa es que, en esa tercera consulta, el proyecto de ley llega con los mismos objetivos, lo que sí le han hecho son ajustes al texto para simplificarlo, las recomendaciones que les comenté, pero básicamente los objetivos son los mismos, son los de eliminar el efectivo en el transporte público masivo y establecer algunas condiciones ahí en el caso de que el sistema de pago electrónico falle, para promover el pago electrónico frente al medio del efectivo. Eso lo vamos a ver en las siguientes láminas.

Básicamente, el texto actual del artículo 46 es lo que están viendo y lo que dice es que los billetes y las monedas tienen poder irrestricto con respecto a la liberación de obligaciones pecuniarias. El

1 texto de la Ley 7558 habla en términos de billetes y monedas porque, prácticamente, es una ley del
2 95, en donde esa era la representación por excelencia de la moneda nacional. Curiosamente, ahora
3 que Róger me habló de cuando empezamos a trabajar, nosotros tuvimos la primera computadora del
4 Banco, creo que en el año 84. La de un banco estadounidense que la colocó ahí donde trabajábamos.

5
6 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

7 *Irving Trust.*
8

9 **SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:**

10 Del *Irving Trust*, sí, la primera computadora que tuvo el Banco en el año 84 y la ley fue casi 10 años
11 antes. Bien, a la izquierda lo que tenemos es el texto que recibió el Banco en consulta y a la derecha
12 tenemos el texto ajustado, en rojo, tachado, las cosas que se cambian, que se desechan y en azul las
13 cosas que se incorporan. Básicamente, es lo que les comenté, en este caso; ahora, los ajustes que se
14 están haciendo ahora, no cambian los objetivos del proyecto que el Banco dictaminó en diciembre
15 del 24, lo que hacen es que, en términos generales, son dos ajustes y los vamos a ver.

16
17 Dos ajustes, el primero es para hacer más eficiente la transición o el paso del efectivo al pago
18 electrónico y esto considerando que los usuarios son los que asumen esos costos, en términos
19 generales, aquí hay dos niveles de costos presentes, el pago en efectivo anda... es más del 20% de
20 los ingresos.

21
22 Los operadores nos han comentado que solo la compra de menudo, por la compra de menudo los
23 choferes en las paradas, les cobran el 10% de comisión. Ahí hay un costo muy alto y el pago
24 electrónico, del otro lado de la acera, es de alrededor de un 5% en términos generales. Entonces,
25 hay una economía importante y la idea es que esa transición, ese momento, cuando se estén
26 soportando los dos costos, sea corto.

27
28 Entonces, lo que estamos haciendo con los ajustes actuales son y repito, lograr mayor eficiencia en
29 esa transición, pero con una salvaguarda, que ese es el otro ajuste que van acompañados y van de la
30 mano, para que la implementación del pago electrónico y el abandono del efectivo no genere
31 exclusión de usuarios, o sea, siempre esté garantizado el acceso real de los usuarios a los servicios
32 de transporte público y también, medidas que protejan a las personas adultas mayores y las personas
33 con discapacidad. Eso es lo que, básicamente, dice este artículo, aquí estamos viendo el artículo 46,
34 artículo único... sí, el artículo 46.

35
36 Entonces, ¿qué dice el proyecto? Dada la lectura actual del artículo, lo que hace es exceptuar el pago
37 de la tarifa con efectivo de ese poder irrestricto del efectivo, exceptuar en el servicio de transporte
38 público el pago de la tarifa para poder implementar el pago electrónico. Ahora, la misma reforma
39 también dice que, ante situaciones de emergencia nacional o de fallos en el sistema, se puede usar
40 el efectivo temporalmente, mientras se resuelva el problema. Y esto, por la misma razón de la
41 continuidad del servicio de transporte público, que es un servicio básico y crítico para la sociedad.

42
43 Lo que el artículo dice -lo estoy mencionando, pero está ahí- es que esas situaciones excepcionales
44 serán reglamentadas, o deben ser reglamentadas por el MOPT en coordinación con el CTP.
45 También, dice que 'los operadores de transporte deben someterse a las disposiciones que establezca
46 el Banco Central en materia de pago electrónico'. Esto es consecuente con la ley que acaba de
47 mencionar don Carlos Melegatti, que es una ley de febrero de este año, donde con esa ley dicen que:
48 'los operadores del transporte público deben usar el sistema de pago electrónico que establezca o
49 autorice el Banco Central'.
50

Entonces, aquí me parece que de manera complementaria lo que dicen es, también deben someterse o deben acatar la regulación que establezca el Banco Central, en el entendido de que esa regulación, no puede... o debe considerar condiciones que aseguren ese acceso universal al servicio de transporte. Perdón... creo que eso es lo que dice el artículo y al final es eso que les comenté, bueno, aquí estamos en el transitorio...

Lo que les comenté, que no solo el acceso, sino condiciones también que faciliten los medios de pago para las personas discapacitadas y facilitar el subsidio que ya tienen los adultos mayores y, en el término de personas discapacitadas, para poner un ejemplo, es prácticamente reconocer o cumplir con la Ley 7600 a nivel de la infraestructura con la que ellos interactúan, que son los validadores en las unidades de transporte, que tienen, por ejemplo, señales sonoras para personas no videntes y algunas otras cosas. El transitorio, inicialmente el proyecto tenía solo un transitorio, era transitorio único y nosotros ahora lo vamos, van a ver que...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Melvin, algo tocó usted que se le apagó el micrófono.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Se silenció.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Me silencié, sí. El transitorio uno, lo que están viendo ahí, lo tengo resumido. Básicamente, lo que dice es dar un periodo para eliminar el uso de efectivo en las rutas de la GAM de seis años y de ocho años para las rutas fuera de la GAM. También, dice que, en el caso de que una ruta tenga un problema para no cumplir con esos plazos, esa ruta puede ampliar el plazo en nueve años... en tres años para la ruta de la GAM y cinco años para las rutas fuera de la GAM. Eso nos lleva a un periodo de permanencia de los dos medios de pago de nueve y 13 años.

Nueve años en la GAM y 13 años en la ruta fuera de la GAM para eliminar el efectivo. Es un periodo muy largo, para nosotros es un periodo muy largo; máxime que, incluso, ya vemos que la ley anterior dice que al Banco Central y a las autoridades de transporte se les dan dos años para tener pago electrónico en la GAM y cuatro años en las rutas fuera de la GAM. Eso nos lleva a mantener un periodo casi de nueve años coexistiendo los dos medios de pago.

Por eso nosotros hacemos aquí un ajuste, para que las rutas que tengan pago electrónico y después de operar tres años con pago electrónico, ya esas rutas pueden ser candidatas para ir pensando en la eliminación del efectivo y no esperar hacerlo al final de todo el periodo. Esto lo que hace es que mete una gradualidad y siempre, reiterando que, ese paso de coexistencia de los dos medios de pago a usar solo efectivo se haga garantizando el derecho que tienen los usuarios de acceso al transporte público.

Aquí lo que buscamos es... es muy bonito abrazarse a la eficiencia y bajar costos, pero lo que estamos diciendo es que esa eficiencia tiene una condición o tiene un límite, no la puede hacer sacrificando el derecho básico del transporte público que tienen los ciudadanos. Don Carlos, no sé si vemos el tercer párrafo, que es... no, la tercera lámina siguiente.

Entonces, consecuente con eso, lo que proponemos es incluir un transitorio que, básicamente, lo que dice es que la eliminación del pago de la tarifa con efectivo debe hacerse si se garantiza que al menos los usuarios tengan una opción a un medio de pago electrónico de los medios autorizados para el pago electrónico.

Y si tuviera que hacer un resumen, es lo que les dije al inicio, es tratar de hacer un ajuste a la eficiencia, siempre respetando el derecho de acceso al transporte público. Y sigo usando la palabra ajuste porque lo que hemos hecho es adaptar y acomodar. Aquí no estamos hablando que estamos cambiando nada y, entonces, eso consecuentemente lleva a la premisa de que el proyecto de ley mantiene los mismos objetivos iniciales que, ha venido caracterizando el texto en las tres consultas al Banco Central, no hay ningún cambio con respecto a eso. Perdón, terminé.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfecto, si le parece, más bien, quite la presentación don Carlos y para recibir preguntas y comentarios. Doña Silvia, adelante.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Gracias, buenas tardes, Melvin... es un eco.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Sí, es que se ve dos veces conectada.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Pero ¿seré yo maestro?

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sale dos veces, doña Silvia.

SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:

Era don Róger, que estaba con el... cuando don Róger tiene el micrófono abierto se hace eco.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Melvin, decía que mucho gusto de saludarlo otra vez.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Muchas gracias, doña Silvia, encantado.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Quería decirle, yo estoy 100% de acuerdo con la posición que están asumiendo ustedes sobre esta materia, entonces, mi pregunta es más un tema formal. Como este es un criterio legislativo, entonces, si uno vota, afirmativamente, corre el riesgo de que la Asamblea Legislativa tome el texto actual, tal como está sin cambios y lo dictamine y entonces, si es así, yo quiero saber si ustedes pueden vivir con ese texto sin ajustes.

Si es indispensable hacer los ajustes o si los ajustes son de mera mejora, de, en fin, realzar el texto del proyecto, entonces, votamos a... yo votaría afirmativamente el criterio que ustedes están dando, de que votemos afirmativamente, pero lo que quería señalar es ese riesgo y ¿si ustedes pueden vivir con el texto que está ahorita en la corriente legislativa? Gracias.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sí, nosotros, bueno, la recomendación es, sí, darle criterio afirmativo y que se tomen en cuenta las consideraciones del Banco Central, a veces, a ver, yo soy amigo de usar analogías para explicar algunas cosas, entonces le voy a poner un ejemplo. Resulta que estamos diseñando una bicicleta y el diseño que yo recibo es con llantas para hacer campo traviesa, llantas para... y, entonces, lo que

estamos ocupando es una bicicleta para usar en la carretera y entonces, estamos ante esta disyuntiva o esta situación. La bicicleta con llantas de montaña me sigue sirviendo para usarla en la carretera, pero me resta eficiencia porque no tiene llantas para carretera, eso es, ahí es donde yo veo la diferencia.

O sea, el proyecto de ley tal como está, es esa bicicleta con llantas de montaña, llantas gruesas, llantas pesadas, llantas que generan mucha fricción con el pavimento y yo lo que quiero, lo que le estoy diciendo es sí, vea, me sirve la bicicleta, porque lo contrario no es, para mí no es una propuesta de valor, no hacer nada, me sirve la bicicleta, pero me sirve con estas llantas, para pavimento, esa es. Si le entendí bien la pregunta, doña Silvia, esa sería mi respuesta.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Sí, yo entiendo la diferencia, nada más que, en la Asamblea, lo que digamos aquí no es última palabra, lo que digamos aquí... la Asamblea Legislativa tiene la última palabra. Entonces, lo que estoy midiendo es el riesgo de que el proyecto de ley se pase con el texto actual sin ajustes, es decir, sin el cambio de llantas ni nada, ¿si ustedes pueden vivir con eso? Y si ustedes me dicen, sí, yo puedo vivir con eso, entonces, mi voto es positivo, si ustedes me dicen, no puedo vivir con eso sino solo con el texto ajustado, entonces mi voto es negativo.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sí y repito, bicicleta con llantas de montaña tenemos que hacer más presión y posiblemente vayamos más lento, pero siempre nos vamos a mover.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Doña Silvia.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Ese riesgo ya lo hemos tomado las dos veces anteriores, las dos veces anteriores lo que hemos hecho, hemos dicho positivo y hemos dado recomendaciones. Más bien, desde el lado positivo, ese es un cambio que vemos con respecto a hace unos años, es que han atendido las observaciones, al punto de que envían de nuevo la consulta. Entonces, ese riesgo lo hemos vivido, entonces, yo pensaría, al menos desde mi punto de vista personal, yo me tomaría ese riesgo.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Nada más, quería escucharlo de las personas que elaboran el proyecto. Gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muy bien. Consultas de alguien más, por favor, comentarios, son muy bienvenidas sus participaciones. Don Max, adelante.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Una observación, ahí. Primero creo que hay un aspecto, en el que, más bien, se echó para atrás, según le entendí a Melvin, que es en lo de los plazos, creo que se amplió a ocho años, algo que antes estaba en cinco o seis, no recuerdo, entonces, las llantas vienen más gruesas ahora que la última vez, usando la analogía de Melvin. Entonces, ese es un punto, nada más, para que tengamos en cuenta que sí hay cambios con respecto de la última vez.

Lo de la incoherencia del título con el objetivo no deja de ser un problema, pero no sé si, legalmente, constituye un problema; es decir, que el título del proyecto de ley menciona los autobuses y en el texto y el objetivo se aplica a un concepto más amplio.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Perdón, don Max, perdón que lo interrumpa, pero yo supongo que fue por un error de la persona que hizo el ajuste, cambió el cuerpo, pero no cambió el título. Porque, precisamente, esa recomendación fue del Banco Central, es transporte colectivo, claro, hizo los cambios en el cuerpo en todo lado, pero no se fue al título.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Entonces, posiblemente, ese lo atenderían pronto o es muy probable que lo atiendan, lo del plazo, me imagino que hay presiones, etcétera y veo, posiblemente, menos probable que se acepte. Pero ahí es donde tenía, tal vez, una observación de acuerdo con lo que nos presentó ahora, en un punto señala que el ajuste que se estaría sugiriendo para esos plazos es que a pesar de que se mantengan los ocho años y las ampliaciones, quedan los tres años, se elimine el pago de efectivo, así de memoria, siempre y cuando no afecte a los usuarios, algo así.

Lo cual me parece que es un poco como muy ambiguo porque, bueno, no dice quién determinaría si se elimina o no, no se califica qué es en un perjuicio para los usuarios. Entonces, me parece como que queda muy en el aire y estaba observando que en el transitorio segundo, como que retoma ese tema y más bien, lo puntualiza un poco más y dice más puntualmente qué condiciones tendrían que darse para que no se dé ese... para que no exista ese perjuicio.

Entonces, nada más, mi sugerencia sería, por qué no más bien en trasladar en lugar de poner un transitorio dos, ese texto que está en ese transitorio ponerlo en esa excepción o como en el lugar donde se pone que a partir del tercer año se tomarán tales acciones siempre y cuando se contemple todo lo que se dice en ese transitorio segundo, nada más, sugerencias sobre lo propuesto por ustedes. Gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias, don Max. Creo que sí es atinente, de hecho, en la discusión de nosotros fue, si ese era un transitorio o no era un transitorio y usted lo que está diciendo, en su lógica, que nos ayuda, ‘vea mire, eso no me parece un transitorio, es una condición permanente y además, el transitorio se habla de los plazos’. Yo creo que eso, perfectamente puede... y quiero escuchar, primero a don Jorge y luego a los compañeros que, como dice doña Silvia, están en la trinchera a ver cómo lo ven. Don Jorge, adelante.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Gracias, pueden poner el transitorio otra vez, es una cosilla de forma la observación.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Perdón, ¿lo están viendo?

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Sí.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sí, es que ni me di cuenta, estoy batallando con la...

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Es aquí, en la segunda línea dice: ‘podrá adoptarse luego de que, etcétera’. La pregunta es ¿sí, está claro ahí, quién es el sujeto que puede adoptar esa decisión? Me parece que falta y si no, sino hay que poner sujeto porque ustedes no quieren, resulta ambiguo quién es el que tiene la protesta de hacerlo.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Melvin, ¿entiende ese comentario de don Jorge?

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sí, estoy buscando la...

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Te lo repito. En la segunda línea del transitorio, como a la mitad de la segunda línea, bueno, la leo completa la línea, dice que: ‘del transporte colectivo de personas podrá adoptarse luego de que, para la ruta sujeta a dicha medida existen las condiciones, etcétera’. La pregunta es, quién es el sujeto o la autoridad que tiene la posibilidad de tomar la decisión.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Ah, *okay*.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Que está mencionada ahí.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sí, lo que no está claro es quién puede adoptar, pero, sí, es para la ruta.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Sí, por eso, pero que tiene que ser una persona que se haga responsable [...]

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sería el CTP, ¿no?

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sería el CTP.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

El CTP, sí.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Entonces, hay que agregarlo.

SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:

Sí, aclararía mejor eso. El CTP es el que... sí.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Okay.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

La otra observación es relativa a lo que mencionó don Max, hace un rato y es... que son dos

opciones, una es dejarlo en el transitorio y la otra es en lugar de pasarlo a la ley dejarlo para que se regule el contexto de lo que está ahí dicho en vía reglamentaria, en lugar de la ley. Las leyes suelen ser muy rígidas con el tiempo y tal vez, si se queda y se hace por reglamento podría tener más flexibilidad, esa es mi sugerencia.

SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:

Don Róger, está en silencio.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Claro, para que sea por reglamento es que la ley tiene que decirlo.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

No, no necesariamente, fíjate que ahí hay potestad reglamentaria puede haber potestad específica, pero si no, el Poder Ejecutivo tiene la potestad de reglamentar las leyes. Normalmente, en la práctica lo que se hace es que el Poder Ejecutivo, que no técnico, ni experto, en un montón de temas, consulta con la entidad para que le hagan las sugerencias, pero tiene la ventaja que cambiar un reglamento es mucho más fácil que cambiar una ley o ajustar el reglamento, pero eso es una sugerencia, pero no es [...].

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

No, no, viera que lo que usted dice don Jorge, por eficiencia normativa me parece que se nos puede ir algo y lo dejamos en la ley, luego si ‘metimos las patas’, por decirlo de alguna forma, cambiar la ley es muy difícil, en cambio en un reglamento, sí queda la autorización en la ley de que eso se haga por vía reglamentaria.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Sí, está bien, eso...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Pero vamos a escuchar a los compañeros, don Melvin, a ver: ¿cómo lo ve usted?

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

Sí, no, el que esté como transitorio, nosotros lo pusimos ahí por una condición de temporalidad, porque esto vale solo una transición, o sea, ya cuando una ruta abandonó el efectivo, ya está caminando solo con el pago electrónico, ya el transitorio no tiene ningún efecto. El transitorio y, como lo dice, en el contexto de disposición de efectos transitorios, lo usamos porque vemos que es para esa temporalidad de la transición, el salto del efectivo al pago electrónico. Ese fue el criterio.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Eso mantendría el transitorio, pero tal vez lo que dice don Jorge, cómo dejarlo para que ese tema en sí sea todo sea regulado reglamentariamente por el CTP o una cosa así.

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

¿Que se maneje a nivel a nivel reglamentario?

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí, decirlo puede quedar, lo cual será normado de acuerdo con el reglamento que para tal situación...

SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:

No sé, ahí sería atrevido mío, en ese aspecto, o sea, no sé, yo pensaría que el CTP podría regularlo,

1 pero no sé desde el punto de vista, ya, por de...

2
3 **SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:**

4 No estoy seguro de que el CTP tenga potestad reglamentaria, habría que ver su...

5
6 **SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:**

7 Ah, de potestad reglamentaria.

8
9 **SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:**

10 Pero en todo caso, el Poder Ejecutivo siempre puede hacerlo.

11
12 **SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:**

13 Sí. Perdón, en el artículo 46 están proponiendo que el MOPT reglamente las condiciones
14 excepcionales que se puede usar efectivo. Yo supongo que el MOPT sí tiene potestad, entonces, se
15 podría poner que el MOPT lo determine.

16
17 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

18 Me parece que... yo creo que lo tienen claro, es un asunto de buscar las palabras adecuadas, la
19 forma, pero lo tienen claro. Importante.

20
21 **SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:**

22 La otra cosa que yo quería decir es que, de mi parte yo estaría dispuesto a votarlo, a votar
23 afirmativamente el proyecto de sustitución en la Asamblea Legislativa. Me parece que ha sido un
24 esfuerzo largo y bueno, entonces, para que ustedes lo tomen en cuenta.

25
26 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

27 Muchas gracias, don Jorge. Bueno, si no hay más comentarios, lo que hago es que someto a votación.
28 Es lo que... ya don Jorge expresó su opinión y creo que doña Silvia, de alguna forma, también, lo
29 expuso. Entonces, formalmente, compañeros, los que estemos de acuerdo con la recomendación,
30 con los ajustes, de los que hemos hablado, eso tenía que quedar claro, manifestémoslo: don Jorge,
31 doña Silvia, don Max, doña Marta, don Juan, mi persona; entonces, aprobado por unanimidad por
32 los seis miembros presentes. Solicitaría, porque es una consulta de la Asamblea y me da miedo
33 alargarlo más de lo necesario. Entonces, solicito la firmeza, los estén de acuerdo con la firmeza: don
34 Jorge, don Max, doña Marta, don Juan, doña Silvia, mi persona, aprobado en firme y por
35 unanimidad. Muchísimas gracias.

36
37 **SR. CARLOS MELEGATTI SARLO:**

38 Muchas gracias, hasta luego. Gracias.

39
40 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

41 Hasta luego.

42
43 **SR. MELVIN JIMÉNEZ QUESADA:**

44 Muchas gracias a todos. Feliz día. Gracias.

45
46 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

47 Muchas gracias a ustedes. Hasta luego”.

48
49 La Junta Directiva, con base en el oficio DSP-0067-2025, del 19 de setiembre de
50 2025, el cual contiene el criterio legal emitido por la División Asesoría Jurídica, según el oficio

DAJ-CJ-0155-2025, del 21 de agosto del 2025, así como en los comentarios transcritos en la parte expositiva de este artículo y

al resultar que:

- De conformidad con los artículos 6, 9, 11 y 4, de las sesiones 5783-2017, 5893-2019, 6031-2021 y 6114-2023, del 9 de agosto de 2017, 4 de setiembre de 2019, 3 de noviembre de 2021 y 12 de abril de 2023, respectivamente, la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica aprobó el desarrollo de un proyecto estratégico para dotar al transporte público remunerado de personas de un sistema de pago electrónico moderno, de alcance nacional, eficiente, seguro e inclusivo, con el cual gestionar la recaudación tarifaria del sector.
- El referido proyecto culminó con el diseño y la construcción del Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte Público (Sinpe-TP), así como con su puesta en marcha en setiembre del 2021 en el servicio de tren urbano de pasajeros operado por el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), y gradualmente a partir de abril del 2022 en el servicio de autobús de ruta regular operado por los empresarios autobuseros. En ambas modalidades de transporte, y por medio de la plataforma de pagos de Sinpe-TP, al cierre de julio del 2025 se habían procesado 38,0 millones de transacciones (pasajes) por un valor agregado de ₡16.322,3 millones.
- El funcionamiento del servicio Sinpe-TP se encuentra regulado por el Libro XV (Sinpe-TP) del *Reglamento del Sistema de Pagos* y sus reformas, aprobado por la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica mediante el artículo 6, de la sesión 5825-2018, celebrada el 2 de mayo de 2018, y publicado en el Alcance 97 a La Gaceta 83, del 14 de mayo de 2018, así como por la Serie de Normas y Procedimientos del Sinpe.

al considerar que:

- A. Mediante el oficio AL-CPOECO-1516 -2025, del 30 de julio de 2025, suscrito por la licenciada Nancy Patricia Vilchez Obando, Jefa del Área de Comisiones Legislativas V, de la Asamblea Legislativa, se solicita el criterio técnico del Banco Central de Costa Rica para el texto sustitutivo del proyecto de ley “*REFORMA AL ARTÍCULO 46 DE LA LEY N°7558 LEY ORGÁNICA DEL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA DEL 3 DE NOVIEMBRE DE 1995, PARA ELIMINAR EL USO DE BILLETES Y MONEDAS EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS DE RUTA REGULAR*” (Expediente Legislativo 24580), en nombre de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos.
- B. El 12 de diciembre de 2024, mediante el artículo 8 de la sesión 6227-2024, la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica dictaminó una versión anterior del Proyecto de Ley 24580, oportunidad en la que acordó emitir criterio afirmativo para el proyecto y solicitar a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, de la Asamblea Legislativa, la valoración de varias modificaciones propuestas en la parte considerativa de dicho acuerdo.
- C. El 3 de abril de 2025, por medio del artículo 12 de la sesión 6248-2025, y ante una nueva consulta de la Asamblea Legislativa, la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica dispuso comunicar nuevamente a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos el acuerdo adoptado en la sesión 6227-2024, así como reiterar a ese órgano legislativo las recomendaciones

planteadas con el referido acuerdo para el Proyecto de Ley 24580.

D. Con la presente consulta, la Asamblea Legislativa ha solicitado en tres diferentes oportunidades el criterio técnico del Banco Central de Costa Rica para el Proyecto de Ley 24580. No obstante, de la lectura de la versión consultada en esta nueva oportunidad se desprende que el proyecto como tal no ha cambiado en cuanto a su objetivo inicial, en el tanto en que las modificaciones realizadas al texto no cambian su fondo respecto a lograr que el pago electrónico se posicione en el servicio de transporte público remunerado de personas como la única opción de pago válida para cancelar las tarifas.

E. La iniciativa impulsada con el Proyecto de Ley 24580 contiene un objetivo operacional que complementa a la ley “ADICIÓN DE UN INCISO G) AL ARTÍCULO 17 Y UN TRANSITORIO XII A LA LEY 3503, LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DE 10 DE MAYO DE 1965” (ley 10638, del 14 de febrero del 2025), con la cual, entre otras cosas, se establece la obligación de los operadores de transporte (empresarios autobuseros) de cobrar los ingresos tarifarios de sus servicios con el uso del sistema de pago electrónico que establezca o autorice el Banco Central de Costa Rica; para los efectos entiéndase el servicio Sinpe-TP.

F. El artículo 3 (inciso b) de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ley 7593, del 9 de agosto de 1996) establece que el servicio de transporte remunerado de personas se rige por el principio de “servicio al costo”, según el cual todos los costos necesarios para la operación del servicio de transporte público deben ser recuperados mediante las fijaciones tarifarias.

Dada esa condición regulatoria y mientras el uso de efectivo coexista con el pago electrónico en el servicio de transporte público, los operadores (empresarios autobuseros) deberán incurrir en los costos de mantener dos distintos medios de cobro para realizar la recaudación de sus ingresos tarifarios, con el consecuente traslado de esos costos a las tarifas que pagan los usuarios por el servicio de transporte.

Esta condición sugiere que, por razones de eficiencia operativa, la eliminación del uso de efectivo en el transporte remunerado de personas es una tarea que conviene llevarla a cabo en el menor tiempo posible sin que se afecten los derechos de los usuarios, principalmente los relacionados con la garantía de acceso al servicio público de transporte colectivo de personas.

G. En la medida en que el pago electrónico logre producir más transacciones electrónicas en la actividad del transporte público, los entes reguladores del sector se verán beneficiados con la disposición de bases de datos de información transaccional más completas para apoyar la formulación de políticas públicas, la planificación de los servicios de transporte y el cálculo de las tarifas, esto último gracias a la mayor transparencia que ofrece el pago electrónico con respecto a la demanda del servicio y la recaudación de los ingresos tarifarios de los operadores de transporte.

Consecuentemente, y desde el punto de vista del principio de transparencia, en el sector de transporte público existe el interés de modernizar el sistema de recaudación tarifaria para masificar la producción de transacciones electrónicas trazables, lo cual podrá verse reflejado positivamente en la determinación precisa de las tarifas que deben pagar las personas que consumen los servicios de transporte.

H. De conformidad con el análisis realizado por la División Sistemas de Pago del Banco Central de Costa Rica al texto propuesto con el Proyecto de Ley 24580, se estima conveniente realizar las siguientes modificaciones y adiciones a la reforma del artículo 46, de la ley 7558 y el TRANSITORIO ÚNICO:

- i. Ajustar el título de la ley propuesta para que coincida con el alcance de su objetivo, en el sentido de exceptuar al servicio público de transporte colectivo de personas del uso de efectivo para el cobro de la tarifa, y no solo a la modalidad de autobús de ruta regular.
- ii. Contemplar con las modificaciones propuestas para el artículo 46, y con respecto a las disposiciones regulatorias que emita el Banco Central de Costa Rica para los medios de pago electrónico, condiciones que garanticen el acceso universal al servicio de transporte público colectivo de personas, con el propósito de proteger el derecho de inclusividad de los ciudadanos.
- iii. Fijar los periodos de prórroga establecidos por el TRANSITORIO ÚNICO con un límite máximo de dos años, tanto para las rutas de la Gran Área Metropolitana (GAM) como para las rutas que se localizan fuera de esa zona geográfica.

Lo anterior considerando que, para la eliminación del uso de efectivo en las rutas de la GAM, el Proyecto de Ley 24580 concede un plazo equivalente a 4,0 veces el plazo máximo que otorga la ley 10638 para completar la cobertura de dichas rutas con la implementación del pago electrónico, mientras que esa misma relación es de 2.5 veces para las rutas localizadas fuera de la GAM.

Esta relación sugiere que los plazos dispuestos por el Proyecto de Ley 24580 para declarar la eliminación del efectivo son extensos, máxime si se considera que el nivel de bancarización en el país es del 92% y que la masificación del pago electrónico en el transporte público estará acompañada con la emisión de una tarjeta prepago recargable (la tarjeta Monedero Sinpe-TP) y disponible para su compra en la red de corresponsales no bancarios de las entidades del sistema financiero nacional (minisúper, librerías, panaderías, farmacias, bazares, etc.), de forma que las personas no bancarizadas cuenten con facilidades de acceso a un instrumento que les permita pagar la tarifa en el transporte público mediante el servicio Sinpe-TP y puedan disfrutar de la misma experiencia de pago de las personas bancarizadas, gracias a que la tarjeta Monedero funciona con las mismas características técnicas y comerciales con que cuentan las tarjetas convencionales de débito y crédito emitidas bajo las marcas internacionales VISA, MasterCard y American Express, principalmente.

- iv. Acelerar a los operadores de transporte la eliminación de los costos asociados al manejo de efectivo, en virtud de lo cual se propone insertar un segundo párrafo al TRANSITORIO ÚNICO para que, luego de que una ruta haya operado durante tres años con la habilitación de la plataforma de Sinpe-TP, se elimine a la ruta la posibilidad del pago de la tarifa con el uso de efectivo.

En este punto, es preciso tener en cuenta que la representación física del dinero en efectivo depende de una sofisticada cadena logística para cumplir su función como medio de pago, la cual exige a los operadores de transporte la construcción y el mantenimiento de complejas infraestructuras de gestión que operan con altos costos fijos. Por esta razón, los operadores requieren alcanzar un nivel significativo de sustitución de pagos en efectivo

(con transacciones electrónicas) para iniciar su desmantelamiento y empezar a reducir la carga financiera que les representan los costos de operación asociados a ambos medios de pago.

En consecuencia, y mientras se mantenga la transición hacia el mecanismo de pago electrónico como opción adicional al uso de efectivo para el pago de los viajes en el transporte público, los operadores deben asumir los nuevos gastos de Sinpe-TP como un componente de costo adicional a los que tienen que enfrentar con el manejo del efectivo, por lo cual subyace el interés de las autoridades nacionales para que esa transición se logre cuanto antes.

v. Adicionar un Transitorio II al Proyecto de Ley para establecer una salvaguarda que garantice que la eliminación del pago de la tarifa con efectivo en las rutas del transporte público no asocie riesgos o problemas que deriven en la exclusión de usuarios.

vi. Finalmente, incorporar varios ajustes menores con un carácter exclusivamente de forma, los cuales se estiman convenientes y necesarios para mejorar y simplificar la redacción del Proyecto de Ley.

I. De acuerdo con los ajustes planteados con las consideraciones anteriores para el expediente legislativo 24580, se recomienda la siguiente redacción para el texto de la reforma en consulta:

**“PROYECTO DE LEY 24580
REFORMA AL ARTÍCULO 46 DE LA LEY ORGÁNICA DEL BANCO CENTRAL
DE COSTA RICA (LEY 7558, DEL 3 DE NOVIEMBRE DE 1995), PARA
ELIMINAR EL USO DE BILLETES Y MONEDAS EN EL SERVICIO PÚBLICO
DE TRANSPORTE
COLECTIVO DE PERSONAS**

ARTÍCULO ÚNICO- Reforma al artículo 46 de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica (ley 7558, del 3 de noviembre de 1995), para que en adelante se lea de la siguiente manera:

Artículo 46.- Poder liberatorio del dinero en efectivo

Los billetes y las monedas emitidos por el Banco Central de Costa Rica tienen poder liberatorio ilimitado en el territorio de la República y sirven para liquidar toda clase de obligaciones pecuniarias.

Se exceptúa de la disposición anterior al pago de la tarifa en el servicio público de transporte colectivo de personas, para eliminar el uso de efectivo con esos fines y adoptar únicamente medios de pago electrónicos, salvo en situaciones de emergencia nacional o cuando el sistema de recaudación electrónica presente problemas que ameriten el pago temporal con efectivo.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en coordinación con el Consejo de Transporte Público y de conformidad con sus competencias, reglamentará las situaciones excepcionales contempladas en el párrafo anterior, por las cuales los prestadores del servicio público de transporte colectivo de personas podrán recibir efectivo de los usuarios para el pago de la tarifa.

Los prestadores del servicio de transporte deberán acatar las disposiciones regulatorias que establezca el Banco Central de Costa Rica para los medios de pago electrónico, como rector

del sistema de pagos nacional. Dichas disposiciones deberán considerar condiciones que garanticen el acceso universal de los usuarios al servicio de transporte público, así como los derechos de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad, de acuerdo con la legislación vigente y los convenios internacionales.

TRANSITORIO I.- La eliminación del pago de la tarifa con efectivo deberá completarse en un plazo máximo de seis años en las rutas de la Gran Área Metropolitana (GAM) y de ocho años en las rutas del resto del país, para lo cual en dichas rutas deberán haberse adoptado únicamente medios de pago electrónicos. La determinación de las rutas comprendidas dentro o fuera de la GAM se hará de acuerdo con la clasificación utilizada por el Consejo de Transporte Público.

Dentro de los plazos anteriores, y luego de que una ruta haya operado durante tres años con la implementación del pago electrónico, a la ruta se le deberá eliminar el pago de la tarifa con el uso de efectivo, siempre que con esa eliminación no se afecten los derechos de acceso de los usuarios al servicio de transporte público.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Consejo de Transporte Público (CTP), la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) y el Banco Central de Costa Rica (BCCR), debidamente coordinados para los efectos, ejecutarán acciones de divulgación, sensibilización y promoción dirigidas a los usuarios con el fin de incentivar el uso de medios de pago electrónico en el servicio público de transporte colectivo de personas.

En los casos en que en una ruta específica exista imposibilidad de cumplir con los plazos anteriormente establecidos, por falta de conectividad o debido a causas no imputables al prestador del servicio de transporte, el Consejo de Transporte Público podrá ampliar dicho plazo mediante resolución fundamentada, y por una única vez, hasta por un máximo de dos años adicionales.

El Consejo de Transporte Público determinará las fechas en que aplique la eliminación del pago de la tarifa con efectivo en los servicios de transporte público colectivo diferentes del servicio de autobús de ruta regular, de acuerdo con la gradualidad con la que avance el desarrollo del pago electrónico en el país.

TRANSITORIO II.- La eliminación del pago de la tarifa con efectivo en las rutas del servicio público de transporte colectivo de personas podrá determinarla el CTP luego de que, para la ruta sujeta a dicha medida, existan las condiciones que aseguren que los usuarios cuentan con al menos una opción de pago electrónico disponible, eficiente y segura, que les permita utilizar los servicios de transporte público con acceso real a los medios de pago autorizados.

Rige a partir de su publicación.”

- J. En línea con las consideraciones anteriores, el Banco Central de Costa Rica estima que la aprobación del expediente legislativo 24580 vendrá a imprimir una mayor seguridad jurídica (con rango de ley) al ecosistema de pagos articulado con el desarrollo del servicio Sinpe-TP, como parte de los esfuerzos emprendidos para promover la eficiencia, seguridad y buen funcionamiento del sistema de pagos nacional y como iniciativa de innovación tecnológica para apoyar la modernización del sistema de transporte público costarricense.

dispuso por unanimidad y en firme:

1. Comunicar a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa, que la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica acordó emitir, nuevamente,

1 criterio afirmativo para el proyecto de ley “**REFORMA AL ARTÍCULO 46 DE LA LEY N°**
2 **7558 LEY ORGÁNICA DEL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA DEL 3 DE NOVIEMBRE**
3 **DE 1995, PARA ELIMINAR EL USO DE BILLETES Y MONEDAS EN EL SERVICIO**
4 **PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS**
5 **DE RUTA REGULAR**” (texto sustitutivo del Expediente Legislativo 24580).
6

- 7 2. Solicitar, respetuosamente, a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, que
8 someta a su consideración los ajustes planteados por el Banco Central de Costa Rica para el texto
9 del Proyecto de Ley 24580, de conformidad con las consideraciones del presente acuerdo.
10

11 **Comunicar a:** Presidente del Banco, Comisión Permanente Ordinaria de
12 Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa (c.a: Gerencia,
13 Auditoría Interna y División Sistemas de Pagos).
14

15 **ARTÍCULO 6.** *Asuntos pospuestos.*
16

17 El señor **Róger Madrigal López**, presidente del Banco Central de Costa Rica,
18 comentó lo que se transcribe de inmediato:
19

20 **“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

21 Veán compañeros, son las 12:59. Todavía quedan unos asuntos, todos son de administración. Celia,
22 ¿hay algún asunto de esos que sea urgente?
23

24 **SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:**

25 No, señor. No sé, Pablo, si lo del reglamento puede esperar.
26

27 **SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:**

28 En realidad, don Róger, pueden esperar. Hay uno muy cortito que es el de... un ajuste al reglamento
29 de viajes es muy cortito. Si tuvieran 10 minutos se puede... Don Mariano...
30

31 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

32 No.
33

34 **SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:**

35 Pero, si no, no hay urgencia en ninguno de los casos.
36

37 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

38 Sí. Prefiero que no porque es un acuerdo que afecta la Presidencia y la semana entrante, ¿la Junta
39 para qué día está, jueves o miércoles?
40

41 **SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:**

42 Jueves.
43

44 **SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:**

45 Jueves.
46

47 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

48 Jueves. La semana entrante quien preside es doña Marta.
49

50 **SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:**

Sí, señor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Entonces, le paso la responsabilidad a doña Marta de ver ese asunto. Muy bien, compañeros, si no hay ningún comentario, yo les agradezco el tiempo, la atención, la dedicación, el debate y si no, doy por terminada la sesión y muchas gracias”.

La Junta Directiva,

convino en:

posponer para una próxima oportunidad, el análisis y resolución de los asuntos indicados en la agenda como 5.1, 6.1, 7.1 y 8.1, relativos en ese orden a lo siguiente:

1. Propuesta de modificación del acuerdo general de viajes aprobado mediante el artículo 4, del acta de la sesión 5701-2015, celebrada el 23 de setiembre de 2015, remitida por la Gerencia del Banco Central adjunta al correo electrónico del 21 de setiembre de 2025.
2. Propuesta de modificación al *Reglamento para el pago de disponibilidad en el Banco Central de Costa Rica* por la implementación de la Ley Marco de Empleo Público, formulada y enviada por la División Transformación y Estrategia, mediante el oficio DTE-0292-2025, del 19 de setiembre de 2025.
3. Informe de labores de la Auditoría Interna correspondiente al I semestre de 2025, remitido adjunto al oficio AI-0164-2025, del 31 de julio de 2025, suscrito por el señor José Joaquín Vargas Guerrero, auditor interno y trasladado a la Junta Directiva del Banco Central por medio del oficio CA-79/06, del 19 de agosto de 2025, del Comité de Auditoría, de conformidad con el artículo 6 de la minuta 79-2025, celebrada el 8 de agosto de 2025.
4. Informe sobre seguimiento de acuerdos, al I semestre de 2025, actualizado al 22 de setiembre de 2025, remitido por la señora Celia Alpízar Paniagua, directora interina del Departamento Secretaría General mediante oficio SGE-0148-2025, del 22 de setiembre de 2025.

A LAS 12:59 HORAS FINALIZÓ LA SESIÓN.

ÍNDICE**ARTÍCULO 1**

Constancia de: a) reunión de trabajo, b) participación remota, y c) inasistencias. Pág. 1

ARTÍCULO 2

Aprobación del orden del día. Pág. 2

ARTÍCULO 3

Asunto confidencial, relacionado con un procedimiento administrativo a una entidad. Pág. 2

ARTÍCULO 4

Se dio por recibida la presentación sobre la evolución y perspectivas de Sistema Nacional de Pago Electrónico para Transporte Público (Sinpe-TP). Pág. 2

ARTÍCULO 5

Se tomaron los siguientes acuerdos: i) comunicar a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, de la Asamblea Legislativa, que la Junta Directiva del BCCR acordó emitir nuevamente criterio afirmativo para el proyecto de ley “Reforma al artículo 46 de la Ley 7558 LOBCCR, del 3/11/1995, para eliminar el uso de billetes y monedas en el servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús de ruta regular” (texto sustitutivo del Expediente Legislativo 24580); ii) solicitar a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, que someta a su consideración los ajustes planteados por el BCCR para el texto del Proyecto de Ley 24580, de conformidad con las consideraciones del acuerdo en numeral precedente. Pág. 32

ARTÍCULO 6

Se pospuso, para una próxima oportunidad, el análisis y resolución de los asuntos indicados en la agenda como 5.1, 6.1, 7.1 y 8.1. Pág. 48.