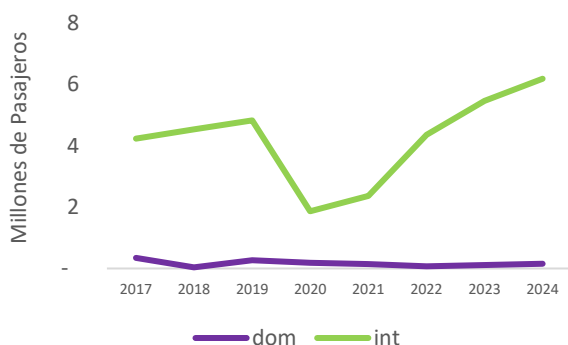


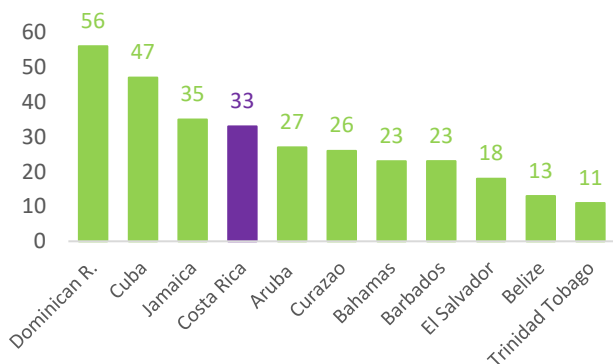
## Mercado de Transporte Aéreo en Costa Rica

Evolución del tráfico de pasajeros



El año 2024 marcará un récord histórico en el número de pasajeros en Costa Rica, con un incremento del 13% respecto a los pasajeros internacionales transportados en 2023. Además, Costa Rica se destacó en 2023 como uno de los países de la región con el índice de viajes per cápita más alto, alcanzando **1.45, más del doble del promedio regional en América Latina**.

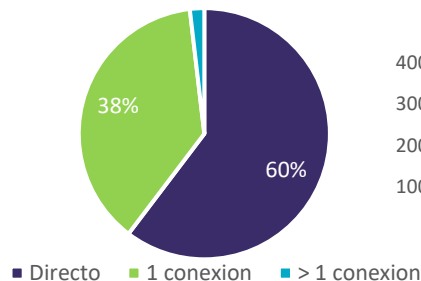
Cantidad de aerolíneas operando



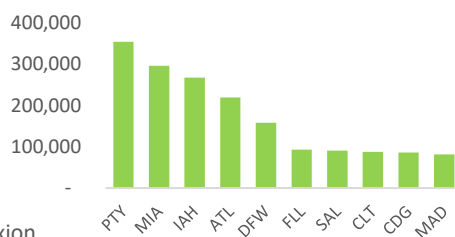
Actualmente, Costa Rica cuenta con un total de 33 aerolíneas que operan desde y hacia el país, posicionándolo como **uno de los países con mayor número de operadores en Centroamérica y el Caribe**.

El 60% de las rutas de origen y destino (O&D) en el mercado internacional de Costa Rica son vuelos directos, mientras que el 38% son itinerarios con una sola conexión y el 2% tienen más de una conexión. PTY es el principal punto de conexión para pasajeros internacionales hacia/desde las Costa Rica, con 354.000 pasajeros en conexión durante los primeros nueve meses de 2024.

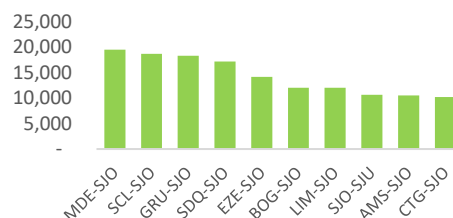
Pasajeros Internacionales Costa Rica



Principales hubs de conexión internacional desde/hacia Costa Rica



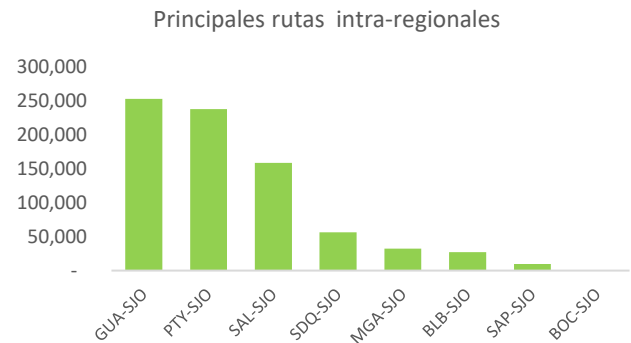
Principales rutas conectando a través de PTY



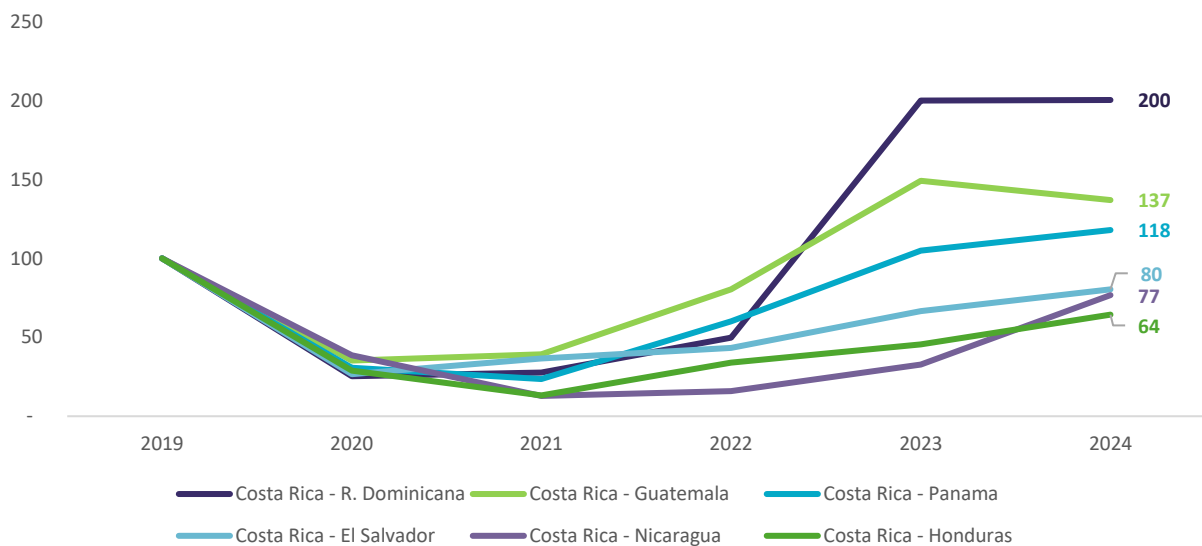
Los mercados con mayor cantidad de pasajeros de origen y destino hacia Costa Rica en 2024 son:

País	Pasajeros
USA	1,699,151
México	348,030
Colombia	293,290
Canadá	276,613
Panamá	265,493
Guatemala	252,654
El Salvador	158,330
España	133,764
R. Dominicana	56,238

Las rutas más importantes en 2024 dentro de Centroamérica y el Caribe en cuanto al número de pasajeros de origen y destino son:



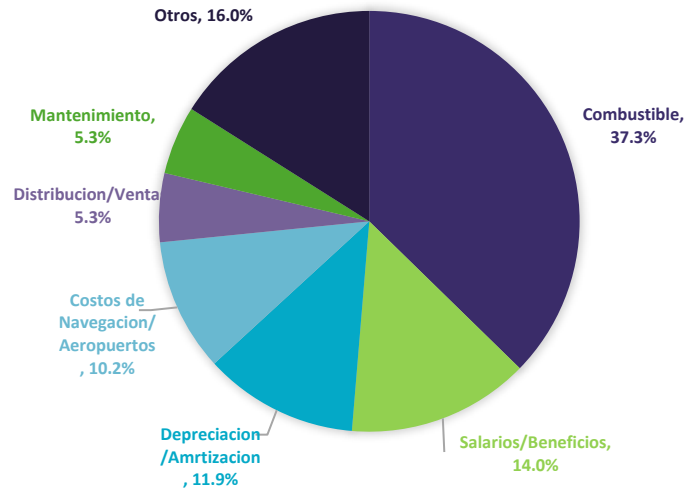
Evolución de la tasa de viajes per cápita dentro de Centroamérica y el Caribe (2019=100)



## Estructura de Costos Operativos de Aerolíneas basadas en Latinoamérica

La gráfica ilustra la distribución de los costos operativos de las aerolíneas con sede en América Latina durante 2023. El mayor componente de estos costos es el combustible, que representa un 37.3%, seguido por los salarios y beneficios con un 14%. Otros elementos importantes incluyen la depreciación y amortización (11.9%), y los costos de navegación y aeropuertos (10.2%). Los gastos de distribución, ventas y mantenimiento tienen un peso similar (5.3% cada uno). Finalmente, el 16% corresponde a otros costos operativos. Este desglose muestra la importancia del precio del combustible y cómo afecta significativamente la estructura de costos de las aerolíneas en la región, influyendo directamente en la rentabilidad y competitividad de las empresas.

### COSTOS OPERATIVOS 2023



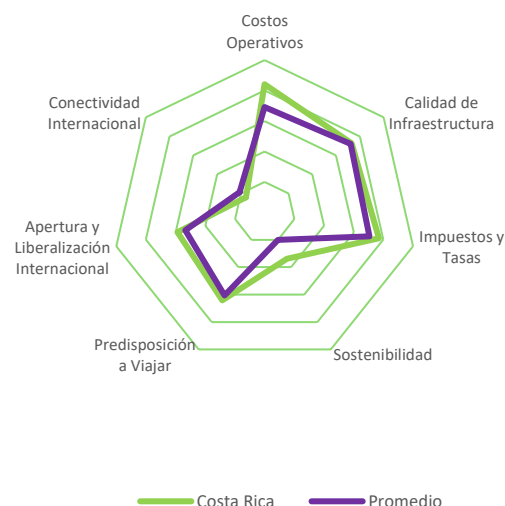
CASK de Aerolíneas de América Latina y el Caribe (LAC) por Categoría de Costo



Este gráfico desglosa el CASK (costo por asiento kilómetro) de las aerolíneas de América Latina y el Caribe en 2023, que alcanzó un total de \$6.75 por asiento-kilómetro ofertado. El mayor componente de costo es el combustible. Esta distribución resalta la importancia de optimizar estos gastos clave para mejorar la competitividad en la región.

## Competitividad de la Industria Aérea en Costa Rica

	País/Pilar	Costos Operativos	Calidad de Infraestructura	Impuestos y Tasas	Sostenibilidad	Disposición para Viajar	Apertura y Liberación Internacional	Conectividad Internacional	Total
1	Panamá	0.75	0.90	0.77	0.48	0.74	0.61	0.24	7.34
2	Chile	0.55	0.90	0.93	0.20	0.68	0.69	0.12	6.89
3	Brasil	0.54	0.44	1.00	0.98	0.61	0.72	0.34	6.77
4	Trinidad Tobago	0.66	0.82	0.82	0.35	0.56	0.53	0.04	6.63
5	Guatemala	0.66	0.86	0.85	-	0.56	0.46	0.08	6.49
6	<b>Costa Rica</b>	<b>0.65</b>	<b>0.73</b>	<b>0.77</b>	<b>0.34</b>	<b>0.64</b>	<b>0.59</b>	<b>0.16</b>	<b>6.40</b>
7	El Salvador	0.61	0.82	0.82	0.09	0.52	0.44	0.09	6.26
8	Venezuela	0.77	0.82	0.69	0.01	0.53	0.43	0.04	6.22
9	Aruba	0.71	0.75	0.75	0.07	0.64	0.37	0.21	6.21
10	Colombia	0.58	0.61	0.55	0.59	0.61	0.56	0.39	5.73
11	Bahamas	0.54	0.77	0.62	0.03	0.82	0.62	0.31	5.72
12	México	0.61	0.61	0.55	0.19	0.65	0.58	0.94	5.68
13	Rep Dominicana	0.40	0.73	0.55	0.29	0.68	0.67	0.42	5.38
14	Ecuador	0.34	0.86	0.67	0.06	0.52	0.57	0.10	5.31
15	Bolivia	0.44	0.77	0.64	0.04	0.61	0.56	0.03	5.26
16	Belize	0.54	0.61	0.73	0.03	0.54	0.39	0.05	5.21
17	Peru	0.55	0.44	0.77	0.07	0.57	0.53	0.15	5.08
18	Argentina	0.46	0.80	0.43	0.07	0.66	0.66	0.17	5.03
19	Jamaica	0.37	0.82	0.46	0.12	0.52	0.56	0.21	4.89
20	Cuba	0.23	0.37	0.67	0.03	0.47	0.16	0.16	3.60



Fuente: Índice de Competitividad ALTA-Amadeus 2024

Costa Rica ocupa el puesto **6** entre los 20 mercados analizados en el Índice de Competitividad de ALTA-Amadeus 2024. Se destaca en el pilar de **sostenibilidad** en el lugar 5 y en **costos operativos** relativamente competitivos, donde ocupa el 6to lugar.

Es importante centrar la atención y los esfuerzos en las áreas con mayor potencial de mejora, como en la calidad de la infraestructura, la conectividad internacional y los impuestos y tasas para hacer al país más competitivo.

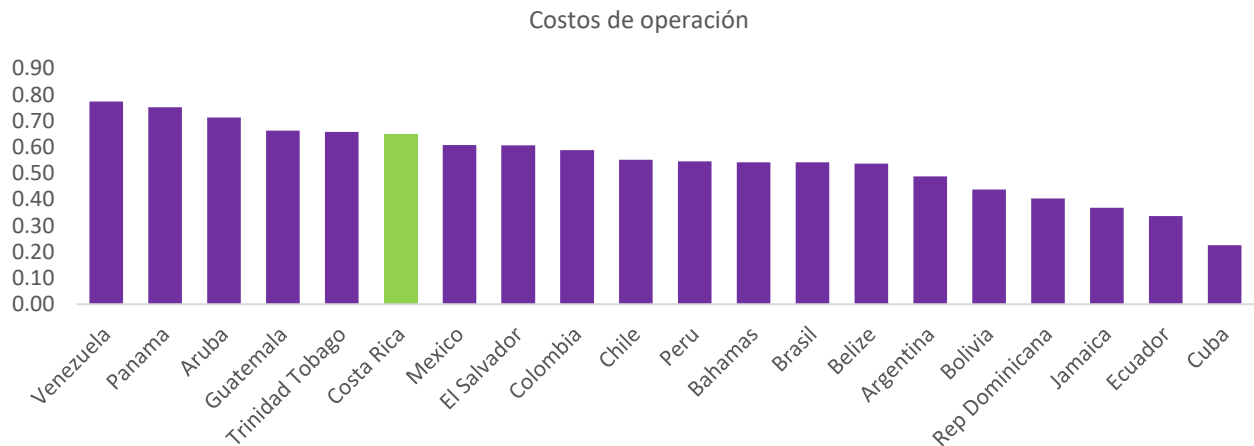
### Resultados de Costa Rica y comparación con otros países:

Pilar	Puntaje	Ranking	Promedio	Mejor País
Costos Operativos	0.65	6	0.55	Venezuela
Calidad de Infraestructura	0.73	13	0.72	Panamá
Impuestos y Tasas	0.77	7	0.71	Brasil
Sostenibilidad	0.34	5	0.20	Brasil
Disposición para Viajar	0.64	8	0.61	Bahamas
Apertura y Liberación Internacional	0.59	7	0.53	Brasil
Conectividad Internacional	0.16	10	0.21	México
<b>Total</b>	<b>6.40</b>	<b>6</b>	<b>5.38</b>	<b>Panamá</b>

## Costa Rica, su posición en el Índice de competitividad y Oportunidades de mejora

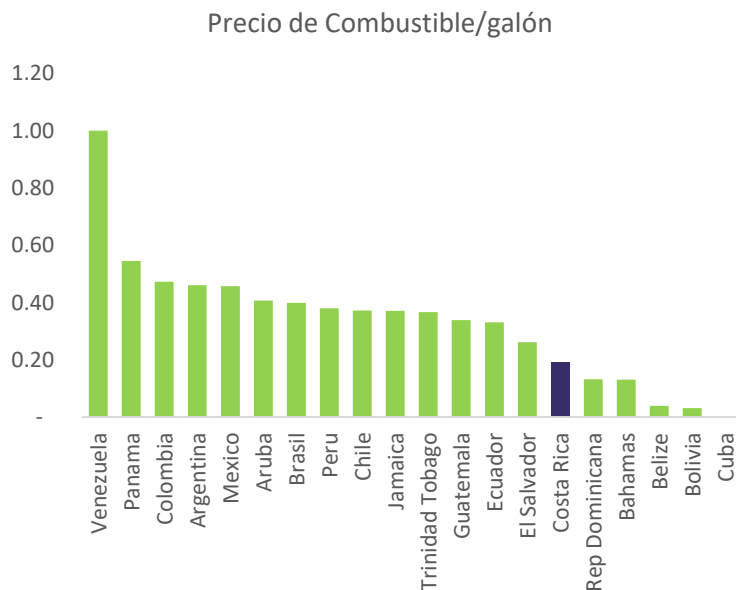
### Pilar 1. Costos de Operación

Costa Rica ocupa el lugar 6 en costos de operación



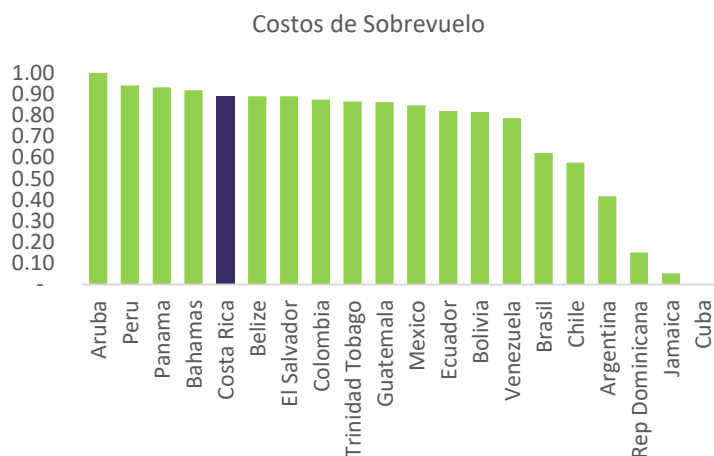
#### 1.1 Precios de Combustible

Oportunidad de mejora: Costa Rica se encuentra en la posición 15 en el precio de combustible/galón en la región



País	Precio de Combustible/galón (promedio Dic'23-Feb'24)	Índice
Venezuela	1.82	1.00
Panamá	2.72	0.55
Colombia	2.87	0.47
Argentina	2.90	0.46
México	2.90	0.46
Aruba	3.00	0.41
Brasil	3.02	0.40
Peru	3.05	0.38
Chile	3.07	0.37
Jamaica	3.07	0.37
Trinidad Tobago	3.08	0.37
Guatemala	3.14	0.34
Ecuador	3.15	0.33
El Salvador	3.29	0.26
Costa Rica	3.43	0.19
Rep Dominicana	3.55	0.13
Bahamas	3.55	0.13
Belize	3.74	0.04
Bolivia	3.75	0.03
Cuba	3.81	-

## 1.2 Costos de Sobrevuelo



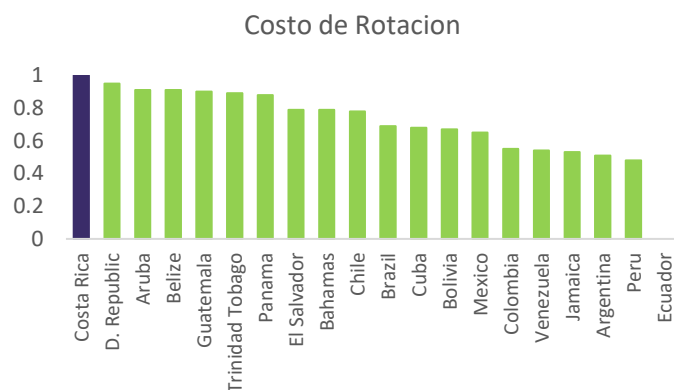
Fuente: Analisis de ALTA basado en datos de aerolíneas

País	Costo/100km	Índice
Aruba	\$ 18.12	1.00
Peru	\$ 28.32	0.94
Panamá	\$ 30.00	0.93
Bahamas	\$ 32.33	0.92
<b>Costa Rica</b>	<b>\$ 37.25</b>	<b>0.89</b>
Belize	\$ 37.25	0.89
El Salvador	\$ 37.25	0.89
Colombia	\$ 39.85	0.87
Trinidad Tobago	\$ 41.56	0.86
Guatemala	\$ 42.00	0.86
México	\$ 44.67	0.85
Ecuador	\$ 49.34	0.82
Bolivia	\$ 50.07	0.82
Venezuela	\$ 55.00	0.79
Brasil	\$ 83.70	0.62
Chile	\$ 91.40	0.58
Argentina	\$ 119.00	0.42
Rep Dominicana	\$ 165.00	0.15
Jamaica	\$ 182.00	0.05
Cuba	\$ 191.21	-

## 1.3 Costos de “Rotación”

Costa Rica destaca con uno de los menores costos de Turnaround en la región

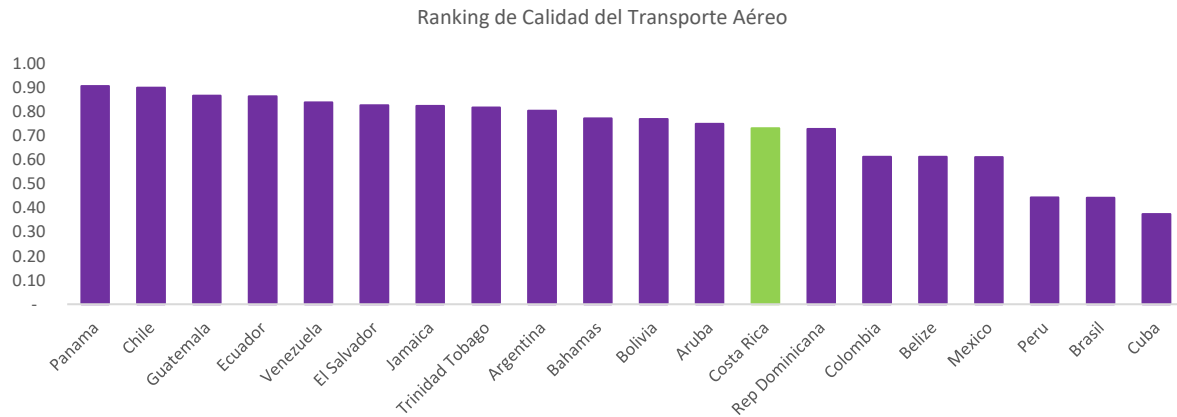
- Tipo de avión: A320 con MTOW de 78 toneladas
- Tipo de vuelo: Internacional
- Tiempo de vuelo: día (horas no pico)
- Duración del vuelo: 2 horas



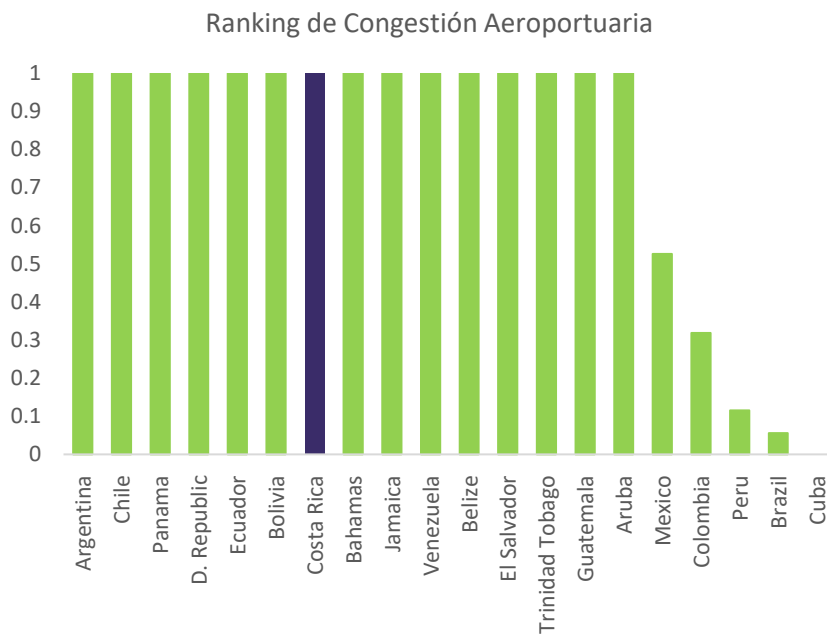
País	Costo por 2 horas de reacondicionamiento	Índice
<b>Costa Rica</b>	<b>\$155</b>	<b>1</b>
República Dom.	\$223	0.95
Aruba	\$274	0.91
Belize	\$280	0.91
Guatemala	\$295	0.9
Trinidad Tobago	\$300	0.89
Panamá	\$322	0.88
El Salvador	\$440	0.79
Bahamas	\$443	0.79
Chile	\$450	0.78
Brasil	\$579	0.69
Cuba	\$585	0.68
Bolivia	\$600	0.67
México	\$635	0.65
Colombia	\$774	0.55
Venezuela	\$785	0.54
Jamaica	\$802	0.53
Argentina	\$825	0.51
Perú	\$866	0.48
Ecuador	\$1,519	-

## Pilar 2. Calidad de la infraestructura

Costa Rica ocupa el lugar 13 en la calidad de la infraestructura



### 2.1 Congestión Aeroportuaria

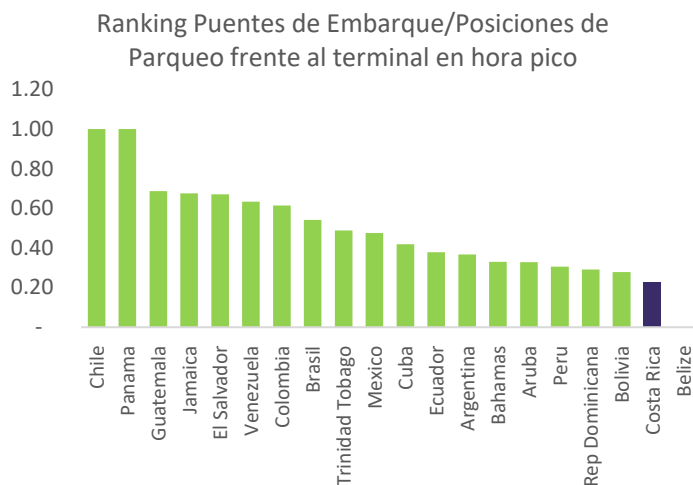


País	Promedio Ponderado del Nivel WASG	Índice
Argentina	1.00	1.00
Chile	1.00	1.00
Panamá	1.00	1.00
República Dom.	1.00	1.00
Ecuador	1.00	1.00
Bolivia	1.00	1.00
Costa Rica	1.00	1.00
Bahamas	1.00	1.00
Jamaica	1.00	1.00
Venezuela	1.00	1.00
Belice	1.00	1.00
El Salvador	1.00	1.00
Trinidad Tobago	1.00	1.00
Guatemala	1.00	1.00
Aruba	1.00	1.00
México	1.81	0.53
Colombia	2.16	0.32
Perú	2.51	0.12
Brasil	2.61	0.06
Cuba	2.70	-

Fuente: Análisis ALTA basado en la lista WWACG

## 2.2. Posiciones de Parqueo No-Remotas

Oportunidad de mejora: Costa Rica tiene la puntuación más baja el número de pasarelas de embarque disponibles por vuelo durante las horas pico

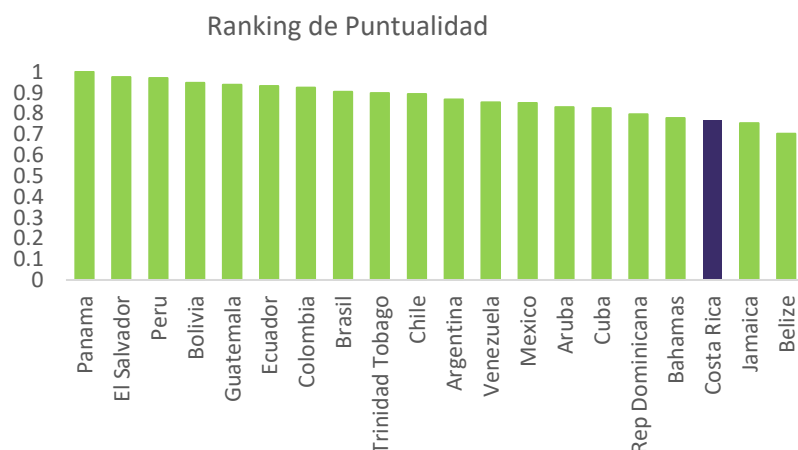


País	Posiciones de parqueo no remotas por vuelo @ horas pico (promedio ponderado)	Índice
Chile	1.67	1.00
Panamá	1.66	1.00
Guatemala	1.14	0.69
Jamaica	1.13	0.68
El Salvador	1.12	0.67
Venezuela	1.06	0.63
Colombia	1.02	0.61
Brasil	0.90	0.54
Trinidad	0.81	0.49
Tobago		
México	0.79	0.47
Cuba	0.70	0.42
Ecuador	0.63	0.38
Argentina	0.61	0.37
Bahamas	0.55	0.33
Aruba	0.55	0.33
Peru	0.51	0.31
Rep	0.48	0.29
Dominicana		
Bolivia	0.46	0.28
Costa Rica	0.38	0.23

• Fuente: Análisis ALTA Análisis basado en información pública

## 2.3 Puntualidad

Oportunidad de mejora: Costa Rica se encuentra en el lugar 17 en puntualidad en la región



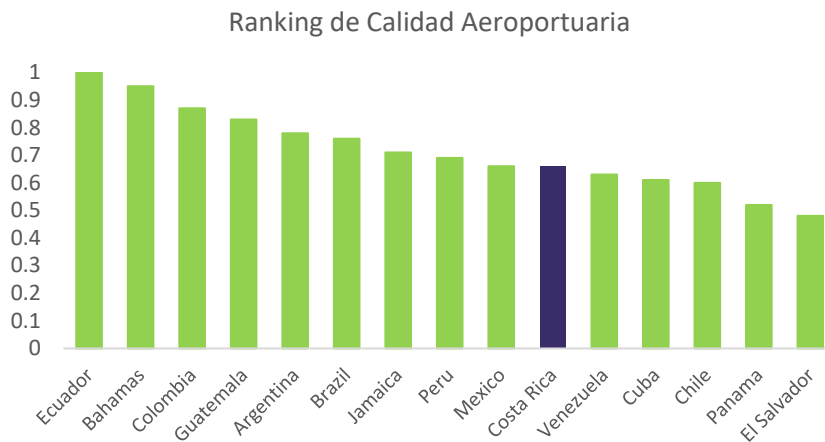
País	Promedio Ponderado de OTP (5 Aeropuertos TOP)	Índice
Panamá	91%	1.00
El Salvador	88%	0.98
Peru	88%	0.97
Bolivia	86%	0.95
Guatemala	85%	0.94
Ecuador	85%	0.93
Colombia	84%	0.92
Brasil	82%	0.90
Trinidad Tobago	81%	0.90
Chile	81%	0.89
Argentina	79%	0.87
Venezuela	77%	0.85
México	77%	0.85
Aruba	75%	0.83
Cuba	75%	0.83
Rep Dominicana	72%	0.80
Bahamas	71%	0.78
Costa Rica	69%	0.76
Jamaica	68%	0.75
Belize	64%	0.70

Fuente: Análisis ALTA basado en ranking de OAG OTP

\*Nota: OTP corresponde al promedio del periodo Ene-Dic '23



## 2.4. Calidad aeroportuaria



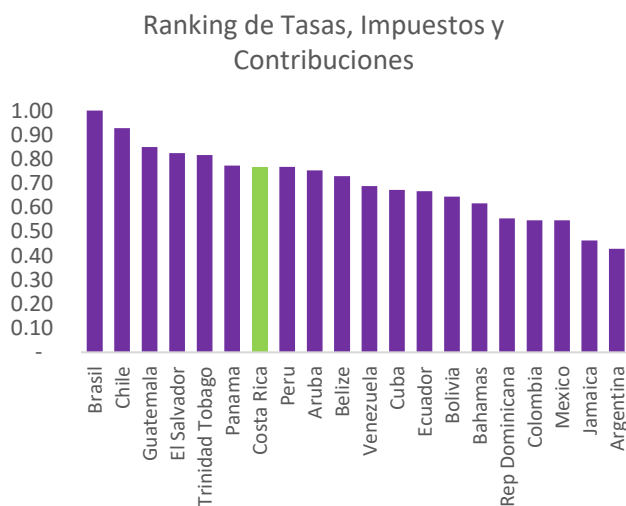
País	Promedio del Ranking Skytrax	Índice
Ecuador	4.20	1.00
Bahamas	4.00	0.95
Colombia	3.65	0.87
Guatemala	3.50	0.83
Argentina	3.27	0.78
Brazil	3.19	0.76
Jamaica	3.00	0.71
Perú	2.91	0.69
Mexico	2.78	0.66
<b>Costa Rica</b>	<b>2.75</b>	<b>0.66</b>
Venezuela	2.63	0.63
Cuba	2.56	0.61
Chile	2.50	0.60
Panamá	2.19	0.52
El Salvador	2.00	0.48

Fuente: Análisis de ALTA basado en los rankings de Skytrax

\*Nota: no se incluyen los países que no tienen aeropuertos clasificados

## Pilar 3. Impuestos y tasas a los pasajeros

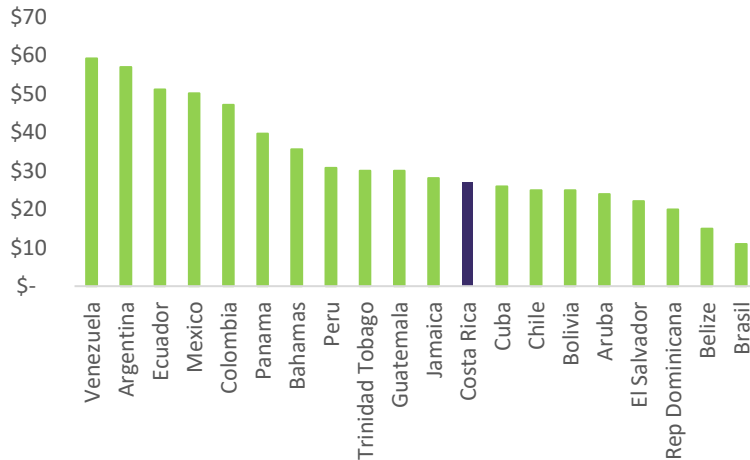
Oportunidad de mejora: Costa Rica ocupa el lugar 7 en impuestos y tasas a los pasajeros. Tienen una gran oportunidad de mejora en los 4 subpilares y en especial en de TUA Internacional donde ocupa el lugar 9 de entre los 20 países de la región.



	País	TUA inter	Otras Tasas inter	Impuestos de Llegada	Impuestos Ventas inter	Total
1	Brasil	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
2	Chile	0.71	1.00	1.00	1.00	0.93
3	Guatemala	0.61	0.96	1.00	0.83	0.85
4	El Salvador	0.77	0.71	1.00	0.82	0.82
5	Trinidad Tobago	0.61	0.83	1.00	0.83	0.82
6	Panamá	0.40	0.78	1.00	0.90	0.77
7	<b>Costa Rica</b>	<b>0.67</b>	<b>0.74</b>	<b>0.73</b>	<b>0.93</b>	<b>0.77</b>
8	Peru	0.59	1.00	0.73	0.75	0.77
9	Aruba	0.73	0.46	0.82	1.00	0.75
10	Belize	0.92	-	1.00	1.00	0.73
11	Venezuela	-	0.86	1.00	0.89	0.69
12	Cuba	0.69	1.00	-	1.00	0.67
13	Ecuador	0.17	0.84	0.90	0.76	0.67
14	Bolivia	0.71	0.07	1.00	0.79	0.64
15	Bahamas	0.49	0.16	0.98	0.83	0.62
16	Rep Dominicana	0.81	0.40	0.25	0.75	0.55
17	Colombia	0.25	0.47	0.73	0.74	0.55
18	Mexico	0.19	0.81	0.24	0.94	0.55
19	Jamaica	0.65	0.00	0.20	1.00	0.46
20	Argentina	0.05	0.67	1.00	-	0.43

### 3.1 Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) Internacional:

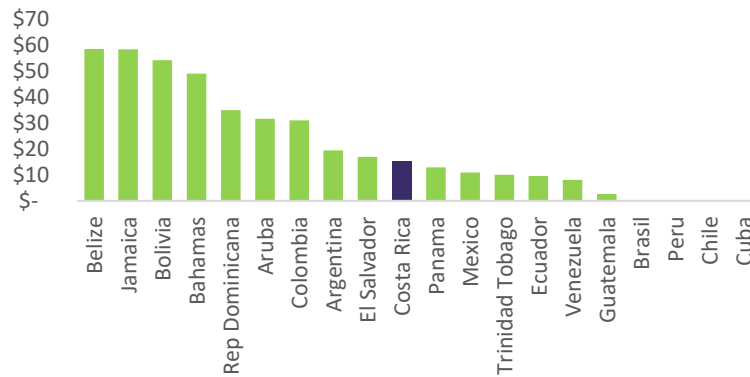
TUA Internacional por Pais (promedio ponderado)



Pais	TUA	
	Internacional	Index
Brasil	\$ 11.00	1.00
Belize	\$ 15.00	0.92
Rep Dominicana	\$ 20.00	0.81
El Salvador	\$ 22.13	0.77
Aruba	\$ 24.00	0.73
Chile	\$ 25.00	0.71
Bolivia	\$ 25.00	0.71
Cuba	\$ 26.00	0.69
Costa Rica	\$ 27.00	0.67
Jamaica	\$ 28.09	0.65
Trinidad Tobago	\$ 30.00	0.61
Guatemala	\$ 30.00	0.61
Peru	\$ 30.78	0.59
Bahamas	\$ 35.64	0.49
Panamá	\$ 39.72	0.40
Colombia	\$ 47.19	0.25
Mexico	\$ 50.16	0.19
Ecuador	\$ 51.23	0.17
Argentina	\$ 57.00	0.05
Venezuela	\$ 59.27	-

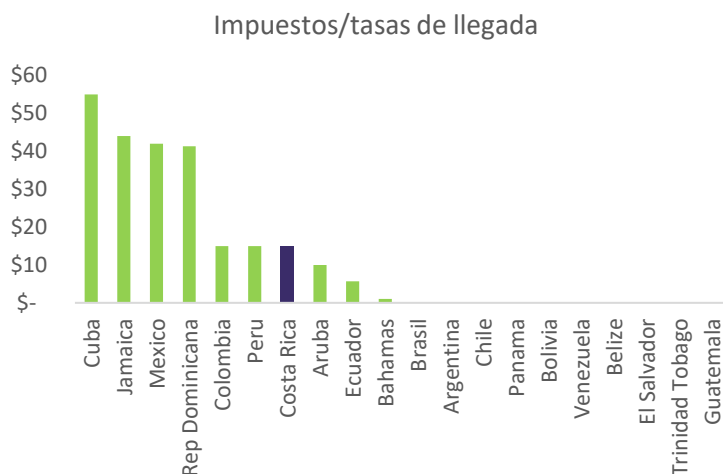
### 3.2 Otras tasas e impuestos internacionales

Otras Tasas/Impuestos en boletos Internacionales (promedio ponderado)



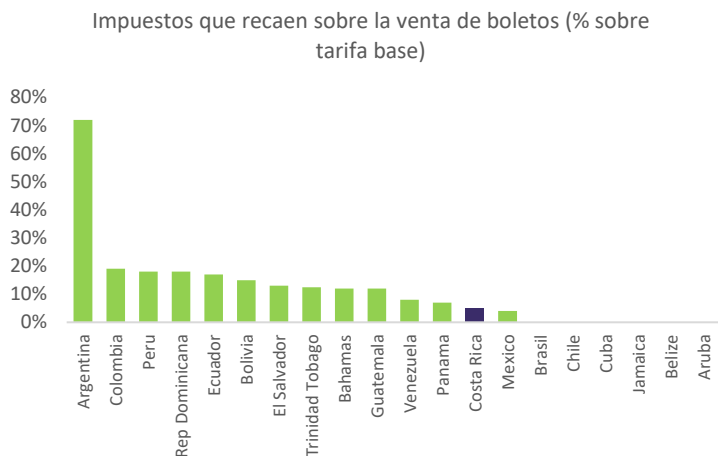
Pais	Otros Impuestos y Tasas	
		Index
Brasil	\$-	1.00
Peru	\$-	1.00
Chile	\$-	1.00
Cuba	\$-	1.00
Guatemala	\$2.60	0.96
Venezuela	\$8.05	0.86
Ecuador	\$9.55	0.84
Trinidad Tobago	\$10.00	0.83
Mexico	\$10.89	0.81
Panamá	\$12.91	0.78
Costa Rica	\$15.10	0.74
El Salvador	\$17.00	0.71
Argentina	\$19.40	0.67
Colombia	\$31.00	0.47
Aruba	\$31.60	0.46
Rep Dominicana	\$35.00	0.40
Bahamas	\$49.04	0.16
Bolivia	\$54.20	0.07
Jamaica	\$58.34	0.00
Belize	\$58.50	-

### 3.3 Tasas e impuestos de llegada



País	Impuestos de llegada	Index
Brasil	\$-	1.00
Argentina	\$-	1.00
Chile	\$-	1.00
Panamá	\$-	1.00
Bolivia	\$-	1.00
Venezuela	\$-	1.00
Belize	\$-	1.00
El Salvador	\$-	1.00
Trinidad Tobago	\$-	1.00
Guatemala	\$-	1.00
Bahamas	\$1.00	0.98
Ecuador	\$5.70	0.90
Aruba	\$10.00	0.82
Colombia	\$15.00	0.73
Peru	\$15.00	0.73
Costa Rica	\$15.00	0.73
Rep Dominicana	\$41.30	0.25
Mexico	\$42.00	0.24
Jamaica	\$44.00	0.20
Cuba	\$55.00	-

### 3.4 Impuestos que recaen en la venta de boletos



País	Impuestos sobre la venta de boletos	Index
Brasil	0%	1.00
Chile	0%	1.00
Cuba	0%	1.00
Jamaica	0%	1.00
Belice	0%	1.00
Aruba	0%	1.00
Mexico	4%	0.94
Costa Rica	5%	0.93
Panamá	7%	0.90
Venezuela	8%	0.89
Bahamas	12%	0.83
Guatemala	12%	0.83
Trinidad Tobago	13%	0.83
El Salvador	13%	0.82
Bolivia	15%	0.79
Ecuador	17%	0.76
Rep. Dominicana	18%	0.75
Peru	18%	0.75
Colombia	19%	0.74
Argentina	72%	-

## Pilar 4. Sostenibilidad

Costa Rica ocupa el lugar 5 en sostenibilidad

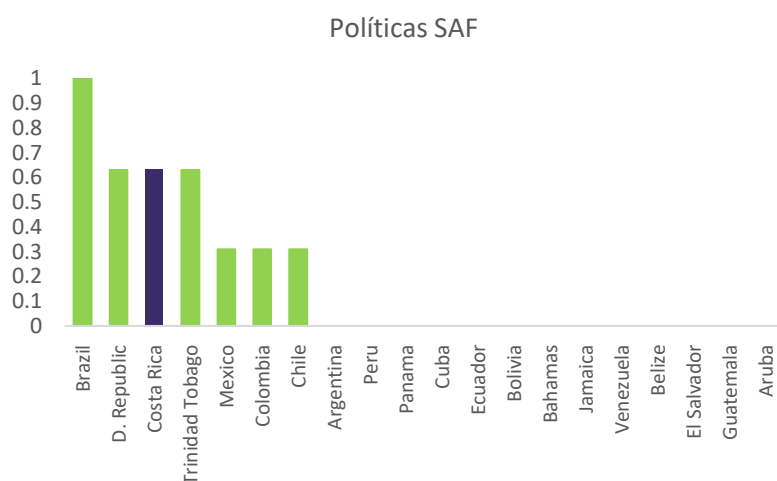


### 4.1 Política SAF

Costa Rica ocupa el 3er lugar en la región en políticas de SAF

Las puntuaciones se otorgan en base a los siguientes criterios:

- Si un país tiene un marco legal de SAF listo e implementado, recibe 1 punto.
- Si un país tiene un marco legal de SAF pendiente de aprobación gubernamental, recibe 0,8 puntos.
- Si un país tiene estudios de viabilidad de SAF terminados, recibe 0,5 puntos.
- Si un país ha creado grupos de trabajo para estudiar la viabilidad de las SAF, recibe 0,25 puntos.

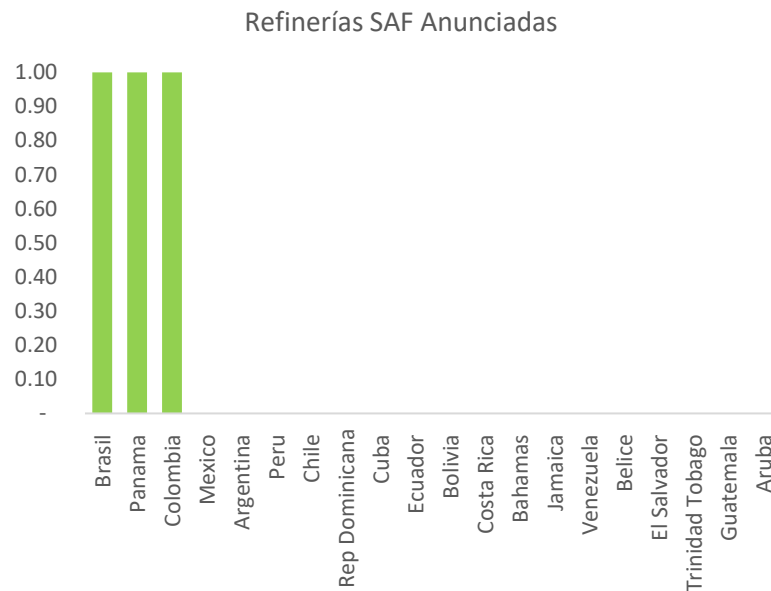


Fuente: Análisis ALTA

País	Puntuación Políticas SAF	Índice
Brasil	0.80	1.00
República Dom.	0.50	0.63
Costa Rica	0.50	0.63
Trinidad Tobago	0.50	0.63
México	0.25	0.31
Colombia	0.25	0.31
Chile	0.25	0.31
Argentina	-	-
Perú	-	-
Panamá	-	-
Cuba	-	-
Ecuador	-	-
Bolivia	-	-
Bahamas	-	-
Jamaica	-	-
Venezuela	-	-
Belice	-	-
El Salvador	-	-
Guatemala	-	-
Aruba	-	-

## 4.2 Refinerías de SAF

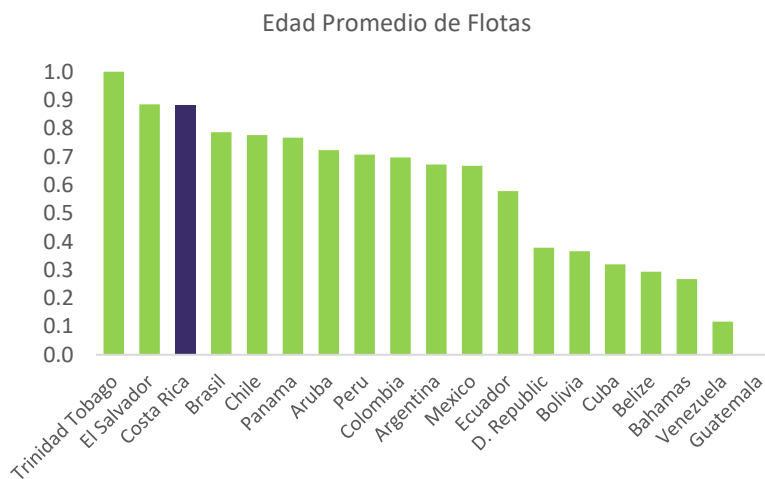
Costa Rica no ha anunciado la construcción de refinerías de SAF.



País	Puntaje de Refinerías SAF Anunciadas	Índice
Brasil	1.00	1.00
Panamá	1.00	1.00
México	-	-
Colombia	1.00	1.00
Argentina	-	-
Perú	-	-
Chile	-	-
República Dom.	-	-
Cuba	-	-
Ecuador	-	-
Bolivia	-	-
Costa Rica	-	-
Bahamas	-	-
Jamaica	-	-
Venezuela	-	-
Belice	-	-
El Salvador	-	-
Trinidad Tobago	-	-
Guatemala	-	-
Aruba	-	-

## 4.3 Edad media de la flota

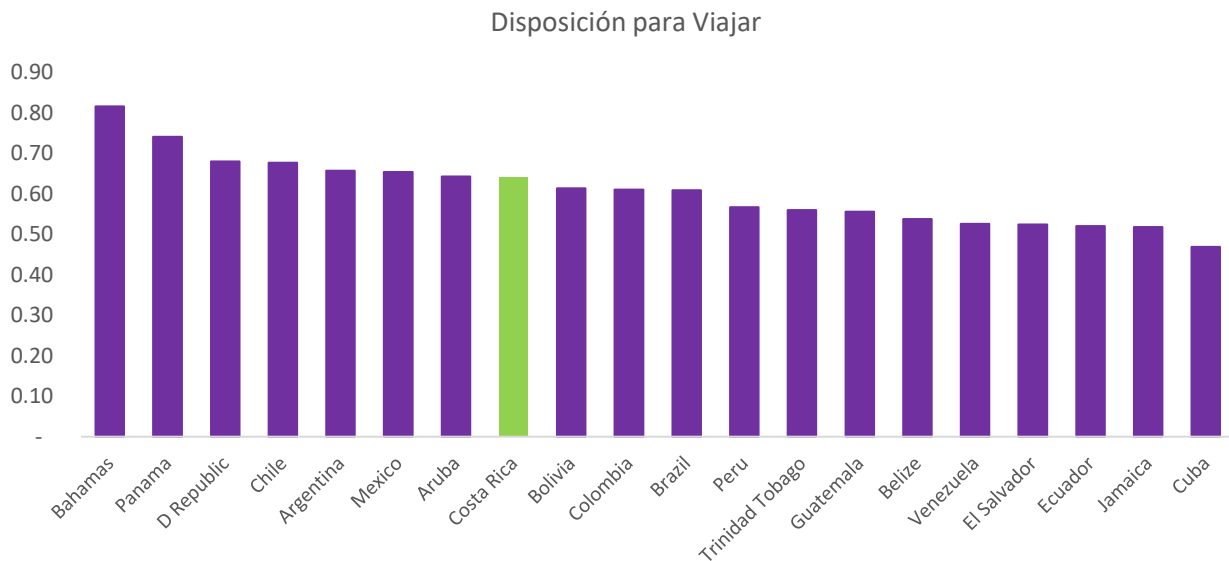
Costa Rica tiene la tercera flota más joven en toda la región



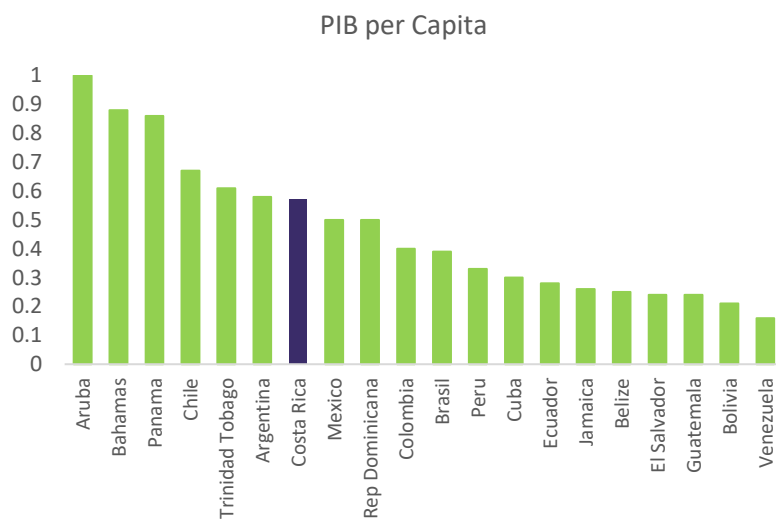
País	Edad Promedio	Índice
Trinidad Tobago	5.1	1
El Salvador	8.3	0.88
Costa Rica	8.4	0.88
Brasil	11.0	0.79
Chile	11.3	0.78
Panamá	11.6	0.77
Aruba	12.8	0.72
Perú	13.2	0.71
Colombia	13.5	0.70
Argentina	14.2	0.67
México	14.3	0.67
Ecuador	16.8	0.58
República Dom.	22.4	0.38
Bolivia	22.7	0.37
Cuba	24.0	0.32
Belice	24.7	0.29
Bahamas	25.4	0.27
Venezuela	29.6	0.12
Guatemala	32.8	0.00

## Pilar 5. Disposición para viajar

Costa Rica ocupa el lugar 8 en la disposición para viajar



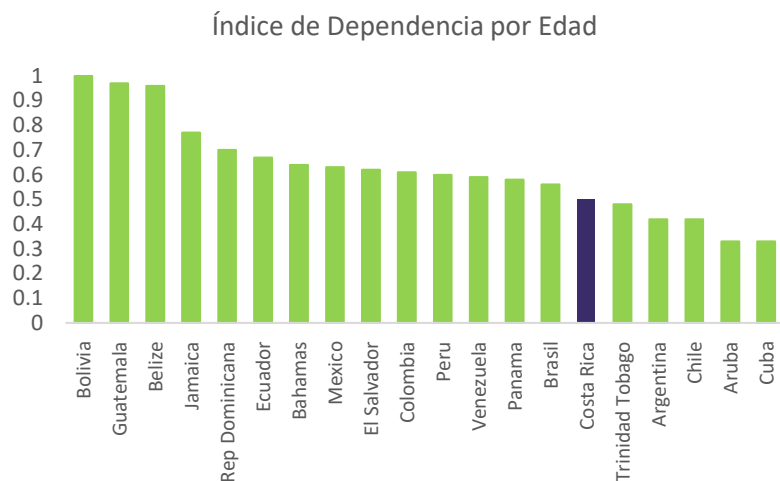
### 5.1. PIB per cápita, PPA (dólares internacionales constantes de 2017)



País	PIB per Cápita, PPP (constante 2017 internacional \$)	Índice
Aruba	\$38,866	1.00
Bahamas	\$34,197	0.88
Panamá	\$33,266	0.86
Chile	\$25,886	0.67
Trinidad Tobago	\$23,526	0.61
Argentina	\$22,447	0.58
Costa Rica	\$21,987	0.57
México	\$19,547	0.50
República Dom.	\$19,338	0.50
Colombia	\$15,652	0.40
Brasil	\$15,093	0.39
Perú	\$12,744	0.33
Cuba	\$11,510	0.30
Ecuador	\$10,859	0.28
Jamaica	\$10,012	0.26
Belize	\$9,698	0.25
El Salvador	\$9,397	0.24
Guatemala	\$9,162	0.24
Bolivia	\$8,201	0.21
Venezuela	\$6,106	0.16

Fuente: Análisis ALTA basado en datos del Banco Mundial

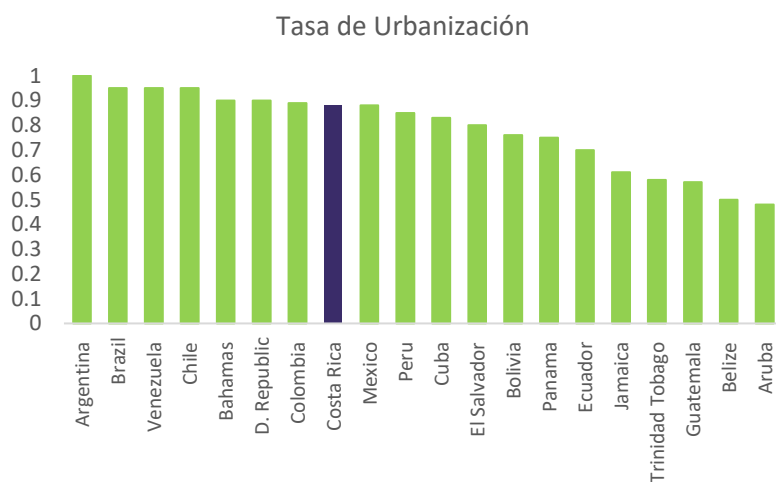
## 5.2 Índice de dependencia por edad



Fuente: Análisis de ALTA basado en datos del Banco Mundial

País	Índice por Dependencia de Edad	Índice
Bolivia	7.68	1.00
Guatemala	7.88	0.97
Belize	8.00	0.96
Jamaica	9.99	0.77
República Dom.	10.95	0.70
Ecuador	11.53	0.67
Bahamas	11.93	0.64
México	12.16	0.63
El Salvador	12.33	0.62
Colombia	12.51	0.61
Perú	12.73	0.60
Venezuela	13.00	0.59
Panamá	13.17	0.58
Brasil	13.71	0.56
<b>Costa Rica</b>	<b>15.28</b>	<b>0.50</b>
Trinidad Tobago	15.95	0.48
Argentina	18.24	0.42
Chile	18.42	0.42
Aruba	22.97	0.33
Cuba	23.00	0.33

## 5.3 Tasa de Urbanización

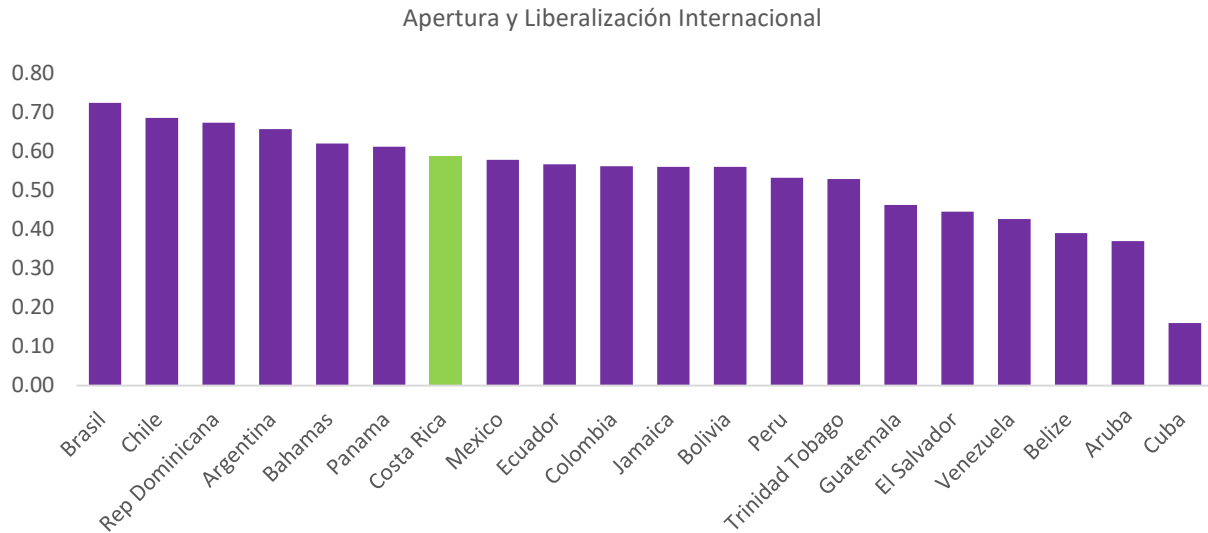


Fuente: Análisis de ALTA basado en datos del Banco Mundial

País	Tasa de Urbanización	Índice
Argentina	92.23	1.00
Brasil	88.00	0.95
Venezuela	88.00	0.95
Chile	87.82	0.95
Bahamas	83.37	0.90
República Dom.	83.21	0.90
Colombia	81.74	0.89
<b>Costa Rica</b>	<b>81.43</b>	<b>0.88</b>
México	81.02	0.88
Perú	78.50	0.85
Cuba	77.00	0.83
El Salvador	74.12	0.80
Bolivia	70.48	0.76
Panamá	68.78	0.75
Ecuador	64.36	0.70
Jamaica	56.65	0.61
Trinidad Tobago	53.27	0.58
Guatemala	52.25	0.57
Belize	46.20	0.50
Aruba	43.87	0.48

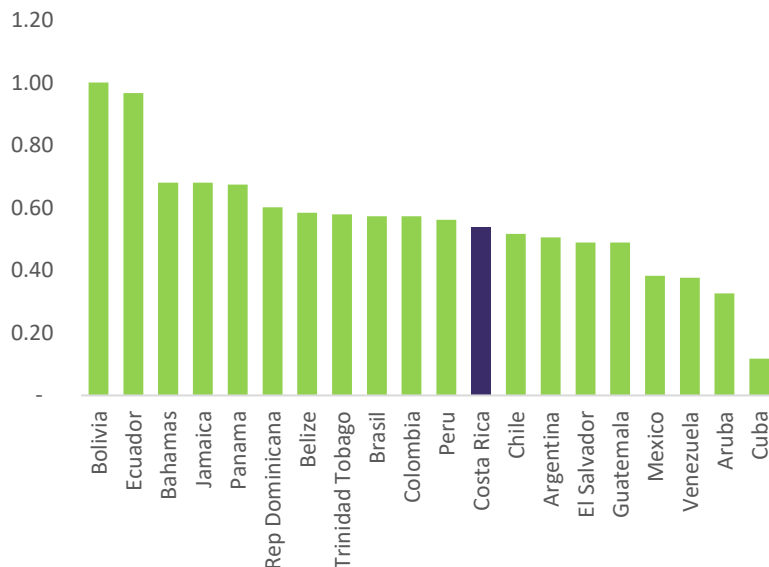
## Pilar 6. Apertura Internacional y Liberalización

Costa Rica ocupa el lugar 7 en apertura internacional y liberalización



### 6.1. Apertura de Visas

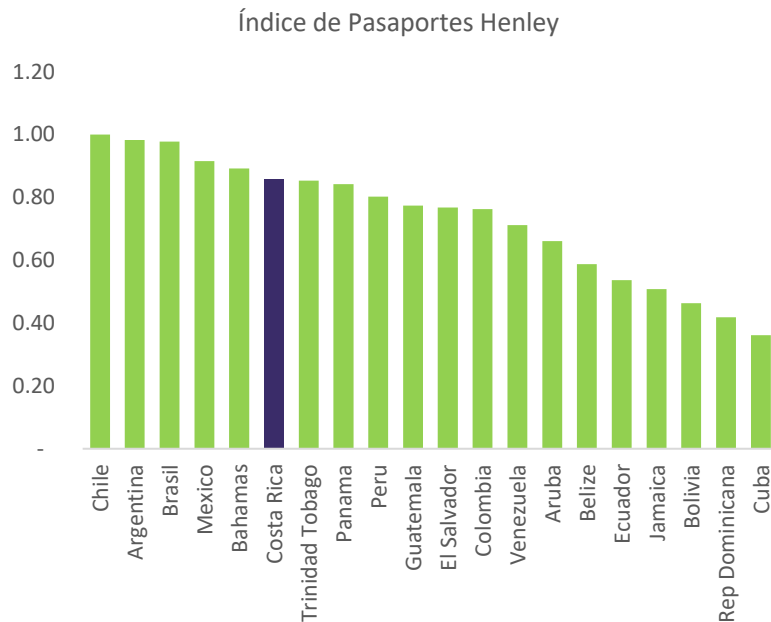
Apertura de visas



País	# mercados de origen que no necesitan visado	Índice
Bolivia	178	1.00
Ecuador	172	0.97
Bahamas	121	0.68
Jamaica	121	0.68
Panamá	120	0.67
Rep Dominicana	107	0.60
Belize	104	0.58
Trinidad Tobago	103	0.58
Brasil	102	0.57
Colombia	102	0.57
Peru	100	0.56
Costa Rica	96	0.54
Chile	92	0.52
Argentina	90	0.51
El Salvador	87	0.49
Guatemala	87	0.49
México	68	0.38
Venezuela	67	0.38
Aruba	58	0.33
Cuba	21	0.12



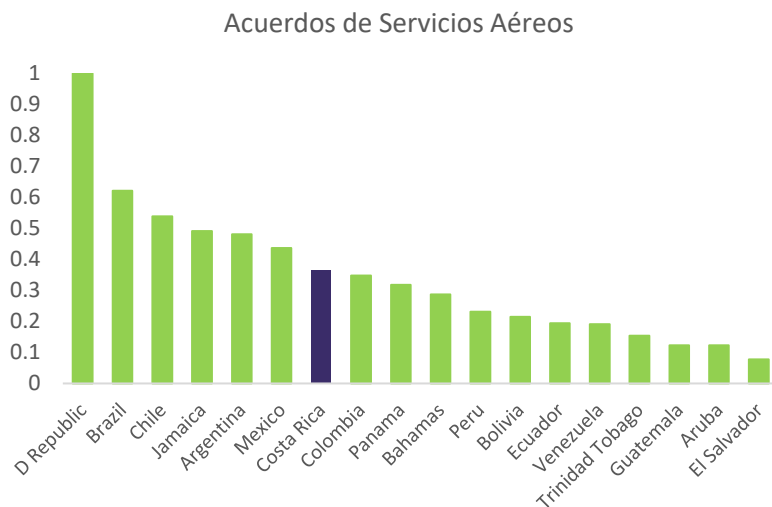
## 6.2. Índice de Pasaportes Henley



Fuente: Análisis ALTA basado en Henley & Partners

País	# de Destinos que no requieren visa	Índice
Chile	177	1.00
Argentina	174	0.98
Brasil	173	0.98
Mexico	162	0.92
Bahamas	158	0.89
Costa Rica	152	0.86
Trinidad Tobago	151	0.85
Panamá	149	0.84
Peru	142	0.80
Guatemala	137	0.77
El Salvador	136	0.77
Colombia	135	0.76
Venezuela	126	0.71
Aruba	117	0.66
Belize	104	0.59
Ecuador	95	0.54
Jamaica	90	0.51
Bolivia	82	0.46
Rep Dominicana	74	0.42
Cuba	64	0.36

## 6.3 Acuerdos de Servicios Aéreos



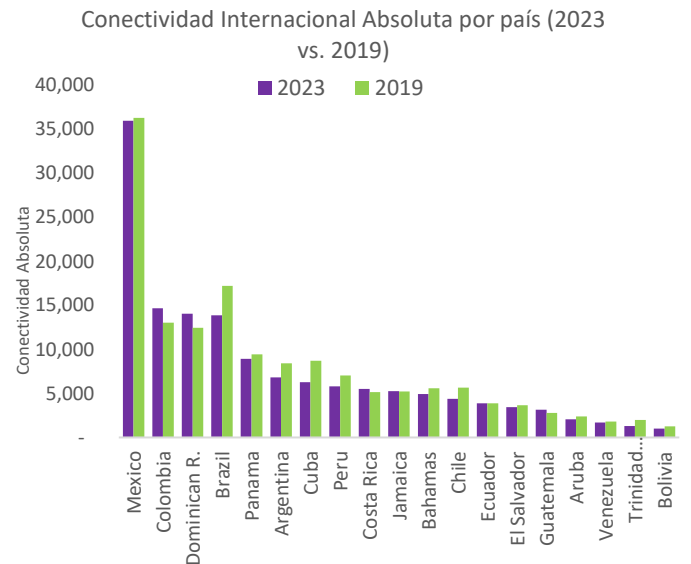
Fuente: Índices WEF T&T

País	Número de acuerdos bilaterales de Servicios Aéreos por nivel de liberación	Índice
Republica Dom.	48.8	1.00
Brasil	30.3	0.62
Chile	26.3	0.54
Jamaica	24	0.49
Argentina	23.5	0.48
México	21.3	0.44
Costa Rica	17.8	0.36
Colombia	17	0.35
Panamá	15.5	0.32
Bahamas	14	0.29
Perú	11.3	0.23
Bolivia	10.5	0.22
Ecuador	9.5	0.19
Venezuela	9.3	0.19
Trinidad Tobago	7.5	0.15
Guatemala	6	0.12
Aruba	6	0.12
El Salvador	3.8	0.08

## Pilar 7. Conectividad Internacional

**Oportunidad de mejora: Costa Rica ocupa el lugar 10 en conectividad en la región. Sin embargo, ha superado en 7% los niveles de conectividad internacional de 2019.**

País	Índice de Conectividad 2023	Índice de Conectividad 2019	Ranking Global 2023	Ranking Global 2019	Crecimiento 2023 vs 2019
México	35,980	36,314	24	35	-1%
Colombia	14,690	13,046	50	57	13%
República Dom.	14,047	12,448	54	61	13%
Brazil	13,870	17,236	55	50	-20%
Panamá	8,925	9,451	68	68	-6%
Argentina	6,812	8,437	75	76	-19%
<b>Costa Rica</b>	<b>5,518</b>	<b>5,143</b>	<b>86</b>	<b>94</b>	<b>7%</b>
Perú	5,809	7,038	84	82	-17%
Jamaica	5,244	5,221	87	91	0%
Bahamas	4,926	5,602	88	90	-12%
Cuba	6,271	8,698	81	73	-28%
Chile	4,399	5,666	90	88	-22%
Ecuador	3,861	3,892	93	101	-1%
El Salvador	3,454	3,672	97	103	-6%
Guatemala	3,152	2,786	103	109	13%
Aruba	2,057	2,369	111	116	-13%
Venezuela	1,685	1,803	120	126	-7%
Trinidad and Tobago	1,280	1,990	132	122	-36%
Bolivia	1,007	1,267	143	140	-21%

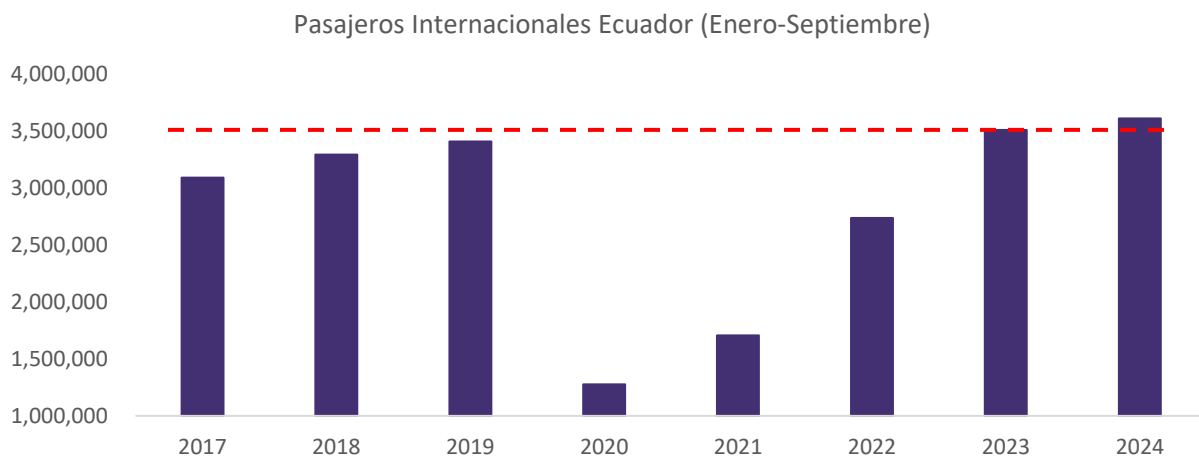


Fuente: Análisis ALTA basado en Amadeus Travel Intelligence

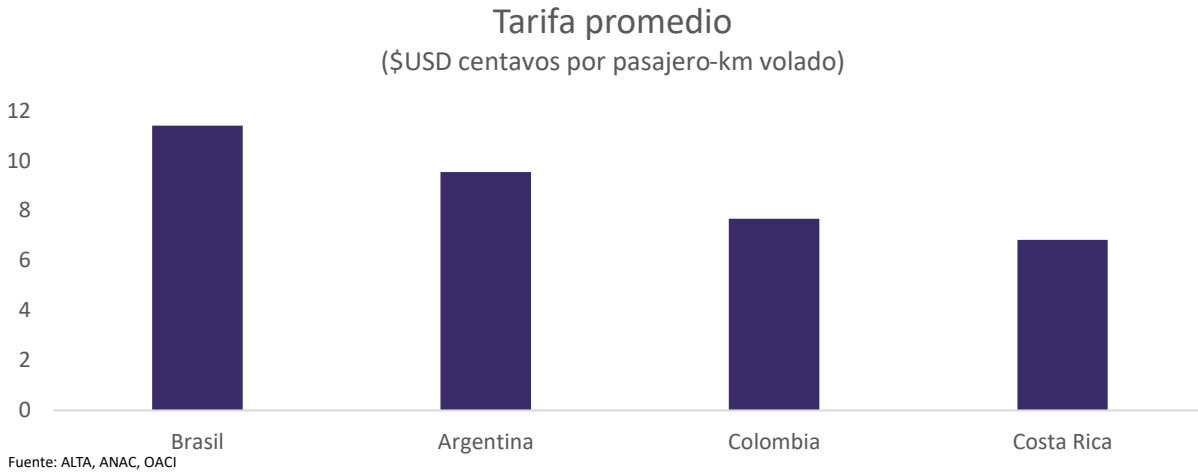
### Ejemplos positivos recientes

Se prevé que 2024 sea el año con el mayor número de pasajeros internacionales hacia y desde Ecuador en la historia. En los primeros nueve meses de 2024, 3.6 millones de pasajeros internacionales viajaron hacia y desde Ecuador, lo que representa un incremento del 6% en comparación con 2019. Si esta tendencia continúa, 2024 establecerá un nuevo récord en el número de pasajeros internacionales en el país.

Este crecimiento ha sido impulsado, en parte, por la reciente reducción de los impuestos EcoDelta y Potencia Turística, lo que ha hecho que los viajes aéreos sean más accesibles y ha estimulado la demanda. La disminución de estos impuestos ha permitido a los pasajeros acceder a tarifas más competitivas, atrayendo a un mayor número de viajeros y mejorando significativamente la conectividad internacional de Ecuador. El aumento en el tráfico de pasajeros beneficia no solo a las aerolíneas, sino que también impacta positivamente en el sector turístico del país y en la economía en general.



## Comparativo Tarifas Promedio



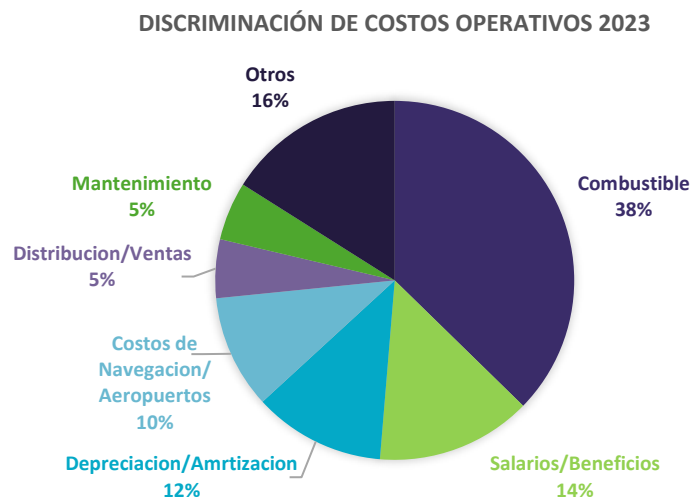
Comparando con mercados importantes de la región, las aerolíneas basadas en Costa Rica tienen un promedio de tarifa menor por pasajero-kilometro volado. Particularmente para Costa Rica, las aerolíneas basadas en el país han logrado reducir sus tarifas promedio en más del 30% entre 2003 y 2023, demostrando un esfuerzo constante por optimizar costos, mejorar la accesibilidad para los pasajeros y potenciar la conectividad y el crecimiento económico del país.

## Comentarios a Proyecto de Ley n° 24207

### Imposición de un Valor Máximo de Tarifa

La propuesta busca establecer tarifas y cargas aeroportuarias diferenciadas para vuelos directos y con escala entre Costa Rica y los estados centroamericanos y la República Dominicana, con base en un acuerdo de reciprocidad previo. Aunque la intención es beneficiar al consumidor mediante la fijación de un valor máximo en las tarifas aéreas para fomentar el tráfico interregional, consideramos que esta medida limita la libertad de los operadores aéreos para competir en el mercado de manera eficiente. Esto podría desincentivar la participación de ciertas aerolíneas en el mercado centroamericano y contravenir leyes y acuerdos internacionales vigentes.

Las aerolíneas determinan sus precios considerando una variedad de factores, incluidos los costos variables como el precio del combustible, los costos operativos y las condiciones competitivas de cada mercado. Imponer un límite a las tarifas aéreas, como se propone en este proyecto de ley, se asemeja a un control de precios, lo que restringiría la libre competencia, reduciría la apertura de nuevas rutas y afectaría la conectividad de



Costa Rica con otros países, disminuyendo así los beneficios económicos que el transporte aéreo aporta al país.

### **Inconformidad con las Directrices de la OACI**

El proyecto introduce tasas aeroportuarias diferenciadas para vuelos específicos, lo cual contraviene los principios de no discriminación y transparencia establecidos en el Documento 9082 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Además, la ausencia de consultas públicas previas debilita la legitimidad y transparencia del proceso legislativo.

Bajo el proyecto de ley propuesto, los pasajeros que opten por volar con aerolíneas cuyas tarifas superen el techo establecido se verán discriminados, ya que estarán sujetos a un costo significativamente mayor en términos de tarifas y cargas aeroportuarias, en comparación con aquellos que elijan aerolíneas con tarifas por debajo de dicho límite. Esta discriminación en el trato no solo crea una inequidad entre los pasajeros, sino que también penaliza a aquellos que, por motivos de preferencia, necesidad o disponibilidad de horarios y rutas, eligen aerolíneas que podrían tener precios ligeramente más altos. Esta medida, lejos de beneficiar al consumidor, distorsiona el mercado y atenta contra los principios de equidad y transparencia que deben guiar las regulaciones en la aviación.

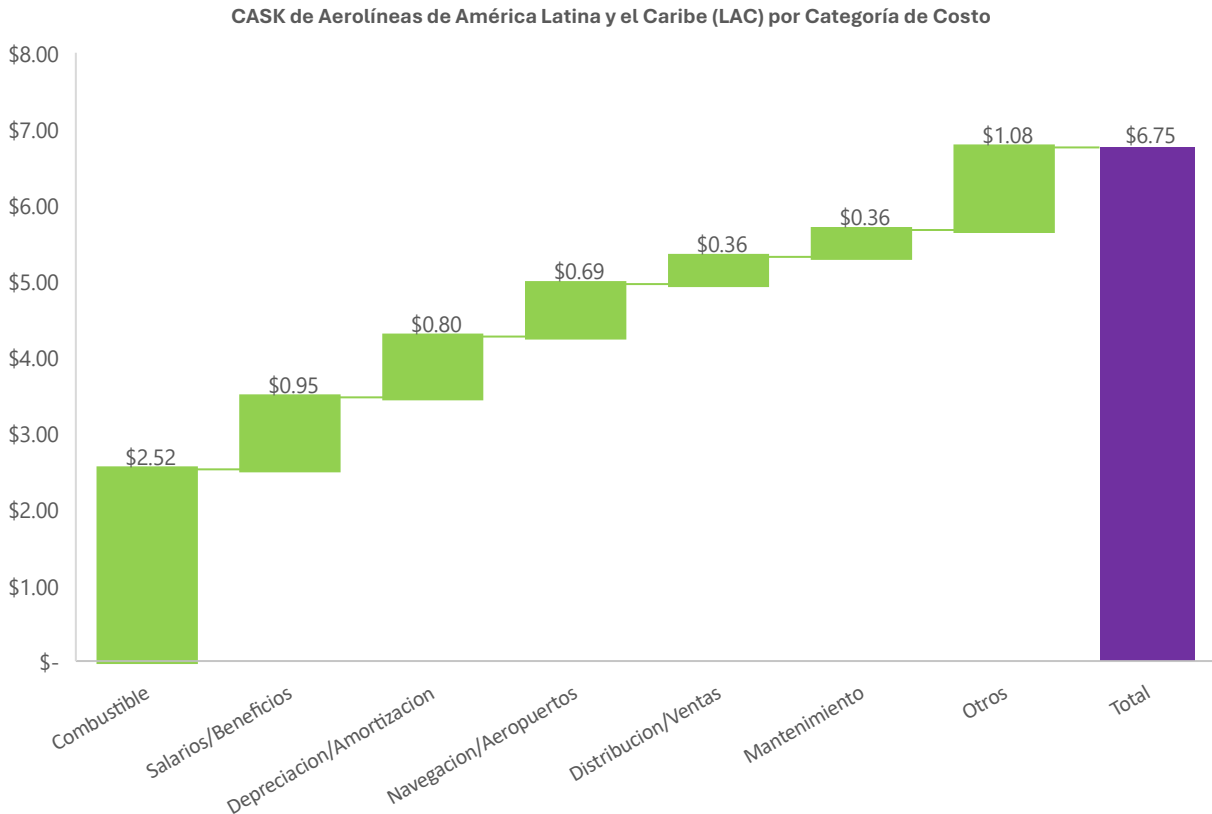
Es importante destacar que, en el contexto actual, más del 51% de la capacidad de asientos ofertada desde Costa Rica hacia los países mencionados en el proyecto de ley se ofrece en aerolíneas 'full service'. Estas aerolíneas tienen tarifas base que, en muchos casos, superan el techo de tarifa 'limpia' propuesto por la ley. A diferencia de otros operadores, que segmentan distintos servicios como el equipaje y otros beneficios que no están incluidos en la tarifa base, las tarifas 'limpias' de las aerolíneas 'full service' ya incluyen muchos de estos servicios adicionales.

En realidad, los pasajeros terminan pagando más que la tarifa base anunciada cuando se consideran todos los servicios adicionales que necesitan para su viaje. La tarifa 'limpia' mencionada en el proyecto de ley no refleja el verdadero costo total que enfrentan los viajeros, lo que puede llevar a una percepción equivocada sobre el precio real del servicio.

### **Sostenibilidad Económica**

El techo tarifario propuesto obligaría a las aerolíneas a vender boletos por debajo del punto de equilibrio, lo cual es económicamente insostenible. Esta situación podría afectar la calidad y disponibilidad del servicio, poniendo en riesgo la continuidad operativa de las aerolíneas afectadas.

Este punto se puede ilustrar con un ejemplo práctico en la ruta con mayor volumen de pasajeros en Costa Rica, San José – Ciudad de Guatemala (SJO-GUA), operada por 3 aerolíneas. La distancia promedio volada en esta ruta es de 904 kilómetros. El Costo por Asiento Kilómetro (CASK), que mide el costo que representa para una aerolínea ofrecer un asiento por kilómetro volado, es de 6.75 centavos para los operadores en Latinoamérica. Esto se traduce en un costo operativo promedio de US\$61 para volar la ruta SJO-GUA. Si consideramos estas cifras, el techo tarifario propuesto es en promedio un 52% mayor al costo de operación en un punto de equilibrio. Esto significa que para que un pasajero acceda a una tarifa aeroportuaria reducida bajo el proyecto de ley, la aerolínea tendría que vender su boleto a una pérdida del 52% respecto a su punto de equilibrio, lo que es económicamente insostenible y podría llevar a decisiones operativas que afecten negativamente la calidad y disponibilidad del servicio.



### **Ausencia de Fallos de Mercado y Creación de Fallos de Estado**

No se han identificado fallos de mercado que justifiquen la intervención gubernamental propuesta. La industria aérea ha demostrado ser capaz de autorregularse adecuadamente. Sin embargo, el proyecto de ley podría generar fallos de gobierno al distorsionar la competencia y conducir a una asignación ineficiente de recursos.

Para evitar un posible fallo de gobierno y ante las numerosas manifestaciones técnicas que se han presentado, las cuales podrían perjudicar significativamente a la industria aérea y al turismo en Costa Rica, ALTA, consideran prudente llevar a cabo una consulta constitucional. Esta consulta garantizaría que las decisiones tomadas se basen en una evaluación jurídica sólida y en un análisis profundo de las implicaciones que estas medidas podrían tener para el desarrollo económico y la conectividad del país.

## Propuesta de Solución

Se recomienda retirar el proyecto de ley en su totalidad o, al menos, revisarlo para garantizar que todos los pasajeros paguen tasas y cargos aeroportuarios en condiciones de igualdad. En lugar de imponer limitaciones a las tarifas, se sugiere que el gobierno se enfoque en promover la competencia en el mercado aéreo, permitiendo que las aerolíneas ofrezcan libremente los servicios que mejor se adapten a las necesidades e intereses de los usuarios y las condiciones del mercado. La práctica internacional indica que la política tarifaria debe quedar a discreción del operador aéreo, garantizando transparencia en la fijación de precios y asegurando que el consumidor final esté siempre bien informado. Asimismo, se recomienda implementar iniciativas para reducir el costo del combustible en el país, ya que, según el Índice de Competitividad de ALTA, es uno de los factores donde Costa Rica tiene mayores oportunidades de mejora, y representa, además, el principal costo operativo para las aerolíneas de la región.

Es importante destacar que, durante los últimos 20 años, la industria aérea en Costa Rica ha demostrado ser capaz de transferir sus eficiencias directamente al consumidor final mediante una significativa reducción de tarifas. En 2003, el ingreso medio por tonelada-kilómetro transportado de las aerolíneas basadas en Costa Rica era de aproximadamente 143 centavos de dólar, mientras que en 2023 se redujo a 88 centavos. Esto refleja una disminución de más del 30% aun sin tener en cuenta los efectos de la inflación. Esta reducción es un claro indicador del esfuerzo constante por parte de las aerolíneas para optimizar sus operaciones y ofrecer tarifas más accesibles a los pasajeros, fomentando así una mayor conectividad y crecimiento económico en el país.

**Costa Rica puede tomar ejemplos positivos recientes, como el de Ecuador** descrito anteriormente en este documento. Recientemente, Ecuador implementó una medida ejemplar para fortalecer su competitividad aérea mediante la reducción de dos tasas aeroportuarias aplicables a vuelos internacionales: la tasa **Eco Delta (ED)**, para ecuatorianos que viajan al extranjero, y la tasa **Potencia Turística (PT)**, para extranjeros que visitan Ecuador. Estas tasas fueron transformadas en un modelo basado en un porcentaje del valor del boleto (5%), con un techo máximo de USD 50 para la tasa Eco Delta y USD 10 para la tasa Potencia Turística. Esta transformación permitió reducir costos de manera significativa para viajeros ecuatorianos y turistas internacionales, mejorando la accesibilidad y estimulando el tráfico aéreo.

Con este cambio, un ecuatoriano que antes pagaba una tasa fija de USD 50 por un boleto internacional de USD 100, ahora solo paga USD 5, generando un ahorro de USD 45. De igual manera, un turista extranjero que pagaba USD 10 en concepto de la tasa PT por un boleto de USD 100 ahora paga solo USD 5. Esta reforma no solo ha hecho que los precios de los boletos sean más accesibles, sino que también ha potenciado la llegada de nuevas aerolíneas y el aumento de rutas y frecuencias, convirtiendo a Ecuador en un destino más competitivo y accesible a nivel global. Se proyecta que 2024 será un año récord en cuanto a número de pasajeros internacionales hacia y desde Ecuador. En los primeros nueve meses de 2024, 3.6 millones de pasajeros internacionales viajaron hacia y desde el país, lo que representa un incremento del 6% en comparación con 2019.

## Propuesta de ajuste en los impuestos de salida y llegada para Costa Rica

Inspirado en el éxito de Ecuador, Costa Rica podría beneficiarse de una revisión de sus impuestos de salida y llegada, actualmente aplicados a los viajeros internacionales. En este momento, estos impuestos consisten en una tasa fija de **USD 27** para la salida del país y **USD 15** para la llegada de turistas internacionales, lo cual representa un costo adicional que puede desalentar el tráfico de pasajeros y

reducir la competitividad del país en el mercado aéreo internacional, especialmente en boletos de menor valor. La propuesta consiste en transformar estos impuestos de tasas fijas a un modelo porcentual, donde el cargo aplicable sea un porcentaje de la tarifa del boleto (antes de impuestos), con un techo máximo que no exceda los montos actuales.

1. **Impuesto de salida:** En lugar de la tasa fija de USD 27, este impuesto podría calcularse como un porcentaje de la tarifa base del boleto, con un límite máximo de USD 27. Por ejemplo, un boleto de USD 100 aplicaría un impuesto de salida de USD 5, proporcionando un ahorro significativo en comparación con el cargo fijo actual y haciendo más atractivas las tarifas para turistas y residentes que viajan al extranjero.
2. **Impuesto de llegada para turistas internacionales:** Similar al ajuste en el impuesto de salida, el impuesto de llegada podría transformarse en un porcentaje de la tarifa base, con un techo máximo de USD 15. De esta forma, un boleto de USD 100 tendría un impuesto de llegada de USD 5, lo que representa un ahorro de USD 10 para el turista y reduce el costo total del viaje.

### Beneficios de la propuesta

1. **Estimulación del turismo:** Al reducir los costos de viaje para turistas internacionales, Costa Rica se vuelve un destino más atractivo, lo que puede contribuir a aumentar la llegada de visitantes. Esto no solo favorece a la industria turística directa, sino que también beneficia a las comunidades locales, hoteles, restaurantes, y otros sectores vinculados al turismo.
2. **Aumento de la competitividad aérea:** Las aerolíneas, especialmente aquellas de bajo costo, podrán ofrecer boletos más atractivos y competitivos para rutas internacionales hacia y desde Costa Rica. La reducción de impuestos proporciona un incentivo para que las aerolíneas consideren a Costa Rica como un mercado clave, lo que aumenta la probabilidad de nuevas rutas y frecuencias.
3. **Proporcionalidad y equidad en el costo:** Aplicar un modelo porcentual en lugar de una tasa fija permite que los impuestos se ajusten al valor real del boleto, reduciendo la carga en boletos de menor costo. Esto promueve una estructura de precios más justa y accesible para los pasajeros, beneficiando tanto a aquellos que viajan en clases económicas como a quienes eligen tarifas más económicas.
4. **Incremento en la conectividad:** Como ha demostrado el caso de Ecuador, la reducción de tasas ha promovido la llegada de nuevas aerolíneas y una mayor frecuencia de vuelos. Costa Rica podría experimentar un efecto similar, con un aumento en las opciones de conectividad, facilitando el acceso de viajeros internacionales y fortaleciendo el vínculo de Costa Rica con mercados clave en Norteamérica, Europa y América Latina.
5. **Beneficios económicos generales:** Un mayor tráfico de pasajeros y conectividad aérea tiene un impacto positivo en el crecimiento económico. Costa Rica, al reducir costos de viaje, podría fomentar el desarrollo de nuevos negocios relacionados con el turismo, crear empleos, e incentivar la inversión en infraestructura aérea.

La adopción de un modelo similar al de Ecuador, donde las tasas de salida y llegada se ajustan en función del valor del boleto, ofrece una estrategia comprobada y efectiva para aumentar la competitividad de



Costa Rica en el mercado aéreo. Este enfoque también garantiza una distribución equitativa de los costos para los viajeros, permitiendo que el país mantenga sus ingresos fiscales sin penalizar a los pasajeros con boletos de menor valor. Costa Rica se beneficiaría de una mayor accesibilidad, conectividad y un impulso en su atractivo turístico y económico.

Las gráficas presentadas al final del documento ilustran de manera clara cómo el ajuste de tasas propuesto impactaría positivamente a los pasajeros en rutas intrarregionales, como San José-Guatemala, sin perjudicar a los pasajeros de rutas extrarregionales, como San José-Madrid.

En particular, la **segunda grafica** muestra que la propuesta de aplicar tasas como un porcentaje de la tarifa final reducirá de manera significativa el porcentaje que pagan los pasajeros en vuelos intrarregionales, donde las tarifas suelen ser menores. Esto beneficiaría directamente a los viajeros de la región y facilitaría la conectividad dentro de América Central, al mismo tiempo que mantiene el porcentaje de la tasa constante para los pasajeros en rutas de larga distancia, como los vuelos entre Costa Rica y destinos extrarregionales (por ejemplo, Estados Unidos o Europa).

Este modelo no solo incentiva el tráfico en vuelos intrarregionales al reducir su carga fiscal relativa, sino que también elimina cualquier posibilidad de discriminación, un problema presente en el enfoque original del proyecto de ley, que proponía un techo tarifario para acceder a las tasas reducidas. Aunque el proyecto de ley busca fomentar el tráfico intrarregional mediante tasas más bajas, el establecimiento de un techo tarifario para obtener estos beneficios generaría una estructura de precios discriminatoria y funcionaría como un control de precios, limitando la libertad de las aerolíneas para establecer tarifas competitivas.

Con esta propuesta de ajuste a un modelo porcentual de tasas, se lograría el objetivo del proyecto de ley de incentivar el tráfico dentro de la región, pero sin introducir distorsiones en el mercado ni establecer barreras discriminatorias. Al permitir que todos los pasajeros contribuyan de manera proporcional al costo de su boleto, esta solución refuerza el atractivo de Costa Rica como destino, ofreciendo una política fiscal equitativa que fomenta tanto el turismo regional como el internacional sin afectar la estructura competitiva del mercado.

