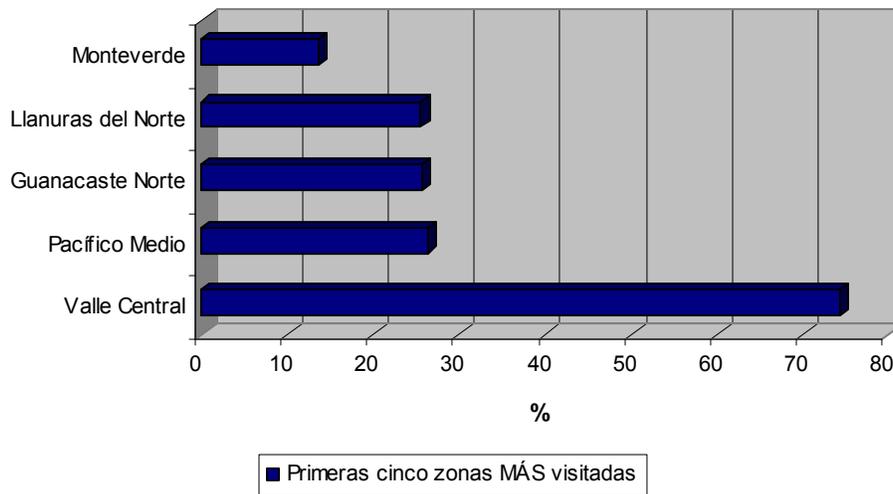


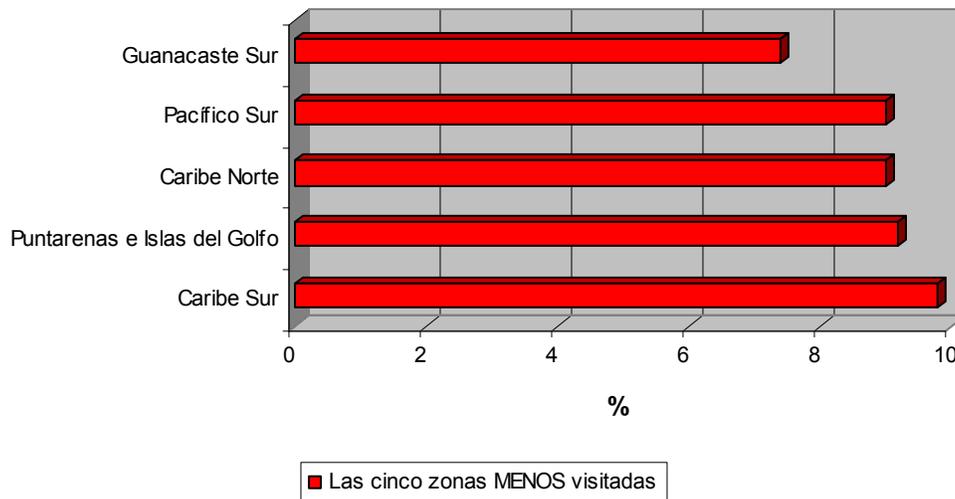
Las cinco unidades de planeamiento más visitadas por turistas internacionales aparecen en el gráfico 2.6, y las cinco menos visitadas en el gráfico 2.7.

Gráfico 2.6 Porcentaje estimado de turistas internacionales que Pernoctaron al menos una noche, por unidades de planeamiento.2006



Por otra parte las cinco unidades de planeamiento siguientes: con menores porcentajes de visitación son las

Gráfico 2.7. Porcentaje estimado de turistas internacionales que pernoctaron Al menos una noche, por unidades de planeamiento.2006





Del gráfico se desprende la existencia de tres niveles básicos:

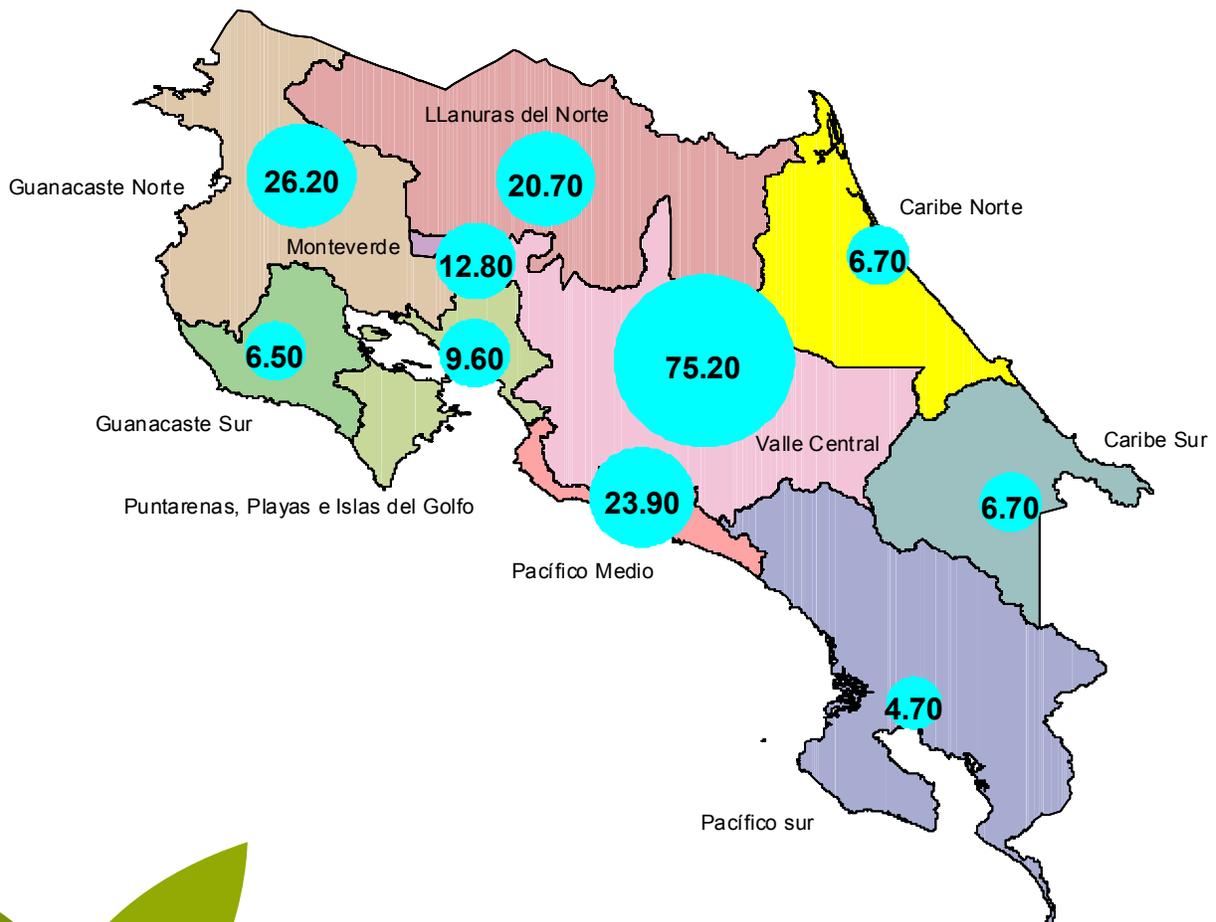
- *Demanda relativamente alta* (Valle Central, Pacífico Medio, Llanuras del Norte y Guanacaste Norte)
- *Demanda media* (Puntarenas, Caribe Sur, Monteverde) que igualmente muestran crecimiento pero sobre una base más pequeña.
- *Demanda baja* (Pacífico Sur, Guanacaste Sur) con una base muy pequeña y un crecimiento igualmente reducido.

La asimetría observada posiblemente está en relación directa con las condiciones de la oferta de servicios (planta y productos turísticos principalmente) y no necesariamente en función de la cantidad y calidad de los atractivos turísticos.

Es importante hacer notar también que a lo interno de cada unidad se presentan diferencias de distribución. Así por ejemplo en la unidad Llanuras del Norte, la máxima concentración se da en la Fortuna en comparación con destinos ubicados hacia el norte de la unidad (Upala, Guatuso, Los Chiles) y en el Pacífico Medio la concentración ocurre principalmente en las zonas Jacó y Manuel Antonio.

El gráfico 2.8 muestra la distribución de los promedios de visitación a las diferentes unidades de planeamiento para el año 2006. Estos porcentajes consideraron todos los puertos de entrada a Costa Rica.

Gráfico 2.8 Distribución estimada de la demanda, por unidades de Planeamiento.2006





Como se mencionaba Valle Central sigue siendo la unidad de planeamiento más visitada, situación explicable por la ubicación del principal aeropuerto del País, de la ciudad capital y de otros atractivos muy posicionados como son los volcanes

Poás e Irazú. Sin embargo los porcentajes de visitación parecen tender a la baja, lo que podría deberse a la apertura del aeropuerto de Liberia, o bien a manera de hipótesis al deseo nulo de pernoctar en la ciudad y dirigirse directamente a los atractivos turísticos ubicados en otras unidades de planeamiento. Las unidades de planeamiento Pacífico Medio, Guanacaste Norte y Llanuras del Norte prácticamente reciben un porcentaje muy similar, cercano al 26%.

Dato curioso es el hecho de que a pesar de la puesta en marcha del aeropuerto internacional en Liberia,

la unidad de planeamiento Pacífico Medio y Llanuras del Norte superan en visitantes a Guanacaste Norte.

Esto obedece a que, si bien es cierto el beneficiado directo con el Aeropuerto Daniel Oduber es Guanacaste Norte, no es el único. Llanuras del Norte y Monteverde también tienen su cuota de participación; por otra parte, el aeropuerto guanacaste mueve únicamente el 13% del total de pasajeros que ingresa a Costa Rica por la vía aérea.

En el período 2001-2006, las llegadas de turistas al Aeropuerto Daniel Oduber aumentaron un 328%, es decir, el número de visitantes pasó de 37.801 en el 2001 a 161.837 en el 2006. Por otro lado, la encuesta realizada en este Aeropuerto indica que el 81% de estos pasajeros pernoctaron al menos una noche en Guanacaste Norte.

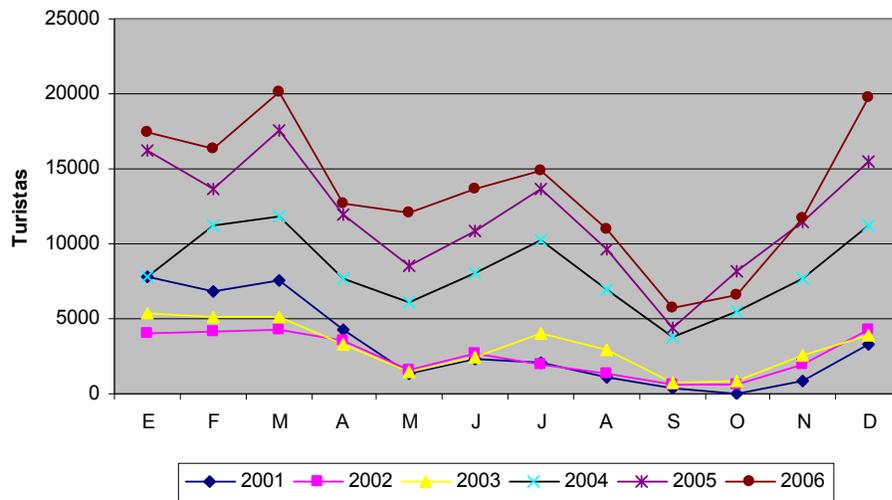
Cuadro 2.9. Llegadas de turistas internacionales al Aeropuerto Daniel Oduber por mes.2001-2006

Mes	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Enero	7,835	3,989	5,343	7,851	16,220	17,419
Febrero	6,809	4,174	5,118	11,244	13,705	16,376
Marzo	7,537	4,251	5,138	11,834	17,534	20,076
Abril	4,317	3,479	3,259	7,717	11,988	12,684
Mayo	1,365	1,586	1,505	6,156	8,515	12,080
Junio	2,377	2,646	2,473	8,000	10,901	13,691
Julio	2,056	1,948	4,034	10,184	13,631	14,841
Agosto	1,052	1,314	2,918	6,903	9,611	10,916
Septiembre	347	551	711	3,800	4,389	5,756
Octubre	46	615	859	5,502	8,122	6,617
Noviembre	796	1,988	2,567	7,669	11,411	11,668
Diciembre	3,264	4,308	3,891	11,234	15,438	19,713
Total	37,801	30,849	37,817	98,094	141,465	161,837

FUENTE: Administración de la Información. ICT



Gráfico 2.9. Llegadas de turistas internacionales por el aeropuerto Internacional Daniel Oduber, según mes. 2001-2006



Vale reiterar que las llegadas de turistas al Daniel Oduber producen un efecto positivo de visitación en otras unidades de planeamiento, donde

indudablemente Guanacaste Norte es la más beneficiada pero no la única como se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro 2.10. Porcentaje de turistas según unidad de planeamiento visitada (1)

Unidad de planeamiento	% promedio
Guanacaste Norte	87.5
Llanuras del Norte	23.9
Valle Central	11.7
Guanacaste Sur	7.6
Pacifico Medio	7.4
Monteverde	6.3
Puntarenas e Islas del Golfo	0.4
Caribe Norte	0.4
Pacifico Sur	0
Caribe Sur	0

FUENTE: Encuestas a no residentes, Aeropuerto Daniel Oduber Q. ICT 2006
(1) según unidad donde pernoctaron al menos una noche, 2006

2.2.3 Características de la demanda

Los visitantes a Costa Rica poseen diferentes características socio-demográficas, gustos y preferencias, estilos de vida, forma de viajar y otras que están en función del país de residencia del visitante, el estilo de vida, la experiencia como viajero e incluso la vía por la cual ingresó al País. La vía aérea ha sido definitivamente la manera de llegar y salir del País más utilizada. En los últimos diez años, en promedio, un 76,4% de los visitantes ha ingresado por los aeropuertos

del País, mientras que un 23,4% lo ha hecho por la vía terrestre. Solamente un 0,2% lo hace por la vía marítima. Estos turistas registrados por la vía marítima no corresponden a los excursionistas de cruceros quienes no entran en la categoría de turistas pues no pernoctan en el país; en la vía marítima están incluidas las personas que ingresan por Golfito, Quepos, Puntarenas y Limón.



Cuadro 2.11. Distribución porcentual de las llegadas de turistas internacionales, según vías

Año	Aérea	Terrestre	Marítima
1997	75.5	24.4	0.2
1998	77.1	22.9	0.1
1999	77.3	22.6	0.1
2000	74.9	25.0	0.1
2001	79.2	20.8	0.1
2002	79.4	20.6	0.0
2003	76.7	22.4	0.9
2004	78.4	21.4	0.3
2005	74.1	25.4	0.5
2006	71.4	28.2	0.4
Promedio	76.4	23.4	0.3

FUENTE: Anuarios de Turismo. ICT

Incluso entre aeropuertos se presentan algunas diferencias importantes en ciertas características de los turistas. Desde 1982 el ICT ha aplicado encuestas a los visitantes en el aeropuerto Internacional Juan Santamaría, a partir del año 2005 también se realizan en el aeropuerto Internacional Daniel Oduber así como en los puestos fronterizos terrestres más importantes, a saber Paso Canoas y Peñas Blancas.

A continuación se analizan algunas características de los turistas que han visitado Costa Rica ingresando por el principal aeropuerto del País, a saber, el Juan Santamaría.

Entre las medulares se encuentran: motivo principal de la visita, modalidad del viaje, actividades realizadas en el país, gasto y estadía media; lugares visitados así como la estadía en estas unidades de planeamiento, además de las carácter socio- demográficas de los turistas. Se ha hecho un análisis para los últimos cuatro años y se obtuvieron como conclusiones más importantes las siguientes:

Definitivamente Costa Rica es un destino de vacaciones, placer y ocio (Cuadro 2.12). Se estima que el aproximadamente el 67% de los turistas llegan al País por este motivo; sin embargo un porcentaje no despreciable del orden del 19,2% tiene como motivo principal asuntos de negocios y profesionales.

Cuadro 2.12. Distribución porcentual de los turistas internacionales, según motivo principal del viaje

Motivo principal	2003	2004	2005	2006	Promedio
Placer, ocio, vacaciones	63.6	70.5	72.6	65.2	66.7
Negocios y motivos profesionales	21.7	17.2	16.2	17.1	19.2
Visita a familiares y/o amigos	10.0	8.6	8.2	10.7	9.5
Otros motivos	4.7	3.7	3.0	7.0	4.7
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

FUENTE: Encuestas a no residentes en Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. ICT

La forma de organizar el viaje a Costa Rica (Cuadro 2.13) que se observa con mayor frecuencia en los últimos años es la modalidad independiente, o sea que sin mediación de una agencia de viajes; los visitantes desde su país de residencia a través de Internet,

teléfono o fax hacen sus reservaciones de avión, hospedaje, tours, etc. (42,5%); por otro lado un 22,8% son más aventureros y de manera independiente arreglan su viaje una vez que llegaron a Costa Rica. Un 20,4% en promedio compraron un paquete a alguna agencia.



Cuadro 2.13. Distribución porcentual de los turistas internacionales, según modalidad del viaje

Modalidad del viaje	2003	2004	2005	2006	Promedio
Independiente, organizó su viaje en su país	38.0	35.8	49.5	50.6	42.5
Independiente, organizó su viaje estando ya en CR	27.0	31.1	16.6	15.9	22.8
Compró un paquete turístico	19.3	19.4	20.9	21.2	20.4
La empresa para la que trabaja organizó el viaje	14.7	12.6	11.8	11.2	13.3
Otra manera	1.0	1.1	1.2	1.1	1.0
Total	100	100	100	100	100.0

Fuente: Encuestas a no residentes, Aeropuerto Juan Santamaría. ICT

Una de las principales características del destino Costa Rica es indudablemente la amplia gama de actividades recreativas (cuadro 2.14) que se ofrecen; la mayoría de ellas relacionadas directamente con el recurso naturaleza. A pesar de que la actividad sol y playa sigue ocupando el primer sitio (78,3%) y con una clara ventaja con sus inmediatos seguidores, las

actividades asociadas al ecoturismo como observación de flora y fauna, caminatas, por senderos, visita a los volcanes registran porcentajes superiores al 40%. Además surgen nuevas posibilidades de recreación como el Canopy y el denominado “bienestar” (termas, masajes, relajación).

Cuadro 2.14. Distribución porcentual de los vacacionistas, según actividades

Actividades de los vacacionistas	2003	2004	2005	2006	Promedio
Sol y playa	81.5	82.4	78.2	73.9	78.3
Observación de la flora y la fauna	57.3	56.2	62.3	56.3	58.7
Caminatas por senderos	60.8	52.4	62.6	53.3	57.8
Visita a volcanes	59.9	48.5	51.1	54.5	54.5
Observación de aves	44.6	42.6	53.3	40.5	45.6
Canopy	38.9	35.3	40.3	39.4	37.5
Surf	25.2	27.0	19.1	17.5	21.1
Visita a teatros, museos, galerías	22.9	15.6	20.1	15.0	19.3
Snorkel	20.8	19.8	22.3	4.4	17.1
Rafting	13.1	12.1	11.2	13.1	12.3
Pesca deportiva	10.3	11.2	10.6	7.5	10.4
Kayaking en el mar	7.1	8.4	7.5	6.8	7.3
Buceo	5.6	8.0	4.7	4.4	5.5
Bungee jumping	1.4	2.4	1.2	0.7	1.3
Windsurfing	0.4	1.4	0.8	0.4	0.7

FUENTE: Encuestas de no residentes en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. ICT

El rango de actividades en que participan los turistas van desde actividades “suaves” como el “bienestar”, el snorkel, las mismas actividades de sol y playa hasta actividades con grados de aventura mayores como el Canopy y muchas veces combinadas con intereses culturales como es la visita a los museos y teatros de Costa Rica.

Los Parques Nacionales, refugios de vida silvestre y áreas protegidas han sido parte de los atractivos más importantes de Costa Rica y fortalecen la imagen internacional del País como amigable con la naturaleza.

En el año 2006, las encuestas permiten saber que un alto porcentaje, cercano al 58% visitó al menos un Parque Nacional, refugio o área protegida. En el mencionado año se contaron únicamente los parques, áreas, reservas, refugios, etc. que pertenecen al Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC).

Los indicadores de estadía y el gasto medio de los turistas, estimados a partir de las muestras aleatorias y sujetos a márgenes de error menores o iguales al 3%, permiten estimar que la estadía de los turistas que ingresan por el Aeropuerto Juan Santamaría se ha mantenido durante los últimos cinco años en un



rango que oscila entre las 11 y 13 noches aproximadamente, a pesar de que la tendencia mundial es que los viajeros hagan vacaciones más cortas pero más frecuentes.

La estadía promedio de los turistas que ingresaron por motivo de placer, vacaciones en las distintas unidades de planeamiento se muestra en el cuadro 2.15.

Cuadro 2.15. Estadía media según el lugar donde pernoctaron al menos una noche.

Unidad de planeamiento	2003	2004	2005	2006	Promedio
Valle Central	4,7	4,7	4,3	4,7	4,6
Pacífico Medio	5,4	5,1	4,8	4,5	5,0
Llanuras del Norte	2,5	2,7	2,7	2,3	2,6
Guanacaste Norte	6,3	5,4	5,3	4,4	5,4
Monteverde	2,4	2,6	2,8	2,4	2,6
Puntarenas e Islas del Golfo	5,7	6,1	5,9	5,2	5,7
Caribe Sur	4,4	4,3	4,7	4,1	4,4
Caribe Norte	2,2	2,5	2,7	2,2	2,4
Pacífico Sur	5,4	4,6	4,8	4,9	4,9
Guanacaste Sur	7,3	5,2	5,1	5,2	5,7

FUENTE: Encuestas de no residentes por el Aeropuerto Juan Santamaría. ICT

Por su parte, el período 2001-2006 los gastos medios de los viajeros que ingresan por el aeropuerto Sanatamaría han oscilado entre los 1,125.2 y 1,284 dólares; pero al tomar en cuenta el total de visitantes por todas las vías, el aporte per cápita estimado varía entre los 935 y 968 dólares. Esto se explica porque el aporte o gasto medio de los turistas que ingresan por la vía terrestre es inferior al de los de la vía aérea.

2.2.4 Perfil de la demanda

El análisis de las características de la demanda cobra especial relevancia si se clasifican los datos por país y/o zona de residencia pues esta variable afecta de manera importante a otras como la estadía, el gasto, los motivos, las actividades y hasta las zonas visitadas dentro del País. A continuación, de manera resumida aparecen las principales características de los turistas residentes en los Estados Unidos y Canadá.



Cuadro 2.16 Características de los turistas residentes en EE.UU. y Canadá. 2006

Variable de interés	EE.UU.	Canadá
Motivo del viaje	%	%
Vacaciones, placer, ocio	69.4	76.7
Negocios y motivos profesionales	11.1	9.8
Modalidad del viaje	%	%
Independiente	75.5	72.6
Empaquetado	17.4	19.3
Actividades principales (vacacionistas)	%	%
Sol y playa	71.4	83.2
Caminatas por senderos	49.1	67.3
Observación de flora y fauna	50.5	57.7
Observación de aves	36.5	41.9
Visita a los volcanes	47.1	51.4
Canopy	42.0	42.3
Snorkel	18.3	25.2
Surf	21.1	20.9
Puentes colgantes	12.7	5.4
Bienestar ("wellness")	7.6	5.8
Visita a una comunidad rural	4.2	5.4
Estadía media (noches)	11.5	16.5
Gasto medio (dólares)	1,292.9	1,281.2
Estacionalidad		
Temporada alta	De diciembre a marzo Julio y agosto	De diciembre a marzo
Líneas aéreas		Air Canada 48.9
American Airlines	39.1	16.7
Delta	12.5	4.8
Continental	20.2	13.0
USAirways	6.1	2.7
Taca	13.5	7.0

FUENTE: Encuestas a no residentes, Aeropuerto Juan Santamaría 2006. ICT

Otra información importante es el estado de residencia de los turistas residentes en los Estados Unidos y la región o provincia de los turistas residentes en Canadá



Cuadro 2.17. Distribución de los turistas residentes en EE.UU. Y Canadá según lugar de residencia.2006

Residentes en EE.UU.		Residentes en Canadá	
Estados de Residencia	%	Provincia de Residencia	%
Florida	16.2	Ontario	38.0
California	20.0	British Columbia	16.5
Texas	6.6	Quebec	17.8
New York	5.4	Alberta	18.6
Georgia	2.4	Resto	9.1
Illinois	2.4		
Massachussets	2.0		
New Jersey	2.9		
Maryland	1.2		
Washington	3.9		
Virginia	2.3		
Resto	34.7		

FUENTE: Encuestas a no residentes, Aeropuerto Juan Santamaría. 2006

Los turistas residentes en Europa presentan, por ejemplo, en variables como modalidad del viaje y actividades realizadas, diferencias importantes con respecto a los norteamericanos como se observa en el cuadro 2.18.

Cuadro 2.18. Características de los turistas residentes en Europa, 2006

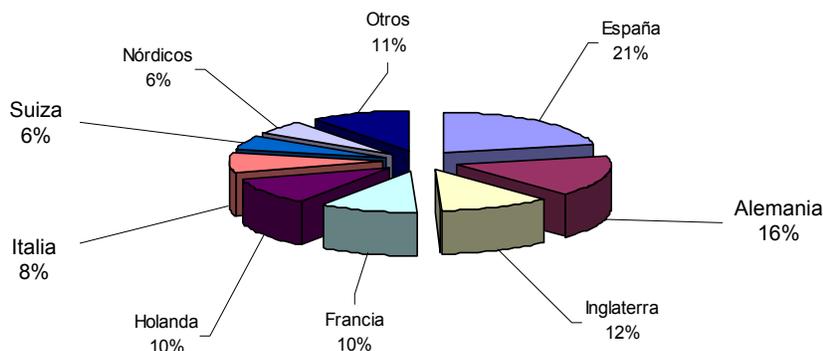
Variable de interés	
Motivo del viaje	%
Vacaciones, placer, ocio	82.3
Negocios y motivos profesionales	6.9
Modalidad del viaje	%
Independiente	52.1
Empaquetado	42.3
Actividades principales (vacacionistas)	%
Sol y playa	83.7
Caminatas por senderos	69.7
Observación de flora y fauna	75.5
Observación de aves	55.0
Visita a los volcanes	74.4
Canopy	42.5
Snorkel	30.6
Surf	11.5
Puentes colgantes	28.9
Bienestar ("wellness")	6.5
Visita a una comunidad rural	2.0
Estadía media (noches)	17.1
Gasto medio (dólares)	1,414.3
Estacionalidad	
Temporada alta	De diciembre a marzo Julio y agosto pero cambia entre países
Líneas aéreas	%
Martin Air	27.8
American	6.7
Iberia	23.9
British Airways	13.0
Continental	5.9
Delta	2.5
Usairways	5.4

FUENTE: Encuestas a no residentes, Aeropuerto Santamaría.,2006
ICT

Cabe mencionar que el conjunto de europeos que visitan Costa Rica constituyen un grupo heterogéneo donde el país de nacionalidad y/o residencia del visitante podría explicar el comportamiento diferente de los turistas

pues el aspecto cultural es un factor que tiene alta ponderación. En el año 2006, el grupo de europeos está encabezado por España, seguido de Alemania e Inglaterra, en el gráfico siguiente se puede apreciar la distribución porcentual por países:

Gráfico 2.10. Distribución porcentual de las llegadas de Turistas europeos según países. 2006



Los otros grupos para los que se posee información específica corresponden a los residentes en Centroamérica y Resto de América Latina (México y los países de América del Sur), para los cuales la

variable motivo principal presenta un importante porcentaje de hombres y mujeres de negocios que viajan por motivos profesionales y empresariales.

Cuadro 2.19. Características de los turistas residentes en América Latina. 2006

Variable de interés	Centroamérica	Resto América Latina
Motivo del viaje	%	%
Vacaciones, placer, ocio	20.4	40.5
Visita a familiares y/o amigos	10.7	13.0
Negocios y motivos profesionales	56.7	40.7
Modalidad del viaje	%	%
Empresa organizó el viaje	44.4	29.0
Independiente	50.4	52.6
Empaquetado	3.0	17.7
Actividades principales (vacacionistas)	%	%
Sol y playa	48.6	61.1
Observación de flora y fauna	30.7	44.8
Observación de aves	19.5	31.0
Caminatas por senderos	20.1	33.4
Visita a los volcanes	31.3	53.3
Canopy	13.6	15.5
Surf	3.9	5.0
Visita a una comunidad rural	0.8	3.0
Snorkel	3.9	3.6
Puentes colgantes	4.9	5.3
Bienestar ("wellness")	3.1	2.4
Estadía media (noches)	6.7	10.8
Gasto medio (dólares)	957.6	1,182.7
Estacionalidad	No hay patrón definido	No hay patrón definido
Temporada alta		
Líneas aéreas	%	%
Taca	47.6	68.6
Copa	43.4	17.7
Mexicana		8.5

FUENTE: Encuestas a no residentes, Aeropuerto Juan Santamaría 2006. ICT



2.2.5 Prospectos y tamaño potencial de mercado

Los estudios de “los mejores prospectos²⁰ (“Best Prospects”) para el destino turístico Costa Rica, han dado como resultado los perfiles de mercado para los Estados Unidos, Canadá y México. En el mismo se efectúa una comparación de respuesta.

Este cuadro 2.20. describe las variables socio-demográficas de “los mejores prospectos” para Costa Rica del mercado de los “mejores prospectos” que son personas que todavía no han visitado el País pero que han manifestado un alto interés en hacerlo, y a los turistas estadounidenses que se les aplico la encuesta cuando visitaron el país.

Cuadro 2.20. Características socio-demográficas de los mejores Prospectos del mercado estadounidense para Costa Rica

Variable	2003	2005
Género	%	%
Masculino	47.9	48.6
Femenino	52.1	51.4
Rangos de edad (años)		
18 – 24	2.3	2.8
25 – 34	18.5	18.8
35 – 44	17.5	18.9
45 – 54	23.5	20.2
55- 64	20.3	24.2
65 – 74	13	10.5
75 y más	5	4.4
Edad promedio	49.7	48.7
Estado civil	%	%
Casado(a)	63.3	63.3
Convive con su pareja	8.1	11.0
Divorciado o separado	10.1	
Viudo(a)	3.5	
Nunca se ha casado, soltero	15	
Nivel de escolaridad		
Secundaria o menos	8.3	6.4
1 a 3 años de Universidad	24.8	20.8
Graduado de Universidad	26.1	30.8
Attended graduate school	8	8.4
Maestría	22.3	26.3
Doctorado	10.6	7.3
Ingreso anual		
Menos de 25 mil dólares	5.6	3.8
De 25 a menos de 50 mil dólares	16	13.2
De 50 a menos de 75 mil dólares	20.4	16.1
De 75 a menos de 100 mil dólares	21.4	20
De 100 a menos de 125 mil dólares	14.1	17
De 125 a menos de 150 mil dólares	8.1	11.2
De 150 a menos de 200 mil dólares	7.9	9.7
200 mil y más dólares	6.5	8.9
Ingreso anual medio	95,517.6	107.262,0

FUENTE: Mercadeo . ICT

²⁰ Viajeros de Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, que han viajado fuera de los Estados Unidos por motivo placer; con una duración de 5 noches o más, en los últimos 3 años y afirmaron estar extremadamente o muy interesados en visitar Costa Rica. Además planean viajar a Centro o Suramérica por motivo placer en el futuro.



El cuadro permite visualizar la comparación de algunas variables socio-demográficas de ambos grupos, las cuales reflejan diferencia de criterios. En resumen, se está hablando de adultos jóvenes y adultos con altos niveles de educación e ingresos familiares que en Estados Unidos podrían considerarse pertenecientes a estratos de clase media y alta.

El perfil demográfico del mejor prospecto se mantiene entre una edición y otra del estudio. El 61.3% de los mejores prospectos se encuentra entre los 35 y 64 años, con un promedio de edad de 49 años. El 58% posee ingresos familiares anuales superiores a \$75,000 y son extremadamente bien educados, dado que el 67% de ellos son graduados universitarios. prospectos se presenta en los estados de California, Florida, Nueva York, Illinois y Texas. La mayoría son

independientes, sólo un 17.4% prefiere viajes en grupos. Dentro del grupo de independientes sobresalen aquellos que prefieren realizar arreglos a la medida.

La percepción que tienen estos viajeros de nuestro país es muy pasivita. El 80% considera que Costa Rica posee una de las más ricas variedades de flora y fauna del mundo, un lugar que ha considerado visitar (78%), un sitio sereno y pacífico (75%), un lugar donde me ve a sí mismo (72%), un país donde el americano es bienvenido (71%), entre otros.

Los deseos, anhelos, gustos y preferencias de estos potenciales visitantes que según los estudios el tipo de viajes que desearían realizar se exponen en el cuadro 2.21

Cuadro 2.21. Porcentaje de mejores prospectos de EE.UU., según tipo de viaje con extremo y mucho interés en realizar vacaciones en CR

Tipo de viaje preferido	1999-2000	2001-2002	2003-2004	2005-2006
Visitar lugares de interés de un destino ⁽¹⁾	70.3	69.3	70.6	
Viaje educativo orientado a experimentar diferentes culturas y tradiciones ⁽¹⁾	69.4	65.4	72.3	
Sol y playa ⁽¹⁾	64.5	61.9	58.4	
Crucero oceánico ⁽¹⁾	64.7	66.3	58.9	
Viaje de actividades al aire libre (rafting, bicicleta, montañismo) ⁽¹⁾	37.3	38.5	40.7	
Ecoturismo	54.6	55.9	59.6	44.8
Bienestar (spa, relajación, mejoramiento de su condición física, etc.)	-	33.2	38.5	16.9
Viaje de interés o hobby especial (teatro, jardines, música, vino, etc.)	-	-	45.8	-
Viaje de servicio voluntario a una comunidad	-	-	-	15.8
Vacación "Elderhostel" (tercera edad)	-	-	-	15.3
Viaje en jet privado	-	-	-	10.9

(1) En el estudio 2005-2006 no se incluyeron esas categorías

Esta información da señales al sector turístico público y privado sobre las tendencias en gustos y preferencias de los potenciales visitantes y podría aprovecharse para analizar el tipo de productos que el País está ofreciendo actualmente. Como se observa en el cuadro anterior el gusto por los viajes educativos (orientados a experimentar diferentes culturas y tradiciones) es el que más ha aumentado en los últimos siete años, seguido por el interés en las actividades al aire libre, el ecoturismo y el la mayor concentración de estos mejores viajeros

bienestar. Contrariamente las actividades de sol y playa y cruceros han decrecido en interés. Para estos viajeros un viaje internacional es asociado como el tiempo para experimentar otras culturas (90%), probar cosas nuevas y divertirse (79%).

Los estudios han permitido también estimar cuál podría ser el tamaño del Mercado estadounidense potencial:



Cuadro 2.22. Estimación del tamaño del mercado de EE.UU. interesado en viajar a Costa Rica

Periodo de interés	Millones de personas	% viajeros por placer	% adultos de los EE.UU.
1999-2000	10.2	27.3	5.1
2001-2002	9.6	24.0	4.6
2003-2004	12.4	28.2	5.7
2005-2006	12.7	28.0	5.5

FUENTE: Mercadeo. ICT

Los datos indican como ha ido aumentando el interés por parte de los estadounidenses por el destino turístico costarricense y la magnitud de este mercado potencial, el cual es indudablemente impresionante si se compara con los apenas 758 mil estadounidenses que llegaron a Costa Rica en el 2005. Por otro lado, para el mercado canadiense también se realizaron estudios para determinar los mejores prospectos. Algunos de los resultados obtenidos en el 2001 y 2005 aparecen a continuación:

Cuadro 2.23. Distribución porcentual de los mejores prospectos de Canadá para Costa Rica

Variable	2001	2005
Nivel educativo		
Secundaria o menos	23.1	17.9
Universitaria incompleta	23.9	28.5
Bachillerato universitario	32.9	32.5
Asistió a "graduate school"	5.6	10.5
Maestría	7.1	8.4
Doctorado	1.5	2.2
Ingreso anual		
Menos de 30 mil dólares	8	9.4
De 30 a menos de 40 mil	8.5	4.6
De 40 a menos de 50 mil	11.3	8.5
De 50 a menos de 60 mil	9.6	9.8
De 60 a menos de 75 mil	21.9	12.8
De 75 a menos de 100 mil	22.5	20.9
De 100 a menos de 150 mil	13.3	23.4
150 mil dólares y más	4.7	10.5
Grupos de edad		
Menos de 24 años	3.3	6.2
De 25 a menos de 35	27.9	25.2
De 35 a menos de 45	22.8	22.4
De 45 a menos de 55	22.2	26.2
De 55 a menos de 65	14	12
De 65 años y más	9.8	8
Estado civil		
Casado (a)	56.5	53.9
Unión libre	14.7	19.8
Otros	28.8	26.3



Como se observa en el cuadro anterior el 74% de los mejores prospectos del Canadá poseen edades que oscilan entre los 25 y 54 años, dentro de los cuales los de 45 a 54 años son los que presentan mayor interés en visitar Costa Rica. Tienden a ser viajeros solventes, un 33.9% tiene ingresos anuales familiares superiores a los \$100,000 y con alto nivel de educación, (el 53,6% ostenta título universitario). La mayoría son personas casados.

Son viajeros independientes que gustan de adquirir principalmente paquetes (44.9%) porque los consideran más económicos, seguido de arreglos a la medida (26.5%). Sólo un 17% muestra un alto interés en utilizar viajes en grupo para visitar Centro América y Sur América.

Ontario, Quebec, British Columbia y Alberta son las provincias que albergan a la mayor cantidad de mejores prospectos Un 41% de los viajeros canadienses dicen estar extremadamente o muy interesados en visitar Costa Rica y ese interés creció un 4% con relación al año 2005. El tamaño del mercado de mejores prospectos desde el Canadá pasó 1.4 millones de viajeros en el 2001 a 1.8 millones en el 2005.

Pese a que el interés por el sol y playa disminuye, entre una edición y otra del estudio, continua siendo la actividad principal que desean realizar los canadienses en un viaje internacional, seguida de visita a los sitios de interés (seeing the highlights)(66%), viajes en crucero (44.3%).

Solo un 25.7% de los mejores prospectos dicen estar extremadamente o muy gustosos viajes orientados al contacto con la naturaleza "ecotours".

2.2.6 Oferta de hospedaje

Las cifras de oferta de hospedaje a diciembre del 2006 se presentan en el cuadro 2.24. Los datos son producto de un ambicioso proyecto que pretende enumerar absolutamente a todos los establecimientos de hospedaje en operación que hay en Costa Rica. Prácticamente se puede considerar un censo de establecimientos, desde el punto de vista que se recorrió todo el País haciendo el levantamiento de la información y utilizando tecnología GPS, sin importar si el establecimiento tenga o no declaratoria turística.

La distribución denota una importante concentración de habitaciones en el Valle Central (29,2%), situación que se explica por la ubicación del principal aeropuerto del País y por la forma en que se inició el turismo en Costa Rica hace ya más de 50 años. Le sigue Guanacaste Norte con un 16,9% de las habitaciones de todo el País y el Pacífico Medio con un 11,3% de las habitaciones. Ambas unidades tienen porcentajes de visitación bastante altos como se mencionó anteriormente.

La unidad Llanuras del Norte, a pesar de ser una zona de alta demanda por el turismo internacional, ocupa un quinto lugar con 3.944 habitaciones, por debajo del Pacífico Sur que tiene más habitaciones a pesar de tener una demanda menor de visitantes, pero debe considerarse que aquí se incluyen las partes altas de la unidad, es decir, ciudades como Pérez Zeledón y otras.

Cuadro 2.24.Oferta total de hospedaje según unidades de Planeamiento. 2006

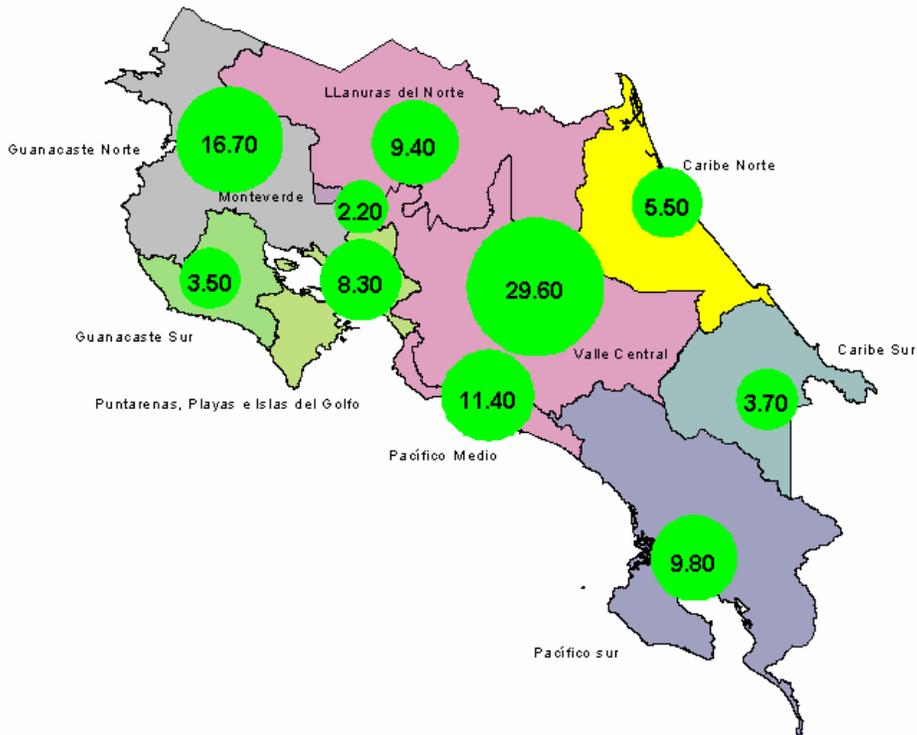
Unidad de planeamiento	Número de establecimientos	Número de habitaciones	Distribución % de las habitac.	Razón: Habitac./ establec.
Valle Central	534	11.929	29.2	22.3
Guanacaste Norte	308	6.887	16.9	22.4
Pacífico Medio	300	4.620	11.3	15.4
Pacífico Sur	366	3.963	9.7	10.8
Llanuras del Norte	306	3.944	9.7	12.9
Puntarenas e Islas del Golfo	238	3.247	8.0	13.6
Caribe Norte	150	2.416	5.9	16.1
Caribe Sur	171	1.496	3.7	8.7
Guanacaste Sur	132	1.422	3.5	10.8
Monteverde	71	887	2.2	12.5
Total	2.576	40.811	100.0	15.8

FUENTE: Administración de la Información. ICT

Las unidades como Caribe Norte y Sur presentan bajos porcentajes en la participación de habitaciones pero Monteverde es la unidad con menos habitaciones, 887 para un total de 71

Establecimientos de hospedaje, aunque sabemos que territorialmente Monteverde es más pequeña que las unidades ubicadas en el Caribe. El gráfico 2.11 muestra la distribución porcentual de habitaciones por unidades de planeamiento.

Gráfico 2.11. Distribución porcentual de las habitaciones Por unidad de planeamiento a junio del 2006



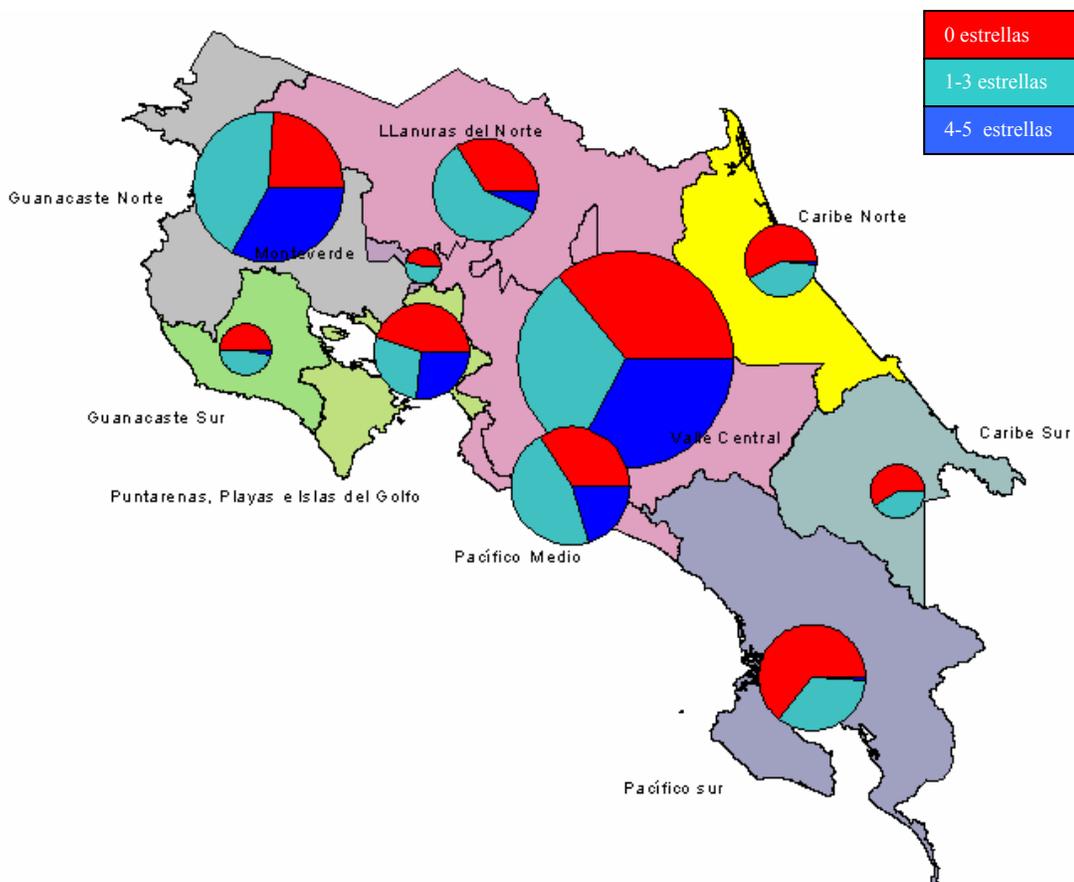
La distribución por niveles de calidad se presenta en el cuadro 2.25 y en el gráfico 2.12; al respecto debería quedar muy claro lo siguiente: únicamente los establecimientos de hospedaje que tienen declaratoria turística otorgada por el Instituto Costarricense de Turismo son calificados con estrellas mediante la aplicación del Manual de Categorización y, siguiendo las normativa vigente en el ICT.

Para el resto de los establecimientos, es decir, para aquellos que no tienen declaratoria turística, se hizo una categorización menos rigurosa donde el

criterio de los inspectores y expertos del ICT en esta materia fue preponderante. De acuerdo a su experiencia se determinó una posible categoría para esos establecimientos, en otras palabras, si se aplicara el Manual de Categorización del ICT, el número de estrellas que le correspondería sería probablemente el mismo que los inspectores asignaron previamente.



Gráfico 2.12 Distribución de las habitaciones por nivel de calidad, Según unidades de planeamiento. 2006



Cuadro 2.25. Número de habitaciones según unidad de planeamiento por categoría. 2006

Unidad de planeamiento	Categoría en estrellas			Total
	Cero	Entre 1 y 3	4 y 5	
Valle Central	4.542	3.573	3.814	11.929
Guanacaste Norte	1.989	2.748	2.150	6.887
Pacífico Medio	1.623	2.055	942	4.620
Pacífico Sur	2.610	1.295	53	3.963
Llanuras del Norte	1.416	2.209	319	3.944
Puntarenas e Islas del Golfo	1.482	887	878	3.247
Caribe Norte	1.350	1.016	30	2.416
Caribe Sur	926	570	0	1.496
Guanacaste Sur	743	618	61	1.422
Monteverde	431	456	0	887
Total	17.137	15.427	8.247	40.811
%	42.0	37.8	20.2	100.0

FUENTE: Administración de la Información. ICT



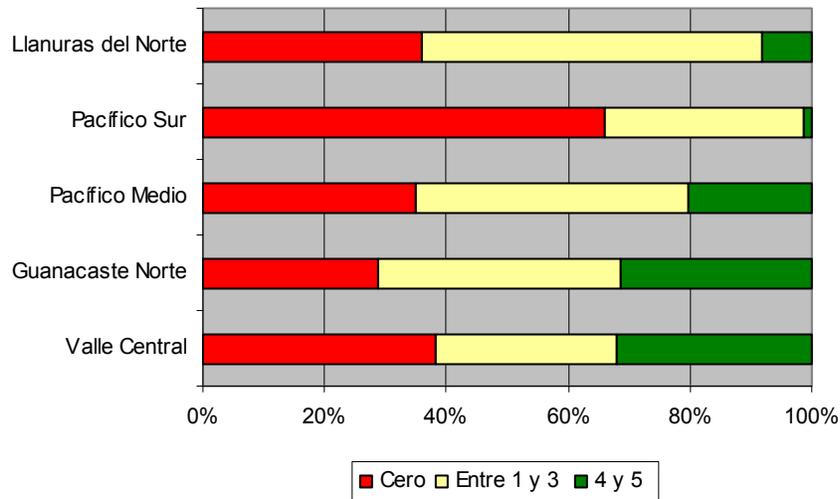


La categoría de cero estrellas está aportando el 42% de las habitaciones del País, un 38% corresponde a habitaciones que tienen 1, 2 y 3 estrellas y un 21% a las habitaciones de 4 y 5 estrellas. Para efectos de análisis se formaron estos tres grupos de categorías, los de cero estrellas son aquellos establecimientos que no cumplen con los mínimos solicitados por el ICT y que podrían considerarse no adecuados para turismo internacional por no poseer características de calidad deseables y necesarias.

La categoría intermedia albergaría a aquellos hospedajes con calidad de 1, 2 o hasta 3 estrellas y finalmente una categoría superior donde están los establecimientos de mayor calidad, con 4 y 5 estrellas.

El gráfico siguiente permite analizar la situación de la calidad de los establecimientos de hospedaje para las cinco unidades de planeamiento con mayor cantidad de habitaciones.

Gráfico 2.13. Distribución porcentual del número de habitaciones Por categoría, según unidad de planeamiento. 2006



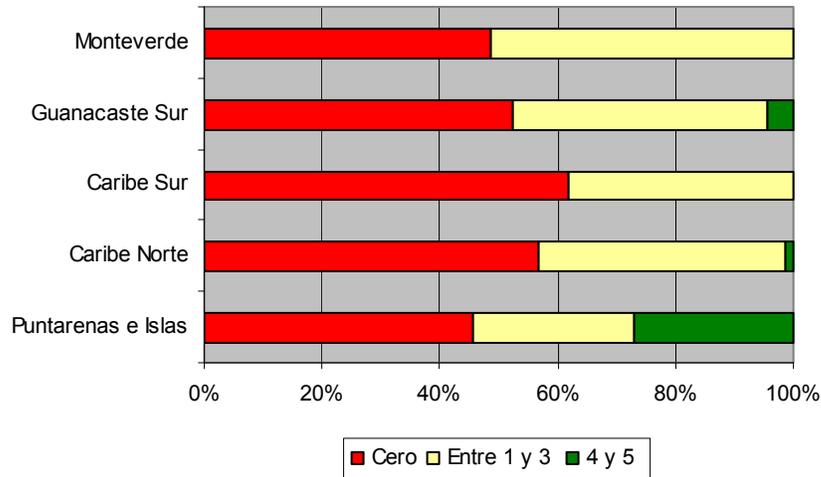
Las barras muestran la distribución porcentual para cada unidad de planeamiento, así por ejemplo, el Valle Central muestra una repartición bastante uniforme entre los tres niveles de calidad, mientras que en Guanacaste Norte se tienen más habitaciones de categoría superior que de cero estrellas; por el contrario en el Pacífico Sur predominan las habitaciones de la categoría inferior y la categoría superior es minúscula.

En Llanuras del Norte, Pacífico Medio y Guanacaste Norte la categoría intermedia (entre 1 y 3 estrellas) aglomeran la mayor cantidad de habitaciones.

La situación en las restantes cinco unidades de planeamiento, donde el número de habitaciones es menor es particularmente opuesta a la analizada en el gráfico anterior.



**Gráfico 2.14. Distribución porcentual del número de habitaciones
Por categoría, según unidades de planeamiento. 2006**



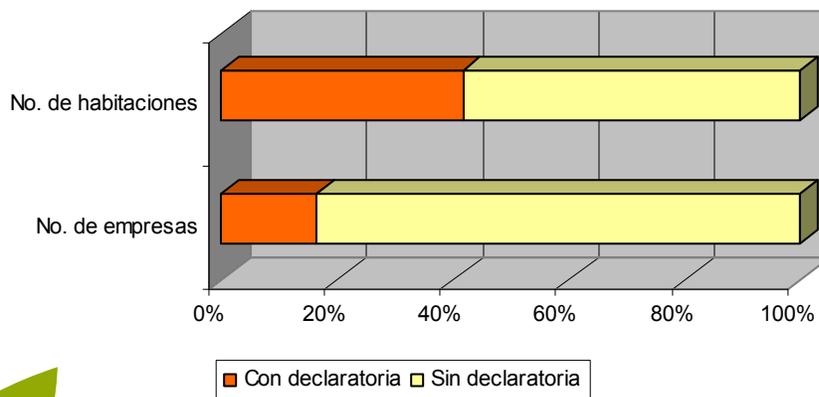
Puntarenas e Islas del Golfo es la única unidad donde hay una nutrida representación de las tres categorías pero al igual que en Caribe Norte, Caribe Sur y Guanacaste Sur pesan más las de categoría inferior (cero estrellas). Monteverde es la excepción porque la categoría intermedia supera a la inferior, aunque tampoco la diferencia es muy marcada, 46 y 54 % para las categorías inferior e intermedia respectivamente.

La situación de las dos unidades del Caribe es bastante contrastante con el resto de las unidades del País, son las que presentan mayor cantidad de habitaciones con la categoría más baja, un 58 y 59% de recamaras de cero estrellas en Caribe Norte y Sur respectivamente.

Esta situación debería llevar a una reflexión del sector en aras de establecer las acciones correspondientes que permitan reconvertir oferta para disminuir el porcentaje de habitaciones de niveles bajos de calidad, con el objetivo de posicionar al destino de forma cada vez más competitiva respecto a los servicios e infraestructura de alojamiento.

Los registros del Proceso de Gestión del ICT indican por su lado, que 17.048 habitaciones en todo el País poseen declaratoria turística, lo que representa un 41,8% de la oferta total de habitaciones pero sólo el 16,8% de los establecimientos como se aprecia en el gráfico 2.15

**Gráfico 2.15. Distribución porcentual de las empresas y las habitaciones
Con y sin declaratoria turística. 2006.**





El cálculo de las razones “No. de empresas sin declaratoria / No. de empresas con declaratoria”, así como “No. de habitaciones sin declaratoria / No. de habitaciones con declaratoria”, permiten concluir que por cada establecimiento de hospedaje con declaratoria turística operan aproximadamente 5 establecimientos sin declaratoria y que por cada 100 habitaciones con declaratoria hay casi 139 habitaciones sin declaratoria turística.

Por otra parte, en el análisis de la oferta total de habitaciones que realizó el Proceso de Gestión del ICT en el 2004 donde se incluyó la variable número de empleos directos generados en cada establecimiento, se concluyó que en general a mayor nivel de calidad (más estrellas), mayor es la generación de empleo,

lo cual plantea un reto importante respecto al impulso de iniciativas orientadas a incrementar los niveles de calidad de la oferta, con lo que se favorecería no solo al incremento del empleo por concepto de la actividad turística, sino que contribuiría a una mayor consolidación de la imagen de calidad del destino turístico costarricense.

2.2.7 Agencias de viaje

El cuadro 2.26, muestra el comportamiento de las Agencias de Viajes Declaradas de Interés Turístico por el Instituto Costarricense bajo los alcances de la Ley Reguladora de Agencias de Viajes, Ley No. 5339, y el reglamento de las empresas y Actividades Turísticas.

Cuadro 2.26. Distribución de las agencias de viaje según tipo, por provincia. 2006

Provincia	Receptivas	Emisoras	Mayoristas	Total
San José	164	75	13	252
Alajuela	21	4	0	25
Cartago	0	0	0	0
Heredia	15	0	0	15
Guanacaste	8	1	0	9
Puntarenas	20	0	0	20
Limón	7	0	0	7
Total	235	80	13	328

FUENTE: Gestión Turística. ICT

De conformidad a lo anterior se observa un claro dominio de participación en el mercado de las agencias de viajes receptivas, encargadas de la captación del turismo internacional, éstas representan un 72% del total de agencias. La provincia de San José aloja el 77% de la oferta de agencias del país, causando una evidente concentración de este tipo de empresas, seguido con un aporte muy leve de parte de las provincias de Alajuela y Puntarenas; concentradas mayoritariamente en la unidad de planeamiento Llanuras del Norte en lo que Alajuela respecta y repartidas en Pacífico Medio, Puntarenas e Islas y Monteverde las de la provincia de Puntarenas.

2.2.8 Gastronomía

Del total de empresas en la categoría de gastronomía y centros de diversión, el 84% se clasifican como restaurantes y el 16 % bajo la modalidad de centros nocturnos ya sean bares, discotecas, clubes nocturnos y otros sitios similares y/o afines.

En la distribución de empresas según unidades de planeamiento (cuadro 2.27), se observa que el Valle Central reúne al 85% de las empresas dedicadas a esta modalidad de servicios, seguido por Guanacaste Norte que representa un exiguo 4%, dejando sin relevancia alguna el resto de la unidades de planeamiento del País.



Cuadro 2.27. Distribución de los restaurantes y centros nocturnos con declaratoria turística, según unidad de planeamiento. 2006

Unidad de planeamiento	Restaurantes	%	Centros nocturnos	%	Total
Valle Central	283	82	50	85	333
Pacífico Medio	5	2	2	3	7
Guanacaste Norte	17	5	1	2	18
Llanuras del norte	14	4	2	3	16
Puntarenas e islas del Golfo	15	4			15
Caribe Norte	4	1	2	3	6
Pacífico Sur	4	1		2	4
Monteverde	3	1	1	2	4
Guanacaste Sur			1		1
Total	345	100%	59	100%	404

FUENTE: Gestión Turística. ICT

2.2.9 Transporte acuático

La oferta total de transporte acuático, conformada por 74 empresas (cuadro 2.28), está concentrada en la Unidad de Planeamiento Puntarenas e Islas del Golfo, con un 29% del total de la oferta, seguido por Guanacaste Norte y el Pacífico que cada una de ellas

aporta un 23%. Siendo el acumulado de estos tres sectores representado por un 75% de las empresas dedicadas a las actividades de transporte acuático en sus diversas modalidades: buceo, pesca deportiva y canotaje principalmente.

Cuadro 2.28. Distribución de las empresas de transporte acuático con declaratoria, según unidad de planeamiento.2006

Unidad de planeamiento	Número de empresas	% de empresas
Puntarenas e Islas del Golfo	19	29
Guanacaste Norte	16	24
Pacífico Medio	17	25
Valle Central	5	7
Guanacaste Sur	2	3
Pacífico Sur	5	7
Caribe Norte	2	3
Llanuras del Norte	1	2
TOTAL	67	100%

FUENTE: Gestión Turística. ICT

2.2.10 Empresas de alquiler de automóviles

Las empresas Declaradas Turísticas en el segmento de Alquiler de Autos (cuadro 2.29), constituyen 31 empresas, de las cuales el 93% de ellas tienen su centro de operación en la Unidad Turística Valle Central.

No obstante, no se debe dejar pasar por alto que la apertura del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, ha generado una expansión de estas empresas bajo la modalidad de sucursales, en este sector del país.



Cuadro 2.29. Empresas de alquiler de automóviles con declaratoria turística, según unidad de planeamiento.2006

Unidad de planeamiento	No. de empresas	% de empresas
Valle Central	28	97
Guanacaste Norte	1	3
Total	29	100 %

FUENTE: Gestión Turística. ICT

2.2.11 Empresas de turismo de aventura

De conformidad a los alcances del Reglamento para la Operación de Actividades de Turismo de Aventura Decreto Ejecutivo N° 29421-MEIC-TUR del 23 de marzo del 2001 y sus modificaciones que rigen, cabe indicar que el Instituto Costarricense de Turismo ha tenido que incorporar este nuevo segmento de empresas, que se caracterizan por el desarrollo de los denominados deportes extremos en contacto directo con la naturaleza²¹. Bajo esta modalidad se identifican dentro del marco regulatorio del Instituto de Turismo las siguientes actividades de aventura:

canopy, puentes colgantes, el bungee jumping, balsas en ríos, buceo, rapel, escalas, ciclismo de montaña, kayak, actividades hípicas y caminatas de un día.

Existe un total de 33 empresas (cuadro 2.30) que al 2006 cumplen con los requisitos de calificación técnicos correspondientes, de las cuáles el 33% se ubica en la unidad de Planeamiento Llanuras del Norte, seguido por la unidad de Guanacaste Norte que aporta el 30% y una participación muy leve de las restantes unidades de planeamiento del país.

Cuadro 2.30. Empresas de aventura según unidades de planeamiento a Junio 2006

Unidad de planeamiento	No. de empresas	% de empresas
Llanuras del norte	25	41
Guanacaste Norte	13	21
Guanacaste Sur	1	1
Sarapiquí	4	6
Caribe Norte	2	3
Valle Central	4	6
Monteverde	3	5
Polo Turístico Papagayo	3	5
Pacífico sur	1	2
Puntarenas e Islas del Golfo	1	6
Pacífico Central	4	6
Total	61	100%

2.2.12 Cruceros

Los visitantes que llegan a Costa Rica en cruceros turísticos, es probablemente un segmento de mercado al que no se le ha brindado el estudio, análisis, planificación y mercadeo adecuados. Los motivos pueden ser varios, entre ellos que este segmento no constituye un Mercado prioritario, en cuanto los visitantes de cruceros no están clasificados como

turistas pues no pernoctan en el destino. No ha habido una tendencia o patrón claro en el comportamiento de la variable llegadas de excursionistas de cruceros, hay valores altos y bajos para los cuales no hay una explicación concreta.

²¹ Estas empresas no cuentan con declaratoria turística. La revisión de los procesos de mantenimiento y seguridad es una situación obligada para el ICT dados los alcances del decreto 20421 que no se relacionan con aspectos de declaratoria turística.





Es importante anotar que el Instituto Costarricense de Turismo no tiene injerencia alguna en las regulaciones para la entrada y permanencia de las naves en los puertos nacionales.

Al respecto, le corresponde a Japdeva e Incoop planificar y regular esta actividad en los puertos del Atlántico y Pacífico respectivamente, y Extranjería que tiene oficinas regionales en los diferentes puertos. Con datos suministrados por estas oficinas regionales se han construido la siguiente tabla:

Cuadro 2.31. Llegadas de cruceros y excursionistas de cruceros a Costa Rica. 1997-2006

AÑO	No. DE CRUCEROS	% DE VAR. ANUAL	No. DE EXCURSIONISTAS	% DE VAR. ANUAL
1997	202	20.2	201,386	26.9
1998	220	8.9	224,405	11.4
1999	253	15.0	235,039	4.7
2000	199	-21.3	189,814	-19.2
2001	195	-2.0	188,596	-0.6
2002	186	-4.6	222,496	18.0
2003	202	8.6	275,585	23.9
2004	215	6.4	318,103	15.4
2005	192	-10.7	280,017	-12.0
2006	237	23.4	345,646	23.4

FUENTE: Oficinas regionales de Migración de Limón y Puntarenas

En los últimos diez años, el mayor número de pasajeros a bordo se registró en el año 2006 con 346 mil excursionistas, sin embargo en el 2005 se registra una importante caída tanto en el número de buques (de 215 a 192) que afecta directamente la llegada de pasajeros (de 318 mil a 280 mil).

La anterior información tiene la gran limitante de que no se sabe exactamente cuántos de esos pasajeros que vienen en el crucero, efectivamente bajan del barco y realizan su corta visita en el País generando algún gasto y beneficiando así la economía local de los habitantes de los puertos o bien tomando algún tour ofrecido por alguna agencia de viajes o tour operador.

Utilizando como base las encuestas de cruceros realizadas por el Instituto se estimó que aproximadamente un 60% de los pasajeros que llegan a puerto bajan a tierra.

El registro de los pasajeros que arriban en crucero le corresponde a la Dirección General de Migración

Finalmente, se ha presentado una cierta “alternancia” entre Limón y Puntarenas (y/o Caldera) por el liderazgo en este tema. Algunos años la afluencia de cruceros ha sido mayor en el Pacífico, en otras ocasiones en el Caribe. A partir del año 2001, Puerto Limón comenzó a recibir más cruceros y visitantes que Caldera y/o Puntarenas.

En una encuesta realizada por el ICT, en la segunda parte de la temporada de cruceros del año 2006, se logró entrevistar a un total de 832 pasajeros del barco, algunas de las estadísticas descriptivas de este conjunto son las siguientes:

El 60% corresponden a turistas cuyo país de residencia es Estados Unidos, un 16% de Gran Bretaña y el porcentaje restante son visitantes provenientes de todos los países. El 84% de los entrevistados visitó Costa Rica por primera vez; el 57% viaja con su pareja, mientras que el 16% lo hace con la familia y con similar porcentaje los que viajan con amigos (15%).





Estos turistas presentan una escolaridad alta, dado que el 62% de ellos alcanzó la universidad y un 32% la secundaria. El 81,4% de ellos superan los 45 años de edad; con ingresos entre \$76 y \$100 mil anuales se encuentra el 24.6%, mientras que el 18.8% manifestó un ingreso anual mayor que \$100 mil; la información de ingreso fue suministrada solamente por el 61% de los informantes, en cuanto a la pregunta del ingreso familiar anual.

Aquellos que han visitado Costa Rica en el pasado lo hicieron en 2.57 veces en promedio.

- El 52% de los turistas entrevistados expresó que realizó tours mientras estaba en el país, el promedio de tours realizado es de uno con un costo medio de \$77.
- El 8,6% de los turistas entrevistados expresó que compró tours mientras estaba en el país a una agencia de viajes local, el promedio de tours realizado es de uno, con un costo medio de \$46.2.
- El promedio de horas que permanecen los turistas fuera del crucero es de 4.4, no obstante, hay turistas que permanecen más de 6 horas fuera del crucero (11.4%), el 31.9% estuvo fuera del puerto de 5 a 6 horas, mientras que de 2 a 4 horas el 38.0% manifestó que estuvo fuera del puerto.
- Al consultar por los gastos incurridos durante la estadía fuera del crucero en Costa Rica, el 94% de los entrevistados señaló que sí realizó gastos, el gasto medio por persona de \$60 según la declaración del informante. Café, licores y souvenir son parte importante de las compras de los visitantes.

2.2.13 Líneas aéreas y aeropuertos internacionales.

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría es el principal puerto de ingreso y egreso de visitantes a Costa Rica; en el año 2006, las llegadas de turistas internacionales por esta Terminal superó por segunda año consecutivo el millón de visitantes, se registró la cifra de 1.067.076 turistas internacionales, equivalente a un 86,6% del total de las llegadas por la vía aérea. El aeropuerto Internacional Daniel Oduber en Liberia, llegó a la cifra de 141.465 turistas aportando el 13,1%. En el 2006, las llegadas por el Juan Santamaría disminuyeron mientras que por el aeropuerto guanacasteco aumentaron, logrando que este aporte porcentualmente más que en el año 2005.

Las razones de las caídas en el número de turistas que ingresaron por Juan Santamaría en el 2006 no están completamente claras. Son consecuencia de directa de la disminución de frecuencias de vuelos semanales pero el motivo de esta política de restringir el número de vuelos a Costa Rica por parte de las aerolíneas, especialmente las estadounidenses no es completamente explicable.

Al respecto y a manera de hipótesis, autoridades del gobierno y sector privado coinciden que el año 2005 tuvo un crecimiento atípico debido a que se puso a disposición una oferta de vuelos que estaba ociosa en los Estados Unidos provocando bajos precios e incrementos en la demanda. En el 2006 se supone que la situación se normalizó, bajando la oferta de vuelos y los precios alcanzando sus precios regulares.

Cuadro 2.32. Llegadas de turistas internacionales por la vía aérea, según aeropuertos principales.2004-2006

Período	Llegadas de turistas internacionales			Porcentaje de turistas internacionales		
	Juan Santamaría	Daniel Oduber	Vía Aérea	Juan Santamaría	Daniel Oduber	Vía Aérea
2004	986,009	98,094	1,087,890	90.6	9.0	100.0
2005	1,100,763	141,465	1,243,541	88.5	11.4	100.0
2006	1,067,076	161,837	1,231,950	86.6	13.1	100.0

FUENTE: Administración de la Información. ICT

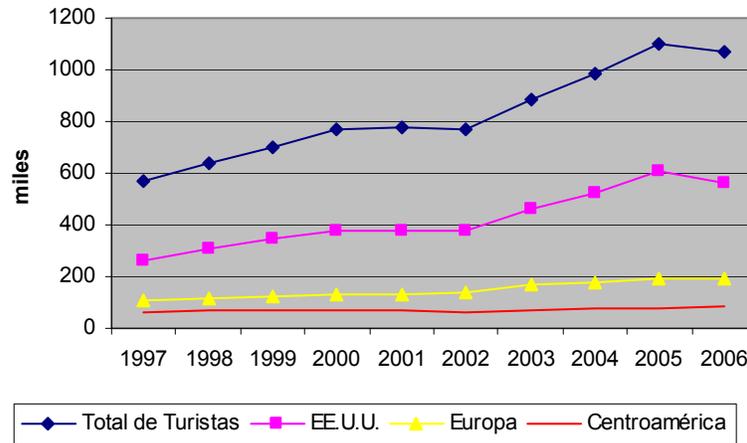


Es importante hacer notar el crecimiento que ha tenido el aeropuerto guanacasteco haciendo, a través de los años, un aporte cada vez más importante en el ingreso de turistas internacionales.

2.2.13.1 Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Las llegadas de turistas internacionales que ingresan por el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría pasaron de 568 mil turistas en el año 1997 a 1.067 mil en el 2006; es decir casi duplicó la cantidad de visitantes en una década.

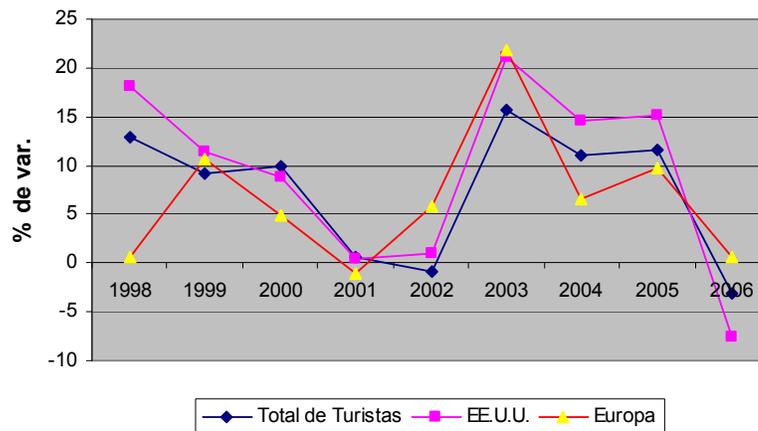
Gráfico 2.16. Llegadas de turistas internacionales por el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, según zonas.1997-2006



Se observa la tendencia creciente de la serie en el período 1996-2005, con excepción en los años 2001 y 2002, consecuencia directa de los atentados de septiembre 11, y en el año 2006 por la explicación hipotética que se dio en el apartado anterior respecto a la disminución de la oferta de vuelos. Por otra parte, es claro el peso de las llegadas de EE.UU. por este

aeropuerto; la serie tiene prácticamente el mismo comportamiento. Las llegadas de estadounidenses representan aproximadamente el 50% del total de llegadas por el Juan Santamaría y esto explica la relación directa en el del comportamiento de las variaciones anuales totales y de las llegadas de EE.UU.

Gráfico 2.17. Porcentajes de variación anuales de las llegadas de Turistas internacionales por el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.1998-2006

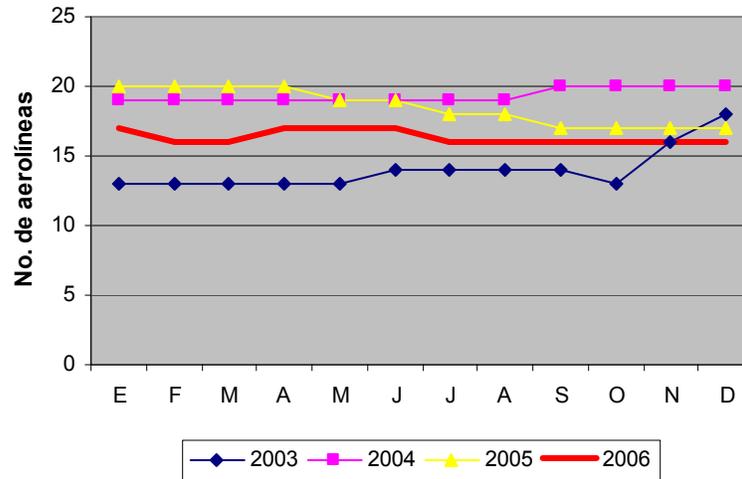




El gráfico siguiente muestra el comportamiento del número de aerolíneas que vuelan a Costa Rica desde enero del año 2003 a diciembre del 2006. Se dio un aumento importante del 2003 al 2004 y que se mantuvo en los primeros meses del 2005, para luego registrar números más

pequeños en lo que resta del año y en durante el 2006. Las principales aerolíneas que estaban operando en el Juan Santamaría durante el año 2006 fueron: Air Canada, Air Madrid, American, Condor, Copa, Cubana, Delta, Iberia, Martin Air, Mexicana, Taca y US Airways.

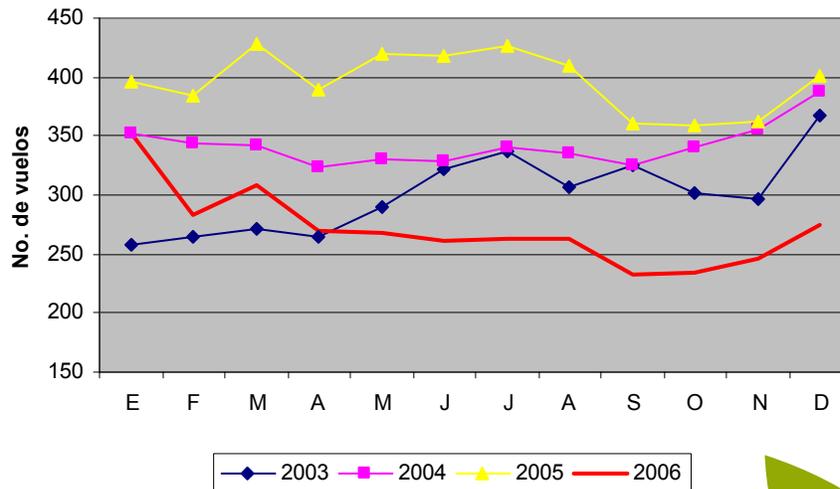
Gráfico 2.18. Número de aerolíneas que operan en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por mes.2003-2006



Más importante aún que el número de aerolíneas es la cantidad de vuelos semanales que llegan al aeropuerto

to Santamaría, la gráfica siguiente nos muestra la evolución de esta variable medular:

Gráfico 2.19. Número de vuelos semanales en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por mes.2003-2006





El gráfico muestra el aumento significativo que se da del 2003 al 2005, pero significativas disminuciones durante todo el 2006 al principal aeropuerto del País. Muchos factores podrían estar interfiriendo acá, desde la apertura y consolidación de las operaciones en el Daniel Oduber.

Hasta la capacidad operativa del Juan Santamaría, eliminación de rutas, disminución de frecuencias de vuelos por parte de las aerolíneas, etc. La capacidad media y la movilización efectiva de pasajeros por parte del conjunto de líneas aéreas provenientes de Estados Unidos, Canadá y Europa, se muestra en el cuadro 2.34.

Cuadro. 2.34 Capacidad efectiva de las líneas aéreas por región

Aerolínea	Movilización efectiva	Capacidad Media	Razón
2004			
Total	834.040	1.302.085	64,1%
Estados Unidos	728.872	1.114.858	65,4%
Canadá	13.119	19.368	67,7%
Europa	92.049	167.859	54,8%
2005			
Total	967.873	1.443.829	67,0%
Estados Unidos	774.503	1.176.431	65,8%
Canadá	59.304	88.262	67,2%
Europa	134.066	179.136	74,8%

Con ligeras variaciones entre años, las líneas aéreas mantienen porcentajes altos de ocupación y operación. Aún cuando pudiera quedar algún margen de crecimiento, pareciera que están próximos al nivel máximo de operación de una línea aérea.

2.2.13.2 Capacidad de aeropuerto²²

El tema de la capacidad del aeropuerto Juan Santamaría debe dividirse en dos grandes secciones de análisis: capacidad de llegada de pasajeros y la capacidad de salida de pasajeros. Como se muestra a continuación cada una de ellas está a su vez influenciada por varios factores que interactúan entre sí para potenciar o limitar la capacidad en un momento dado.

Capacidad de llegada de pasajeros.

Está en función directa de las capacidades en: (i) la pista de aterrizaje; (ii) calles de rodaje; (iii) posiciones de parqueo de aviones y puentes de abordaje de

pasajeros; (iv) procesamiento de pasajeros en la terminal (Migración, equipaje y Aduanas y control fitosanitario).

Pista de aterrizaje

La capacidad de la pista se mide por el número de movimientos por hora (despegues o aterrizajes), que a su vez depende del tipo y tamaño de los aviones. Al 2006 la capacidad teórica de la pista se estima en 22 movimientos por hora, aunque podría aumentar a unos 30 movimientos por hora (uno cada dos minutos) si se implementan algunas modificaciones sobre las calles de rodaje. Desde esta perspectiva, la pista no representaría un cuello de botella en el horizonte de planeamiento turístico hacia el 2012.

Posiciones de parqueo e infraestructura del lado aéreo
Para el 2006, se cuenta con 10 espacios de parqueo simultáneos, de los cuales 5 son posiciones contacto y 5 corresponden a posiciones remotas.

²² Representan datos iniciales e ilustrativos para un primer análisis sobre la situación del aeropuerto Internacional Juan Santamaría para efectos de esta versión del plan. Para llegar a conclusiones firmes, a corto plazo es necesario hacer una corroboración y ajuste de los datos a partir de un estudio técnico que permita medir con mayor precisión y exactitud la capacidad del aeropuerto.



Con la finalización de la ejecución la fase I y 2 del plan maestro (prevista para el 2008), este número aumentará a 9 posiciones con puente de abordaje y 2 posiciones remotas. Adicionalmente, existen 4 posiciones remotas para operaciones de carga que pueden – y son – compartidas con las operaciones comerciales de pasajeros.

La fluidez de las operaciones – y por ende la capacidad del aeropuerto – depende también del tipo de aviones que estén operando; cuando se operan aviones A 320 (referencia a vuelos de TACA) se pueden manejar operaciones simultáneas en todas las posiciones, pero con equipos A340-600 (referencia a vuelos de Iberia) todo el tráfico se paraliza 10 minutos antes y después de la operación de este tipo de aviones.

Debido a las limitaciones físicas del aeropuerto como la separación entre la pista y el edificio terminal, este punto se convertirá, en el corto o mediano plazo, en el principal cuello de botella para las operaciones del aeropuerto, básicamente porque representa una serie de limitaciones que difícilmente se pueden resolver de forma sencilla. De hecho, la ejecución del actual programa de obras (fases I y II del Pan Maestro) no permitirá resolver esos temas.

Procesamiento de pasajeros

La capacidad de los puestos de migración (primer punto de atención) depende del espacio disponible para ordenar filas, del número de puestos de migración y del tiempo de atención de cada pasajero. Para el 2006, la atención promedio por pasajero en migración es de aproximadamente 47 segundos, y el tiempo promedio de fila, en hora pico, es de 22 minutos por pasajero, tiempos que se consideran dentro del rango normal. La capacidad teórica de atención es de 800 a 850 pasajeros por hora, es decir, cercana a la capacidad de seis operaciones simultánea con aviones tipo A 320.

La capacidad de procesamiento de equipaje (segundo punto de atención) está limitada a tres bandas en el 2006, con tiempo de atención acorde a los estándares

de la industria. En promedio, la última pieza de equipaje que se baja de un avión llega a la faja de equipaje 29 minutos después de la llegada del vuelo.

El filtro de aduanas y control fitosanitario (tercer punto de atención) puede llegar a ser el más crítico, mientras no se implementa una revisión selectiva del equipaje (lo que facilitaría la operación). La política vigente para control fitosanitario (MAG) estipula la revisión del 100% del equipaje. Para ello, los recursos materiales y humanos son muy limitados. La capacidad de procesamiento está por debajo de la capacidad de procesamiento de migración (800-850 pasajeros/hora) generando un cuello de botella en este punto de salida.

Esta limitación es crítica dado que en las fases I y 2 de ampliación (plan maestro) no está previsto ampliar esta zona; no se contempla aumentar el espacio disponible para colocar más fajas de equipaje ni colocar más máquinas de revisión. Aunque existe espacio teórico para una cuarta faja de equipaje, su colocación tendría efectos negativos sobre el espacio disponible (metros cuadrados) del área de aduanas.

Capacidad de salida.

La capacidad de salida del aeropuerto está en función de 4 elementos fundamentales: (i) vías de acceso y parqueo externo; (ii) mostradores de aerolíneas para la atención de pasajeros; (iii) inspección de seguridad y (iv) capacidad de las salas de abordaje.

Vías de acceso y parqueo externo

Las posiciones de parqueo externo y las zonas de descarga de pasajeros no representan problemas a corto o mediano plazo. El ordenamiento vial permite una fluidez apropiada de esta parte de la operación, aunque es necesario vigilar los planes de desarrollo de la vía San José – San Ramón y los servicios de transporte público desde y hacia el aeropuerto.





Atención de pasajeros

La capacidad para el proceso de facturación – o “check in” – está dada por la cantidad de puestos de atención disponible, el espacio disponible para la formación de colas y la velocidad de procesamiento de cada pasajero por parte de las aerolíneas. Para el 2006 la cantidad de estos puestos es de 58, pero aumentará a partir de agosto del 2007 a 22 posiciones adicionales, con lo cual no se visualizan problemas de capacidad en este apartado. Estas posiciones son de tipo CUTE (Common Use Terminal Equipment), es decir que no son exclusivas y pueden ser utilizadas por varias líneas aéreas en diferentes momentos, aunque existen algunas restricciones de seguridad que obligan a tener posiciones fijas para ciertos destinos.

Inspección de seguridad

El filtro de seguridad cuenta al 2006 con cuatro arcos y cuatro máquinas de inspección de equipaje de mano, para una capacidad de aproximadamente 800 pasajeros por hora, y un tiempo de atención de aproximadamente 14 minutos por pasajero, incluido el tiempo de espera en la fila (tiempo promedio en horas pico de la estación alta). No se prevé para el futuro cercano, un problema de capacidad en este apartado, ya que a partir de agosto del 2007 se contará con el espacio necesario para aumentar el número de puestos a 6.

En paralelo, el cobro del impuesto de salida que ha sido un problema en el pasado, podría quedar pronto solucionado en virtud que su cobro se estaría haciendo dentro del costo de los tiquetes aéreos. Se espera que este cambio pueda implementarse ya a partir del 2006; sin embargo hay quienes opinan que el Proyecto de Ley no prosperará, consecuentemente esta situación continuaría impactando negativamente la facilitación en el Aeropuerto, dado que obliga al pasajero a hacer una fila adicional y utilizar un espacio valioso de la terminal que podría ser mejor aprovechado.

Salas de abordaje

Para el 2006 se contaba con 7 salas de abordaje, 5 con puentes y 2 salas para abordaje remoto. A partir octubre del 2006, con la apertura del bloque A, se contará con una sala de abordaje para operación remota equipada con dos puertas, lo que permitirá, por primera vez, acomodar pasajeros para equipos grandes como el A340-600.

Con la finalización de la ejecución de las fases I y II del plan maestro, a diciembre del 2007 prácticamente se duplicarán los metros cuadrados de las salas; se contará con 9 puertas de contacto con sus respectivas salas de abordaje y 2 salas de abordaje remoto (estas últimas con una capacidad para operar simultáneamente 2 vuelos – es decir una capacidad total de 4 operaciones remotas simultáneas).

Para terminar de dimensionar los requisitos espacio en salas de abordaje, es necesario tomar en cuenta los pasajeros en tránsito (pasajeros que conectan en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría). En el 2005, se recibió aproximadamente unos 500 mil pasajeros en tránsito y se quedan en promedio más de 3 horas. Estos pasajeros son usuarios de la Terminal: compran en las tiendas, utilizan los baños, las sillas, etc.

Operación global

Para todas las operaciones aeroportuarias la IATA define estándares de servicio que varían en rangos a **A a F**, dependiendo de diversos factores que van desde las áreas mínimas de atención por pasajero (m²/pasajero), hasta los tiempos de atención de pasajeros. Un nivel F significa que el aeropuerto está prácticamente colapsado y un nivel A, que el aeropuerto opera con el más alto nivel de calidad y servicio.

El aeropuerto Juan Santamaría, de acuerdo al Contrato de Gestión Interesada, está diseñado para operar en una condición de **nivel C**, lo que significa que ofrece buenos niveles de servicio con posibilidad de atrasos aceptables y buenos niveles de confort. Lo anterior aplica para periodos “normales”. Físicamente el aeropuerto está congestionado en cuatro periodos al día y el resto del tiempo está prácticamente vacío:



Salidas	Llegadas
06:00 a.m. a 08:00 a.m.	11:00 a.m. a 01:30 p.m.
02:30 p.m. a 05:30 p.m.	07:00 p.m. a 10:00 p.m.

En teoría, se podría prácticamente duplicar el volumen de tráfico utilizando otras franjas de horario para la llegada de pasajeros, específicamente horas de la noche o temprano en la mañana. Desgraciadamente esto no es tan sencillo dado que las líneas aéreas comerciales ajustan sus horarios de llegada a las propias características de su negocio, destacando el aspecto de la conectividad, condiciones climáticas y otras más.

Aunque entre el 2002 y el 2004 la aprobación de nuevas frecuencias ocurrió de manera más o menos libre, dada la necesidad que tenía el país por incrementar la cantidad de vuelos, desde el 2004 está funcionando un nuevo proceso de aprobación de vuelos (en el que participan conjuntamente ALTERRA y Aviación Civil) mediante el cual las solicitudes de la líneas aéreas son sometidas a un análisis para evaluar la capacidad del aeropuerto en el horario propuesto. Este procedimiento está permitiendo hacer recomendaciones a la línea aérea y/o aprobar el itinerario lo más cerca posible del horario solicitado, evitando puntos críticos tanto para el aeropuerto como para la línea aérea. Todo lo anterior resulta en un mejor servicio al pasajero.

Aun cuando este procedimiento permite manejar cierto margen de acción (pequeños movimientos de 10 o 15 minutos para algunos vuelos), lo cierto es que el congestionamiento en las franjas horario ya señalado está supeditado al movimiento internacional de las líneas aéreas y la procedencia de los mercados turísticos internacionales.

Ciertamente la rentabilidad de los vuelos depende de una masa crítica de pasajeros que se muevan de punto a punto, lo que en principio se logra mediante el manejo de bloques geográfico en bandas horario determinadas. No solamente en el aeropuerto Juan Santamaría sino que en la mayoría de aeropuertos del mundo (Miami, Houston y Dallas para nuestros mercados importantes), las llegadas se manejan por bloques regionales en franjas horarias definidas en función de un factor de conectividad lo que hace que exista poco margen de maniobra sobre este aspecto en particular.

Capacidad general

Como se ha visto no existe una capacidad única que pueda ser estimada como un dato rígido. Más bien depende del estándar de servicio que se quiera brindar, el tipo de aeropuerto que se quiere a futuro y la capacidad de gestión que se tenga sobre el mismo, y del manejo de las aprobaciones de horarios de operación.

Al nivel de operación actual previsto (nivel C) no se prevé que el aeropuerto tenga problemas para manejar 2.3 millones de pasajeros hacia el 2012 como está planteado en este plan, siempre y cuando se ejecuten las obras contempladas para la ampliación. El aeropuerto puede seguir operando pero es claro que a futuro presentará limitaciones que se deben ir corrigiendo sea por medio de inversiones, mediante publicaciones de excepción a normas internacionales o normas de gestión.



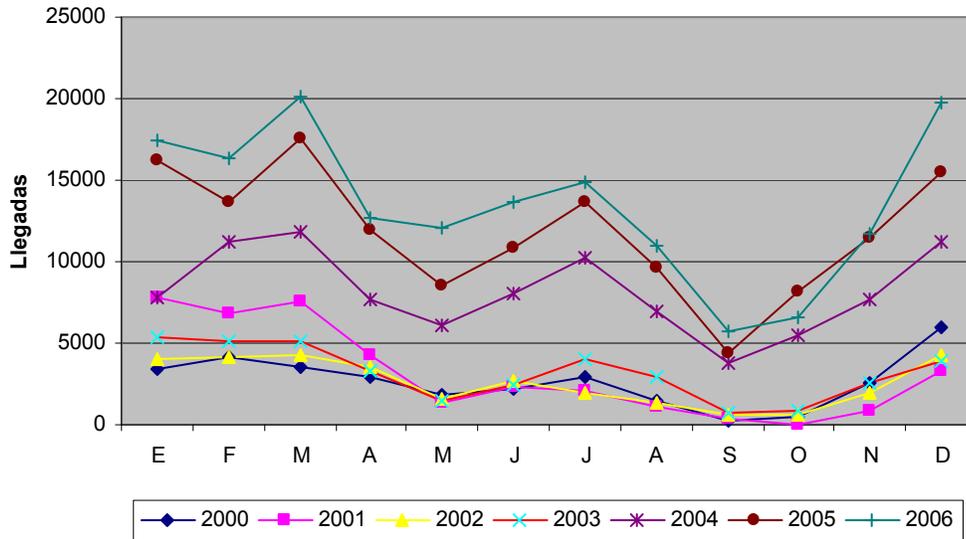


2.2.13.3 Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

El aeropuerto ubicado en Liberia, comienza a aumentar el flujo de pasajeros internacionales a partir del año 1997.

Para esa fecha prácticamente el 100% del tráfico (13,608 pasajeros) era en la modalidad “charter”; en el 2006 el número de pasajeros aumentó a 161.837 en la modalidad de vuelos itinerados principalmente.

Gráfico 2.20. Llegadas de turistas internacionales por el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, según mes.2000-2006



Los mayores crecimientos se observan en el 2004 y 2005; para el 2006 se observan aumentos también pero relativamente menores. El gráfico también muestra el patrón de estacionalidad bastante marcado; una temporada alta que va de diciembre hasta marzo, con repuntes en julio, influenciado por el hecho de que el 96% de los turistas que llegan a este aeropuerto son de EE.UU. y Canadá.

Las características de los turistas que utilizan el Daniel Oduber hacen que éste sea un aeropuerto con usuarios bastante diferentes en comparación con los que utilizan el Juan Santamaría.

De acuerdo a las encuestas realizadas en la terminal de Liberia, Guanacaste en los años 2005 y 2006, el 95% de los pasajeros llegan al País por motivo

de vacaciones, placer, ocio. En otras palabras, el aeropuerto Daniel Oduber es actualmente un aeropuerto para vacacionistas, además como se mencionó anteriormente el 96% de los pasajeros son estadounidenses o canadienses. Prácticamente el 100% de los vuelos proceden de los Estados Unidos y Canadá que utilizan aerolíneas de esas nacionalidades.

Otra diferencia importante si se le compara con los pasajeros de motivo placer que utilizan el Juan Santamaría es la modalidad del viaje. En el Daniel Oduber, entre el 45 y 50% de los pasajeros viajan bajo la modalidad paquete turístico.

Un hallazgo interesante en las encuestas es que contrario a lo que se presumía inicialmente, no todos los pasajeros pernoctan exclusivamente en Guanacaste Norte, un 87,7% así lo indicó pero otras zonas del País



también se ven beneficiadas como Llanuras del Norte, Monteverde y Guanacaste Sur.

La cantidad de aerolíneas y por supuesto de vuelos semanales se dispara, al pasar de

1 aerolínea con vuelos itinerados en el 2003 a 9 en marzo del 2005. En los primeros meses del año 2006 se registra una aerolínea menos pero por su lado el número de vuelos semanales se incrementa como se observa en el gráfico 2.21.

Gráfico 2.21. Número de aerolíneas que operan en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, según mes.2003-2006

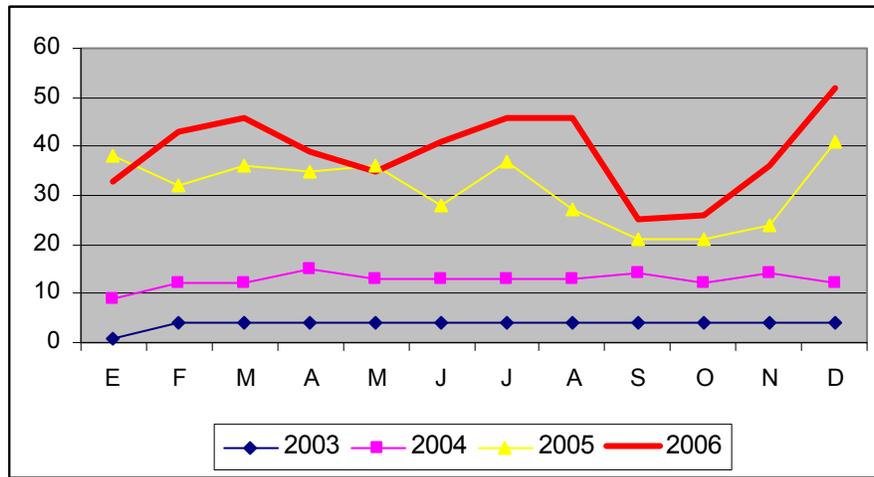
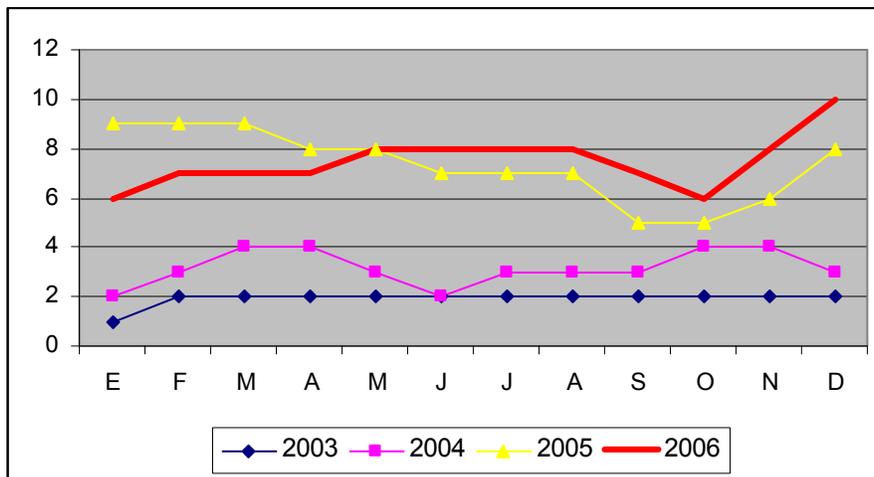


Gráfico 2.22. Número medio de vuelos semanales en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, por mes.2003-2006





Es válida la interrogante para esta importante terminal aérea sobre su capacidad operativa y de expansión en los próximos años, en tanto que de las 11:30 a.m. y hasta las 2 p.m. en día sábado tiene 7 itinerarios aprobados sin capacidad de procesamiento y el resto del día el aeropuerto está vacío.

Además, según expertos en materia de aeropuertos, no podría funcionar como aeropuerto alternativo por falta de servicios de todo tipo en su periferia (hospitales y bomberos por ejemplo). Si se quisiera hacer la inversión necesaria para atender la demanda muy posiblemente no habrá negocio para un operador.

2.2.14 Generación de empleo.

El Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) basado en la Encuesta Nacional de Hogares de Julio de 2006 estima que la población ocupada en hoteles y restaurantes es de 97.829 personas, equivalente a un 5,3% del total de la población ocupada. Esta estimación no incluye el número de personas ocupadas que laboran en empresas de transporte aéreo, terrestre, marítimo, agencias de viaje, empresas de alquiler de vehículos y otras del sector turismo. Sin embargo cabe destacar el alto nivel de confianza, en términos estadísticos que posee la cifra del INEC, lo que la convierte en un indicador completamente válido.

Por otro lado, utilizando el número de habitaciones hoteleras que hay en el país y bajo el supuesto de que cada habitación genera dos empleos directos y cada empleo directo produce tres indirectos, se llega a la cifra en empleo total en turismo (directo e indirecto) cercano a 326.488 personas.

2.2.15 Infraestructura y servicios

La evaluación del tema de infraestructura para todo el país se aborda considerando los siguientes tipos:

Infraestructura para servicios básicos: Esta integra la infraestructura existente respecto a agua potable (acueducto), electricidad y telefonía.

Infraestructura para saneamiento: Se refiere únicamente al servicio de recolección, disposición de desechos sólidos y líquidos

Infraestructura para acceso: Incluye acceso terrestre, aéreo y acuático (fluvial y marino).

Los servicios básicos de electricidad y telefonía en general en el país tiene una amplia cobertura, especialmente en lo que a destinos turísticos de importancia se refiere, presentándose algunos requerimientos en mejora de la calidad de algunos lugares específicos.

Con respecto al servicio de agua potable, existe una amplia red de acueductos en todo el país, manejados por Acueductos y Alcantarillados o ASADAS, Municipalidades o entes privados. No obstante la amplia red existente, algunas zonas requieren de mejoras en la calidad, cantidad del recurso y de estudios que permitan conocer de manera certera la capacidad de los mantos acuíferos y en función de ellos se cuente con mayor información para la toma de decisiones.

En relación con los servicios de recolección y disposición final de desechos sólidos y líquidos, tal como se refleja en las matrices del Anexo 3, las necesidades son generalizadas a nivel nacional respecto a la educación de la población, la generación y manejo de desechos y el mejoramiento de los servicios de recolección y disposición final del recurso. En este sentido, se hace imperativo que el estado costarricense y específicamente las entidades competentes desarrollen iniciativas a corto plazo para resolver el problema de desechos que causa problemas de salud pública, deterioro de destinos turísticos y pérdidas económicas para las regiones.

Respecto a la infraestructura de acceso terrestre a las diferentes unidades turísticas del país, la calidad de las vías es diferenciado tal como se observa en el Anexo 3; y aunque una de las ventajas competitivas que tiene el país respecto a otros destinos turístico, es





la amplia red vial con que se cuenta para acceder a diferentes destinos turísticos del país, se hace cada vez más evidente la necesidad de establecer un programa de mantenimiento vial que haga las visitas a la zona más placenteras.

Por otra parte, es necesario reforzar la inversión en lo referente a la señalización horizontal y vertical, haciendo mayor énfasis en rutas de acceso a destinos de importancia turística, mediante la colocación de información turística clara y certera que permitan orientar de una mejor manera a turistas nacionales e internacionales.

Con respecto, al acceso acuático, si bien es cierto existen algunos muelles de nacionales importantes para el arribo de turismo internacional que cuentan con condiciones básicas como Puerto Limón y Puntarenas y algunas marinas privadas, existen muelles más pequeños ubicados en diferentes zonas del país que no cuentan con las condiciones básicas para atender adecuadamente y con las normas de seguridad requeridas, razón por la cual se requiere efectuar inversión al respecto.

En relación con el acceso aéreo, aunque existe en el país una infraestructura para atención de vuelos locales e internacionales, el crecimiento del turismo hace cada vez más urgente invertir en la mejora y ampliación de la infraestructura de aeropuertos, especialmente en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y el Daniel Oduber y locales ubicados en los principales destinos turísticos del país.

En términos generales, se concluye que la distribución de los servicios básicos e infraestructura muestra un patrón irregular en diferentes zonas del país, que obedece a criterios de concentración de población, dinámica de la estructura productiva, grado de urbanización, concentración de servicios básicos y grado de desarrollo turístico.

Esta situación plantea la necesidad de priorizar en el desarrollo de obras de manera estratégica, máxime en momentos en que los recursos estatales son cada vez menores y la demanda crece sostenidamente; razón por la cual la inversión debe orientarse a subsanar las necesidades establecidas en los Centros de Desarrollo sostenibles planteados en el plan y la priorización planteada en las matrices indicadas.

2.2.16 Parques Nacionales

Los Parques Nacionales constituyen un elemento de primer orden para el turismo en el país. No solo porque contienen atractivos turísticos de alta jerarquía en los que se basan una buena parte de los productos actualmente comercializados, sino porque, históricamente, la imagen del país se ha visto fortalecida precisamente por la existencia de los Parques y la operación asociada de productos turísticos.

Para el 2006, del total de 160 áreas silvestres protegidas declaradas por el Estado costarricense, 32 (20%) reciben turismo actualmente; seis de ellas (3.75%) en forma intensiva. Cabe señalar que aparte de estas 32 áreas existe un número no determinado de refugios nacionales de vida Silvestre privados que reciben visitantes como parte de sus actividades turísticas y recreativas regulares, o bien dentro de sus programas de investigación y educación ambiental. Adicionalmente, otras siete áreas silvestres protegidas (4.38%) tienen potencial turístico no explotado²³.

El cuadro 2.35 resume la situación histórica de visitación y turismo en los Parques Nacionales del país.

²³ SINAC. El sistema de áreas silvestres protegidas de Costa Rica. MINAE Informe nacional 2006



Cuadro 2.35 Comportamiento histórico del turismo en los Parques Nacionales 1994-2004

	Turistas Internacionales Juan Santamaría	Porcentaje de turistas que dice haber visitado áreas naturales (1)	Turistas que visitan áreas naturales	Entradas vendidas a Parques Nacionales (2)	Turistas que efectivamente visitan Parques Nacionales (3)	Turistas que visitan otras áreas naturales
1994	558.263	54%	301.462	378.286	138.923	162.539
1995	579.457	41%	237.577	251.740	109.483	128.095
1996	555.139	41%	227.607	268.774	104.888	122.719
1997	567.950	39%	221.501	290.081	102.074	119.427
1998	640.751	40%	256.300	324.148	118.111	138.190
1999	699.676	43%	300.861	370.254	138.645	162.215
2000	769.147	42%	323.042	340.574	148.867	174.175
2001	774.221	44%	340.657	381.373	156.985	183.672
2002	767.699	45%	345.465	411.831	159.200	186.264
2003	887.711	53%	470.487	530.777	216.814	253.673
2004	986.009	53%	522.585	586.959	240.822	281.762

(1) Administración de información ICT. Encuestas aéreas de no residentes

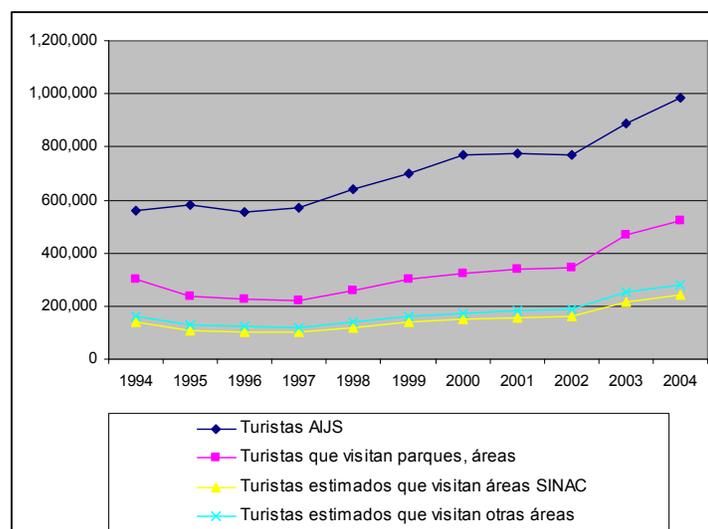
(2) Modificado a partir de SINAC. Gerencia de áreas protegidas 2006. El título se modifica del original "visitantes no residentes" a "entradas vendidas"

(3) Administración de información ICT. Un turista visita en promedio 2 parques nacionales durante su visita al país según la encuesta aérea de no residentes.

Para el 2004 del total de turistas que ingresaron por el Juan Santamaría al país, un 53% habría visitado áreas naturales y de estos, se calcula que solo cerca de 240,822 (24% del total de turistas internacionales que ingresaron por la terminal aérea) visitó efectivamente Parques Nacionales. El resto de turistas en este grupo (281,762) posiblemente visitó otras áreas fuera de los Parques Nacionales (reservas privadas, bosques y otros).

Como puede verse en el gráfico 2.17, el diferencial entre la visitación al país es cercano al 50%, porcentaje que se ensancha aún más con respecto a la visitación de Parques Nacionales (de las 37 con visitación turística).

Gráfico 2.23. Visitación de turistas extranjeros a las Áreas Protegidas y Parques Nacionales. 1994-2004





CAPITULO 3

Expectativas y visión de futuro

3.1 Modelo de desarrollo.

El desarrollo turístico en Costa Rica se seguirá construyendo en torno a los factores y elementos que históricamente han servido para lograr el posicionamiento y reconocimiento de la **“marca turística”**²⁴, que dicho sea de paso es reconocida como una de las más conocidas y valiosas del mundo²⁵. A diferencia del modelo tradicional de desarrollo (modelo “enfocado en la demanda”) que promueve la **construcción artificial de destinos**²⁶ para satisfacer expectativas y preferencias de grupos y segmentos particulares del mercado turístico (el destino se ajusta al cliente), el país seguirá impulsando un **modelo alternativo enfocado en la oferta**, promoviendo la incorporación de la realidad social, ambiental y cultural del país como elementos centrales en el **diseño de productos turísticos auténticos** que permitan al turista tener una experiencia verdaderamente vivencial durante el tiempo que dura su viaje. Mediante el diseño y entrega de productos especialmente diseñados, el turista se “adapta e integra”, durante el tiempo que dura su viaje, a las condiciones reales existentes del país generando con ello esa experiencia enriquecedora en un espacio turístico **“sin ingredientes artificiales”**.

A diferencia del modelo tradicional de enfoque en la demanda que es intensivo en capital artificial (capital financiero), el modelo de oferta al que apuesta Costa Rica busca un equilibrio o balance entre capital financiero, natural, humano y social, y de ahí que elementos tales como la atracción de inversiones, la conservación y uso racional de la biodiversidad y espacios naturales, la participación e integración de comunidades locales, y el mantenimiento de nuestras costumbres, tradiciones y manera de ser, adquieren una importancia estratégica para el mantenimiento de las ventajas comparativas y competitivas del país como destino turístico.

Como base fundamental del modelo se impulsará y favorecerá un desarrollo turístico que propicie un uso sostenible de los recursos (naturales y humanos) y una distribución equitativa de los beneficios, asegurando que la fase de crecimiento proyectada para el 2012 se apegue al posicionamiento logrado con la “marca turística” del país, y más aún, al desarrollo humano al que se aspira como nación.

3.2 Políticas para el desarrollo futuro

Las políticas generales comprenden las disposiciones generales no negociables que regirán el desarrollo turístico nacional de acuerdo al modelo de desarrollo deseado y la proyección de futuro 2002- 2012 que se propone. Tienen una connotación de largo plazo y deben considerarse de acatamiento obligatorio para la industria turística nacional.

Sostenibilidad.

- El desarrollo turístico deberá darse contribuyendo efectiva y constructivamente contra cualquier forma de deterioro social, generando beneficios económicos, protegiendo el medio ambiente y respetando la cultura y valores del pueblo de Costa Rica.

- Se combatirá enérgicamente cualquier tipo de actividad turística que atente contra las buenas costumbres del pueblo de Costa Rica o que ponga en peligro la integridad física y moral del ser humano.

- El desarrollo de la actividad turística propiciará beneficios regionales integrales y particularmente el bienestar de las familias costarricenses. Gestión del espacio turístico.

- El ordenamiento del espacio turístico se basará en la división territorial de 10 unidades de planificación que en su conjunto formarán la imagen turística del País

²⁴ Conjunto de elementos y factores diferenciadores que la actividad turística del país ha proyectado internacionalmente, en un esfuerzo conjunto público privado, a fin de promocionar a Costa Rica como un destino turístico de clase mundial.

²⁵ Partt, L. 1997 Sector Turístico en Costa Rica: Análisis de sostenibilidad. CLADS-INCAE

²⁶ Polos turísticos que se diseñan de manera aislada o segregada de la realidad social, cultural y ambiental de una región o país

