

COSTA RICA: DESAFÍOS ECONÓMICOS PARA LA PRÓXIMA ADMINISTRACIÓN

M.Sc. Roxana Morales Ramos¹
M.Sc. Fernando Rodríguez Garro²
Dr. Javier Rodríguez Ramírez³

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
1. REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y REDUCCIÓN DE DESIGUALDADES.....	2
2. TRANSMISIÓN DE TASAS DE INTERÉS A LOS CRÉDITOS.....	5
3. MAYOR PARTICIPACIÓN LABORAL DE LAS MUJERES	11
4. CONSOLIDACIÓN FISCAL SOSTENIBLE	13
5. TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, ACCESIBLE Y SOSTENIBLE	15
6. INFRAESTRUCTURA VIAL Y PORTUARIA PARA LA COMPETITIVIDAD.....	17
7. ENVEJECIMIENTO POBLACIONAL Y SOSTENIBILIDAD SOCIAL.....	19
8. INVERSIÓN EN EDUCACIÓN Y ADAPTACIÓN TECNOLÓGICA.....	21
9. SEGURIDAD CIUDADANA Y COMPETITIVIDAD	22
CONCLUSIONES.....	24

INTRODUCCIÓN

El desempeño reciente de la economía costarricense muestra señales mixtas. Si bien el país ha logrado mantener la estabilidad macroeconómica y un crecimiento impulsado por sectores dinámicos vinculados a las exportaciones y la inversión extranjera, persisten desafíos estructurales que limitan la capacidad de la economía para generar crecimiento sostenido, empleo de calidad y mayor bienestar para la población. En este contexto, el presente documento analiza nueve desafíos económicos que enfrenta el país en el corto y mediano plazo, con el objetivo de aportar elementos de diagnóstico y propuestas de política pública que contribuyan a fortalecer la productividad, mejorar la competitividad y asegurar la sostenibilidad del desarrollo económico y social de Costa Rica.

¹ Economista, coordinadora e investigadora del OES-UNA

² Economista, investigador del OES-UNA

³ Economista, investigador del OES-UNA

1. REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y REDUCCIÓN DE DESIGUALDADES

En los últimos seis años (2019-2025), el dinamismo de la economía ha estado impulsado principalmente por el Régimen Especial de producción (zonas francas).

Al comparar el PIB real de 2019 -año previo a la crisis provocada por la pandemia- con el de 2025, se observa que la economía en su conjunto experimentó una variación acumulada de 24,8%. No obstante, al desagregar ese crecimiento entre el Régimen Definitivo y el Régimen Especial, las diferencias resultan marcadas: mientras el primero registró un aumento acumulado de apenas 14,6%, el Régimen Especial expandió su producción en 116,8% (véase Cuadro 1).

Cuadro 1.

**Costa Rica: Producto Interno Bruto por régimen de comercio.
Millones de colones encadenados y variación acumulada.**

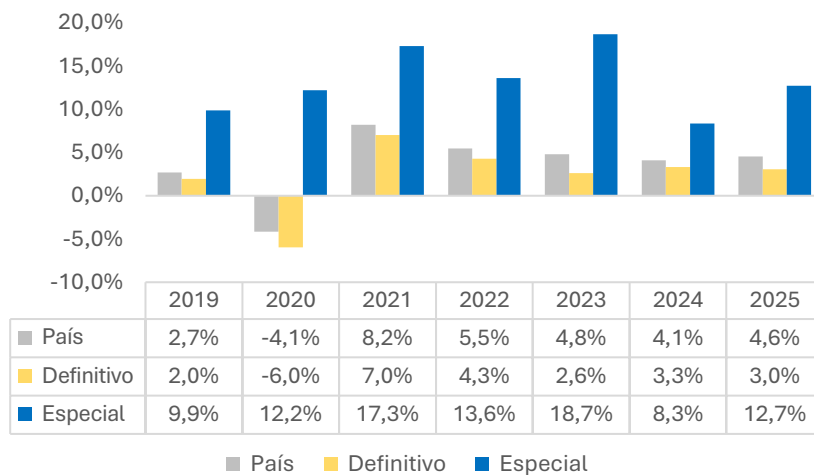
Año	Total, país	Régimen Definitivo	Régimen Especial
2019	41.998.925	37.843.274	4.170.688
2025	52.400.492	43.385.236	9.040.375
Variación %	24,8%	14,6%	116,8%

Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

En línea con este desempeño, la participación del Régimen Especial en el PIB aumentó de 9,9% en 2019 a 17,3% en 2025, lo que confirma su creciente peso relativo dentro de la estructura productiva del país.

En el Gráfico 1 se presenta la tasa de variación anual de la producción en el periodo 2019-2025, tanto a nivel nacional como desagregado por regímenes. Como se aprecia, el mayor dinamismo ha correspondido al Régimen Especial. Incluso en 2020, en el contexto de la pandemia, este régimen logró sostener una tasa de crecimiento de dos dígitos, en contraste con el Régimen Definitivo, que registró una contracción cercana al 6%.

**Gráfico 1. Costa Rica: variación anual del PIB real por
régimen de comercio. 2019-2025. Porcentajes.**

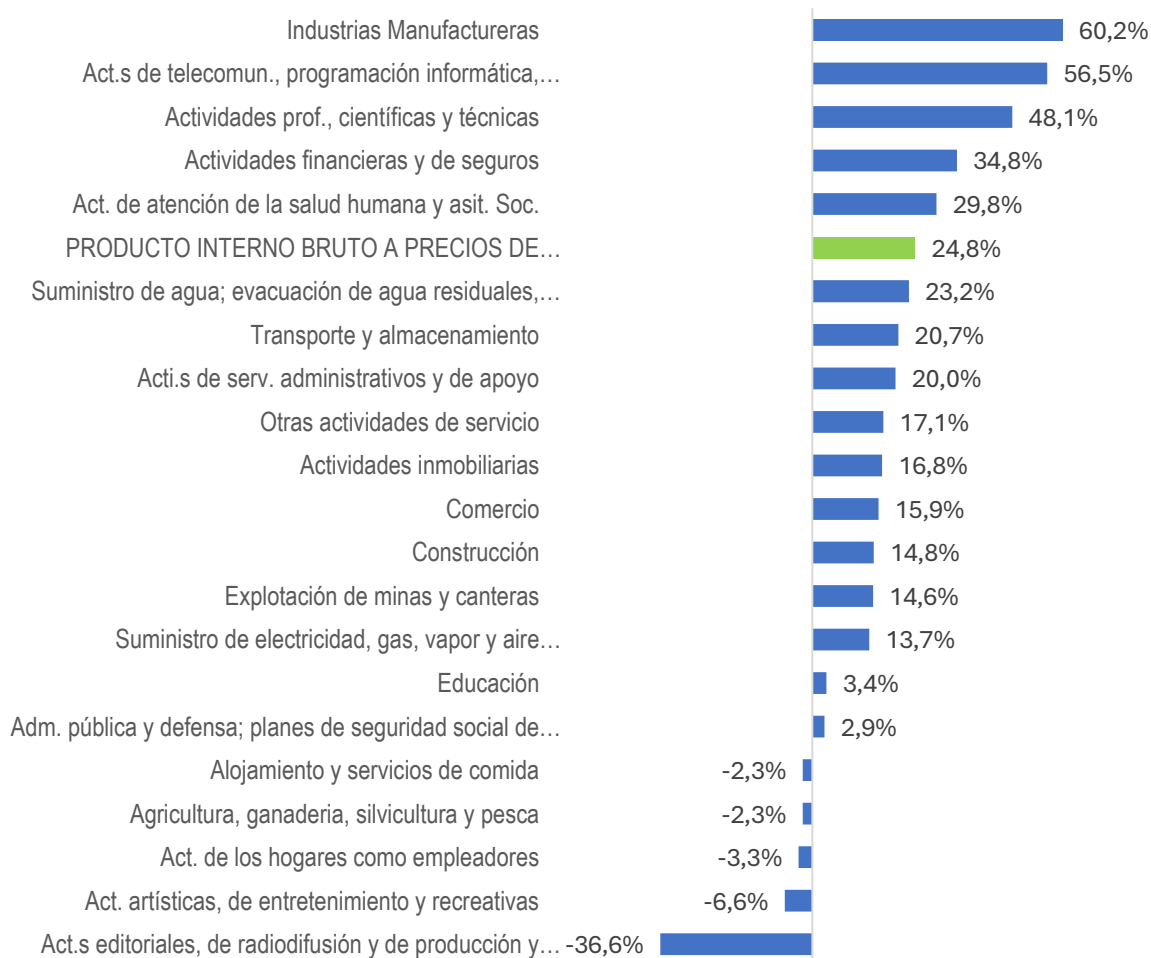


Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

Al desagregar la información por sectores de actividad económica, entre 2019 y 2025 se observa que los tres sectores con mayor crecimiento acumulado fueron a) *Manufactura* (+60,2%); b) *Actividades de telecomunicaciones, programación informática, consultoría, infraestructura informática y otros servicios de información* (+56,5%); y c) *Actividades profesionales, científicas y técnicas* (+48,1%).

En contraste, las actividades que registraron caídas en el período fueron a) *Actividades editoriales, de radiodifusión y de producción y distribución de contenidos* (-36,6%); b) *Actividades artísticas, de entretenimiento y recreativas* (-6,6%); c) *Actividades de los hogares como empleadores* (-3,3%); *Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca* (-2,3%); y d) *Alojamiento y servicios de comida* (-2,3%) (para mayor detalle véase el Gráfico 2 con el comportamiento de 21 actividades).

Gráfico 2. Costa Rica: variación del PIB real por Actividad Económica entre 2019 y 2025.



Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

El fuerte dinamismo de la *Industria manufacturera* se tradujo en un aumento de su participación en el PIB, al pasar de 13,3% en 2019 a 17,1% en 2025. Por el contrario, el sector de *Agricultura, ganadería, silvicultura* y pesca redujo su importancia relativa en el mismo período, disminuyendo del 5% al 3,9%, lo que refleja cambios relevantes en la estructura productiva del país.

En los últimos seis años también se han registrado cambios significativos en la estructura exportadora de Costa Rica. Al analizar los datos de PROCOMER para 2019 y 2025, se observan los siguientes resultados:

- a) **Mayor peso de las Zonas Francas:** su participación en el total exportado aumentó de 52,6% en 2019 a 68,4% en 2025.
- b) **Expansión del equipo de precisión y médico:** este grupo elevó su participación de 32,0% a 47,8%, consolidándose como el principal motor de las exportaciones.
- c) **“Otras agujas y catéteres, cánulas e instrumentos similares”:** se convirtió en el principal rubro de exportación individual, al pasar de representar el 9,1% del total exportado en 2019 a 19,4% en 2025.
- d) **Reducción del peso relativo del sector agrícola:** su participación disminuyó de 24,4% a 16,5%.
- e) **Menor participación de la piña y el banano:** en conjunto, estos productos redujeron su peso de 17,2% a 11,0% del total exportado.

Los datos anteriores evidencian un proceso de transformación estructural en el patrón exportador, caracterizado por una mayor concentración de las exportaciones en el Régimen Especial, un creciente predominio de los dispositivos médicos y otros bienes de alta tecnología, y una disminución relativa de la participación del sector agrícola dentro de la canasta exportadora.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Impulsar un crecimiento económico que genere oportunidades de empleo, reduzca brechas sociales y territoriales, y distribuya de manera más amplia los beneficios del desarrollo.

Acciones clave:

- a) **Profundizar los encadenamientos productivos** entre empresas de zonas francas y proveedores locales, promoviendo transferencia tecnológica, innovación y mayor generación de valor agregado interno.
- b) **Reactivar y modernizar el Régimen Definitivo**, especialmente PYMES, comercio, servicios tradicionales y actividades agropecuarias.
- c) **Diversificar la estructura exportadora** para disminuir riesgos asociados a la alta concentración en pocos productos y sectores.
- d) **Reducir las desigualdades sectoriales y territoriales** que limitan un desarrollo más equilibrado y amplían las brechas de ingreso y empleo.
- e) **Promover que el dinamismo exportador** tenga mayores efectos en regiones fuera del Valle Central, fortaleciendo las oportunidades productivas y laborales en el resto del país.

- f) **Modernizar el sector agrícola** mediante innovación, diferenciación de productos, incorporación de tecnología y acceso a nuevos mercados.

En resumen, el éxito de la próxima administración dependerá de su capacidad para transformar un modelo de crecimiento altamente concentrado en un modelo de desarrollo más integrado, inclusivo, resiliente y sostenible en el largo plazo.

2. TRANSMISIÓN DE TASAS DE INTERÉS A LOS CRÉDITOS

Desde el OES-UNA se ha señalado que la efectividad de la política monetaria depende, en gran medida, de que los movimientos en la Tasa de Política Monetaria (TPM)⁴ se transmitan de forma amplia, oportuna y proporcional al resto de las tasas de interés del sistema financiero. En particular, es importante considerar los siguientes aspectos:

- a) Una reducción de la TPM solo genera efectos sobre el crédito y la actividad económica si se traslada efectivamente a las tasas activas que enfrentan hogares y empresas.
- b) Cuando los cambios en la TPM no se reflejan en las tasas de interés de los créditos, el impacto de la política monetaria sobre el financiamiento, la inversión y el consumo se reduce.
- c) Las decisiones de gasto, inversión y endeudamiento de hogares y empresas se basan en las condiciones de financiamiento que ofrecen las entidades financieras, y no en la TPM de manera directa.
- d) En consecuencia, cuando los movimientos en la TPM no se transmiten de forma clara y consistente a las tasas activas del sistema financiero, la política monetaria pierde efectividad como instrumento para estimular o moderar la actividad económica.

En síntesis, una transmisión incompleta de las tasas de interés limita la capacidad de la política monetaria para influir sobre el crédito y, por esta vía, sobre la dinámica de la economía.

Seguidamente se presenta evidencia reciente sobre la transmisión de la política monetaria mediante el análisis de algunas tasas de referencia del sistema financiero.

A) *Tasa Básica Pasiva (TBP)*

En el Cuadro 2 se presenta la variación de la Tasa de Política Monetaria (TPM) y de la Tasa Básica Pasiva (TBP)⁵, entre enero de 2024 y febrero de 2026.

⁴ La Tasa de Política Monetaria (TPM) es la tasa de interés que fija la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica para orientar las tasas de interés de corto plazo en el mercado financiero y así influir en las condiciones monetarias de la economía.

⁵ La Tasa Básica Pasiva (TBP) es una tasa de interés de referencia calculada por el BCCR, que refleja el promedio de las tasas que pagan las entidades financieras por los depósitos a plazo en colones. Se calcula a partir de las nuevas operaciones de captación realizadas por entidades supervisadas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF) y se obtiene como un promedio ponderado según la importancia de cada grupo de intermediarios en la captación total de recursos en moneda nacional.

Los datos muestran que la TBP registró un ajuste significativamente menor al observado en la TPM. Mientras la Tasa de Política Monetaria se redujo en 2,75 puntos porcentuales, la Tasa Básica Pasiva disminuyó 1,54 puntos porcentuales, lo que evidencia una transmisión parcial de la política monetaria hacia las tasas de referencia del sistema financiero.

En consecuencia, aunque la autoridad monetaria ha reducido de forma importante la TPM durante el período analizado, el efecto final sobre las condiciones de financiamiento que enfrentan hogares y empresas -especialmente en aquellos créditos indexados a la TBP- ha sido más moderado⁶. Esto limita la capacidad expansiva de la política monetaria para estimular el crédito y, por esta vía, la inversión y el consumo en la economía.

Cuadro 2. Costa Rica. Tasa de Política Monetaria y Tasa Básica Pasiva. Porcentajes.

Tasa	ene-24	feb-26	Variación
TPM	6,00%	3,25%	- 2,75 p.p.
TBP	5,24%	3,70%	- 1,54 p.p.

Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

B) Tasas activas

A continuación, se analiza el comportamiento mensual de las tasas de interés en colones de tres tipos de crédito, utilizando como referencia la Tasa Activa Negociada (TAN)⁷. Estos créditos -vivienda (25,7%), consumo (33,8%) y servicios y turismo (19,2%)- representan en conjunto alrededor del 79% de la cartera total otorgada por el sistema financiero al sector privado en Costa Rica.

El análisis de estos segmentos es clave para evaluar la transmisión de la política monetaria, debido a su peso predominante en el crédito total y a su influencia directa sobre el consumo, la inversión y la actividad económica.

I. Tasa Activa Negociada (TAN) – Crédito para vivienda

Entre enero de 2024 y febrero de 2026, la tasa activa promedio del sistema financiero para crédito de vivienda en Costa Rica pasó de 8,6% a 8,0%, lo que representa una reducción de apenas 0,6 puntos porcentuales. Este ajuste es significativamente menor al observado en la Tasa de Política Monetaria (TPM) durante el mismo período, que se redujo 2,75 puntos porcentuales, lo que evidencia una transmisión limitada de la política monetaria hacia las tasas de crédito hipotecario.

El comportamiento por tipo de entidad muestra diferencias importantes:

⁶ La Tasa Básica Pasiva (TBP) es una tasa de referencia utilizada en el sistema financiero para fijar las tasas de interés de muchos créditos en colones, incluidos los préstamos de vivienda.

⁷ La Tasa Activa Negociada (TAN) es el promedio ponderado de las tasas de interés de los créditos otorgados por las entidades financieras durante un período determinado. Este promedio se calcula considerando el monto de cada operación, la actividad económica, el tipo de intermediario financiero y la moneda.

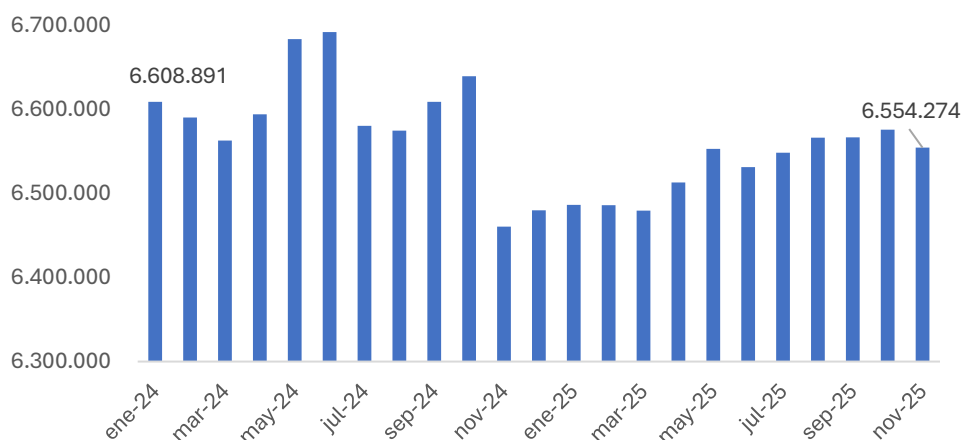
- Bancos públicos: -0,8 p.p.
- Bancos privados: +0,1 p.p.
- Cooperativas: +0,8 p.p.
- Mutuales: -0,8 p.p.

Esto indica que, mientras algunas entidades redujeron sus tasas de forma moderada, otras incluso las incrementaron, evidenciando una transmisión incompleta y asimétrica de la política monetaria entre intermediarios financieros.

Además, el crédito para vivienda perdió participación dentro de la cartera total de crédito al sector privado, al pasar de 28,3% en enero de 2024 a 25,7% en noviembre de 2025.

Esto evidencia que la moderada reducción de las tasas no ha sido suficiente para dinamizar este segmento. De hecho, durante el período analizado, el monto total del crédito destinado a vivienda se contrajo en 0,8% (véase Gráfico 3), lo que refleja una respuesta débil del financiamiento ante la reducción de la TPM y limita el efecto expansivo esperado sobre la inversión residencial y la actividad económica.

Gráfico 3. Costa Rica: Crédito para vivienda. Saldos a fin de mes en millones de colones. Enero 2024 - noviembre 2025.



Fuente: OES-UNA con datos del BCCR

Es importante señalar que las tasas analizadas corresponden a créditos nuevos formalizados en cada período de referencia para el cálculo de la Tasa Activa Negociada (TAN). Por lo tanto, no debe interpretarse que los créditos vigentes antes de esas fechas hayan experimentado necesariamente una reducción en sus tasas de interés.

II. Tasa Activa Negociada (TAN) - Crédito para consumo

El crédito para consumo -tanto sin tarjetas como con tarjetas- es el de mayor peso dentro de la cartera total otorgada al sector privado, lo que lo convierte en un segmento clave para analizar la transmisión de la política monetaria.

a) Crédito para consumo sin tarjetas

En este segmento se observan reducciones importantes en bancos privados, mutuales y financieras, mientras que en bancos públicos la tasa aumentó ligeramente y en cooperativas prácticamente no varió. Esto confirma nuevamente una transmisión heterogénea y no uniforme de la política monetaria entre intermediarios.

Cuadro 3. Tasa activa negociada (TAN) en colones. Crédito de consumo excluyendo tarjetas.

Fecha	Bancos públicos	Bancos privados	Cooperativas	Mutuales	Financieras
ene-24	14,14%	20,68%	15,18%	18,75%	39,73%
feb-26	14,37%	16,60%	15,00%	12,54%	32,99%
Variación p.p.	0,23%	-4,08%	-0,18%	-6,21%	-6,74%

Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

b) Crédito para consumo con tarjetas

En el caso del crédito de consumo mediante tarjetas, el comportamiento de las tasas de interés muestra una mayor dispersión entre intermediarios financieros.

Mientras las tasas aumentaron en los bancos públicos y en las financieras, disminuyeron en los bancos privados y se redujeron de forma significativa en las cooperativas. Esto evidencia que, en el segmento de tarjetas de crédito, la transmisión de la reducción de la Tasa de Política Monetaria (TPM) ha sido parcial e incluso contradictoria, dependiendo del tipo de entidad financiera.

Cuadro 4. Tasa activa negociada (TAN) en colones. Crédito de consumo con tarjetas

Fecha	Bancos públicos	Bancos privados	Cooperativas	Mutuales	Financieras
ene-24	31,9%	28,0%	27,3%	N/A	34,1%
feb-26	34,0%	27,1%	22,0%	N/A	36,4%
Variación p.p.	2,10%	-0,90%	-5,30%		2,30%

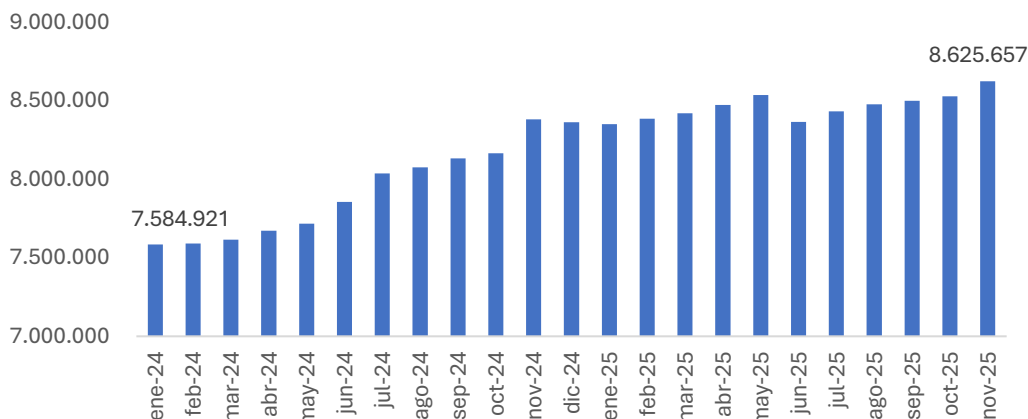
Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

Importancia y dinámica del crédito de consumo

El crédito para consumo representa actualmente 33,8% de la cartera total otorgada al sector privado, frente a 32,5% en enero de 2024, consolidándose como el principal componente del crédito en el sistema financiero.

Además, entre enero de 2024 y noviembre de 2025, el monto total del crédito de consumo creció 13,7% (véase Gráfico 4). Este comportamiento sugiere que la demanda de crédito de consumo responde más a las necesidades de financiamiento de los hogares que al nivel de las tasas de interés. En otras palabras, incluso en un contexto de transmisión incompleta de la política monetaria, el consumo financiado continúa expandiéndose.

Gráfico 4. Costa Rica: Crédito para consumo. Saldos a fin de mes en millones de colones. Enero 2024 - noviembre 2025.



Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

III. Tasa Activa Negociada (TAN) - Crédito para servicios y turismo

En el crédito destinado a servicios y turismo, se observan reducciones en las tasas de interés en la mayoría de los intermediarios financieros, aunque con magnitudes diferentes entre tipos de entidad.

Cuadro 5. Costa Rica: Tasa activa negociada (TAN) en colones. Crédito para servicios y turismo

Fecha	Bancos públicos	Bancos privados	Cooperativas	Mutuales	Financieras
ene-24	8,5%	10,5%	17,1%	9,5%	25,8%
feb-26	6,9%	10,3%	12,5%	8,1%	17,4%
Variación p.p.	-1,60%	-0,20%	-4,60%	-1,40%	-8,40%

Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

Los datos muestran reducciones particularmente importantes en cooperativas y financieras, mientras que en bancos privados el ajuste ha sido mínimo. En conjunto, estos resultados confirman que la transmisión de la reducción de la Tasa de Política Monetaria (TPM) hacia las tasas de crédito ha sido nuevamente parcial y heterogénea, dependiendo del tipo de intermediario financiero.

Importancia y dinámica del crédito para servicios y turismo

El crédito destinado a servicios y turismo en Costa Rica mostró un crecimiento de 17,5% en los últimos dos años (véase Gráfico 5), lo que refleja un dinamismo significativo en esta actividad.

Asimismo, la participación de este segmento dentro de la cartera total de crédito otorgada al sector privado aumentó de 17,9% en enero de 2024 a 19,2% en febrero de 2026, consolidándose como el tercer destino más importante del crédito en el sistema financiero.

Gráfico 5. Costa Rica: Crédito para servicios y turismo. Saldos a fin de mes en millones de colones. Enero 2024 - noviembre 2025.



Fuente: OES-UNA con datos del BCCR.

Los datos anteriores permiten concluir que:

- La transmisión de los cambios en la TPM hacia las tasas activas del sistema financiero ha sido parcial y asimétrica.
- Los ajustes en las tasas de crédito no han sido uniformes y varían significativamente según el segmento de crédito y el tipo de intermediario financiero.
- Algunos segmentos más sensibles a las condiciones de financiamiento, como el crédito para vivienda, muestran una respuesta relativamente débil ante la reducción de las tasas de referencia. En contraste, otros segmentos, como el crédito de consumo, continúan expandiéndose incluso en ausencia de reducciones generalizadas en las tasas de interés.

En términos generales, estos resultados sugieren que el mecanismo de transmisión de la política monetaria hacia el crédito presenta debilidades importantes. A pesar de la reducción significativa de la TPM durante el período analizado, los ajustes en la Tasa Activa Negociada (TAN) han sido limitados y heterogéneos entre intermediarios financieros, e incluso inexistentes en algunos casos.

Esta situación reduce la capacidad de la política monetaria para influir de manera efectiva sobre las condiciones de financiamiento de hogares y empresas y, por esta vía, sobre la dinámica del consumo, la inversión y la actividad económica. En este contexto, los resultados plantean la necesidad de profundizar en el análisis de los factores estructurales que podrían estar afectando la transmisión de la política monetaria en el sistema financiero costarricense.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Mejorar la transmisión de la Tasa de Política Monetaria (TPM) hacia las tasas activas del sistema financiero, de manera que las decisiones de política monetaria se reflejen de forma efectiva en las condiciones de crédito de hogares y empresas.

Acciones clave:

- a) **Fortalecer la competencia en el sistema financiero.** Promover un entorno más competitivo entre intermediarios financieros, de forma que las reducciones en la TPM se trasladen con mayor rapidez y magnitud a las tasas que enfrentan hogares y empresas. Una mayor competencia contribuye a reducir rigideces, márgenes financieros excesivos y asimetrías en la transmisión de las tasas de interés.
- b) **Mayor difusión y transparencia de tasas de interés.** Impulsar la divulgación periódica, clara y comparable de las tasas activas del sistema financiero, desagregadas por tipo de crédito, moneda y entidad financiera, especialmente en los segmentos de mayor peso dentro de la cartera crediticia al sector privado. Una mayor transparencia fortalece la competencia entre intermediarios y mejora la capacidad de los usuarios para tomar decisiones informadas.
- c) **Promover la desdolarización financiera.** Incentivar el ahorro y el crédito en moneda nacional mediante instrumentos regulatorios y prudenciales que reduzcan la dolarización del sistema financiero. Entre estas medidas podría considerarse la aplicación de un encaje mínimo legal diferenciado, con mayores requerimientos para depósitos en moneda extranjera que para aquellos denominados en colones, con el fin de fortalecer la efectividad de la política monetaria.

3. MAYOR PARTICIPACIÓN LABORAL DE LAS MUJERES

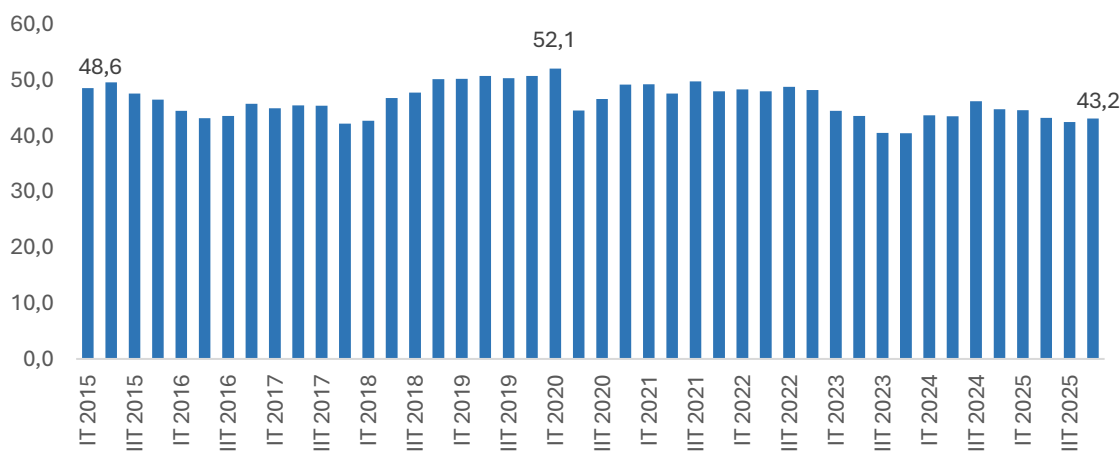
En la última década, según datos de la Encuesta Continua de Empleo del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), la tasa de participación laboral femenina se redujo en 5,4 puntos porcentuales (véase Gráfico 6). Esto implica que una proporción cada vez menor de mujeres de 15 años y más se encuentra ocupada o buscando activamente empleo. El nivel más alto de participación se registró en el primer trimestre de 2020, justo antes del inicio de la pandemia, y desde entonces la tendencia ha sido descendente.

Esta evolución evidencia una creciente desvinculación de las mujeres del mercado laboral, asociada principalmente a factores estructurales como el acelerado envejecimiento poblacional y el aumento de las responsabilidades de cuidado no remunerado, que continúan recayendo de forma desproporcionada sobre ellas.

En perspectiva comparada, la situación de Costa Rica resulta especialmente preocupante. De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la tasa promedio de participación femenina en los países miembros alcanzó 53,8% en 2024 (población de 15 años y más). En contraste, Costa Rica registró apenas 44,6%, ubicándose como el tercer país con menor participación femenina dentro del organismo.

Este rezago no solo refleja una brecha de género persistente, sino que también limita el crecimiento potencial, reduce la base contributiva y profundiza desigualdades de ingreso en los hogares.

**Gráfico 6. Costa Rica. Tasa neta de participación de las mujeres.
Porcentajes. IT 2015 - IVT 2025.**



Fuente: OES-UNA con datos del INEC.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Ampliar la participación de las mujeres en el mercado laboral para fortalecer la equidad, la autonomía económica y el potencial productivo del país.

Acciones clave:

- Expandir y fortalecer la red pública de cuidado**, tanto para la primera infancia como para personas adultas mayores y dependientes, mediante un esquema de financiamiento sostenible y con cobertura amplia a nivel territorial.
- Impulsar esquemas de conciliación laboral y corresponsabilidad**, mediante la adopción de modalidades de trabajo más flexibles, como horarios ajustables, teletrabajo y jornadas parciales voluntarias, así como fomentar una mayor corresponsabilidad en las tareas de cuidado dentro de los hogares.
- Desarrollar políticas activas de empleo con enfoque de género**, que incluyan programas de capacitación en habilidades digitales y técnicas, mecanismos de intermediación laboral más efectivos y acciones orientadas a facilitar la inserción de las mujeres en sectores de mayor productividad y mejores salarios.
- Reducir la informalidad femenina**, mediante incentivos a la formalización, la simplificación de trámites para el registro de actividades económicas y el fortalecimiento del acceso a la seguridad social.
- Promover el acceso de las mujeres al crédito, emprendimiento y puestos de liderazgo**, lo que contribuiría a fortalecer su autonomía económica y ampliar sus oportunidades de desarrollo.

- f) **Reiterar la inconveniencia de la aprobación de jornadas laborales de 12 horas diarias (4x3)**, dado que este tipo de esquemas podría generar retrocesos en la participación laboral de las mujeres y en los avances hacia una mayor conciliación entre la vida laboral y las responsabilidades de cuidado.

Avanzar en estas acciones no solo contribuiría a reducir las brechas de género en el mercado laboral, sino que también tendría efectos positivos sobre la economía en su conjunto, al ampliar la participación laboral, fortalecer la base tributaria y elevar el crecimiento potencial del país.

4. CONSOLIDACIÓN FISCAL SOSTENIBLE

Al cierre de 2025, los resultados fiscales evidencian varias tendencias relevantes en la situación de las finanzas públicas.

a) **Deterioro gradual de los ingresos tributarios**

Se observa un deterioro gradual de los ingresos tributarios, reflejado en la reducción de los ingresos del Gobierno Central como porcentaje del PIB, que pasaron de 15,98% en 2022 a 14,42% en 2025. Esta caída responde principalmente al debilitamiento de la recaudación tributaria. En particular, la carga tributaria disminuyó de 13,20% del PIB en 2024 a 12,78% en 2025. Entre los principales factores que explican este comportamiento destaca la pérdida de dinamismo del impuesto sobre la renta, especialmente en el componente de personas jurídicas, cuya recaudación creció apenas un 1,1%. Asimismo, el impuesto al valor agregado (IVA) mostró una desaceleración, registrando una caída interanual de 0,51% en 2025, lo que refleja el menor dinamismo en sectores relevantes para su recaudación, como la construcción y el turismo. A esto se suma el desempeño negativo de otros tributos importantes, como el impuesto selectivo de consumo y el impuesto único a los combustibles, que también presentaron tasas de crecimiento negativas. En conjunto, estos elementos evidencian un debilitamiento en la capacidad recaudatoria del Estado, lo que limita el margen de maniobra fiscal para la implementación de políticas públicas.

b) **Ajuste del gasto público y contención fiscal**

El comportamiento del gasto público muestra un proceso de ajuste y contención fiscal. Durante 2025 el gasto del Gobierno Central se redujo como proporción del PIB, pasando de 18,59% en 2024 a 17,83% en 2025. Esta disminución se explica por reducciones en varios de los principales componentes del gasto, entre ellos las remuneraciones del sector público, las transferencias corrientes y el pago de intereses de la deuda. La caída en el gasto por intereses resulta particularmente relevante, pues estuvo asociada a la apreciación del colón —que redujo el costo del servicio de la deuda externa— y a la disminución gradual de las tasas de interés. No obstante, el ajuste del gasto se ha producido principalmente a través de restricciones presupuestarias, lo que podría afectar la capacidad del Estado para financiar áreas prioritarias como la educación, la seguridad, la infraestructura y los programas sociales.

c) **Mejora del déficit, pero persistencia de una deuda elevada**

Aunque se registra una ligera mejora en el resultado fiscal, persisten desafíos importantes relacionados con el nivel de endeudamiento público. El déficit fiscal del Gobierno Central se redujo

de 3,72% del PIB en 2024 a 3,41% en 2025. Sin embargo, el superávit primario mostró una leve disminución, pasando de 1,05% del PIB a 0,94%, lo que evidencia una menor holgura fiscal antes del pago de intereses. Además, la deuda pública alcanzó un nivel de 60,4% del PIB, superando el umbral del 60% establecido en la regla fiscal, lo que activa restricciones más estrictas al crecimiento del gasto público en el presupuesto de 2027.

En este contexto, la mejora observada en el déficit responde en buena medida a factores coyunturales —como la evolución favorable del tipo de cambio y la reducción en las tasas de interés— más que a cambios estructurales en la sostenibilidad de las finanzas públicas. Esto indica que el país continúa enfrentando importantes retos para fortalecer sus ingresos, reducir el peso de la deuda y generar mayor espacio fiscal en el mediano plazo.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Avanzar hacia una consolidación fiscal de carácter estructural que garantice la sostenibilidad de las finanzas públicas de Costa Rica, sin comprometer la inversión social ni la inversión pública productiva.

Acciones clave:

- a) **Recuperar el dinamismo de los ingresos tributarios.** Es fundamental fortalecer la capacidad recaudatoria del Estado mediante la reducción de la evasión y la elusión fiscal, el fortalecimiento de los mecanismos de control del IVA —especialmente en las transacciones realizadas mediante pagos electrónicos—, la ampliación de la base tributaria y la revisión de exoneraciones fiscales que han reducido la efectividad del sistema impositivo.
- b) **Sustituir gradualmente los ingresos provenientes del impuesto a los combustibles.** El impuesto único a los combustibles constituye una de las principales fuentes de ingresos tributarios del país (más del 1% del PIB); sin embargo, enfrenta una tendencia descendente asociada a varios factores. Entre ellos destacan la inflación negativa —que reduce automáticamente el monto del impuesto debido a su mecanismo de ajuste— y el avance del proceso de electrificación del transporte, que podría reducir el consumo de combustibles fósiles en el mediano y largo plazos. Esta situación hace necesario discutir fuentes alternativas de financiamiento, particularmente para cubrir la inversión en infraestructura vial y programas asociados a servicios ambientales.
- c) **Reducir el costo del financiamiento de la deuda pública.** El pago de intereses continúa representando una proporción significativa del gasto público (4,35% del PIB). Aunque este rubro mostró una reducción en 2025, dicha mejora responde en gran medida a factores temporales, como la apreciación del colón respecto al dólar estadounidense y un mayor financiamiento en moneda extranjera. Esto implica riesgos hacia el futuro si las condiciones financieras o cambiarias se revierten, por lo que resulta necesario avanzar en estrategias que permitan reducir de manera sostenida el costo del endeudamiento público.

- d) **Compatibilizar la regla fiscal con las necesidades de desarrollo.** El hecho de que la deuda pública supere el 60% del PIB activa la versión más restrictiva de la regla fiscal, lo que limita de forma significativa el crecimiento del gasto público. Esta situación genera una tensión entre el objetivo de mantener la sostenibilidad de las finanzas públicas y la necesidad de contar con recursos suficientes para financiar la inversión y el gasto en áreas estratégicas para el desarrollo del país. En este contexto, resulta importante revisar el diseño actual de la regla fiscal con el fin de permitir un financiamiento adecuado de sectores prioritarios como la seguridad ciudadana, la educación, la inversión en infraestructura y los programas sociales, sin comprometer la estabilidad fiscal en el mediano y largo plazos.
- e) **Incorporar el componente demográfico en la planificación fiscal.** La política fiscal debe anticipar los efectos del envejecimiento poblacional sobre las finanzas públicas, particularmente en lo relacionado con el aumento del gasto en pensiones y en servicios de salud, lo cual requerirá ajustes graduales en la planificación del gasto y en las fuentes de financiamiento del Estado.

En síntesis, la coyuntura fiscal de Costa Rica en 2025 muestra avances en la contención del gasto y una ligera mejora en el déficit fiscal, pero también evidencia problemas estructurales en la recaudación tributaria y en el nivel de endeudamiento público. De no adoptarse reformas que fortalezcan los ingresos, reduzcan el costo de la deuda y adapten el sistema fiscal a cambios estructurales —como la electrificación del transporte y el envejecimiento poblacional—, el país podría enfrentar restricciones crecientes para financiar políticas públicas y atender las demandas sociales en los próximos años.

5. TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, ACCESIBLE Y SOSTENIBLE

Después de la crisis internacional de 2008-2009, la movilidad en el país se orientó cada vez más hacia el uso de vehículos particulares. Entre 2013 y 2025, la cantidad de automóviles creció un 62,15%, al pasar de 775.433 unidades en 2013 a 1.257.349 en 2025. En el mismo periodo, las motocicletas aumentaron un 122,77%, al pasar de 206.833 a 460.864 unidades⁸. Paralelamente, la demanda del servicio de autobuses se redujo y se vio particularmente afectada por la pandemia, de la cual aún no se recupera, ya que el número de usuarios se mantiene por debajo de los niveles prepandémicos.

Al cierre de 2025, según datos de la Cámara Nacional de Transportes (Canatrans), alrededor de 109 líneas de autobús quedaron en abandono, afectando principalmente a empresas pequeñas (con cinco unidades o menos). Las zonas rurales fueron las más impactadas por esta situación, ya que concentran cerca del 90% de las rutas abandonadas.

Este proceso se aceleró de forma notable entre 2024 y 2025, debido principalmente a tres factores:

- a. **Inviabilidad económica:** las empresas de autobuses señalan que las tarifas vigentes no les permiten cubrir los costos operativos, principalmente debido a la caída en la demanda. Esto

⁸ Información obtenida de las estadísticas del Seguro Obligatorio de Automóviles, publicadas en la página web de la Superintendencia General de Seguros.

genera una paradoja, ya que corregir el rezago tarifario podría reducir aún más la demanda del servicio.

- b. **Competencia informal:** el auge de servicios ilegales de transporte, como buses privados no autorizados, “colectivos” y el mayor uso de plataformas digitales de transporte, ha impactado negativamente la demanda del transporte público formal.
- c. **Necesidad de renovación de la flota de buses:** el cumplimiento del límite de antigüedad de las unidades, sin que muchos operadores cuenten con la capacidad financiera para renovarlas, se ha convertido en un factor adicional que ha llevado a algunos concesionarios a abandonar la prestación del servicio.

El uso cada vez más intensivo de los vehículos particulares para los desplazamientos diarios, así como el crecimiento de las plataformas digitales de transporte como sustituto del transporte colectivo, han contribuido al aumento de la congestión vehicular que enfrenta el país, la cual continúa agravándose año tras año. Entre 2018 y 2025, la cantidad de personas movilizadas en transporte público se redujo en un 42,2%, según el *Informe del Estado de la Nación 2025*. Parte de esta población se desplaza ahora en vehículos particulares —propios o mediante servicios de plataformas— lo que incrementa la cantidad de automóviles en circulación y profundiza el problema de congestión.

Esta tendencia ha contribuido a aumentar los tiempos de desplazamiento en las principales vías del país. Un estudio publicado por el Fondo Monetario Internacional en 2022⁹ ubicó a Costa Rica en la posición 144 a nivel mundial en movilidad por carretera, con una velocidad promedio de desplazamiento de apenas 55 km/h.

Los efectos económicos y sociales de esta situación son significativos. Según el *Informe del Estado de la Nación 2018*, el costo de la congestión vehicular en el país equivale aproximadamente al 3,8% del PIB. Además, los costos asociados a este problema tienen el potencial de incrementarse rápidamente conforme la congestión se agrava, aumentando el consumo de combustibles, la contaminación del aire, los niveles de estrés asociados a los largos tiempos de traslado y la accidentabilidad en las vías nacionales.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Modernizar el sistema de transporte público para mejorar la cobertura, la calidad del servicio y los tiempos de traslado, con el fin de reducir desigualdades territoriales, disminuir la congestión vehicular, mejorar la calidad del aire y fortalecer la competitividad del país.

Acciones clave:

- a) **Modernizar el sistema nacional de transporte público**, mediante rutas coordinadas, pago electrónico unificado y planificación basada en datos, de manera que funcione de forma

⁹ Moszoro, M. & Soto, M. (2022). *Road Quality and Mean Speed Score*. IMF Working Papers 2022/095 (Washington: International Monetary Fund).
<https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2022/05/20/road-quality-and-mean-speed-score-518200>

integrada con otros medios de transporte colectivo y permita recuperar la demanda de pasajeros perdida en los últimos años.

- b) **Renovar la flotilla de buses promoviendo la transición hacia tecnologías limpias**, creando condiciones para migrar hacia unidades eléctricas o de bajas emisiones, con el fin de reducir la huella ambiental y mejorar la calidad del aire.
- c) **Establecer un subsidio general al transporte público** que beneficie a los usuarios del sistema y contribuya a aumentar su uso, complementado con mecanismos de apoyo específicos para poblaciones vulnerables, estudiantes y personas adultas mayores, financiados mediante recursos públicos.
- d) **Fortalecer la gobernanza y regulación del sector**, mejorando la supervisión, los estándares de calidad del servicio y los mecanismos de evaluación del desempeño de los operadores. Asimismo, establecer mecanismos de coordinación entre los operadores de transporte y las empresas distribuidoras de energía para facilitar la transición hacia tecnologías limpias.
- e) **Promover la intermodalidad y la movilidad activa**, integrando el transporte público con ciclovías, aceras seguras, terminales de autobuses en centros urbanos y una planificación urbana orientada al transporte.
- f) **Avanzar en la concreción del proyecto del tren eléctrico metropolitano** y en la definición del financiamiento que se discute en la Asamblea Legislativa, con el objetivo de que este sistema se convierta en la columna vertebral de la movilidad en la Gran Área Metropolitana.

Un sistema de transporte público eficiente y sostenible no solo mejora la calidad de vida y reduce los costos de desplazamiento de los hogares, sino que también contribuye a elevar la productividad, fortalecer la competitividad del país, disminuir la congestión vehicular y avanzar en el cumplimiento de los compromisos ambientales nacionales. En este contexto, el Estado costarricense debe retomar una orientación estratégica del transporte público como servicio esencial, garantizando un acceso equitativo, una mayor calidad del servicio y condiciones que promuevan una movilidad sustentable.

6. INFRAESTRUCTURA VIAL Y PORTUARIA PARA LA COMPETITIVIDAD

El país continúa enfrentando retos importantes en materia de infraestructura vial y portuaria. A pesar de las inversiones realizadas en las últimas dos décadas, varias rutas estratégicas siguen mostrando vulnerabilidades significativas y, ante la ausencia de un tren de carga que funcione como alternativa para el transporte de mercancías, los problemas en la red vial se convierten en un obstáculo para la producción nacional.

Según el *Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional Pavimentada de Costa Rica 2022-2023* del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME) de la Universidad de Costa Rica (UCR), utilizando el Índice de Regularidad Internacional (IRI), ninguna sección de la red vial nacional se encuentra en la categoría de “Muy Buena”. Apenas 386 km de la red vial nacional, equivalentes al 9,3%, presentan una condición funcional “Buena”. Por otra parte, 2.571 km (62,1%)

se clasifican en condición “Regular”, mientras que 1.192 km (28,6%) se encuentran en condiciones que van de “Deficiente” a “Muy Deficiente”.

Además, algunos problemas puntuales en rutas nacionales están complicando la movilización desde la Gran Área Metropolitana (GAM) hacia el resto del país, en particular hacia los principales puertos. Esto ocurre, por ejemplo, con los daños registrados en la ruta 1 a la altura de Cambronero y con los cierres recurrentes de la ruta 32 durante la época lluviosa. En el caso de esta última vía, se estima que los cierres —frecuentes en determinadas épocas del año, incluso de forma preventiva— generan pérdidas cercanas a un millón de dólares diarios para el sector productivo nacional. Por su parte, el cierre de la ruta 1 obliga a un uso más intensivo de la ruta 27, lo que incrementa la congestión, alarga los tiempos de desplazamiento y eleva los costos logísticos.

En cuanto a la infraestructura portuaria, el puerto de Caldera enfrenta una situación operativa crítica debido a la saturación de sus procesos, lo que hace necesario un proceso de modernización. En febrero de 2024 se señalaba que el puerto operaba al 124% de su capacidad, situación que se refleja en la gestión de los contenedores y genera costos adicionales para los usuarios, restando competitividad a las empresas del país. Dado que Caldera es el principal puerto del país en el Pacífico —y el que conecta con mayor cercanía a Costa Rica con los puertos del oeste del continente americano y con Asia—, su ampliación y modernización constituye un asunto estratégico para fortalecer la competitividad nacional.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Acelerar la inversión en infraestructura estratégica para mejorar la conectividad, reducir los costos logísticos y fortalecer la competitividad del país.

Acciones clave:

- a) **Ampliar y modernizar el puerto de Caldera** para incrementar su capacidad operativa, reducir los tiempos de espera y mejorar la eficiencia logística del comercio exterior en el Pacífico.
- b) **Impulsar el desarrollo de un tren de carga** que conecte los principales centros productivos con los puertos del Caribe y del Pacífico, complementando el transporte por carretera. Este proyecto permitiría reducir la presión sobre rutas estratégicas como la ruta 1 y la ruta 32, disminuir la congestión, mejorar los costos del sistema logístico nacional y acortar los tiempos de movilización de la carga. Asimismo, sería conveniente valorar la posibilidad de extender esta red ferroviaria desde la zona sur del país hasta la zona portuaria del Caribe.
- c) **Promover esquemas de alianzas público-privadas (APP)** para acelerar la ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura y mejorar la gestión de los riesgos financieros y operativos asociados a estas inversiones. Para ello, podría requerirse una reingeniería institucional del Consejo Nacional de Concesiones y evaluar su eventual traslado al Ministerio de Hacienda.

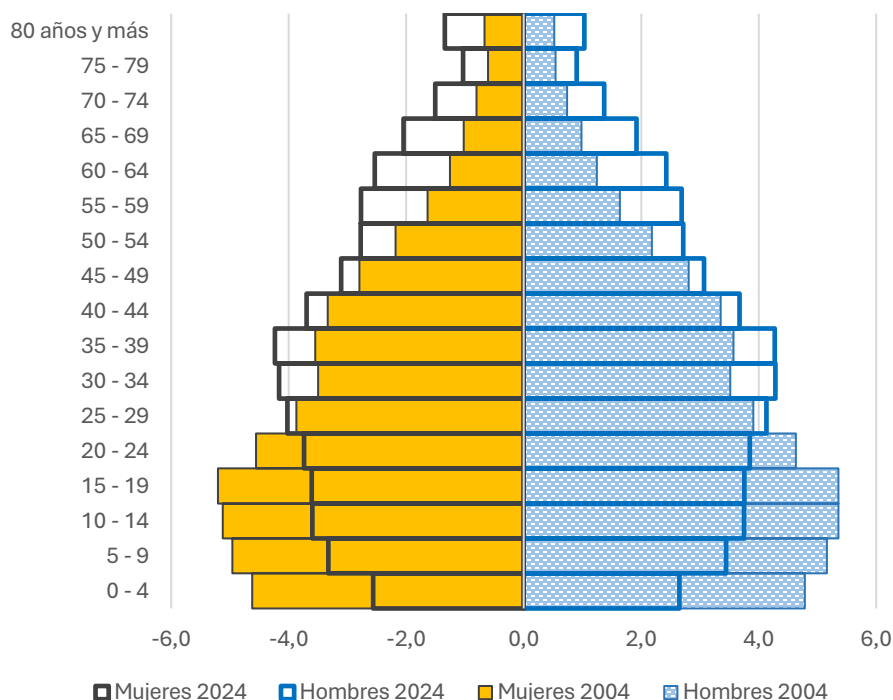
- d) **Avanzar en la construcción de los túneles falsos en la ruta 32.** Considerando los altos costos económicos que generan los cierres recurrentes de esta vía por condiciones climáticas, la construcción de estas obras adquiere una mayor relevancia desde el punto de vista de costo-beneficio.
- e) **Impulsar la ampliación de la ruta 27,** proyecto que se discute desde hace varios años y que resulta cada vez más urgente para reducir las congestiones en esta vía, especialmente en sus principales cuellos de botella. Esta ruta constituye el corredor más corto entre la Gran Área Metropolitana y el puerto de Caldera.

Una infraestructura moderna y eficiente es fundamental para atraer inversión, dinamizar las exportaciones, integrar los territorios y elevar la productividad, convirtiéndose en un pilar clave para el crecimiento económico sostenible del país.

7. ENVEJECIMIENTO POBLACIONAL Y SOSTENIBILIDAD SOCIAL

En la última década se ha producido un cambio significativo en la estructura demográfica de Costa Rica, caracterizado por un acelerado proceso de envejecimiento poblacional. La población de 60 años y más ha incrementado de forma sostenida su peso relativo dentro del total, al pasar de representar el 8,4% en 2004 al 16,1% en 2024. En contraste, la población joven (de 0 a 19 años) redujo su participación de 40,6% a 26,7% en el mismo período (véase Gráfico 7).

Gráfico 7. Costa Rica. Distribución porcentual de la población por sexo y grupos de edades, 2004 y 2024.



Fuente: OES-UNA con datos del INEC.

De acuerdo con las proyecciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), para el año 2050 la población de 60 años y más representará el 32,5% del total —prácticamente el doble de su peso actual—, mientras que la población menor de 20 años disminuirá hasta el 15,8%.

Este cambio demográfico plantea retos importantes para el desarrollo económico y social del país. El envejecimiento de la población tiende a reducir el crecimiento potencial de la economía si no se compensa con aumentos en la productividad y en la participación laboral. Asimismo, genera mayores presiones sobre los sistemas de pensiones, salud y cuidados de largo plazo, lo cual se convierte en un desafío para la sostenibilidad del Estado social en las próximas décadas.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Garantizar la sostenibilidad del Estado social en Costa Rica frente al envejecimiento poblacional.

Acciones clave:

- a) **Fortalecer la sostenibilidad del sistema de pensiones**, mediante ajustes graduales, ampliación de la base contributiva y reducción de la informalidad laboral.
- b) **Incentivar el ahorro complementario y la prolongación voluntaria de la vida laboral**, incluyendo esquemas flexibles de retiro y jornadas parciales más allá de los 65 años.
- c) **Fortalecer a la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS)**, priorizando la prevención, los chequeos integrales periódicos y políticas que promuevan un envejecimiento activo y saludable, con el fin de reducir la presión futura sobre el sistema de salud.
- d) **Promover la inserción laboral de personas mayores de 55 años** mediante incentivos fiscales, programas de capacitación en habilidades digitales y mayores esquemas de flexibilidad laboral.
- e) **Elevar la productividad y la participación laboral**, especialmente de mujeres y jóvenes, para compensar la reducción de la población en edad de trabajar.
- f) **Desarrollar un sistema universal de cuidados** que integre servicios públicos, privados y comunitarios, con financiamiento sostenible y un enfoque de corresponsabilidad de género.
- g) **Incorporar el impacto del cambio demográfico en la planificación fiscal de largo plazo**, considerando sus efectos sobre la recaudación, el gasto en salud, las pensiones y la protección social.

Estas medidas deben implementarse de manera anticipada, gradual y coordinada, con el fin de mitigar los efectos fiscales, laborales y sociales asociados al envejecimiento poblacional y asegurar la sostenibilidad del bienestar social en el largo plazo.

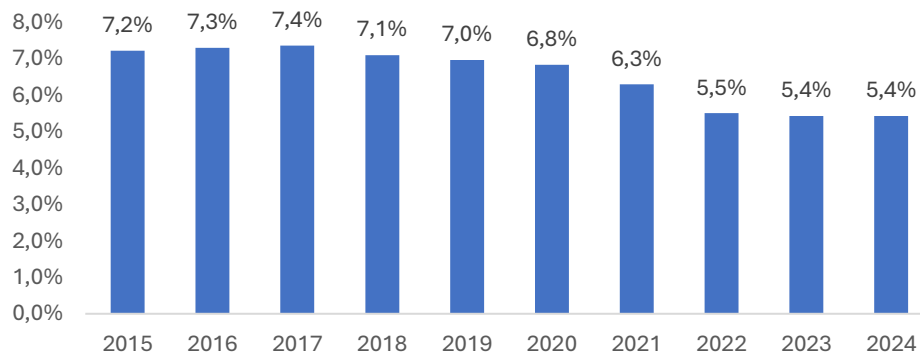
8. INVERSIÓN EN EDUCACIÓN Y ADAPTACIÓN TECNOLÓGICA

En la última década, la inversión pública en educación en Costa Rica, medida como porcentaje del PIB, ha mostrado una reducción sostenida. Mientras en 2015 representaba el 7,2% del PIB, para 2024 se ubicó en 5,4% (véase Gráfico 8).

Esta disminución resulta particularmente preocupante en un contexto caracterizado por acelerados cambios tecnológicos, transformaciones en la estructura productiva y un proceso de envejecimiento poblacional. Una menor inversión relativa en educación limita la capacidad del país para fortalecer el capital humano, cerrar brechas de aprendizaje, impulsar la formación técnica y digital y sostener aumentos de productividad en el largo plazo.

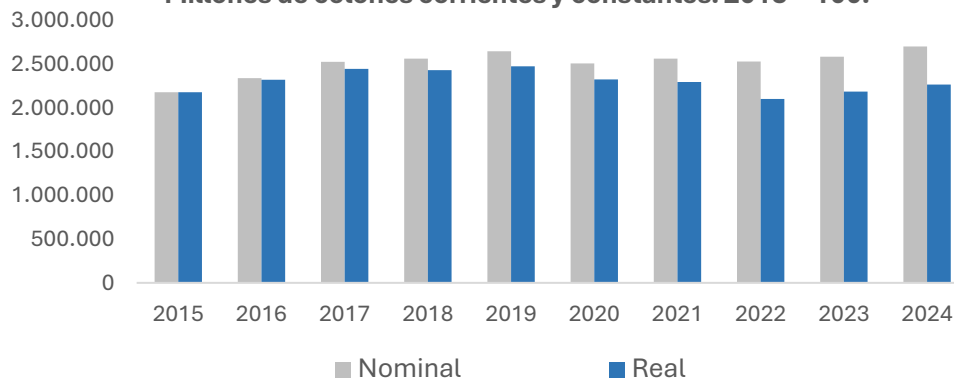
En términos nominales, el gasto en educación aumentó un 24% entre 2015 y 2024; no obstante, al descontar el efecto de la inflación, el crecimiento real fue de apenas un 4% (véase Gráfico 9). Esto sugiere que una parte importante del incremento observado responde al aumento general de los precios y no a una expansión significativa de los recursos efectivamente disponibles para mejorar la cobertura, la calidad educativa y la infraestructura del sistema.

Gráfico 8. Costa Rica: Gasto en Educación como porcentaje del PIB. 2015-2024



Fuente: OES-UNA con datos del Ministerio de Hacienda.

Gráfico 9. Costa Rica: Inversión en Educación. 2015 - 2024.
Millones de colones corrientes y constantes. 2015 = 100.



Fuente: OES-UNA con datos del Ministerio de Hacienda y del INEC.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Fortalecer la inversión en educación y el desarrollo del capital humano para preparar a la fuerza laboral ante el cambio tecnológico y elevar la productividad del país.

Acciones clave:

- a) **Ampliar la inversión pública en educación**, garantizando recursos suficientes y sostenibles para mejorar la calidad del sistema educativo.
- b) **Aprovechar el cambio demográfico** —caracterizado por la disminución de la tasa de natalidad— para aumentar la inversión por estudiante y mejorar la calidad educativa. Esto implica mayores recursos para infraestructura y tecnología, la reducción del tamaño de los grupos, la ampliación de servicios complementarios —como guarderías en los centros educativos— y el establecimiento de horarios escolares más estables y completos.
- c) **Fortalecer los aprendizajes básicos**, especialmente en matemáticas, lectura, ciencias y habilidades digitales desde los primeros ciclos educativos.
- d) **Ampliar y modernizar la educación técnica y la formación profesional**, alineando la oferta educativa con las demandas del mercado laboral y con los sectores productivos estratégicos del país.
- e) **Impulsar programas de reconversión y actualización laboral continua** dirigidos a personas trabajadoras que enfrentan riesgos de desplazamiento tecnológico.
- f) **Reducir brechas territoriales y socioeconómicas en acceso a tecnología**, garantizando conectividad, acceso a dispositivos y desarrollo de competencias digitales.
- g) **Fortalecer la articulación entre el sistema educativo y el sector productivo**, promoviendo mecanismos como pasantías, formación dual y alianzas público-privadas.
- h) **Evaluar y mejorar la eficiencia del gasto educativo**, priorizando la calidad docente, la innovación pedagógica y la implementación de sistemas de evaluación que permitan medir resultados y orientar la toma de decisiones.

Una estrategia integral de fortalecimiento educativo y adaptación tecnológica es fundamental para elevar la productividad, reducir las desigualdades y sostener el crecimiento económico en un contexto de rápida transformación tecnológica y envejecimiento poblacional.

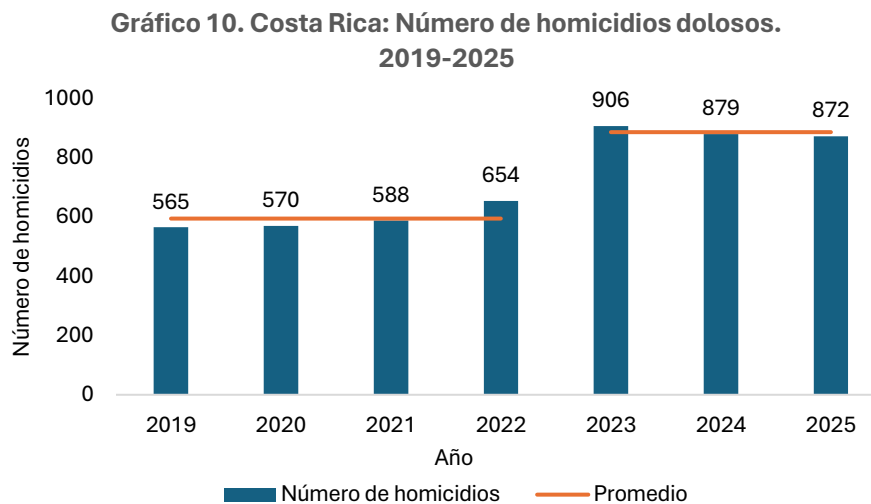
9. SEGURIDAD CIUDADANA Y COMPETITIVIDAD

La inseguridad ciudadana se ha convertido en uno de los retos más urgentes para Costa Rica. El aumento sostenido de la violencia y la expansión del crimen organizado no solo afectan el bienestar de la población, sino que también incrementan los costos de operación para empresas y hogares,

deterioran la percepción de seguridad y presionan el gasto público destinado a fortalecer el sistema de justicia y el sistema penitenciario.

Asimismo, la inseguridad impacta directamente a sectores particularmente sensibles a la percepción de riesgo, como el turismo, la inversión y el consumo.

El Gráfico 10 muestra una tendencia creciente en el número de homicidios dolosos en Costa Rica. Para la serie disponible entre 2019 y 2025, los valores máximos se registran durante los años 2023-2025, con un promedio de 886 homicidios anuales, lo que representa un incremento cercano al 50% respecto al promedio observado entre 2019 y 2022.



Fuente: OES-UNA con datos del Observatorio de la Violencia / Ministerio de Justicia y Paz con base en OIJ

El problema de la inseguridad tiene además implicaciones macroeconómicas más amplias. Recientemente, el Fondo Monetario Internacional advirtió que un agravamiento del crimen podría afectar de manera significativa el turismo, la inversión y la demanda de consumo en el país. Esta advertencia resulta particularmente relevante en una economía donde el crecimiento reciente ha descansado en la atracción de inversión extranjera, el dinamismo exportador y la actividad turística.

En consecuencia, la seguridad ciudadana debe entenderse no solo como un asunto de orden público, sino también como una condición necesaria para sostener el crecimiento económico, proteger la competitividad territorial y preservar la confianza de los agentes económicos.

DESAFÍO ECONÓMICO:

Reducir de forma sostenida la violencia y el crimen organizado mediante una estrategia integral de seguridad, que proteja la competitividad del país, disminuya el costo económico del delito y fortalezca las condiciones para un crecimiento más estable y sostenible.

Acciones clave:

- Focalizar territorialmente la política de seguridad**, priorizando cantones, corredores logísticos y zonas turísticas con mayor incidencia de delitos de alto impacto económico.

- b) **Fortalecer la aplicación de la ley, la investigación criminal y la coordinación** entre policía, fiscalía, sistema judicial e inteligencia financiera, con el fin de reducir la impunidad y elevar la efectividad de la respuesta estatal.
- c) **Golpear la rentabilidad del crimen organizado** mediante mayor trazabilidad patrimonial, decomisos, incautación de activos y persecución de redes económicas asociadas al delito.
- d) **Impulsar programas de prevención focalizados en jóvenes en riesgo**, mediante intervenciones en educación, permanencia escolar, empleabilidad, salud mental y recuperación comunitaria.
- e) **Reforzar la seguridad en polos turísticos y territorios estratégicos**, con el fin de proteger la reputación país, reducir incidentes y minimizar afectaciones sobre la visitación, la estadía y el gasto turístico.
- f) **Mejorar la eficiencia del gasto público en seguridad**, con metas verificables a través de la evaluación de resultados.

Una mejora sostenida en la seguridad ciudadana no solo reduciría los costos sociales y fiscales asociados a la violencia, sino que también fortalecería la competitividad del país, mejoraría el clima de inversión, protegería el turismo y contribuiría a sostener el crecimiento económico en el mediano plazo.

CONCLUSIONES

Costa Rica enfrenta una serie de desafíos estructurales que condicionarán su desempeño económico y social en los próximos años. El dinamismo reciente de la economía ha estado impulsado principalmente por sectores vinculados al régimen especial de producción y a las exportaciones de alta tecnología, mientras que una parte importante del aparato productivo —especialmente el régimen definitivo, las actividades agropecuarias y varios servicios tradicionales— ha mostrado un crecimiento más limitado. A esto se suman retos en materia de transmisión de la política monetaria, participación laboral femenina, sostenibilidad fiscal, modernización del transporte público, infraestructura logística, envejecimiento poblacional, inversión educativa y seguridad ciudadana. En conjunto, estos elementos evidencian la necesidad de avanzar hacia una estrategia de desarrollo que fortalezca la productividad, amplíe las oportunidades de empleo y distribuya de manera más equitativa los beneficios del crecimiento.

Atender estos desafíos requiere una agenda de política económica integral que combine estabilidad macroeconómica con inversiones estratégicas en capital humano, infraestructura y capacidades productivas. Fortalecer la educación y la adaptación tecnológica, mejorar la conectividad logística del país, modernizar el transporte público, impulsar la participación laboral —especialmente de las mujeres— y garantizar la sostenibilidad del Estado social frente al envejecimiento poblacional son condiciones fundamentales para elevar el crecimiento potencial y reducir las brechas sociales y territoriales. De igual forma, consolidar las finanzas públicas, mejorar la efectividad de la política monetaria y fortalecer la seguridad ciudadana resultan indispensables para preservar la confianza de los inversionistas, dinamizar la actividad económica y proteger sectores estratégicos como el turismo y las exportaciones.

En este contexto, el reto para la próxima administración consiste en transformar los avances recientes en una base sólida para un desarrollo más equilibrado, resiliente e inclusivo. Esto implica impulsar reformas graduales pero sostenidas que fortalezcan la competitividad del país, amplíen la participación de más sectores y territorios en los beneficios del crecimiento y permitan anticipar los cambios tecnológicos, demográficos y productivos que marcarán las próximas décadas. Solo mediante una visión de largo plazo, respaldada por instituciones sólidas y políticas públicas coherentes, será posible consolidar un modelo de desarrollo que combine crecimiento económico, equidad social y sostenibilidad.



Observatorio Económico y Social

<https://www.facebook.com/ObservatorioESEUNA/>

Canal WhatsApp: <https://whatsapp.com/channel/0029Vb6NTTrDDmFNoFl9ji09>