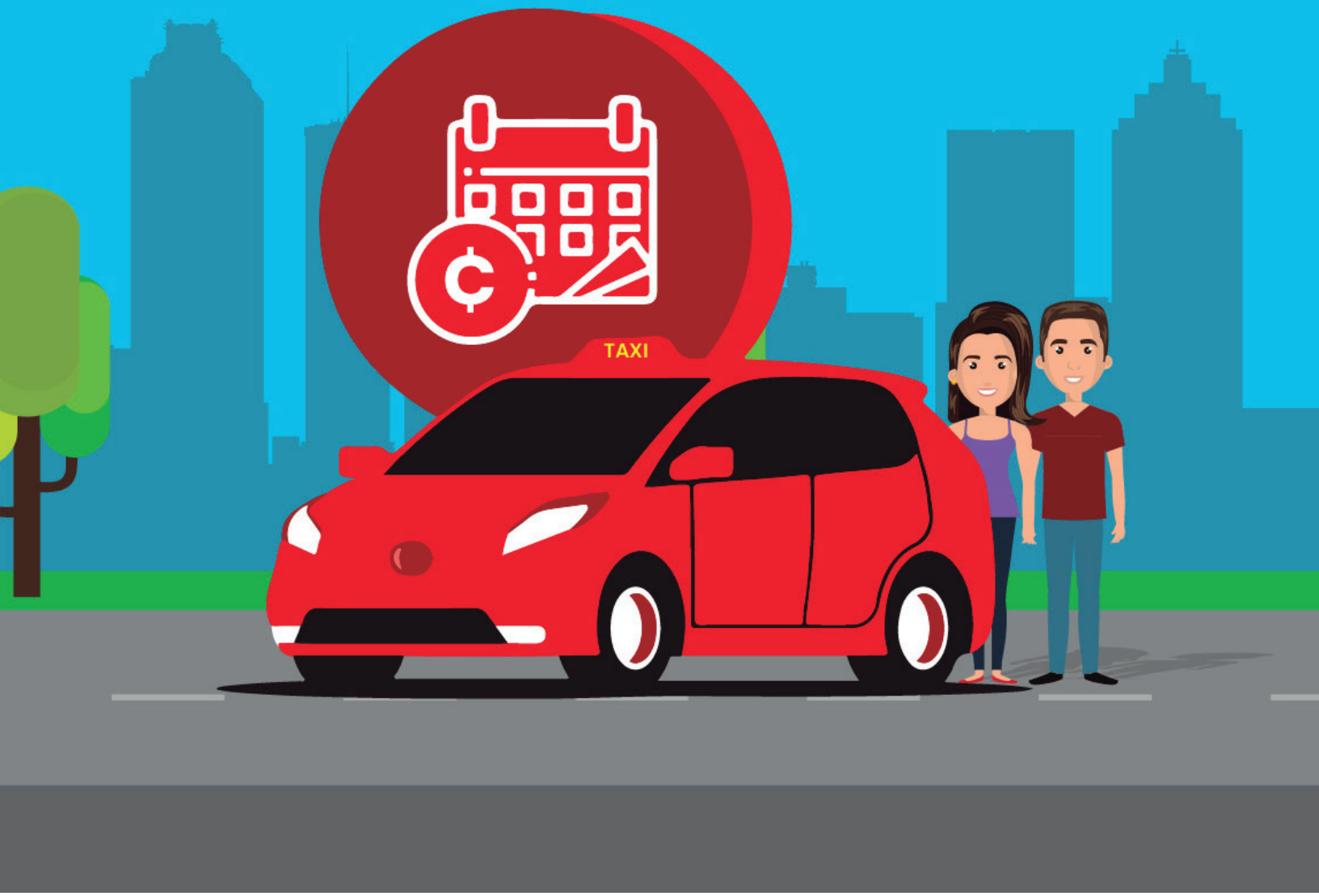
Diagnóstico del perfil de acceso financiero del sector taxi en Costa Rica

PROYECTO:
Acelerando la transición al transporte público eléctrico en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica



CRUSA
UN environment programme
gef
etaxiCR
MINISTERIO DE AMBIENTE Y ENERGÍA
GOBIERNO DE COSTA RICA

Proyecto:
Acelerando la transición al transporte público eléctrico en el Gran Área Metropolitana de Costa Rica

Autoría:
Marcos Adamson, Jose Mora Casasola - CIESA

Revisión y edición:
Arturo Steinvorth Álvarez, Rosina Campos Torres y Diego Blanco Castro – Fundación CRUSA
Carolina Flores Valle – Ministerio de Ambiente y Energía

Diseño gráfico:
Marvin Carballo Villalobos / Pitch Media

Publicado por:
Fundación CRUSA

Implementado por:
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Financiado por:
Global Environment Facility (GEF)

En cooperación con:
Ministerio de Ambiente y Energía de Costa Rica (MINAE)

Sobre la alianza que permite el desarrollo de este proyecto:

La Fundación CRUSA:
Es una organización costarricense, independiente, apolítica y sin fines de lucro, que desde 1996 contribuye a la mejora en la calidad de vida de las personas y el desarrollo sostenible en Costa Rica.

www.crusa.cr

Copyright: © 2023. Fundación CRUSA, PNUMA & GEF.

AGRADECIMIENTOS

La metodología en detalle y el abordaje definido por CIESA para el estudio fue instrumentada por los economistas Marcos Adamson (Coordinador por CIESA) y Jose Mora, los cuales estuvieron a cargo en CIESA de recopilar y procesar la información, realizar el diseño gráfico, las figuras y cuadros; desarrollar las estimaciones, así como del análisis derivado, obtener las conclusiones y recomendaciones contenidas en este documento. En CIESA, Fernando Horvilleur aportó valiosas revisiones y Santiago Castillo contribuyó como asistente en la preparación de diversa información.

Por CRUSA se contó con el apoyo en la facilitación al acceso de información y coordinación de Arturo Steinvorth, así como también de la oficial a cargo de este proyecto, Rosina Campos Torres, quienes ofrecieron sugerencias y comentarios. Este documento fue preparado por CIESA bajo contrato para la Fundación CRUSA. En ese sentido se reconocen los aportes en la coordinación y facilitación brindados por la Fundación CRUSA, en el marco del proyecto "Acelerando la transición al transporte público eléctrico en la Gran Área Metropolitana" con el Global Environment Facility, y en coordinación con Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el Ministerio de Ambiente y Energía, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Transporte Público.

La reproducción y usos de este documento son propiedad de la Fundación CRUSA.

Se agradece a las personas miembros de juntas directivas, gerentes y funcionarios de importantes entidades financieras que contribuyeron con gran interés y brindaron información. Por parte del Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD) Hilda Arroyo Bolaños; Roger Araya Chaverri y Alexander Araya González. Por parte del Banco Nacional de Costa Rica Silvia Chaves Herra y Greddy Brenes Salas. Por parte del Banco de Costa Rica, Pedro Zamora Ugalde y Evelyn Aguilar Corrales. Por parte del Banco de San José, Diego Ureña Luna y Anabelle Calderón Villalobos. Por parte de Grupo Financiero Purdy (CAFSA), se agradece a Luis Ángel González Magán.

Se agradece la participación y amplia colaboración de Álvaro Villalobos (Coopetranstura), Luis Mariano Castro (Taxis Unidos) y Mario Bogantes (Taxis Unidos).

Se agradece la amplia colaboración recibida por parte de funcionarios de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP). Por parte de la Dirección de Desarrollo de Metodologías de Regulación, así como de la Intendencia de Transporte, especialmente se agradece a Daniel Fernández Sánchez, Juan Carlos Pereira Rivera y Mónica Zúñiga Arias.

En el Consejo de Transporte Público (CTP) se recibió la valiosa colaboración de la Dirección Ejecutiva, el Departamento de Planificación, así como del Departamento de Administración de Concesiones. Se agradece a Freddy Carvajal Abarca, Manuel Emilio Sánchez Chacón, Marco Caravaca Reyes y Ellen Cambronero Garita.

El Banco Central de Costa Rica (BCCR) proveyó una amplia colaboración a través de Henry Vargas y el equipo de trabajo de la Dirección de Estadísticas Macroeconómicas, que ampliamente facilitaron información que permitió completar valiosa información.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Glosario 5

1. Resumen Ejecutivo 7

2. Introducción 9

3. Metodología 10

4. Análisis de evolución del sector taxista concesionado a nivel nacional y GAM 11

4.1. Dinámica y evolución de las concesiones de taxis regulados en Costa Rica según zona (GAM y no GAM) 11

4.2. Conclusiones de la base de concesiones de taxis del CTP 14

5. Diagnóstico del perfil de acceso a financiamiento del sector taxista en Costa Rica 14

5.1. Introducción 14

5.2. Situación agregada del financiamiento del SBD 15

5.3. Sector transporte 19

5.4. Subsector taxis 22

5.5. Análisis sintético del perfil financiero (comparativo) 30

5.6. Identificación de barreras, limitaciones y rezagos para el financiamiento al sector taxista eléctrico en la base AIJS a mayor escala 31

5.7. Análisis de condiciones financieras, barreras, preocupaciones y brechas por actor financiero individualizado 34

5.8. Conclusiones del diagnóstico del perfil de acceso financiero del sector taxista 36

6. Recomendaciones 38

GLOSARIO

Aval: Compromiso asumido por una persona o entidad (el avalista) de responder por una obligación financiera de otra en caso de incumplimiento. En el contexto bancario, los avales se utilizan para asegurar el cumplimiento de créditos o préstamos.

Capitalización de Intereses: Proceso mediante el cual los intereses acumulados se añaden al capital principal de un préstamo, incrementando así el monto total adeudado. Este concepto puede aplicarse en créditos de largo plazo.

Cartera de Crédito: Conjunto de préstamos otorgados por una entidad financiera, clasificados según sectores, regiones o tipos de garantía. Su calidad se mide a través de indicadores como la morosidad.

Colocación de Créditos: Acto de otorgar préstamos o financiamiento por parte de una entidad financiera. En el documento, se utiliza para referirse a los montos de crédito asignados a sectores específicos.

Comisión de Administración: Cargo aplicado por una entidad financiera por la gestión y mantenimiento de un préstamo. En algunos casos, esta comisión se incrementa si el prestatario incurre en retrasos en los pagos.

Crédito Gremial: Tipo de préstamo otorgado a un grupo o asociación de personas que pertenecen al mismo sector o profesión, con condiciones que suelen ser más favorables que las ofrecidas individualmente.

Crédito Hipotecario: Financiamiento garantizado por un bien inmueble, como una casa o un terreno, que permite a la entidad financiera reclamar el activo en caso de incumplimiento.

Crédito Prendario: Préstamo respaldado por un bien mueble, como un vehículo, que sirve de garantía para la entidad financiera en caso de impago.

Demanda Cautiva: Segmento de mercado donde los consumidores no tienen alternativas viables, lo que asegura un flujo constante de ingresos. En el documento, se refiere a las personas taxistas del aeropuerto con clientes como turistas.

Fondo de Garantía (FOFIDE, FONADE, CREDES): Mecanismo que proporciona un respaldo financiero a los préstamos, reduciendo el riesgo para las instituciones crediticias. Cada fondo tiene características y niveles de riesgo distintos, como se analiza en el documento.

Fondo Nacional para el Desarrollo (FONADE): Principal fuente de financiamiento del sistemadestinado a otorgar créditos y garantías a MIPYMES y sectores estratégicos.

Fondo de Crédito para el Desarrollo (CREDES): Dirigido a financiar emprendimientos productivos con condiciones flexibles.

Fondo de Avales y Garantías: Facilita el acceso al crédito al ofrecer respaldo a quienes no cuentan con suficientes garantías tradicionales.

Fondo de Financiamiento para el Desarrollo (FOFIDE): Brinda apoyo financiero mediante recursos no reembolsables y programas de asistencia técnica.

Fondos Propios: Recursos financieros pertenecientes a una entidad, que no provienen de financiamiento externo. En un contexto de préstamos, significa que los créditos se financian directamente con el capital del operador financiero.

Garantía Hipotecaria: Activo inmobiliario que respalda un préstamo. En caso de incumplimiento, el prestamista tiene derecho a ejecutar la garantía para recuperar el dinero.

Garantía: Activo o respaldo ofrecido por un prestatario para asegurar el cumplimiento de una deuda. Puede ser prendaria (sobre bienes muebles como vehículos) o hipotecaria (sobre bienes inmuebles como propiedades).

Morosidad: Retraso en el cumplimiento de pagos acordados, como cuotas de un préstamo. Se clasifica según el tiempo de retraso, siendo la morosidad a más de 90 días un indicador crítico de riesgo crediticio.

Plazo de Concesión: Período durante el cual un prestador de servicios (como una persona taxista) tiene derecho a operar bajo una licencia o concesión otorgada por una entidad reguladora. En el contexto financiero, afecta la capacidad de obtener créditos de largo plazo.

Rating Crediticio: Clasificación que indica la solvencia de un cliente o prestatario según su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras. En el documento, se mencionan rangos como "AAA" (máxima calidad crediticia) y "CCC" (alto riesgo).

Riesgo Moral: Situación en la que una de las partes de un contrato tiene incentivos para actuar de manera menos responsable o ética, porque no asume plenamente las consecuencias de sus acciones. Por ejemplo, un prestatario podría tomar mayores riesgos financieros si sabe que su crédito está avalado por una garantía externa.

Saldo de Cartera: Total de dinero pendiente de pago en una serie de créditos otorgados por una institución financiera. En el documento, se usa para evaluar el impacto de la morosidad.

Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD): Plataforma costarricense que gestiona recursos financieros para promover el desarrollo económico mediante créditos accesibles, especialmente a pequeñas y medianas empresas.

Tasa Básica Pasiva (TBP): Indicador financiero utilizado en Costa Rica para calcular tasas de interés en colones, basado en el promedio ponderado de las tasas ofrecidas por bancos y otras instituciones financieras.

Tasa de Interés Promedio: Promedio ponderado de las tasas de interés aplicadas a un conjunto de préstamos durante un período específico. Refleja el costo del crédito para los prestatarios.

TRI (Tasa de Rendimiento Interno): Tasa aplicada a ciertos créditos calculada en función de indicadores financieros específicos, como tasas de captación y de mercado.

1. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe, elaborado por CIESA para la Fundación CRUSA, analiza la evolución del sector taxi concesionado en Costa Rica y las barreras que enfrenta para acceder al financiamiento, en el marco del proyecto "Acelerando la transición al transporte público eléctrico en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica". Este estudio se desarrolla en un contexto donde la transición hacia la movilidad sostenible es una prioridad para el país, pero enfrenta desafíos estructurales y financieros que limitan su implementación, especialmente en el sector del transporte público taxi.

El informe tiene dos objetivos principales: primero, analizar la dinámica de concesiones de taxis regulados a nivel nacional y en la Gran Área Metropolitana (GAM), evaluando su evolución en los últimos años y los factores que han afectado su desarrollo. Segundo, diagnosticar el perfil financiero del sector, identificando las principales barreras y limitaciones para el acceso a crédito, en particular para la adopción de vehículos eléctricos.

En este documento, se encuentra una disminución significativa en el número de concesiones activas en el sector taxi regulado. Datos del Consejo de Transporte Público (CTP) muestran que, al 2024, un 50,3% de las concesiones aún no habían sido renovadas en la GAM, lo que indica una reducción progresiva en la actividad del sector. Uno de los factores clave detrás de esta tendencia es la competencia de plataformas digitales no reguladas, que han ganado terreno desde su llegada en 2015. Estas aplicaciones han cambiado la dinámica del mercado, desplazando a los taxis formales y limitando su capacidad de mantenerse competitivos.

El impacto de esta competencia desleal se refleja en la baja renovación de concesiones, especialmente dentro de la GAM, donde solo el 42,2% de las concesiones han sido renovadas, en comparación con el 68,4% fuera de la GAM. Esto sugiere que en las áreas rurales, donde las plataformas digitales tienen menor presencia, el sector taxi regulado aún mantiene cierto grado de estabilidad.

Otro hallazgo importante del análisis es que en la base del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), las concesiones aún representan un mercado cautivo debido a la demanda de turistas por servicios de transporte formal. Sin embargo, incluso en este segmento, la transición hacia taxis eléctricos es mínima, con apenas un 3,9% de la flota en el AIJS conformada por vehículos eléctricos (según los datos registrados por CTP a agosto 2024), lo que refleja una adopción incipiente de esta tecnología y que es mayormente producto al plan piloto.

El acceso al crédito es uno de los principales desafíos que enfrenta el sector taxista en Costa Rica. El estudio revela que el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD) ha otorgado únicamente el 0,34% de sus financiamientos al sector taxi, una cifra sumamente baja considerando la importancia del transporte público en la movilidad urbana. Este acceso limitado a financiamiento se debe a varios factores, entre ellos, las altas tasas de morosidad del sector y la percepción de alto riesgo crediticio por parte de las instituciones financieras.

La tasa de morosidad en el sector taxi asciende a 16,3%, lo que equivale a 5,7 veces más que el promedio general del SBD. Esta elevada morosidad encarece el crédito, elevando las tasas de interés para los taxistas y limitando su capacidad de financiamiento.

Otro aspecto relevante identificado en el estudio es el uso de avales y garantías para la concesión de créditos. Se ha observado que la mayoría de los financiamientos otorgados han

sido garantizados con fondos como FOFIDE y fondos propios de los operadores financieros, lo que ha generado un fenómeno de riesgo moral. En muchos casos, los prestatarios han asumido que no necesitan cumplir con los pagos, ya que los créditos están garantizados por el SBD, lo que ha contribuido a aumentar los niveles de morosidad.

El análisis también revela que la mayoría de los créditos han sido otorgados en colones, lo que reduce el riesgo cambiario para los taxistas. Sin embargo, el acceso al financiamiento sigue siendo desigual entre regiones, con una fuerte concentración en la zona central del país. Esto representa un desafío para los taxistas fuera de la GAM, quienes enfrentan mayores dificultades para acceder a créditos que les permitan renovar sus vehículos o adoptar tecnologías limpias.

A pesar de la existencia de un Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE) 2018-2030 y la Ley N°9518 de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, la adopción de taxis eléctricos en Costa Rica sigue siendo mínima. El estudio señala que los principales obstáculos para esta transición incluyen (i) que las tasas de interés y requisitos crediticios actuales no están alineadas con la realidad económica del sector taxi, (ii) existen altos costos iniciales de adquisición de vehículos eléctricos, que dificultan la inversión para pequeños concesionarios (iii) y falta de infraestructura de carga, especialmente fuera de la GAM, lo que limita la viabilidad operativa de los taxis eléctricos, entre otros.

En este sentido, se sugiere que, para fomentar la adopción de taxis eléctricos, es necesario diseñar instrumentos financieros específicos, como créditos con avales colectivos y tasas de interés diferenciadas. También se requiere una mayor coordinación entre entidades financieras, reguladoras y gubernamentales para crear incentivos que faciliten la transición a una flota más sostenible.

2. INTRODUCCIÓN

Los análisis de este estudio CIESA son eminentemente técnicos. En este caso se enfoca en el análisis del perfil de acceso a financiamiento del sector taxista. El documento contiene una profusa y extensa presentación de resultados técnico-financieros apoyados con cuadros, figuras y ecuaciones, los cuales se abordan ampliamente y, por sí mismos, brindan los mensajes principales. A pesar de lo anterior, para personas no familiarizadas con el tema financiero-económico, se incluye un glosario de conceptos técnicos financieros, el cual ayudará a revisar, estudiar y repasar los diferentes conceptos y resultados encontrados.

Costa Rica enfrenta grandes retos ante el cambio climático, principalmente la necesidad de realizar altas inversiones en medidas de adaptación para reducir sus impactos y, al mismo tiempo, disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). El sector transporte es el mayor responsable de estas emisiones debido a su fuerte dependencia de los combustibles fósiles, lo que no solo afecta la salud pública, sino que también expone a la economía y a la sociedad a la importante volatilidad del mercado internacional del petróleo y sus derivados.

Aunque Costa Rica muestra una de las mayores proporciones de flotilla eléctrica en Latinoamérica, principalmente se trata de vehículos de uso privado. Para el 2024 prácticamente era inexistente el uso de vehículos eléctricos en el sector de transporte público. Lo anterior, no obstante que el país dispone de un Plan Nacional de Transporte Eléctrico (PNTE) 2018-2030 y una Ley (N°9518) de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico.

Este documento se enmarca en el proyecto ejecutado por CRUSA denominado "Acelerando la transición al transporte público eléctrico en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica", el cual es financiado por el Fondo Mundial para el Medio Ambiente y gestionado por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, con la colaboración del Ministerio de Energía y Ambiente (MINAE) y la Fundación CRUSA. Su objetivo principal es facilitar las condiciones habilitantes para la transición al transporte público eléctrico en la modalidad taxi.

Uno de sus objetivos específicos es apoyar al gobierno y a las instituciones financieras locales para abordar los retos asociados al acceso al financiamiento del sector taxista y la incorporación del componente financiero en la planificación de la electrificación a largo plazo.

La sección dos presenta la metodología utilizada. Seguidamente, se aporta un componente de análisis de la actividad económica del sector taxista, en el cual se incluye el subsector de taxis. Ese componente en conjunto con la sección cuatro, la cual presenta un análisis a partir de la base de datos solicitada el CTP sobre las concesiones de taxis, posibilita una comprensión sobre la actual situación del sector taxista en la base AIJS, GAM y en general en el país. En especial ofrecen la evidencia que muestran la reducción de la actividad económica en el sector de taxis regulado conforme va creciendo ese sector dedicado a ofrecer servicio de taxis por medios que no pasan por esa regulación.

Posteriormente, se hace una descripción detallada de las condiciones de acceso a financiamiento a las que se ha enfrentado el sector de taxi regulado en los últimos años. Esta brinda información sobre colocaciones, tasas de interés establecidas al sector, morosidad histórica, entre otras. Se muestra el perfil financiero del sector al compararlo con otros sectores, además de que permite identificar los principales desafíos que encara el sector en relación con el financiamiento. El documento presenta conclusiones asociadas a cada sección y va concatenando esos resultados.

3. METODOLOGÍA

El estudio marco del cual forma parte este tiene como objetivo evaluar la viabilidad financiera de la adopción de vehículos eléctricos en el sector de taxis en base Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), considerando tanto las condiciones económicas de las personas taxistas como la dinámica operativa del sector. Para ello, se desarrolla un enfoque metodológico basado en: (i) análisis de la actividad del sector taxista y (ii) diagnóstico y perfil de acceso financiero del sector taxista. Otros documentos en preparación abordarán temas como valoración financiera de la adquisición de vehículos eléctricos para la operación de la actividad taxi para la base del aeropuerto; diseño de instrumento financiero para la base en el AIJS y otros temas.

La metodología seguida consistió en varias fases: a) entrevistas a grupos meta; b) procesamiento de información secundaria oficial y c) análisis de la información. A continuación, se detalla cada fase.

CRUSA se encargó de coordinar y asegurar la programación adecuada de las fechas y horas de las entrevistas. Para lo anterior, CIESA elaboró una agenda dinámica realizada en Excel. Los enlaces de las boletas con la información brindada bajo condición de confidencialidad fueron entregados a CRUSA.

Entrevistas a grupos meta

Se entrevistaron a funcionarios de nivel de dirección y gerencias del sector financiero. Para esto se diseñó un cuestionario. Para el logro del consentimiento de la participación y aporte de información, se acordó confidencialidad y además codificaron las respuestas.

Se desarrollaron entrevistas con representantes de las siguientes instituciones financieras: Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD); Banco Nacional de Costa Rica (BNCR) Banco de Costa Rica (BCR); Banco de San José (BAC) y Grupo Financiero CAFSA. Además, se recibió información del Banco Popular y Desarrollo Comunal (BPDC). La consulta se realizó a funcionarios en puestos de junta directiva y gerencia, quienes en algunos casos además de brindar información remitieron la boleta diseñada por CIESA para que fuera complementada en departamentos como los de crédito.

Entrevistas a concesionarios de taxis eléctricos y la base especial (AIJS): Se desarrollaron entrevistas a concesionarios de dos taxis y con un representante de una cooperativa de taxi (Coopetranstura). El anexo 1 presenta las fechas y personas que participaron en estas fases.

Procesamiento de información secundaria oficial

De forma adicional a la información vía entrevistas, CIESA optó por analizar información secundaria de fuentes oficiales. CIESA solicitó información al Consejo de Transporte Público (CTP) sobre las concesiones de taxis.

A través de la coordinación del proyecto, se coordinó con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), la cual proveyó su metodología instrumentada según sus parámetros.

Análisis

A partir de la anterior información, CIESA realizó el análisis. En particular, el análisis financiero, con la información recabada y dada la valiosa homogeneidad de la base de datos del SBD, logró cubrir una importante cantidad y variedad de información que va más allá de lo previsto inicialmente en los TdR.

Para el análisis de barreras, CIESA utilizó información secundaria de fuentes oficiales para analizar diversos elementos de la naturaleza y actividad del sector taxista. Se obtuvo información de la base de datos del CTP la cual en alguna medida refleja la situación del sector regulado. Además, se complementa con la información brindada en las consultas al sector financiero, con lo cual se conjunta el perfil de acceso financiero del sector taxista. Se señala que la competencia creciente por parte de los taxis no regulados; a pesar de que en Costa Rica este servicio se debe realizar bajo regulación, la relativa elevada morosidad del sector, la percepción de relativo alto riesgo de este y las relativas altas tasas de interés, explican las importantes barreras para una provisión de financiamiento que posibilite el incremento de escala en el financiamiento y recambio de flota de taxis de combustión interna por eléctricos en la base AIJS, del GAM y en general del país.

4. ANÁLISIS DE EVOLUCIÓN DEL SECTOR TAXISTA CONCESIONADO A NIVEL NACIONAL Y GAM

A continuación, se analiza la dinámica que muestra las concesiones de taxis.

4.1. Dinámica y evolución de las concesiones de taxis regulados en Costa Rica según zona (GAM y no GAM)

Este análisis se realiza a partir de datos solicitados al Consejo de Transporte Público (CTP) actualizados a agosto de 2024. Los datos incluyen 13.071 observaciones, cada una de las cuales fue registrada bajo las condiciones de concesionario, permiso, permiso temporal u operador provisional. Según estimaciones propias, se aproxima que el 73,4% de estas condiciones siguen activas[1], mientras que el 24,5% han sido canceladas y el 2,1% se encuentran descontinuadas (cuadro 1). La mayoría (99.4%) de los registros activos corresponden a concesiones.

Cuadro 1 Concesiones otorgadas por el Consejo de Transporte Público desagregado por estado de la concesión y pertenencia a la GAM.

	GAM	NO GAM	**TOTAL**
ACTIVO	6.730	2.861	**9.591**
CANCELADO	2.654	552	**3.206**
DESCONTINUADO	222	55	**274**
TOTAL	**9.606**	**3.465**	**13.071**

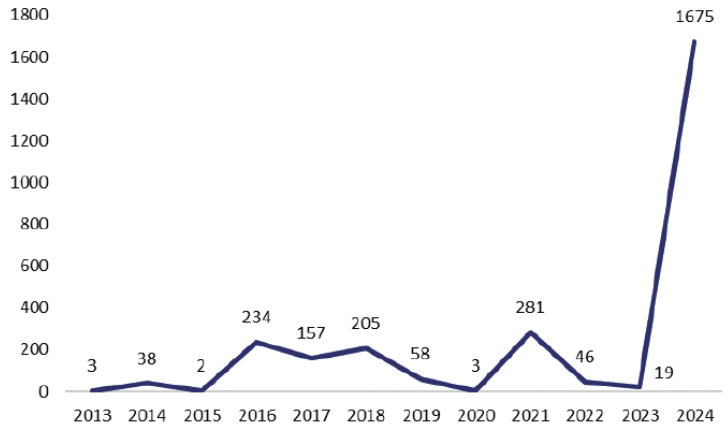
Fuente: Elaboración propia de CIESA con datos (actualizados a agosto 2024) del Consejo de Transporte Público.

[1] Se considera concesión activa como aquella que no ha sido cancelada y cuyo año de renovación no sea menor a 2024.

Del total de observaciones, el 73,5% tienen su base de operación en un distrito de la GAM, mientras que el 26.5% están fuera de la GAM. De los que operan en la GAM, el 70,1% siguen activos, mientras que para los distritos fuera de la GAM, el 82,6% están activos. Esta diferencia puede deberse a la accesibilidad limitada de plataformas de servicios no reguladas, como Uber, en áreas rurales.

La cantidad de concesiones canceladas o descontinuadas, desagregada por año de vencimiento de la condición, muestra tres periodos de mayor frecuencia (figura 1). El primero corresponde a los años 2016-2018, con aproximadamente 596 concesiones canceladas o descontinuadas. Recordemos que Uber llegó a Costa Rica en 2015. El segundo periodo se observa entre 2021 y 2022, con 327 concesiones canceladas o descontinuadas, lo cual puede asociarse al impacto de la pandemia. El tercer periodo se presenta en 2024, con aproximadamente 1.675 concesiones canceladas. Este número se debe a la gran cantidad de concesiones cuyo vencimiento ocurrió este año y se puede relacionar con las consecuencias de las dos perturbaciones mencionadas anteriormente que han afectado al sector.

Figura 1 Cantidad de concesiones canceladas o descontinuadas desagregadas por año de vencimiento de condición de la concesión



Fuente: Elaboración propia con datos (actualizados a agosto 2024) del Consejo de Transporte Público.

Según las estimaciones, el 91% de las concesiones activas tienen el 2024 como año de vencimiento. De los que deben renovar este año, el 49,7% ya lo han hecho, mientras que aún faltan aproximadamente 4.393 por renovar (cuadro 2). Al desglosar por pertenencia a la GAM, se observa que el 68,4% de las concesiones fuera de la GAM ya han sido renovadas, en comparación con solo el 42,2% dentro de la GAM.

Cuadro 2 Cantidad de concesiones activas con año de vencimiento de 2024 de la condición desagregadas por renovados y no renovados y por pertenencia a la GAM

	GAM	NO GAM	**TOTAL**
RENOVADOS	2.639	1.697	**4.336**
FALTAN POR RENOVAR	3.608	785	**4.393**
TOTAL	**6.247**	**2.482**	**8.729**

Fuente: Elaboración propia con datos (actualizados a agosto 2024) del Consejo de Transporte Público.

De las 9.591 placas activas, alrededor de 103 operan en la base del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), mientras que otras 40 han sido canceladas (cuadro 3). En la base del aeropuerto, aproximadamente el 51,5% de los vehículos son diésel y el 41,7% son de gasolina, mientras que en las otras bases de operación estos porcentajes son del 36,9% y 61,7%, respectivamente. Se estima que hay alrededor de 8 taxis eléctricos en el país, 4 con base de operación en el AIJS (un 3,9% de los taxis en base AIJS) y los otros 4 en las demás bases (0,04% en base a los taxis de las demás bases). Además, el 61,2% de los taxis del aeropuerto son sedanes, el 29,1% son microbuses y el 8,7% son vehículos adaptados para personas con discapacidad. En las otras bases, estos porcentajes son del 86,4%, 9,1% y 4,3%, respectivamente.

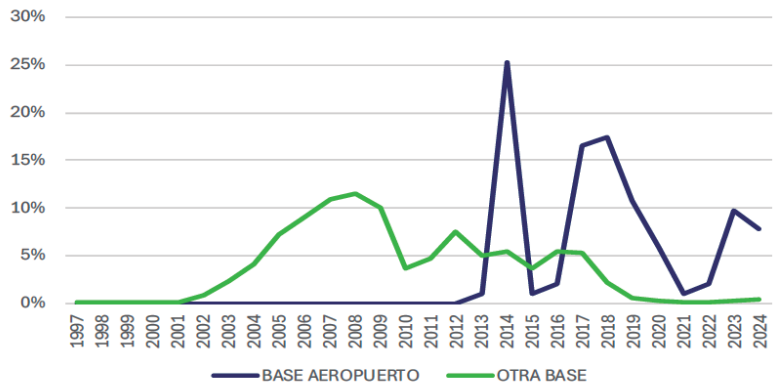
Cuadro 3 Concesiones otorgadas por el Conejo de Transporte Público desagregado por estado de la concesión y base de operación.

	BASE AEROPUERTO	OTRA BASE	**TOTAL**
ACTIVO	103	9.488	**9.591**
CANCELADO	40	3.166	**3.206**
DESCONTINUADO	0	274	**274**
TOTAL	**143**	**12.928**	**13.071**

Fuente: Elaboración propia con datos (actualizados a agosto 2024) del Consejo de Transporte Público.

Los vehículos en la base del aeropuerto son modelos más recientes que los de otras bases, debido al régimen específico que se aplica en esta base de operación. En particular, el 78,6% de los taxis del aeropuerto son modelos de 2014 a 2024, mientras que en otras bases el 78,2% son modelos de 2005 a 2015 (figura 2).

Figura 2 Distribución de frecuencia de año de los vehículos con estado activo por base de operación Aeropuerto Internacional Juan Santa María y otras bases.



Fuente: Elaboración propia con datos (actualizados a agosto 2024) del Consejo de Transporte Público.

4.2. Conclusiones de la base de concesiones de taxis del CTP

El análisis evidencia una importante reducción en la cantidad de concesiones de taxis regulados que se mantiene activas al 2024 ante el CTP. Sin embargo, lo anterior aunado a la presencia de las plataformas virtuales, muestran que el sector de taxis regulados viene decayendo de forma relevante al tiempo que crece el sector de taxis no regulados (tolerados).

La anterior situación debe llamar a reflexión a legisladores y reguladores. De mantenerse la legislación, la normativa y regulación actual potenciará cada vez con mayor fuerza la desaparición del sector taxista regulado; probablemente ofreciendo alguna resistencia en la base especial del AIJS, debido a que en algún grado todavía ofrece un mercado cautivo a los turistas que prefieren un taxi "oficial". Esto en sí mismo es una paradoja significativa: el sector está atado a una regulación cuyos orígenes son de un momento cuando la tecnología del sector de transporte de taxi utilizaba fundamentalmente la comunicación por radiocomunicación. Ante la transformación tecnológica experimentada a través de la telefonía celular, redes y APP´s, y la operación creciente de los gestores de flota de estas, esa legislación está generando la reducción del mismo sector taxista regulado.

Nótese que es de esperar que sector económico de taxis muestre una importante volatilidad a los choques económicos. En un contexto futuro donde se pronóstica una economía creciendo de manera relevante, según diferentes organismos con tasas superiores al 3%, incluso para los siguientes dos o tres años, es de esperar que de no generarse condiciones habilitantes que posibiliten al sector taxista regulado aprovechar esos crecimientos, así como el mostrado en el ingreso de turistas, el sector no regulado continuará beneficiándose a expensa de las limitaciones que le imponen al sector taxista regulado, y con ello limitando de forma importante sus posibilidades de financiamiento, amén de sus historiales de morosidad.

5. DIAGNÓSTICO DEL PERFIL DE ACCESO A FINANCIAMIENTO DEL SECTOR TAXISTA EN COSTA RICA

Este análisis presenta un análisis sobre el perfil de acceso a financiamiento del sector taxista en Costa Rica. La comprensión del porqué de ese perfil se facilita con los resultados presentados previamente.

5.1. Introducción

Este diagnóstico muestra cómo ha sido perfilado el sector taxista por el sistema financiero. Es decir, cómo percibe el sector financiero la figura de la persona taxista que ostenta una concesión de transporte público de pasajeros en la modalidad sedán, microbús u otros según sea la base de operación.

Este análisis se ha realizado complementado dos métodos: (i) el de entrevista directa a funcionarios en puesto de gerencia o similares de bancos, quienes proveyeron entrevistas e información, y (ii) a partir de la información del Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD), entidad que mantiene una base de datos amplia y homogénea de sus colocaciones la cual permite analizar el financiamiento que ha dirigido a este sector y a partir de ella derivar perfiles financieros de los sectores. Es importante mencionar que con la coordinación de CRUSA durante sus primeras reuniones de trabajo, se discutió con representantes de SBD sobre la relevancia de analizar este perfil financiero, y evaluar barreras de acceso financiero

que enfrentan las personas taxistas. A su vez, CIESA en conjunto con CRUSA entrevistó a representantes de entidades del sistema financiero. En esos casos la mayoría de información provista por esas entidades, como los automóviles vendidos a personas, es manejada por medio de lo que denominan financiamiento a consumo, lo cual refiere a una amplia variedad de fines de consumo.

Como se indicó las personas taxistas forman parte de un sector económico mucho más amplio denominado sector transporte y almacenamiento. Con objeto de diagnosticar el perfil financiero del subsector de taxis es relevante comparar respecto al sector de transporte y almacenamiento, así como con los otros subsectores. Es decir, para evaluar qué tan morosos son las personas taxistas, por ejemplo, es menester comparar con el sector transporte, para evaluar si es más o menos moroso. De esa misma manera sucede con otras variables. A continuación, se presenta un análisis con los principales determinantes que permiten generar un diagnóstico que cubre una relevante cantidad y variedad de aristas asociadas ese perfil financiero del sector taxista.

5.2. Situación agregada del financiamiento del SBD

El Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD) es un mecanismo financiero diseñado para facilitar el acceso a crédito y otros servicios de apoyo a emprendedores, micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES), así como a sectores productivos estratégicos con dificultades para obtener financiamiento en el sistema bancario tradicional. Su objetivo es impulsar el desarrollo económico y social mediante financiamiento accesible y condiciones favorables.

El SBD opera a través de distintos fondos especializados, entre los que destacan:

- Fondo Nacional para el Desarrollo (FONADE): Principal fuente de financiamiento del sistema, destinado a otorgar créditos y garantías a MIPYMES y sectores estratégicos.

- Fondo de Crédito para el Desarrollo (FCD): Dirigido a financiar emprendimientos productivos con condiciones flexibles.

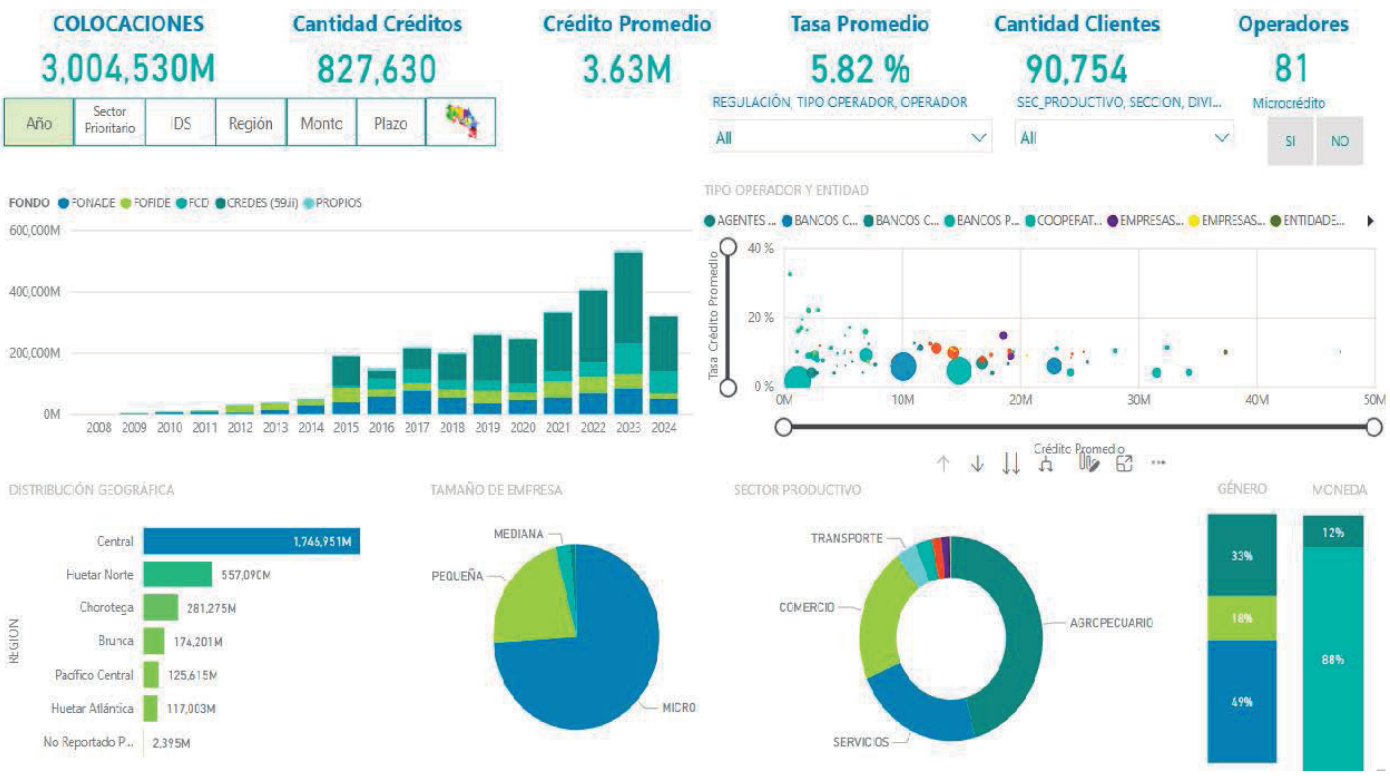
- Fondo de Avales y Garantías: Facilita el acceso al crédito al ofrecer respaldo a quienes no cuentan con suficientes garantías tradicionales.

- Fondo de Financiamiento para el Desarrollo (FINADE): Brinda apoyo financiero mediante recursos no reembolsables y programas de asistencia técnica.

El SBD trabaja en conjunto con bancos públicos y privados, cooperativas y otras entidades financieras acreditadas, promoviendo el desarrollo de sectores clave a través de financiamiento, asesoría técnica y capacitación.

El SBD ha colocado un total de 3 006 793 millones de colones desde el 2008 hasta el 2024 (figura 3). Se han otorgado 827 630 créditos de los cuales el 88% estaban denominados en colones. El crédito promedio es de 3,63 millones de colones, con una tasa promedio del 5,83%. En términos de clientes, se han beneficiado 90 754 personas (físicas o jurídicas).

Figura 3 Principales agregados relativos al financiamiento del SBD



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

Esos créditos han sido gestionados por 81 operadores financieros, en su mayoría orientados a microcréditos destinado al desarrollo de la actividad económica del país. La Cooperativa de Productores de Leche (COOPROLE) ha sido el operador con mayores colocaciones de recursos para crédito del SBD (cuadro 4).

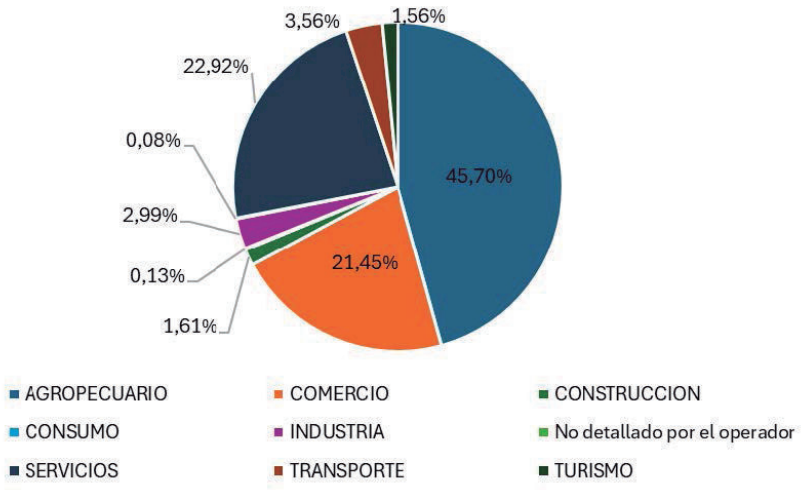
Cuadro 4 Distribución de colocaciones por operador con mayores colocaciones del Sistema de Banca para el Desarrollo (periodo 2008-2024).

Operador	Créditos	Clientes	Crédito Promedio	Tasa Crédito	Promedio Colocaciones
COOPROLE	543.072	1.516	1.192.461	1,64%	647.592.351.998
BANNACIO	57.257	19.843	10.103.579	5,88%	578.500.604.566
BACSANJOSE	36.373	21.034	14.843.044	4,61%	539.886.032.384
BANCOSTA	8.067	3.253	22.874.976	6,01%	184.532.433.621
IMPROSA	18.647	1.197	6.931.162	9,15%	129.245.374.635
COOCIQUE	7.399	3.443	14.340.530	9,86%	106.105.582.858
POPULAR	6.281	3.757	16.758.992	6,84%	105.263.229.222
COOPEALIANZA	5.999	1.767	12.907.384	11,09%	7.7431.395.934
CEMEX	32.088	377	2.316.094	4,01%	74.318.836.404
COOPETARRAZU	23.748	3.229	2.589.142	9,02%	61.486.954.376
PROMERICA	1.914	1.038	31.591.621	4,04%	60.466.362.089
BCT	1.554	266	24.277.468	4,16%	37.727.185.552

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

El 45,63% del financiamiento ha estado dirigido al sector agropecuario; seguido por servicios con un 22,94%, y un 21,48% al sector comercio. El sector transporte ha recibido tan solo un 3,56%, y precisamente es dentro de ese sector en el que se localiza al sector conocido como taxis de pasajeros (figura 4).

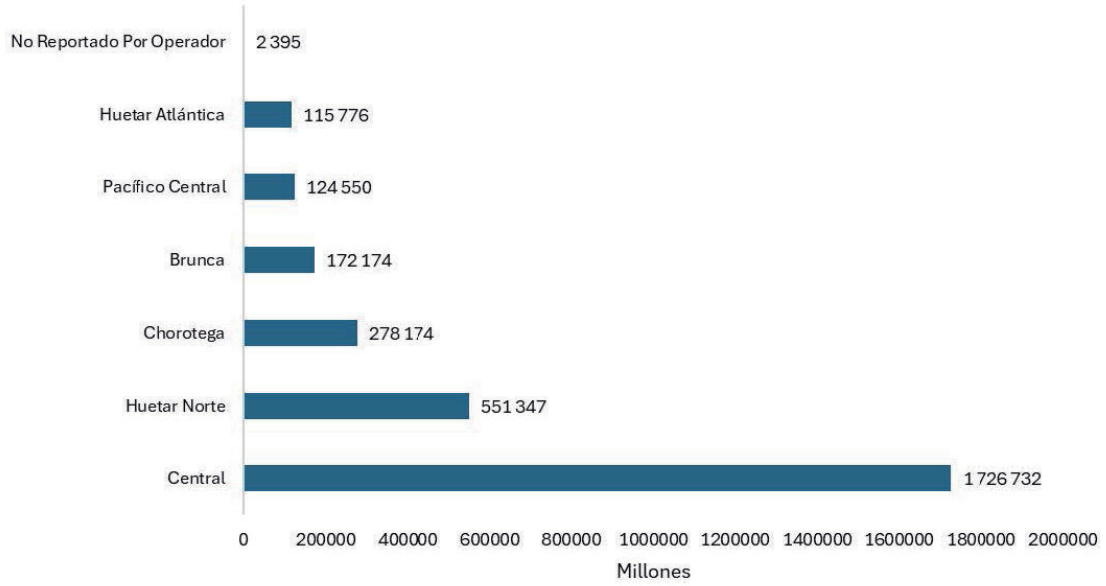
Figura 4 Distribución de colocaciones por sector (2008-2024).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La gran mayoría de créditos se concentra principalmente en la región Central del país (figura 5), con un total de 1.748.379 millones de colones, por lo que esta región ha concentrado un 58,14% de ese crédito. Las zonas como Huetar Norte y Chorotega ocupan la segunda y tercera concentración de crédito con un 18,54% y 9,36%, respectivamente. Estas tres regiones han concentrado el 86,04% de toda la facilidad crediticia.

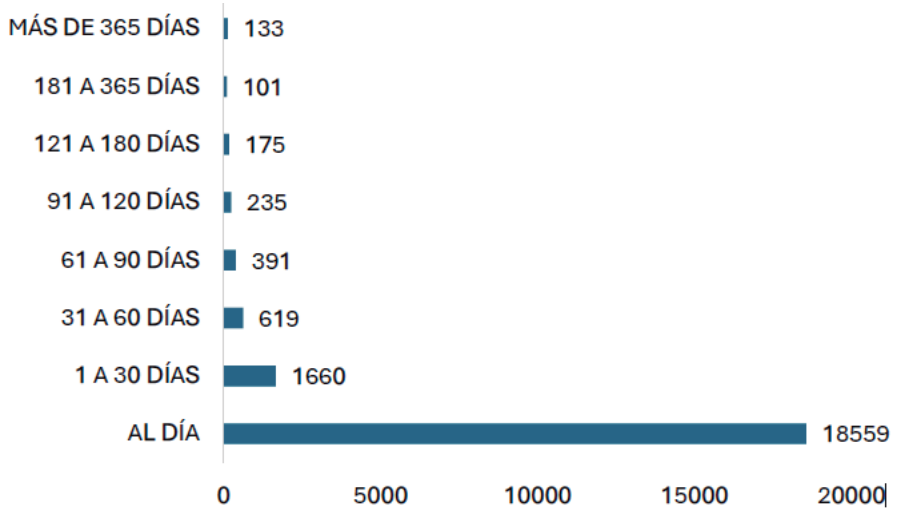
Figura 5 Distribución geográfica de colocaciones del SBD (millones, 2008-2024).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

A nivel agregado para todos los sectores, se encuentra que la morosidad (a más de 90 días) representa el 2,94% de los créditos otorgados por el SBD (figura 6).

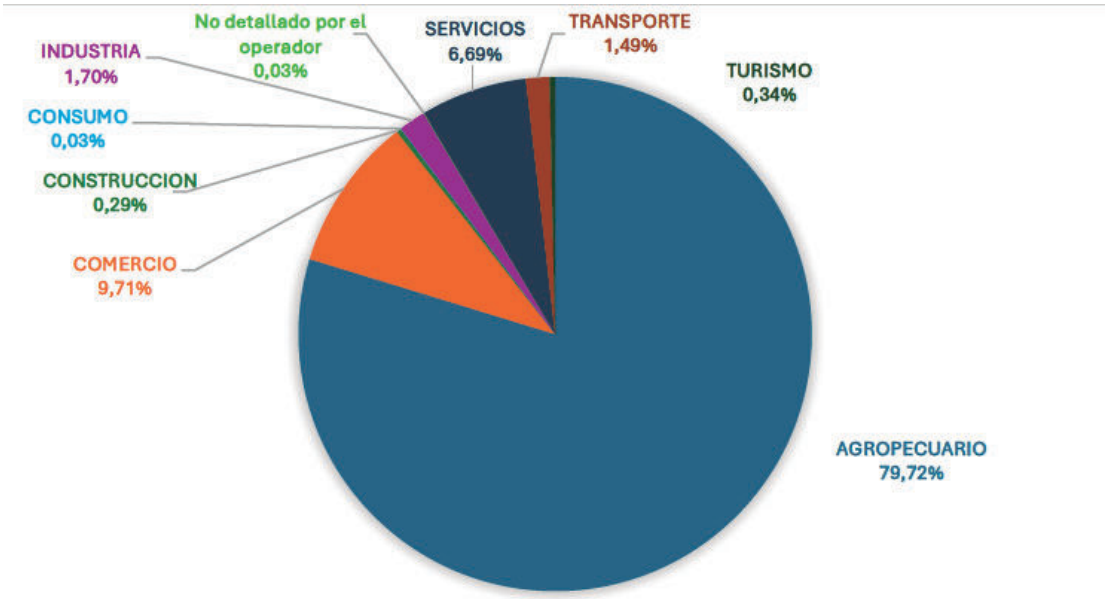
Figura 6 Saldo avalado por morosidad (millones, 2008-2024).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

El sector agropecuario es el que ha percibido una mayor cantidad de créditos con un 79,72%, seguido por el comercio (9.71%) y servicios (6.69%). El sector agregado de transporte (y almacenamiento), han recibido un 1.49% de los créditos (figura 7).

Figura 7 Cantidad de créditos por sector (2008-2024).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

5.3. Sector transporte

Al analizar con mayor desagregación los datos se observa que el financiamiento dirigido al sector transporte fue de 107 100 millones de colones (desde 2008 hasta 2024), distribuidos en 12 288 créditos (cuadro 5).

Cuadro 5 Saldo avalado por morosidad (millones, 2008-2024).

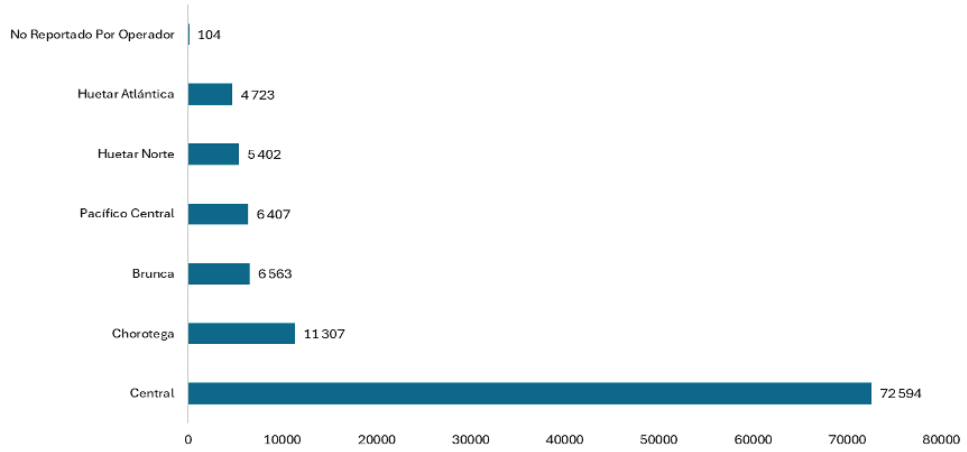
Colocaciones	Cantidad de créditos	Monto del crédito promedio (en millones)	Tasa promedio	Cantidad de clientes	Operadores
107.100	12.288	8,27	7,59%	4.053	43

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

El crédito promedio en el sector transporte es de 8,75 millones de colones, con una tasa de interés promedio del 7,59%. Hasta la fecha de levantado de datos para preparar este análisis (finales de setiembre, 2024), 4 049 clientes de este sector recibieron financiamiento con el apoyo de 43 operadores financieros, muchos de los cuales se especializan en microcréditos. De nuevo, si se revisa la distribución geográfica, la región Central ha concentrado la mayor cantidad de colocaciones (figura 8), sumando 72 594 millones de colones (67,8%), mientras que otras regiones como la Chorotega, la Brunca y el Pacífico Central han recibido montos menores. La

distribución de los créditos muestra apoyo a las microempresas del sector transporte, lo que resalta la importancia de este segmento (microempresas) en la estructura de financiamiento del SBD. Esta concentración geográfica de los créditos presenta un relevante reto para la obtención de este tipo de financiamiento del SBD para el sector taxista fuera de la GAM.

Figura 8 Colocaciones de créditos por región en el sector transporte (millones, 2008-2024).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

El sector transporte ha recibido tan solo un 1,49% del total créditos otorgados. Ese crédito ha sido canalizado a micro, pequeñas medianas empresas.

Al considerar la distribución del género y tipo de persona de los solicitantes del crédito, el 9,75% de los solicitantes son personas jurídicas. Del restante de solicitantes por persona física (cuadro 6), el 79,63% corresponde a hombres y el resto a mujeres (sin tomar en cuenta a las personas jurídicas). Lo que implica que existe una dominancia por parte del género masculino en la industria de transporte. También se observa que la tasa de crédito promedio es menor cuando el crédito es solicitado por una persona jurídica en comparación de una física (hay una diferencia de 3,15 puntos porcentuales (p.p.) entre la tasa promedio de un jurídico comparada con la de un cliente masculino).

Cuadro 6 Distribución de créditos sector transporte

Género	Créditos	Cliente	Crédito promedio	Tasa de Crédito promedio	Colocaciones
Masculino	5.018	2.913	10.479.690	8,83%	52.587.085.062
Femenino	1.480	745	9.681.496	8,35%	14.328.614.150
Jurídico	5.760	395	6.940.302	5,68%	40.184.350.687

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La entidad que concentra la mayor cantidad de clientes ha sido el Banco Nacional de Costa Rica, con una tasa promedio de 8,83% y con el crédito promedio siendo 11 405 714 millones de colones. Por otro lado, IMPROSA es la entidad que ha realizado el mayor número de colocaciones para un total de 25 824 213 537 colones (cuadro 7).

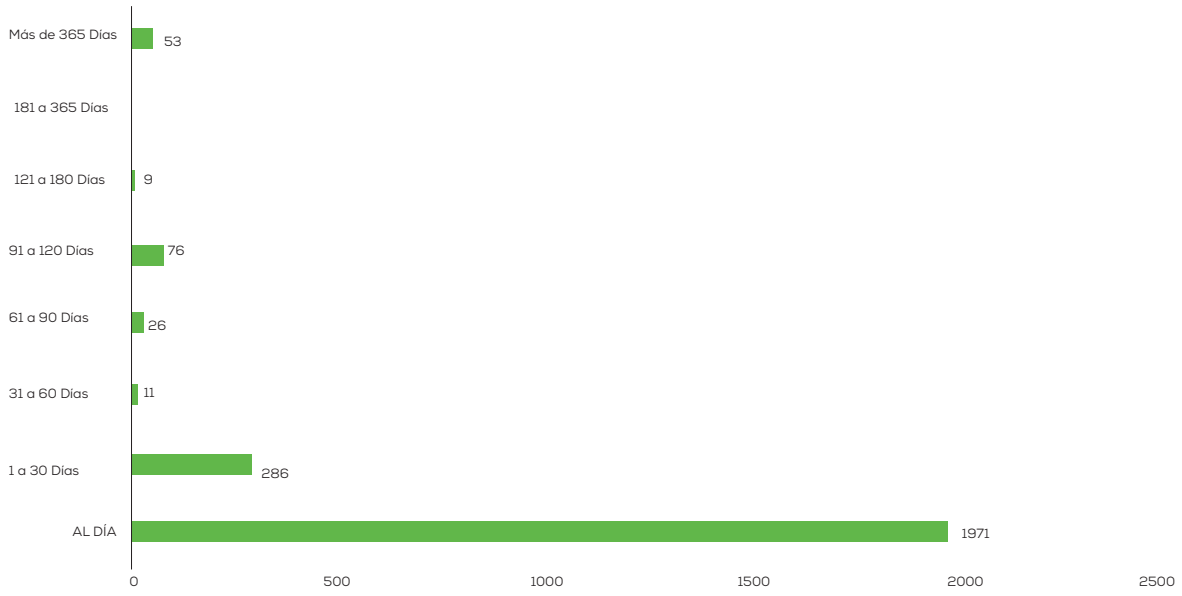
Cuadro 7 Crédito al sector transporte por tipo operador y entidad.

Operador	Créditos	Clientes	Crédito Promedio	Tasa Crédito	Promedio Colocaciones
IMPROSA	909	351	28.409.476	9,49%	25.824.213.537
CEMEX	6.674	99	3.034.333	4,02%	20.251.135.129
BANNACIO	961	930	11.405.714	8,83%	10.960.891.088
BANCOSTA	376	168	27.842.443	6,08%	10.468.758.467
BACSANJOSÉ	907	625	11.323.774	4,62%	10.270.663.369
CAFSA	459	376	21.166.198	8,30%	9.715.284.843
POPULAR	296	277	13.052.537	7,94%	3.863.551.067
PROMERICA	34	17	75.554.661	3,21%	2.568.858.465
COOCIQUE	207	147	12.376.883	10,29%	2.562.635.775
COOPEALIANZA	152	128	12.758.044	11,09%	1.939.222.649
BCT	16	9	75.801.116	3,68%	1.212.817.850
DESYSIN	56	23	19.739.074	16,03%	1.105.388.143
COOPENAE	67	51	12.644.785	12,38%	847.200.588
FIDERPAC	641	582	1.294.069	16.08%	829.498.106

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La mayoría de los créditos otorgados en este sector son en colones (89,13%). La gran mayoría de créditos están al día (figura 9).

Figura 9 Saldo avalado según morosidad para sector transporte (en millones).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La tasa de morosidad a más de 90 días para el sector transporte es de 5,62%, lo cual es mayor en 268 puntos porcentuales más que la morosidad que presentan los créditos en general otorgados por SBD. Esta relativamente alta morosidad respecto a la morosidad general evidencia una importante condición de riesgo subyacente en el sector transporte y refleja las mayores tasas de interés cobradas al sector.

Dentro del sector transportes el subsector de "Otro servicio de transporte terrestre no regular de pasajeros en buses" es el que recibió la mayor cantidad de colocaciones con un monto de 68 883 millones de colones, seguido por transporte de carga por carretera; y en tercer lugar el transporte terrestre de estudiantes y empleados. El subsector de taxis recibió 10 079 millones de colones en colocaciones en ese periodo.

Al comparar las morosidades se encuentra que dentro del sector transporte, el sector taxista presenta la tasa de morosidad más alta (a 90 días), con una tasa del 16,29%. Esto se traduce en una tasa de interés promedio por crédito elevada (9,22%), la tercera más elevada del subsector transporte (cuadro 8).

Cuadro 8 Morosidad y tasa de interés promedio por subsector transporte (2008 a 2024).

Categoría	Morosidad	Tasa promedio	Colocaciones (en millones)	Porcentaje colocaciones
Otro servicio de transporte terrestre no regular de pasajeros en buses	2,32%	10,58%	68.883	55%
Transporte terrestre de estudiantes y empleados	4,52%	9,66%	14.529	12%
Taxi	16,29%	9,22%	10.079	8%
Servicio de trasporte bustea para excursiones	10,51%	7,07%	155	0%
Trasnporte de pasajeros por cia terrestre de zona urbana y suburbana	0,91%	7,02%	4.895	4%
Trasnporte por via acuatica	1,86%	6,55%	507	0%
Almacenamiento y deposito	0,00%	6,37%	4.984	4%
Transporte de carga por carretera	0,92%	6,10%	18.527	15%
Transporte por vía aerea	0,00%	4,13%	3.183	3%

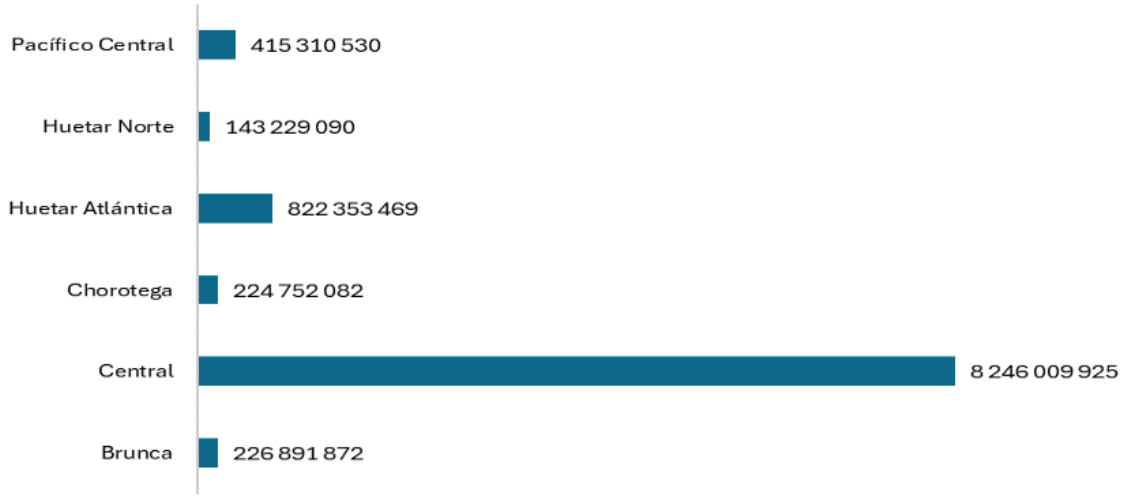
Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La tasa de interés del SBD para el sector transporte ha estado en general entre los extremos menores y máximos del Sistema Financiero Nacional (SFN), lo cual en general muestra que la tasa del SBD para este sector es menos volátil (más estable) que la del SFN (véase gráfico A1 en el anexo 1).

5.4. Subsector taxis

Al analizar específicamente el sector taxista como se señaló previamente, ha recibido una colocación de 10 079 millones de colones, correspondiente a un total de 899 créditos a lo largo del 2008 hasta finales de setiembre del 2024. Dichos créditos fueron otorgados a una tasa promedio del 9,22%, con un monto promedio por crédito de 11,21 millones de colones cubriendo a un total de 852 clientes (21,04% del sector transporte).

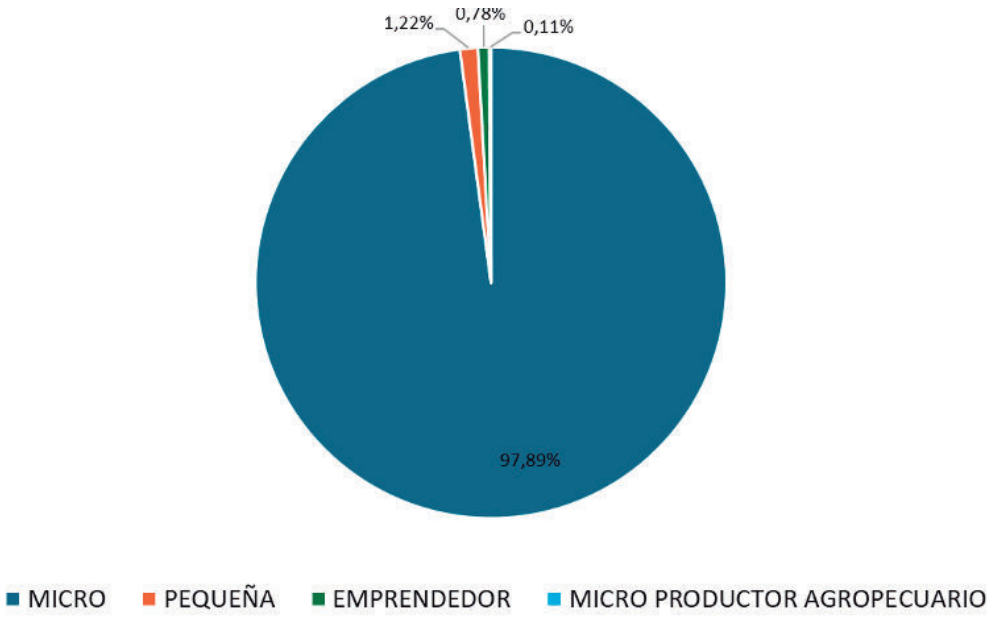
Figura 10 Colocaciones de créditos por región en el sector taxi.



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La mayor densidad de préstamos se ha otorgado en la zona central (figura 10), lo cual se atribuye a la gran presencia del sector taxista en esta zona (estimaciones de CIESA aproximan que un 70,2% de las concesiones que siguen activas pertenecen a la GAM). Los créditos realizados para el sector son en su mayoría para microempresas (que sugieren a nivel individual de operador de taxis), a la cual se le asignaron el 98% de los créditos (figura 11).

Figura 11 Tamaño de la empresa para el sector taxi.



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

Se contabilizaron 18 diferentes entidades e instituciones las cuales han sido las responsables de la colocación de estos créditos para el desarrollo de dicho servicio de taxi. Es importante señalar que el Banco Nacional de Costa Rica (BNCR) fue la institución con mayor monto de colocación: 4 534 558 395 colones, un 45% de las colocaciones del subsector. Además, fue la que atendió la mayor cantidad de clientes (402), y con 406 créditos, a pesar de aplicar una mayor tasa promedio por crédito del 9,75%; por encima del promedio para esta industria (9,23%). El segundo mayor acreedor de créditos es el Banco Popular con 215 créditos y repartidos en 215 clientes, con una tasa de interés promedio menor en 109 p.p. (cuadro 9).

Cuadro 9 Créditos, crédito promedio, cantidad de clientes y tasa promedio por operador para el sector taxi (2008 a 2024).

Operador	Créditos	Clientes	Crédito Promedio	Tasa Crédito	Colocaciones	%Colocaciones
BANNACIO	406	402	11.168.863	9,75%	4.534.558.395	45,0%
POPULAR	215	215	12.970.288	8,66%	2.788.612.000	27,7%
CAFSA	104	103	11.247.204	8,31%	1.169.709.213	11,6%
IMPROSA	31	16	19.527.171	9,11%	605.342.297	6,0%
BACSANJOSE	72	65	5.843.758	5,23%	420.750.543	4,2%
COOPEALIANZA	13	13	15.138.418	9,33%	196.799.432	2,0%
EDESA	19	12	3.524.355	20,91%	66.962.754	0,7%
BANDECOSA	4	1	15.585.252	10,00%	62.341.007	0,6%
COOCIQUE	10	9	5.703.600	10,18%	57.036.000	0,6%
CREEDECOOP	4	4	11.250.00	12,24%	45.000.000	0,4%
CAC- COOPEVEGRA	6	3	7.093.333	9,74%	42.560.000	0,4%
DESYFIN	4	4	9.415.879	24,19%	37.663.516	0,4%
ADRI	2	2	9.117.809	17,92%	18.235.619	0,2%
COOPERSEVIDORES	2	2	5.930.00	11,96%	11.860.000	0,1%
ASOPROSANRAMON	1	1	11.000.00	14,00%	11.000.000	0,1%
ACORDE	3	2	1.666.667	22,04%	5.000.000	0,0%
COOPESANMARCOS	1	1	3.000.000	10,00%	3.000.000	0,0%
APIAGOL	2	2	1.058.096	18,77%	2.116.192	0,0%

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La mayoría de los créditos (741) al sector taxista se han brindado al género masculino (que representan el 88,38%), con el complemento del 11,37% (109) se dirigió a mujeres (cuadro 10). También, cabe recalcar la poca presencia de personas jurídicas en este tipo de crédito, con apenas un 0,25%, lo que en parte se debe a que, debido a la ley, la concesión se le entrega al titular, y es de carácter individual.

Las tasas de crédito promedio son mayores para las mujeres que para los hombres.

Cuadro 10 Crédito, crédito promedio y tasa según género en el sector taxi (2008 a 2024)

Género	Créditos	Cliente	Crédito promedio	Tasa de Crédito promedio	Colocaciones
Masculino	777	741	11.467.065	9,21%	8.909.909.450
Femenino	113	109	10.120.304	9,36%	1.143.594.302
Jurídico	9	2	2.782.579	5,82%	25.043.215

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

El fondo FOFIDE (cuadro 11) es el que concentra cerca del 60% de toda la morosidad de crédito brindado al sector taxista. Es seguido por los fondos propios (de los operadores con un 48.5%). Lo anterior se asocia a la figura de aval que aporta el SBD en el FOFIDE y en los fondos propios. Sobre este punto se profundizará más adelante.

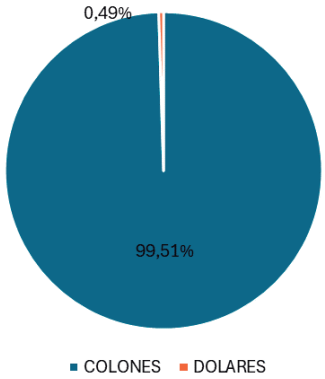
Cuadro 11 Concentración de morosidad en el crédito al sector taxista por tipo de fondo (2008 a 2024).

Fondo	Morosidad	Cantidad de créditos	Saldo de Cartera (colones)
FONADE	0.00%	69	630.000.000
FOFIDE	59.09%	58	215.000.000
FOD	0.00%	4	25.000.000
CREDES(59,11)	0.00%	98	561.000.000
PROPIOS	48.50%	132	330.000.000

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

Casi la totalidad de créditos otorgados a las personas taxistas fueron en colones (99,51%) (figura 12). La colocación en moneda nacional es lo recomendable, en general, para el sector taxista dado que sus ingresos están generados en esta moneda (excepto los taxis del aeropuerto que pueden generar ingresos en dólares). Esto deja ver que el sector taxista en su gran mayoría no muestra riesgo cambiario.

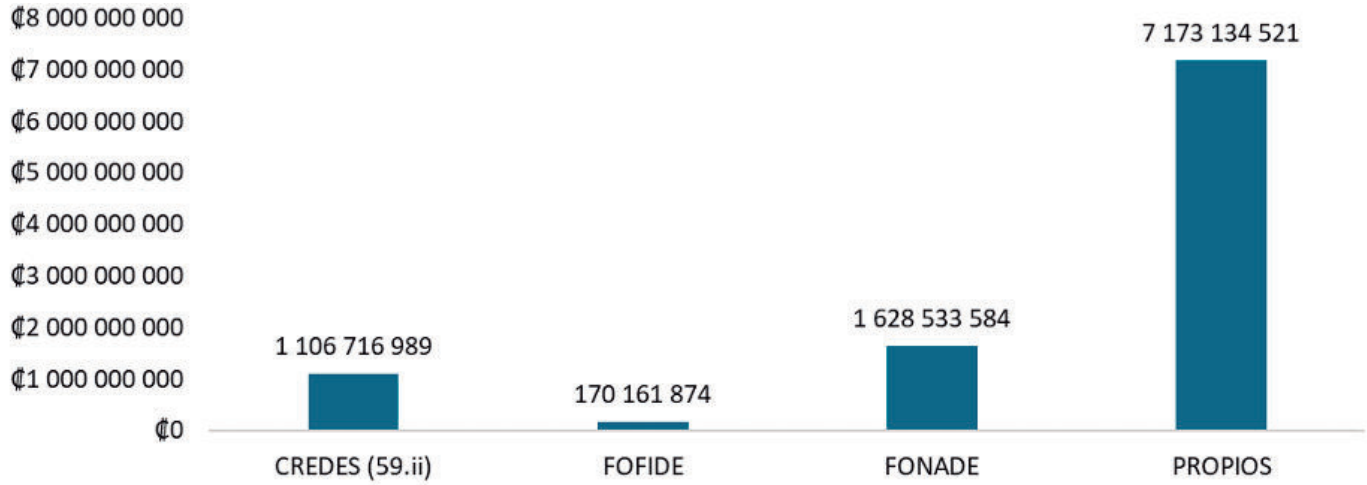
Cuadro 12 Distribución de los créditos en el sector taxi según moneda.



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

Los fondos propios representan el mayor peso de los créditos otorgados por SBD durante el 2011 al 2024 (figura 13). Es decir, los operadores se vieron estimulados a colocar una mayor cantidad de su capital para financiar estos créditos al sector taxista. Ese estímulo se debe a los avales aportados por el SBD para esas operaciones. Los operadores ni los deudores absorben todo el riesgo crediticio en esas operaciones; sino que lo hace el SBD, en caso de que esos créditos presenten morosidad.

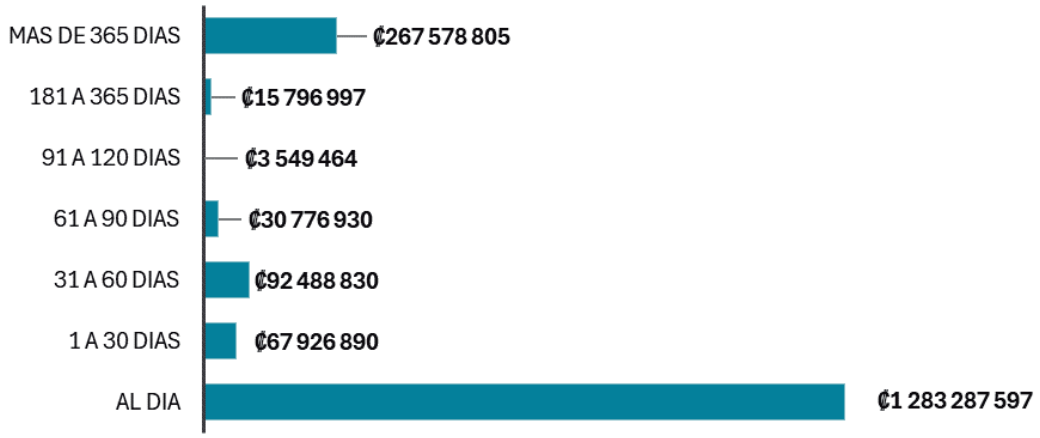
Figura 13 Suma de colocaciones por fondo, sector taxi (2011-2024).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

Como se indicó, el sector taxista presenta una tasa de morosidad del 16,79%, significativamente superior a la tasa de morosidad del 5,62% registrada para el sector transporte en general. Se observa que un total de 1 320 millones de colones han sido pagados sin atrasos; mientras que 277 millones de colones presentan morosidad superior a 90 días. Esta diferencia destaca el mayor nivel de riesgo crediticio en el sector taxista comparado con el transporte en su conjunto. De un total de 898 créditos otorgados siguen activos 376 de estos con un saldo de cartera de 1 819 millones de colones (figura 14).

Figura 14 Saldo al 28 de setiembre del 2024 según morosidad en el subsector taxi.

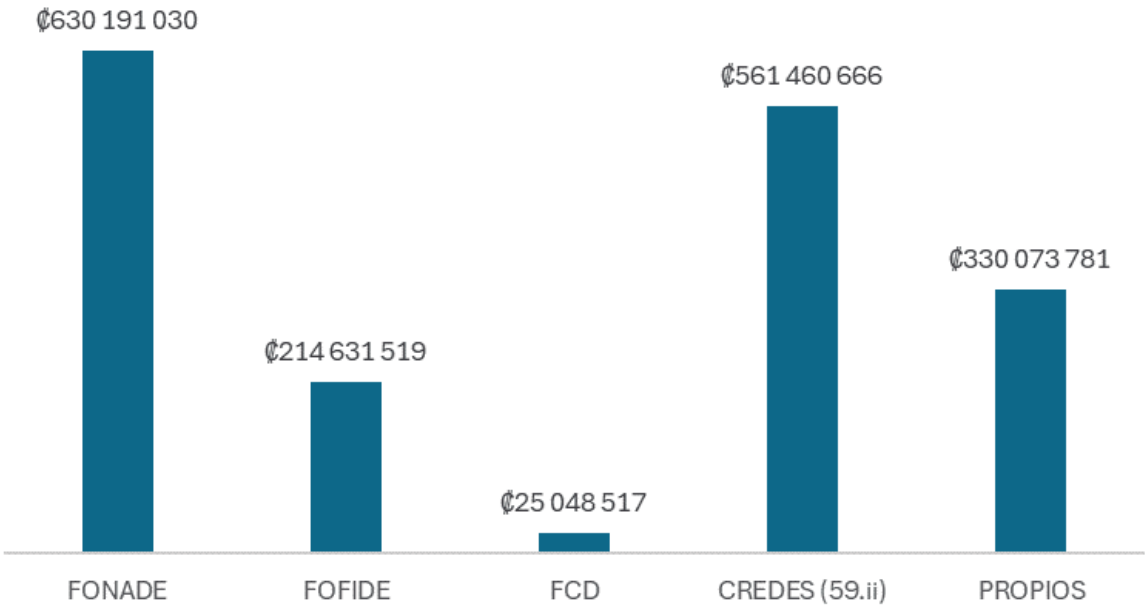


Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

Como se indicó, al evaluar los saldos según tipo de fondo, se encontró que los recursos provenientes de FOFIDE y los Fondos Propios concentran una proporción significativa de créditos a las personas taxistas los cuales disponían de avales. Históricamente, los créditos otorgados son avalados en un 50% del monto total del crédito. Esto representa una transferencia relevante de riesgo que no asumen el operador ni la persona taxista, y que concentra, por lo tanto, el SBD. Sin embargo, esto ha introducido lo que en economía se denomina un riesgo moral. Lo anterior consiste en que algunos beneficiarios, al sentirse respaldados por estos avales, perciben un incentivo para no cumplir sus obligaciones de pago de manera adecuada, sabiendo que un tercero, en este caso el SBD, está respondiendo por esa operación. Esto aún a pesar de que esto constará en su registro crediticio. Sin embargo, estas personas taxistas por diversas circunstancias valoran, ponderan y reflejan dicha disponibilidad de no pago como alternativa a la situación.

En suma, ese comportamiento se refleja en los mayores niveles de morosidad asociados a los fondos de FOFIDE y los fondos propios (juntos representan casi un tercio de las colocaciones totales según la figura 15), en comparación con otros fondos como FONADE o CREDES, que presentan un mejor desempeño en términos de cumplimiento. Esta condición subyacente de riesgo moral en los créditos permite extraer una relevante condición asociada a instrumentos económicos y financieros a diseñar para el sector taxista, en este proyecto, específico para la base especial AIJS. Por lo tanto, se requiere de un instrumento económico y financiero el cual disponga de un aval que no sea asignable directamente al deudor; sino que se opte por un diseño que lo contemple a nivel agregado y sin explicitarlo en el contrato del deudor.

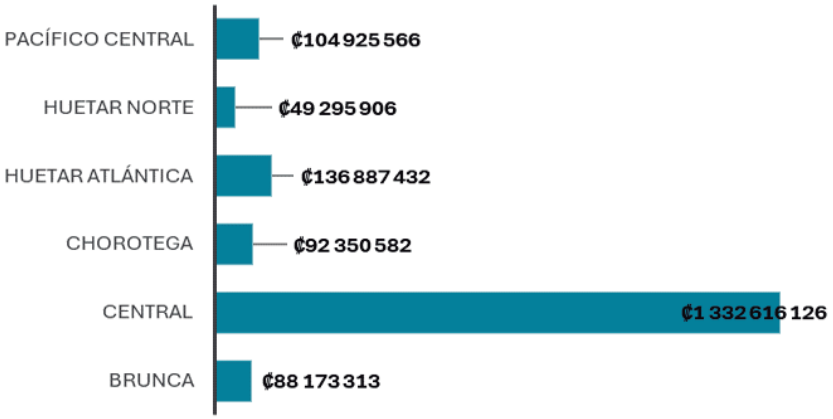
Figura 15 Subsector taxi, saldo al 28 de setiembre del 2024 según fondo.



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

La región Central concentra la mayor parte del saldo (1 332 millones de colones) con un 75,90% (figura 16). En contraste, la región con el menor saldo es la Huetar Norte (50 millones de colones, para 2,75%). Además, en el subsector taxi, el porcentaje de morosidad, a más de 90 días, es significativamente más alto en la Huetar Atlántica con un 24,47%, en comparación con otras regiones como Pacífico Central y Huetar Norte, que no reportan morosidad en esta categoría. La región Central también destaca por su alta tasa de morosidad que alcanza el 20,12%.

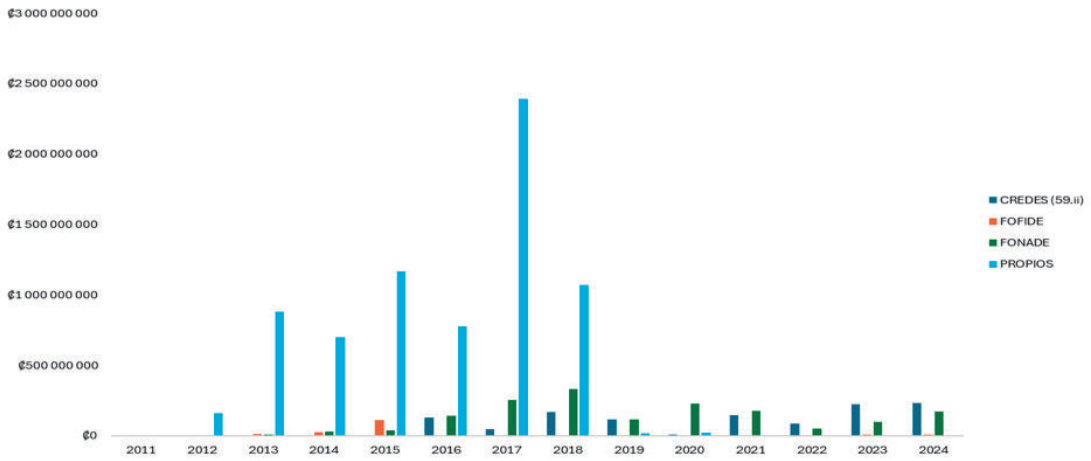
Figura 16 Saldo según región.



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos tomados el 28 de septiembre del 2024.

Al profundizar en un análisis dinámico por año (figura 17), se encuentra que, por la vía de fondos propios de los distintos operadores, en el 2019 se colocó la mayor cantidad de fondos en el subsector de taxis. A partir del 2020 (pandemia) los operadores principalmente empiezan a colocar recursos de los otros fondos del SBD por la incertidumbre sobre el sector y de la economía en general. Esto genera una relevante disminución de colocaciones en el sector. Es importante notar que dicha disminución también tiene aparejada la aparición, y creciente participación en ese mercado, de la oferta de aplicaciones (APP´s) a través de teléfonos celulares para el transporte de pasajeros por la vía no regulada. Lo anterior, es todas luces una competencia desleal para el sector taxista regulado que hace menos atractivo para financiamiento (vale remarcar, sometido a regulación).

Figura 17 Colocaciones en el subsector taxi por tipo de fondo (2011-2024, colones).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

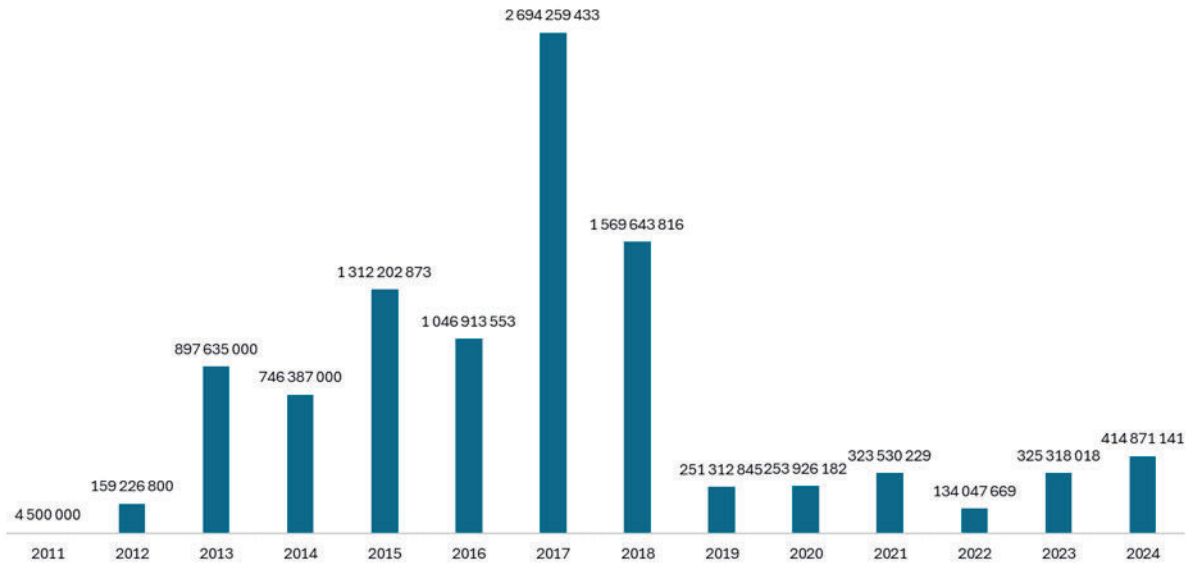
La tasa de interés promedio del crédito para el subsector de taxis (figura 18) ha mostrado una tendencia decreciente desde 2011 hasta 2024, con algunas fluctuaciones intermedias. Después de alcanzar un pico alrededor de 2013, la tasa disminuyó de forma general hasta estabilizarse entre 8% y 10% en los años siguientes. Sin embargo, a partir de 2020, se observa una reducción más significativa, situándose cerca del 6% en 2024, lo cual podría reflejar un cambio en las condiciones económicas, como una baja importante en la inflación, y/o otras condiciones financieras.

Figura 18 Tasa de interés promedio al crédito del subsector taxi (2011-2024).

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

Las colocaciones anuales para el sector taxi han presentado una gran variabilidad entre 2011 y 2024 (figura 19). Se observa un aumento significativo en 2016, donde se alcanzó el máximo de colocaciones, seguido de un periodo de estabilidad en niveles altos hasta 2018. A partir de entonces, las colocaciones disminuyeron drásticamente, manteniéndose en niveles bajos durante los años recientes. Esta tendencia podría estar relacionada con una menor demanda de créditos o cambios en el financiamiento disponible para el sector. De nuevo, nótese la coincidencia con la aparición de las plataformas virtuales para solicitar transporte de pasajeros no regulado.

Figura 19 Colocaciones por año sector taxi (2011-2024).



Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos al 28 de septiembre del 2024).

5.5. Análisis sintético del perfil financiero (comparativo)

En síntesis, el cuadro 12 muestra a manera comparativa una síntesis del perfil financiero del taxista, el cual presenta una mayor morosidad (5,71 veces más que el promedio general). Este subsector ha concentrado tan solo 0,34% del financiamiento del SBD. Se ha financiado principalmente a través de la colocación de fondos propios de los operadores, bajo la cobertura mayoritaria de avales. Desde el 2019, la aparición de plataformas virtuales que ofrecen servicio de transporte a pasajeros por la vía no regulada; así como de la pandemia (2020) y su impacto, en particular debido al cese ordenado de transporte público y la reducción relevante de su demanda, el sector financiero dejó de atender a la persona taxista con fondos propios, y se concentró principalmente en canalizar una cuantía menor con fondos de los instrumentos CREDES y FONADE.

Cuadro 12 Tabla comparativa por tipo de fondo.

CONCEPTO	TOTAL	TRANSPORTE	TAXI
Colocaciones (en millones)	3.006.793	1.071	100.679
Procentaje colocaciones	100%	3,56%	0,34%
Clientes	90.754	12.288	852
Mora	2,94%	5,62%	16,79%
Tasa Promedio	5,82%	7,59%	9,22%
Operadodes	81	43	18
Mayormente financiado por:	CREDES(59,ii)	CREDES(59,ii)	Propios
Saldo de cartera (en millones)	926.072	31.114	1.761
Saldo pendiente por fondo:	CREDES(59,ii)	FONADE	FONADE

Fuente: Elaborado por CIESA a partir de datos proporcionados por el Sistema de Banca para el Desarrollo (SBD). https://sbdcr.com/inteligencia-empresarial/cifras-sbd/ (Datos tomados el 28 de septiembre del 2024).

Todo lo anterior, evidencia que el sector financiero perfila a la persona taxista como uno con mayor riesgo que el general de la economía, y que incluso que el sector transporte en general. Al entrevistar directamente funcionarios de nivel directivo y gerencial del sector financiero se confirma ese perfil. Lo anterior se refleja con mayor detalle en la siguiente subsección que identifica barreras para el financiamiento del subsector taxista.

5.6. Identificación de barreras, limitaciones y rezagos para el financiamiento al sector taxista eléctrico en la base AIJS a mayor escala

El cuadro 13 presenta la identificación de barreras generadas a partir de entrevistas a funcionarios de nivel directivo y gerencial de instituciones financieras, las cuales han financiado a taxistas que operan en el AIJS. Son los operadores los que ajustan las condiciones financieras para que estas respondan y reflejen los riesgos, barreras, y sean realistas respecto a las limitaciones de los emprendedores y empresarios de los diferentes sectores. Por ejemplo, no se ofrece un financiamiento a bajas tasas de interés a sectores con mayores riegos o niveles de mora. O incluso a aquellos sectores los cuales ven limitado su capacidad de generación de valor agregado (valor de la producción residual después de cubrir todos sus gastos operativos, tales como insumos y otros).

En el proceso de identificación de estos componentes los operadores fueron codificados para resguardar la confidencialidad de la información, y con ello posibilitar su activa participación; sin que tuvieran reservas de compartir información sensible. Se entrevistó a representantes de los principales operadores financieros del país y que han atendido al sector taxista. Se entrevistó a funcionarios del BNCR, BAC, BP, BCR y CAFSA. De igual manera se realizaron entrevistas con taxistas beneficiarios del plan piloto. La programación de las reuniones y su desarrollo fue realizada por parte de la coordinación del proyecto en CRUSA, quien concertó la mayoría de las sesiones de trabajo bajo un formato de agenda dinámica la cual fue versátil en las fechas, las cuales debieron ser modificadas en variadas ocasiones por razones externas a CRUSA y CIESA.[2]

[2] La coordinación de la entrevista con el mayor asegurador (INS) quedó pendiente de ser coordinada por parte de la coordinación de CRUSA. Sin embargo, esta posibilidad fue explorada con los actores financieros. La concordancia de fechas y agendas estuvo a cargo de la coordinación del proyecto en CRUSA, quien realizó variados ajustes debido a postergaciones, lo que generó atrasos fuera de control tanto de CRUSA como de CIESA.

Cuadro 13 Principales barreras al financiamiento al sector taxista (consultas realizadas a funcionarios de alto nivel de operadores financieros) en la base del AIJS y para financiar taxis eléctricos.

Actor	Barreras, limitaciones y rezagos para Financiar a Taxistas Regulados en la Base del Aeropuerto Juan Santamaría	Barreras, limitaciones y rezagos para Financiar la Compra de Taxis Eléctricos
Actor A	1) Barreras similares a taxis regulares: normativa desactualizada. 2) Norma no adaptada a las necesidades del aeropuerto. 3) Competencia de transporte por plataformas.	1) Complejidad del esquema "1 a 1" (dueño de placa debe adquirir el vehículo). 2) Requisitos de solvencia (certificación de CPA).
Actor B	1) No diferenciación de placas y exoneraciones fiscales. 2) Demanda cautiva, pero sin incentivos o normativas diferenciadas.	1) Falta de estructura legal adecuada para taxis eléctricos (exoneración de activos, asignación de placas). 2) Riesgos regulatorios y dificultades para gestionar garantías (placas, concesiones).
Actor C	1) No se reportan barreras significativas. Lo que se percibe como un nicho atractivo debido a la demanda estable de turistas.	1) Costo elevado de vehículos eléctricos. 2. Incertidumbre sobre la vida útil de la batería.
Actor D	1) Es un sector poco organizado. 2) Cuando se han atendido no han mostrado un verdadero interés en las negociaciones planteadas. 3) Cuentan con pocos mecanismos de mitigación de riesgo.	1) Un sector de alto riesgo. 2) En el pasado cuando se diseñó algún programa la experiencia no fue lo esperado. 3) Los taxis rojos presentan una fuerte competencia no regulada y tolerada en el mercado por parte de la plataforma lo que ha incrementado sus niveles de riesgo.
Actor E	1) Precio elevado de vehículos eléctricos. 2) Morosidad y cumplimiento fiscal (CCSS, Hacienda). 3) Plazos de concesiones próximos a vencer.	1) Precio elevado de los vehículos eléctricos (incluso con incentivos). 2) Plazos cortos de concesión limitan plazos de financiamiento.

Fuente: Entrevistas con directivos de instituciones financieras. Información obtenida bajo confidencialidad.

En síntesis, las principales barreras para el financiamiento:

- Perciben a la persona taxista como un actor con mayor riesgo financiero debido a las operaciones que requiere la norma, la cual la denominan "1 a 1". Es decir, un crédito para una persona taxista implica toda una operación completa con la entidad financiera, lo que no permite generar economías de escala: en temas de gastos legales, administrativos, trámite, revisión, preparación de información en ambas vías, estimados de flujos de ingresos, gastos, rentabilidad, entre otros.

- El sector financiero no identifica en la persona taxista regulada que opera en el AIJS como un nicho suficientemente relevante como para diseñarle un producto financiero diferenciado, y en el mejor de los casos ofrece un instrumento financiero similar al que aplica a vehículos eléctricos en general.

- El entramado legal que aplica al sector taxista y a la base AIJS es una barrera real y mayúscula. Por ejemplo, el tener que reintegrar exoneraciones y otros cuando alguna persona taxista no paga su préstamo del taxi, y el operador se ve obligado a hacer valer la garantía de ese activo. Esto limita de manera relevante el uso de instrumentos como fideicomisos, y limita por ende la mayor escalabilidad financiera.

- En el caso de los vehículos eléctricos algunos operadores alegan mayor costo.

- También los operadores financieros y los concesionarios señalan que el plazo de la concesión es limitado para los créditos.

- En general, hay coincidencia con el mayor riesgo subyacente este sector, independientemente del tipo de tecnología que use el taxi. Ese riesgo subyacente es una resultante multifactorial de diversos factores anteriormente señalados; pero principalmente asociados o impulsados por una tolerancia que exige a un grupo de transportistas de pasajeros ceñirse a normativa legal y regulaciones y al mismo tiempo tolera la operación de transporte de pasajeros no regulada (y por tanto, desventajosa para el taxi regulado), principalmente a través del uso de plataformas virtuales, los cuales están dejando una demanda residual de pasajeros cada vez menor.

- Una barrera tecnológica, como se indicó anteriormente, junto con la ausencia de economía de escala en el caso de las personas taxistas regulados. Las tecnologías o plataformas difundidas a través de la telefonía móvil para gestionar transporte de personas cuentan con una muy importante ventaja conocida como externalidad de red y economías de escala internas a la empresa. Esta fundamentalmente resulta de ausencia de rivalidad en el consumo de la aplicación, la cual entre más usuarios accedan implican una reducción en costos medios relevante en el componente de gestión y administración, no solo de la aplicación; sino fundamentalmente en la generada por la captura de ingresos y su distribución a pagos a conductores, administración, amortizaciones y pagos de intereses, rentas, entre otros.

- Imposibilidad de obtener economías de escala financieras en la gestión de la flota. La ley no permite a un tercero realizar la gestión financiera para adquirir vehículos que luego puedan ser dados por ejemplo a través de arriendo, incluso con opción de compra, a los concesionarios del servicio. Esa integración entre concesionario condicionado a una propiedad del automóvil no permite la generación de las variadas economías de escala financiera de, por ejemplo,

utilizar un fideicomiso que haga la compra de los taxis y arrendarlos a las personas taxistas. Esto priva de considerables ahorros en la inversión de las unidades, además de imposibilita la solicitud de condiciones particulares de los vehículos. Un proveedor de sedanes eléctrico, por ejemplo, difícilmente va a acceder a proveer un taxi de cierto color particular, sea anaranjado, por ejemplo, y con otras especificaciones. Un tema diferente es si se solicitan 50 o 100 unidades, con la correspondiente ventaja de reducción en la inversión por unidad.

- Algunos operadores ven como una oportunidad que estos taxis que operan en AIJS ofrezcan un nicho atractivo debido a los usuarios que demandan un taxi oficial, y por tanto cuenta con una fracción de mercado cautivo.

5.7. Análisis de condiciones financieras, barreras, preocupaciones y brechas por actor financiero individualizado

A continuación, se brinda esta información con objeto de evidenciar las diferencias en tratamiento del sector taxista según la institución financiera.

Condiciones financieras

A partir de esas entrevistas se desarrolló una comparación de condiciones de crédito por operador financiero (cuadro 14), el cual incluye tasas de interés entre instituciones, plazos, comisiones, tipo de garantía requeridas para el financiamiento de vehículos eléctricos *por operador financiero.*

Cuadro 14 Tabla de tasas de interés.

Actor	Moneda	Tasa de Interés (Colones)	Tasa de Interés (Dólares)	Plazo	Comisión de Trámite	Garantía
Actor A	Colones/Dólares	Tasa variable (n/d)	n/d	Hasta 8 años	n/d	Prendaria
Actor B	Colones/Dólares	n/d	n/d	n/d	n/d	Hipotecaria/Prendaria
Actor C	Colones/Dólares	9.50%*	TRI 6M + 6%	6-7 años	1.5%	Prendaria
Actor D	Colones/Dólares	TBP + 3%	Prime + 2.5%	Hasta 240 meses	1.5%	Hipoteca/Prendaria
Actor E	Colones/Dólares	TPB + 6.20%	n/d	120 meses o al vencimiento de la Concesión	3,0%	Prendaria sobre vehículo
Actor E Convenio	Colones/Dólares	TPB (Piso: 4%)	Captaciones 6M (Piso: 3%)	96 meses	1.50%	Prendaria sobre vehículo
*Si es gremial se puede mejorar esta tasa						

Fuente: Entrevistas con directivos de instituciones financieras.
Notas: n/d significa no disponible o que el actor no brindó la información.

El cuadro 14 resume las condiciones de financiamiento por actor: incluye las tasas de interés, tipo de garantía, plazos, comisiones y garantías. Se resalta como para el caso del actor C, la tasa de interés puede presentar una reducción si es un crédito a través de una institución o mecanismo aglutinador, y no el esquema 1 a 1.

Se presentan las condiciones de financiamiento de crédito ofrecida por el actor E según su nota crediticia en el cuadro 15.

Cuadro 15 Condiciones de crédito ofrecidas por actor E

Concepto	Condiciones en Colones	Condiciones en Dólares
Tasa de Interés - Rating AAA-AA-A	TRI 6M + 2.25%/ Tasa Básica + 2.95%	TRI 6M + 2.30% / Prime + 1.90%
Tasa de Interés - Rating BBB-BB-B	TRI 6M + 2.75%/ Tasa Básica + 2.75%	TRI 6M + 2.50% / Prime + 2.10%
Tasa de Interés - Rating CCC-CC-C	TRI 6M + 4.05% / Tasa Básica + 4.75%	TRI 6M + 2.95% / Prime + 2.55%
Tasa para clientes sin rating	TRI 6M + 3.55%/ Tasa Básica + 4.25%	TRI 6M + 4.05%/ Prime + 3.65%
Plazo máximo	96 meses	96 meses
Comisión de trámite y formalización	1%	1%
Comisión por pago anticipado	3% para operaciones de menos de 5 años / 1.50% para más de 5 años	3% para operaciones de menos de 5 años / 1.50% para más de 5 años
Comisión de administración	1% sobre saldo deudor si se paga 5 días hábiles posteriores a la fecha estipulada	1% sobre saldo deudor si se paga 5 días hábiles posteriores a la fecha estipulada
Garantía	Prenda sobre los buses comprados / Garantía hipotecaria más fianza solidaria del representante	Prenda sobre los buses comprados / Garantía hipotecaria más fianza solidaria del representante

Fuente: Entrevistas con directivos de instituciones financieras.

Estas condiciones financieras reflejan riesgos, barreras, preocupaciones y brechas que percibe el sector financiero. Se materializan, como se explicó en las secciones previas, en mayores tasas de interés, cuyas causas subyacentes se explican por los mayores niveles de morosidad, lo que se traduce en mayores riesgos de no pago y por lo tanto, mayores tasas de interés. Los mayores niveles de morosidad muy probablemente están reflejando la creciente competencia de transporte de taxi por la vía no regulada a través de APP´s.

El actor E dispone de un detalle de condiciones para la oferta de créditos para autobuses (cuadro 16) el cual indica sería similar para taxis eléctricos, con especificaciones tanto en colones como en dólares. Estas condiciones abarcan tasas de interés diferenciadas según el perfil de riesgo del cliente, comisiones por trámites, formalización y pagos anticipados, así como el uso de garantías.

Barreras, preocupaciones y brechas percibidas por actor

El cuadro 16 detalla las barreras identificadas por actores con relación al uso de taxis eléctricos en la base especial (AIJS). Cada actor señala enfrentar obstáculos particulares, en especial cabe destacar:

Cuadro 16 Tabla de comparación de barreras, limitaciones y rezagos.

Actor	Barreras, preocupaciones y brechas en el Aeropuerto	Barreras preocupaciones y brechas para Taxis Eléctricos
Actor A	Normativa desactualizada, competencia de plataformas.	Complejidad del esquema "1 a 1", demostrar solvencia.
Actor B	No diferenciación de placas, demanda cautiva.	Falta de estructura legal, problemas con garantías.
Actor C	No se reportan barreras importantes en el aeropuerto.	Costo elevado de los vehículos, incertidumbre sobre vida útil.
Actor D	Un sector no organizado de manera óptima.	Vehículos más caros lo que incrementa los niveles de endeudamiento de las personas taxistas. Competencia tolerada no regulada a través de plataformas.
Actor E	Precio elevado de vehículos, morosidad, plazos de concesión cortos.	Precio elevado, plazos de concesión cortos.

Fuente: Entrevistas y comunicación con directivos de instituciones financieras.

El actor A muestra un fuerte compromiso con el sector transporte, destinando aproximadamente el 60% de su cartera a este rubro, con un monto estimado de 10 mil millones de colones para la sustitución de flotas de buses, según el dato interanual. Aunque no se especifica el porcentaje exacto destinado al sector taxista, se observa que los créditos para este sector son mayoritariamente prendarios y orientados al consumo, lo que sugiere una prioridad adicional en esta área. Claramente, en el caso del sector taxista, señalan la complejidad de que la operación sea 1 a 1.

A diferencia del actor A, otros actores no brindaron información específica sobre el financiamiento destinado al transporte o taxis. El actor D otorga como un crédito empresarial genérico, sin contar con un programa específico dirigido a estos sectores.

5.8. Conclusiones del diagnóstico del perfil de acceso financiero del sector taxista

El análisis sobre el perfil financiero evidencia que en general el sector taxista es percibido como uno de relativamente mayor morosidad, baja generación de valor agregado, fuertes amarras generadas por legislación desactualizada a las condiciones actuales del mercado. Los datos reflejan dicha situación.

La importante morosidad, está asociada a los riesgos y competencia creciente no regulada que enfrentan estas operaciones crediticias. Subyacen en las causas un entramado complejo de factores:

Por un lado, la forma en que se han ofrecido avales en operaciones canalizadas a través del SBD generó un riesgo moral, en el cual algunas personas taxistas decidieron simplemente no pagar

su deuda, sabiendo que la operación estaba avalada por el SBD. Esto puedo verse estimulado, por el muy limitado valor agregado que permite la estructura tarifaria autorizada por la ARESEP, la cual limita la generación de valor agregado de la concesión de taxi a simplemente el pago de salario. No se reconoce explícitamente las rentas asociadas al costo de capital requerido (vehículos y equipos) como un componente independiente dentro de los costos. En su lugar, el rubro de Reposición de Activos Fijos supera al que resultaría ser en una depreciación lineal, esto sugiere la posible existencia de un componente de costo de oportunidad de los recursos invertidos implícitos en el diferencial. Sin embargo, al no ser calculado de manera explícita, el costo de capital invertido no se ve reflejado de forma precisa en el cálculo de la tarifa.

Lo anterior se materializa en una muy limitada capacidad organizativa y administrativa. Lo anterior se refleja también en muy limitada cultura de generación de reportes financieros de la concesión, historiales organizados de costos, ingresos, entre otros (que en parte se debe a la ausencia de la regulación para este sector como sí lo hay en otros sectores, como en autobuses, por ejemplo). Todo lo anterior, naturalmente limita la capacidad de los concesionarios para disponer de documentos legales como certificaciones contables, estados financieros y otros que puedan presentar para respaldar las solicitudes de créditos ante los actores financieros.

Los choques externos, como la pandemia, generan una importante reducción la demanda de transporte por la modalidad de taxis.

Un importante factor que afecta la competitividad y el perfil financiero del sector taxista, está asociado a la creciente oferta de transporte remunerado en vehículos individuales bajo un esquema no regulado, que opera a pesar de la normativa e institucionalidad asociada. La ausencia de legislación que empareje la arena de competencia entre estos actores es una pesada carga para el sector taxista regulado. Esa ausencia deja en desventaja al sector taxista concesionario y regulado por el CTP.
Como se indicó, la actual legislación y norma regulatoria corresponde a una donde las condiciones de competencia y tecnologías eran muy diferentes. Es decir, esa norma no responde a los tiempos ni al mercado actual. El actual modelo tarifario seguido por la ARESEP, conceptualiza a la persona concesionaria taxista (y por lo tanto a la base especial del AIJS) no como uno que amerite capacidad de emprendimiento empresarial; incluso por los diferentes riesgos económicos asociadas a la actividad; sino prácticamente como si se tratase exclusivamente de una "especie de provisión de un servicio laboral asalariado regulado", cuyas capacidades emprendedoras no son merecedoras de rentas por el capital invertido al no calcular este componente de forma independiente dentro de los costos (adicionales al simple pago de la inversión del vehículo). Particularmente, la legislación tampoco incentiva un reconocimiento de pago por la capacidad y gestión empresarial.

Todo lo anterior, se traduce en una barrera relevante para el financiamiento, ya que limita el valor agregado del sector concesionario taxista y, por ende, su capacidad de pago, en el tanto no le permite actuar como un emprendimiento capaz de generar economías de escala administrativas en su operación y gestión de la flota. La manifestación explícita de esas limitaciones impuestas por esa norma legal y regulatoria se reflejan en una de las principales barreras para financiar taxis eléctricos que operen en la base del AIJS, en el cual las operaciones financieras deben realizarse bajo la modalidad "1 a 1".

Al no permitir la actual legislación que los concesionarios disfruten directa o indirectamente a través de un gestor de flota, no les permite a los operadores financieros generar beneficios de economías de escala, ya que como se indicó deben realizar operaciones 1 a 1. Por otro lado, esas economías a escala sí se generan y son disfrutadas por los gestores de flotas, y/o los que

arriendan vehículos o adquieren vehículos y los que trabajan transportando pasajeros a través del uso de App´s. Estos perciben ventajas al experimentar reducción de sus costos promedios, conforme se apoyan cada vez más en una mayor escala de procesos administrativos, redes, softwares, documentación, compra de repuestos, compra de vehículos, solicitud de financiamiento, entre otros.

Esas ventajas por economías de escala del transporte de pasajero no regulado vía gestores y/o plataformas ofrece incluso la posibilidad de que los pasajeros paguen menores tarifas, a la vez que esa actividad está generando un creciente valor agregado. Dentro de ese valor están las rentas por capital.

El análisis de la base de datos del CTP evidenció una importante barrera en el sector concesionario de taxis: su alta tasa de cancelación o descontinuidad. El sector tiende a la reducción y eventualmente, Ceteris Paribus, a su práctica desaparición, quizás salvo en la base AIJS, debido a alguna preferencia por taxis "oficiales". Lo anterior es resultado de esas economías de escala asociadas a la tecnología (APP´s) y modalidad de operación de plataformas, gestores de flota, que están operando sin estar sujetas a la regulación que impera sobre el sector de taxis regulado.

Los operadores financieros en general coinciden en que en el caso de la base especial del AIJS presenta un interesante mercado diferenciado, el cual con un diseño de un instrumento económico financiero que supere las limitaciones del crédito 1 a 1, permitiría su viabilidad. Lo anterior no deja de considerar la importante barrera que impone una competencia creciente de transporte remunerado no regulada que opera bajo tolerancia a través de plataformas virtuales.

6. RECOMENDACIONES

- La principal recomendación para potenciar el escalamiento del uso de taxis eléctricos tiene que ver con la reforma legal de la ley 7969. Se requiere la incorporación explícita de modificaciones que posibiliten la participación de gestores de flotas de taxis regulados. Estos podrían ser bajo la figura de cooperativas u otra modalidad, los cuales puedan acceder vía fideicomisos, a financiamientos susceptibles a que, si el concesionario no pague su deuda, el CTP pueda reasignar la concesión a un tercero el cual pueda asumir la operación financiera asociada a esa concesión de forma expedita; sin trámite de repagos de montos exonerados. Esto se reflejará en el desempeño y capacidad de generación de valor agregado del sector taxista regulado, lo que a la postre repercutirá positivamente en su perfil de acceso financiero (el análisis financiero y de rentabilidad de la modalidad de taxi eléctrico en la base AIJS se detalla en otro producto de esta consultoría).

- El gestor de flota deberá disponer una plataforma tecnológica la cual pueda ofrecer los servicios de taxi en la base AIJS, y aceptar pagos en tiempo real, y realizar distribuciones de ingresos y pagos a los concesionarios en tiempo real, pagos de la operación crediticia, gastos administrativos y otros.

- Es importante que la reforma en la normativa reconozca rentas por inversión asociada a la concesión, y no solo estar dirigida para generar ingresos vía un "tipo de salario regulado". Es relevante que se reconozca el espíritu emprendedor de los concesionarios y se retribuya ese capital empresarial. Esto implica cambios en la ley (7969) y en modelo de tarificación para la base AIJS para incluir un componente independiente dentro de los costos que refleje el costo del capital invertido.