



ESCOLLOS VIGENTES Y SOLUCIONES PARA REACTIVAR LA CONECTIVIDAD EN BOLIVIA

1. Reducir significativamente las tarifas por servicios integrales en los aeropuertos de BOLIVIA, que cobra NAABOL con aquiescencia de la DGAC, atraería SIN DUDA, a las aerolíneas extranjeras y retomar la conectividad.
2. Afirmo el punto 1, debido a las líneas aéreas son muy sensibles en este punto a la hora de decidir, donde se opera o no.
3. La DGAC debe flexibilizar y reducir el tiempo de aprobación de operaciones para líneas aéreas solicitantes. Sabemos que tardan hasta 6 meses. Sin embargo, en Colombia, tardan 15 días y se puede realizar el trámite virtual. Vea cómo los colombianos aman a su patria y la aeronáutica, Por esa política Colombia está en los primeros lugares en intensa actividad aeronáutica, no obstante que tengan tráfico marítimo.
4. El principal escollo, actualmente, casi insuperable, es el secante monopolio de BOA, totalmente respaldado por el gobierno, que no comprende que la patria tiene prevalencia ante la línea aérea y, sobre todo, conferirle elegibilidad al usuario boliviano, a resultas, quien mantiene la economía y supervivencia de toda aerolínea en el mundo.
5. Por ello le envié la liberalización del transporte aéreo que acometió Argentina, que tenía un tráfico activo, antes de esta medida, ahora, a meses de la implantación de este hito en la aviación de nuestro continente, se registran muchas solicitudes de aerolíneas que no operaban en la Argentina.
6. Aquí seguimos encerrados y con una famélica actividad aeronáutica, sin considerar que no tenemos actividad marítima.

UN TRANSPORTE AÉREO DEFICIENTE PERJUDICA OSTENSIBLEMENTE AL TURISMO

La situación mediterránea de Bolivia y la cualidad de ser un país eminentemente aeronáutico a consecuencia de su accidentada orografía, debería hacer meditar con proyectos y leyes eficaces inmediatas a las Autoridades sobre este filón de riqueza aún no explotado, preservando lo existente, pues es muy difícil establecer una línea aérea, administrarla, explotar las rutas elegidas, crecer en



patrimonio y prestigio, y ante todo evitar los monopolios que a la postre, paradójicamente, construyen un mercado, baja la calidad de atención al pasajero que es el que sustenta a las aerolíneas y no permite un crecimiento regular del mercado evitando su expansión y que se produzca el fenómeno del salto cualitativo del transporte terrestre al aéreo que, en nuestro país es muy considerable, solo es suficiente comprobar las estadísticas de ocupación de transporte terrestre.

Conocemos los esfuerzos que realiza el Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Aviación Civil, para posibilitar servicios regulares aeronáuticos a las regiones intermedias que sufren por esta carencia, impidiendo la traslación de personas e invaluables productos perecederos a otras ciudades del país. A través de varias reuniones ha sensibilizado a los autores para restablecer servicios y que sean regulares, satisfaciendo a los servicios de carga y negocios empresariales y personales.

La causa eficiente de esta famélica conectividad que sufre el país y el usuario, al cual no se le permite la elegibilidad, es NAABOL que no cumple, como instrumento ejecutor, su obligación de constitucional de mantener todos los aeropuertos de Bolivia en situación operable, mantenimiento constante y seguridad, siendo una antinomia, alegar que no hay recursos para dotar de equipos y todos los elementos necesarios, prioritariamente a los aeropuertos regionales y de poblaciones intermedias, que ostentan, sin la explotación debida, de un considerable mercado cautivo y de carga, desagregadas en alimentos y mercancías. ¡No se puede calcular el índice de progreso que registrarían estas poblaciones intermedias, con servicios aéreos regulares!

La explotación del tráfico aéreo es la base fundamental para el real despegue económico del turismo en Bolivia: si no se soluciona el aspecto del transporte aéreo se convierte en una falacia cualquier proyecto de llegar a cinco

millones de turistas anuales, como primer objetivo, que todavía es poco, para un país maravilloso como Bolivia.

Si asentimos que la presencia de nuevas líneas aéreas en el país es factor de generación de riqueza y empleo, independientemente de otros valores agregados, como la formación de personal boliviano en la dinámica y cambiante industria, que decanta en la adquisición de una profesión técnica válida para todos los países donde haya ejercicio de la aviación.

Es una contradicción que los propios cuerpos jurídicos que regulan la aeronavegación no formulen medidas atractivas para el incremento del tráfico aéreo en Bolivia, que ya sufre, con una infraestructura de aeropuertos muy aceptable en relación con otros países, especialmente los limítrofes, de muchas horas de ociosidad en la actividad cotidiana, y sirven mayoritariamente para los vuelos de cabotaje, que tampoco reflejan



índices de intensa actividad y, si lo reflejan, son coyunturales, sin olvidar a los aeropuertos abandonados de reciente construcción.

Es una entelequia pretender hacer de Bolivia un país atractivamente aeronáutico, si constatamos que los costes del ejercicio de la aviación son muy altos o altísimos, como sucede con el tema de las tarifas por servicios de atención aeroportuaria a las líneas aéreas extranjeras. La conclusión es que existen suficientes ingresos: solo por explotación de nuestro espacio aéreo se recaudan considerables sumas en dólares; la triste realidad es que, en lugar de invertir esos fondos en la aeronáutica, son consumidos por los supernumerarios administrativos de Naabol, desconociendo, a sabiendas, que la aeronáutica es una actividad técnica no administrativa.

La liberalización del transporte aéreo en la Argentina, acusa ya un beneficio para Bolivia, debido a que se incrementan las frecuencias de paso por nuestro espacio aéreo, que se cobran puntualmente. Tampoco Bolivia no puede abstraerse de los condicionantes económicos imperantes que, en la actualidad conspiran para que la actividad de la aeronavegación, imprescindible en nuestros días, se haya tornado en el desarrollo de constantes procesos de evaluación de costes, precisamente por la sensibilidad de la misma: se gastan enormes sumas de dinero en el perfeccionamiento de la seguridad para los pasajeros que inevitablemente inciden en el coste de los billetes de pasaje, aunque se aclara que este gasto tiende a la preservación de la vida humana que es nuestro máximo valor.

Lo ideal, puntualizando en términos económicos, es que los costes generales de la operación aeronáutica incluido el combustible no sobreponga el 32%. Por otro lado, no se debe descuidar nuestra fe de Estado para cumplir los convenios internacionales y, en este punto precisamente, el país al ser signatario de Convenio de Varsovia se compromete a crear infraestructura aeroportuaria idónea en todo el país, una aeronavegación internacional con presencia de multitud de líneas extranjeras de tráfico regular, con condiciones óptimas de seguridad, economía accesible y exento de monopolios.