



POSICIÓN PÚBLICA DEL INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL JUNIO 2026

- Reunión, solo si el Gobernador está presente, no mandos intermedios, para la próxima semana, donde plantearemos la financiación del aeropuerto de Patacamaya, en forma diferente, obviando la presunta donación, por el dilatado tiempo transcurrido no parece real.
- Reunión con el Alcalde de La Paz, sobre el mismo tema.
- Defensa al usuario del transporte aéreo interno (cabotaje) que publica el Instituto, ante el desmedido incremento de tarifas, además de injustificado.
- Diplomado de Derecho Aeronáutico. A instancias e insistencia del Instituto en la formación académica del Derecho Aeronáutico, se iniciará la segunda semana de julio. Fundamental conocimiento para autoridades e instituciones que deciden sobre el tema, pues existe una falencia alarmante, como se pudo comprobar en el último accidente del avión Hércules. alquilado por TAB

TARIFAS AÉREAS ABUSIVAS E INESTABLES

Las líneas aéreas que operan en el país, fundamentalmente en el cabotaje (vuelos internos) son imprescindibles en su regularidad para las necesidades del usuario, empero, no leen lo establecido en referencia internacional al coste de la milla volada, y el promedio de un vuelo de ida y retorno indica:” incluso con las tasas, el milagro de volar sigue siendo una autentica ganga: el coste de los viajes aéreos ha caído un 50% desde 1.980” , afirmación sustentada por un estudio de Airlines for America.

El milagro de volar sigue estando cerca al precio muy bajo de la historia y los viajeros obtiene una ganga, especialmente en comparación con las tarifas de las décadas de 1.990 y 2.000 y en comparación con el fuerte aumento de los



costos de otros servicios como la educación universitaria y la atención médica.

El mercado norteamericano es el que regula los precios de la milla volada, de cuyo índice ninguna aerolínea se puede apartar si aspira a una buena gestión, entonces, no se puede ignorar que los precios de los billetes en avión cayeron un 50% en 30 años y, nos interrogamos ¿Por qué no nos dimos cuenta, sobre la increíble caída de los precios de los vuelos, tras ajustar la inflación y la distancia recorrida?

Aquí, en este punto, hay una historia feliz para todos (excepto para las aerolíneas), pues desde los capitalistas más radicales hasta los defensores de los consumidores más liberales consensuan que la eliminación de la regulación gubernamental debería provocar en Bolivia un notable desplome de los precios por utilizar el transporte aéreo. Ejemplo cercano: Argentina.

Si se busca una respuesta sensata la existe de dos palabras a que por qué las tarifas han bajado tanto desde la década de 1.970, es esta: la desregulación funcionó

Es muy mala señal para la imagen de Bolivia que aparezcan títulos ; Quien frena el asalto a las tarifas aéreas en Bolivia” y en realidad llevan razón debido a que no hay fundamento válido y justificable para un aumento desmedido en las tarifas, en un país con famélica conectividad, acentuado por un monopolio tácito, cuando la tendencia internacional es la bajada y la estabilidad de los precios que asegura la seguridad jurídica al incesante movimiento económico de los usuarios que utilizan el transporte aéreo; no solo para el abrazo fraterno, sino, como afirmamos, dar vigencia interrumpida al fenómeno económico, del cual, las propias líneas aéreas se benefician por el crecimiento de la demanda que debe atenderse en el momento preciso de su irrupción.

Las explicaciones ofrecidas en un reciente contacto con la prensa por los ejecutivos de la línea estatal son insustentables : indican que es el sistema que determina el alza de tarifas , entonces, el usuario, con plena razón intuirá que estamos sujetos a los vaivenes del sistema; cuando un sistema es el conjunto ordenado de normas y procedimientos de determinada materia(sistema de ventas, sistema educativo), empero, debe existir cohesión con



las tendencias internacionales, y debe ajustarse el sistema periódicamente. Imagínense que un sistema educativo no se haya modificado constantemente; los que estudiarían bajo ese patrón estarían desactualizados y su esfuerzo será inútil para competir en el mundo laboral.

No es profesional ni serio, trasladar la justificación del desmedido incremento de tarifas a la situación política del país; el coste de la milla volada permanece invariable, consecuentemente todo incremento es injustificado. No existe un estudio obligado que fundamente esta arbitraria determinación y que debe presentar la línea aérea a la DGAC, para su consideración.

No es nada convincente para el público usuario que, gestionar deficiente o inadecuadamente una línea aérea, se quiera encubrir con los sucesos políticos recientes. Paradójicamente se incrementó considerablemente la demanda de transporte aéreo interno (cabotaje), realidad que debía aprovecharse puntualmente alquilando aviones para satisfacerla, a través de las compañías de arrendamiento de aviones (leasing aeronáutico) ingresando cuantiosas sumas, sin alterar las tarifas.

Estas compañías de alquiler de aviones son muy poderosas económicamente y priorizan la celeridad y los contratos de efectividad inmediata, conocen muy bien su negocio, lo cuidan y ofrecen un excelente servicio con una gama de aviones, según las necesidades y características del tráfico y la infraestructura aeronáutica.

La justificación tocante a los retrasos afirmando que se generan 15 minutos de retraso por el carguío del avión y, esos 15 minutos, ingresan a una sumatoria en cada escala hasta el final de la ruta (¿?). Esta declaración es una confesión de parte de la negligencia del personal de rampa que atiende al avión y al carguío del mismo. En la aviación no se deben pronosticar retrasos, menos planificarlos, solo la Naturaleza puede, con los repentinos cambios climáticos que se prevén, antes del vuelo.

Nunca un buen jefe de aeropuerto, por imagen personal de su profesionalidad, permitiría que en cada carguío del avión se tolere un retraso de 15 minutos.

Ahora, para incredulidad del usuario que debiera recibir un trato de excelencia y consideración plena, pues es el sostenedor de la vida activa de



las líneas aéreas en el mundo, citamos un ejemplo paradigmático: el correspondiente a Riberalta, destino para el cual se pidió una cotización para un vuelo de ida y retorno: 6.190. Bs. (seis mil ciento noventa bolivianos). Precio que causa la liberación de la ira contenida y la impotencia, entonces, es un asalto, además un grave perjuicio al flujo de turistas que generan un movimiento económico en múltiples rubros en esa ubérrima región.

Los pasajes de ida desde Santa Cruz a La Paz varían según la demanda y disponibilidad con tarifas que oscilan desde los 84 hasta los 102 dólares (equivalencia en bolivianos), para vuelos directos. El precio exacto para hoy viernes 19 de junio, que se escribe esta columna, dependerá de la rapidez que se reserve la plaza y como los vuelos se ocupan las tarifas de las aerolíneas fluctúan diariamente. Este tramo tiene un precio de 1.194.Bs.

Se concluye que el mal trato al usuario y la altanería caracterizan la atención y el desorden es kafkiano.

INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA
AVIACIÓN CIVIL