

CONECTIVIDAD EN BOLIVIA ¿EMIGRA ECOJET?

La conectividad es vital para la comunicación fluida entre los departamentos de un país y el exterior, fomentando vigorosamente el comercio exterior, que viabiliza el intercambio de productos de diferente naturaleza, generando riqueza para las regiones productoras. En estas circunstancias de esfuerzo en nuestra insistencia de una intensa conectividad surge las noticias de la posible emigración de la línea aérea ECOJET a Paraguay, entonces el monopolio es total.

La conectividad, en nuestro país ha decaído ostensiblemente por las siguientes causas: escaso atractivo que ofrece el país a las líneas aéreas extranjeras, por los altos costes de los servicios aeroportuarios, cuyas autoridades no razonan que se debe priorizar lo técnico ante lo administrativo. Lo que se ingresa por servicio integrales en los aeropuertos de Bolivia, sirven básicamente para sueldos de los administrativos, hecho que impide una reducción en los servicios aeroportuarios. No se entiende esta posición que perjudica al país por la ausencia de las principales líneas aéreas extranjeras que divulgan conocimientos modernos y actualizados de la aviación mundial a los trabajadores bolivianos, formándolos para un desempeño idóneo y lo principal contribuyen a una activa conectividad.

Las exigencias actuales estipuladas por la autoridad aeronáutica son complicadas, burocrática y dilatorias en su aprobación; factor que aleja a la línea aérea que postula operar en el país. Existen trámites para la aprobación de operaciones aeronáutica comerciales a una línea aérea que duran hasta 6 meses.

Envidiable es como Colombia y el Ecuador han incrementado su conectividad y el mejoramiento significativo de sus aeropuertos. Esos países no demoran mas de 15 días para la aprobación de licencia operativas a las líneas postulantes, cuando presentan la documentación exigible que debe ser facilitadora. Además, también en esos países se puede realizar el trámite por vía virtual.

En la reforma de la ley de aeronáutica 2902 que emprendió el Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Aviación Civil, se ha introducido esta modificación que beneficiara a la conectividad por el incremento de líneas aéreas ante la simpleza de los tramites y la rebaja de los costes aeroportuarios.

Preservar la excelencia del servicio para el usuario del transporte aéreo en Bolivia aéreo en Bolivia, que no es retribuido con un servicio esmerado, por su elección a este medio de transporte. Solo basta presenciar a la atención que se brinda en los aeropuertos para comprobar que el servicio es displicente, frio y hasta prepotente. No se comprende que al usuario del transporte aéreo que es el único que solventa con el pago de su pasaje la economía y la supervivencia de una empresa aérea, se trate de esa manera, como si la línea aérea le haría un favor, siendo lo contrario, porque es una norma de la economía que el cliente o el comprador de un producto es definitivamente el sostén insustituible e imprescindible la actividad y se merece un servicio de excelencia.

La política de Cielos abiertos busca liberalizar el transporte aéreo, permitiendo a las aerolíneas operar sin restricciones en rutas y frecuencias, lo que fomenta la competencia y mejora la conectividad. Esta política no es como la presentan

algunos políticos y comentaristas diletantes, también tiene sus normas, pues mantienen las disposiciones de ejercicio del transporte aéreo, convenios, la seguridad en el tránsito aéreo y en los aeropuertos. Solo se facilita operar en el país elegido sin restricciones, operando desde cualquier punto del país.

Es vital e importante y que nunca se aclara que, para la introducción de una política de Cielos Abiertos, debe someterse a la Asamblea para su aprobación constitucional; además para implementarse, deben, primero, crearse las condiciones similares a las de las líneas aéreas extranjeras, con mayor experiencia en el mercado aéreo, la mejor disponibilidad de flota adecuada y mayores recursos para la formación; segundo, potenciar a la línea aérea nacional BOA, para equipararla a niveles aceptables de competencia, idónea y mejor capacitación en la comercialización del producto aéreo y una flota adecuada para cubrir el cabotaje del país, como factor integrador y de flujo sustentable de ingresos para una economía saneada de la empresa.

No realizar estas medidas previas disruptivas, ante la implementación de la política de cielos abiertos, sería condenar a BOA a la quiebra. Los lectores inferirán que para esas funciones gerenciales debe elegirse al mejor profesional aeronáutico, con experiencia en gestión aeronáutica, con gran capacidad de relacionamiento y dominio del idioma inglés, en base a una terna entre los mejores del país, que los hay, pues esta actividad mundial es apolítica y se juzga bajo la óptica severa del rendimiento.

Dr. Mg. Raúl Pino-Ichazo Terrazas es abogado corporativo, posgrados en Derecho Aeronáutico, Filosofía y Ciencia Política Maestría CIDES-UMSA, Alta gerencia para abogados UCB-HARVARD, Interculturalidad y Educación Superior, Arbitraje y Conciliación, Docencia en Educación Superior, Curso de Derecho Constitucional, doctor honoris causa en Humanidades, profesor universitario en pre y posgrado