POSICIÓN PÚBLICA DEL INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL SEPTIEMBRE 2.026

RESOLUCIÓN ASUMIDA EN LA ÚLTIMA REUNIÓN

El Instituto dará la bienvenida a los jóvenes profesionales que deseen complementar sus estudios, no importa en cualquier profesión, con el Derecho Aeronáutico y la experiencia de conducción de todos los temas aeronáuticos del mundo, asesorando a las instituciones y personas que lo necesiten (pro bono y sin ambición de ocupar puestos remunerados)
Los jóvenes profesionales incrementaran sus conocimientos y adquirirán habilidades y destrezas en la aeronáutica, que es una disciplina mundial, a través del contacto con los miembros del Instituto, su experiencia y su disposición de trasladar sus conocimientos, para que el Instituto reciba constantemente la proyección de la juventud que forja el futuro de nuestra Patria.
Estos jóvenes profesionales, tendrán preferencia si realizan el diplomado en Derecho Aeronáutico y deberán presentar sin fecha fatal, un ensayo sobre un tema aeronáutico que no exceda de las cinco o seis páginas.
Este trabajo académico es también falible para los miembros que ingresaron en el año 2.026.
El ensayo debe circunscribirse a sus exigencias académicas: Introducción, Planteamiento, Conclusión.

- **REUNIÓN DE ALTO NIVEL DE DECISIÓN EN LA ASAMBLEA**
  El Instituto logró, con insistencia, convencer al senador Cochi, principal senador por La Paz, para que convoque a una reunión de alto nivel de decisión para la definir el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto para el departamento en la la provincia Aroma, alcaldía de Patacamaya.
- **CREDENCIALES**
  Se tomó la decisión de renovar las credenciales del Instituto que ostentan fiabilidad mundial en todos los Institutos de Derecho Aeronáutico en el mundo. Se introducirán nuevas medidas de seguridad y el sistema QR.

La causa es la deshonesta actitud de algunos exmiembros del Instituto, a los cuales se les anuló su membresía, y utilizan la credencial para obtener puestos de asesores en la Asamblea y enseñanza de Derecho Aeronáutico, además de utilizar textos sin autorización del autor.

- **Línea aérea GO**
  En correspondencia fiel a nuestros estatutos, quisimos asesorar a esta línea en formación, nos respondieron que son un grupo de expertos y reconocidos profesionales en aeronáutica en Bolivia; por lo cual, este deseo de solvente traslación de conocimiento y experiencia en la conducción y formación de una línea aérea rentable queda en su esencia: un deseo.

Nosotros, Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico Espacial y de la Aviación Civil, elegimos en nuestra vida el conocimiento profundo de la Aeronáutica mundial, e insistimos con vehemencia el mejorar nuestras leyes aeronáuticas, profesional y experimentada conducción de BOA, la conectividad y la atención regular a todas las regiones intermedias con vuelos regulares. Lo hacemos con honesto amor por la patria.
Queremos buenos y honestos conductores de las instituciones, pero, esto último no sucede: observen lo que sucede con la basura que infecta la ciudad, y el alcalde que debía tomar medidas disruptivas, pues, es la salud del pueblo, recién reacciona, ante la sugerencia que las decenas de camiones que dispone recoja la basura, ante la carencia de diésel. Autoridades que reaccionan con esa alarmante lentitud. y desprecio a las necesidades del ciudadano, son incapaces y negligentes.
Esta ausencia de sensibilidad ante problemas que requieren atención en el momento, caracteriza a la los ministerios actuales, gente al frente de ellos sin conocimiento, coraje y personalidad para tomar decisiones. Siempre utilizan la excusa cobarde de la transferencia de la responsabilidad al otro.

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 valido 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 trafico 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 de15 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