BOA HACIA LA RENTABILIDAD

La población de Bolivia que es propietaria de la única línea aérea en actividad, desea que las declaraciones no se fosilicen en simples enunciados que no conducen a hechos y mejoras sustanciales que reconduzcan a la línea aérea a la rentabilidad y a la responsabilidad plena de acción de cada uno de sus empleados.

Todos sabemos que, por la historia aeronáutica del mundo y los antecedentes que imprimen las líneas aéreas exitosas en su actividad, los pilotos nunca fueron capacitados para la gestión integral de una línea aérea con todas sus vertientes complicadas de administración, técnica y académica.

No debería pensarse en la renovación de la flota actual si la misma mantiene en tierra material volante que origina un lucro cesante cuantioso, lo más sensato seria dilucidar y resolver los contratos leasing (alquiler) que unen contractualmente a la compañía de leasing con la línea aérea y comprobar, tristemente, que los contratos no fueron equitativos y los que elaboraron y aceptaron esos contratos no introdujeron cláusulas beneficiosas para la línea aérea que alquila, como el cambio de equipo por uno moderno que es frecuente en este tipo de obligaciones reciprocas contractuales. Resumiendo: se elaboraron deficientemente esos contratos y el resultado es la paralización de varias aeronaves.

Error crucial en la administración de una línea aérea es la diversificación de flota, pues, cada factoría tiene sus propias disposiciones de mantenimiento y oscilación en los precios de los repuestos. Peor, se debe formar al personal en tres o más formas de mantenimiento, según sea el número de aviones de diferente factoría. Esto, inevitablemente, genera mayor gasto que si se tuviera aviones de una sola factoría.

Es urgentemente atendible la necesidad de la línea aérea BOA de disponer con autonomía de los fondos que genera, pues así lo hacen la principales y exitosas líneas aéreas en el mundo, sin importar el número de controles que se le imponga, empero, tiene autonomía. ¿Cómo se pretende que una línea aérea disponga de agilidad administrativa si el retorno de sus fondos debe ser sometido a un engorroso trámite burócrata? Muchas veces ese dinero no retorna debido a que el Estado lo dispone en otros menesteres, entonces, no hay correspondencia con la dinámica de la actividad aeronáutica civil que se practica en el mundo.

Ahora. con la diversificación de flota que es un hecho irremisible, la necesidad de disponer de aviones de corto rango para servir los aeropuertos intermedios se hace cada día más imperiosa, pues en las rutas intermedias reside la riqueza de la demanda, totalmente insatisfecha, a

sabiendas que es una veta de rentabilidad segura y sustentable, por la necesidad de esos laboriosos pueblos de trasladarse frecuentemente y participar activamente en el fenómeno económico del intercambio de mercancías. Uno de los aviones corto rango que alquilen debe ser necesaria y exclusivamente destinado a carga con los elementos exigibles adaptados para manipular carga de forma moderna, ofreciendo la publico este servicio que solo genera riqueza, siendo inexcusable que una línea aérea no lo explote.

La puntualidad que es el talón de Aquiles que las líneas aéreas atenúan con una formación estricta de los jefes de aeropuerto, los cuales deben disponer de un personal muy capacitado para atender al avión en tierra en el menor tiempo posible, naturalmente sin descuidar lo que exige el protocolo de mantenimiento, si no existe exigencia de quien es responsable, toda la operación se ralentiza y origina demoras que crispan a los pasajeros.

Inexplicable que ante sobredemanda y venta mayor a la prevista surjan asientos libres ¿Cuál será el fenómeno? El overbooking u oferta de sobreventa es una práctica ilícita que todas las líneas aéreas en el mundo la utilizan, para obtener la máxima ocupación, empero, nunca una sobreventa debe sobrepasar el 10% de la capacidad del avión y, en las rutas congestionadas, menos porcentaje aun, para no pagar indemnizaciones a pasajeros con asiento OK y no embarcados: esta práctica requiere alta capacitación de los jefes de reserva y drasticidad en el control de cada vuelo. ¿Lo hacen?

Se aclara que esta práctica se la realiza para compensar los asientos de los pasajeros que no se presentan al vuelo o lo cancelan, horas antes, no dando margen para que la línea aérea pueda comercializar estos asientos.

Se lee en la prensa por las declaraciones vertidas la palabra adquisición de aeronaves, que es otro error o confusión, pues, hoy, las líneas aéreas, prefieren el leasing aeronáutico, que les permite, en un contrato bien elaborado y equitativo introducir aeronaves más modernas.