



Santa Cruz, 29 de enero de 2025

Señor:

Salvatore Sciacchitano

Presidente del Consejo de la OACI

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

999 Robert-Bourassa Boulevard,

Montréal, Québec H3C 5H7, Canada

Presente. -

ASUNTO: Denuncia sobre el monopolio de Boliviana de Aviación (BoA), la vulneración a la seguridad aérea y derechos humanos en Bolivia, y la urgente necesidad de atención de la OACI

Distinguido presidente:

Nos dirigimos a su distinguida autoridad, a tiempo de brindar un cordial saludo y mucho éxito en las funciones que desempeña, para denunciar el grave deterioro de la aviación comercial en Bolivia, con especial énfasis en la situación de Boliviana de Aviación (BoA), la aerolínea estatal que ha sido convertida en un monopolio de facto con el aval y protección del gobierno boliviano. No solo se ha vulnerado la Constitución Política del Estado al impedir la libre competencia en el sector, sino que también se han cometido violaciones a la seguridad aérea, poniendo en riesgo la vida de miles de pasajeros.

La falta de auditorías independientes, el manejo discrecional de los fondos públicos, y la inoperancia de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que en lugar de cumplir con su función de regulación se ha convertido en un escudo protector de BoA, han creado un sistema de corrupción institucionalizada que solo puede ser revertido con la intervención directa de la OACI.



MONOPOLIO DE BOA Y VULNERACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

La Constitución Política del Estado establece en su Artículo 306 que el modelo económico de Bolivia debe ser plural, permitiendo la coexistencia de empresas estatales, privadas y comunitarias. Sin embargo, el gobierno ha violado flagrantemente este principio al favorecer descaradamente a BoA y eliminar sistemáticamente a cualquier competidor privado.

Desde la quiebra de AeroSur y la asfixia económica y regulatoria impuesta sobre Amazonas, la estrategia del Estado ha sido clara: impedir que exista competencia para BoA, incluso si esto significa ofrecer un servicio deficiente, inseguro y con costos elevados para los ciudadanos. Actualmente, BoA controla más del 82% del mercado aéreo nacional, una cifra que refleja la falta de competencia real en el país.

Este monopolio no solo restringe la libertad económica de otras empresas, sino que también perjudica directamente a los pasajeros, quienes no tienen más opción que volar con una aerolínea cuyos estándares de calidad han caído en picada, y el Gobierno boliviano no hace absolutamente nada para remediar o solucionar estos extremos.

DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO Y RIESGO PARA LOS PASAJEROS

Según el gerente general de Boliviana de Aviación (BoA), Ronald Casso, la aerolínea ha registrado 40 incidentes desde su inicio de operaciones en marzo de 2009 hasta agosto de 2019, con tres de ellos ocurriendo en 2019. Estos incidentes abarcan una variedad de situaciones, desde problemas técnicos menores hasta eventos más significativos. La mayoría de estos incidentes no resultaron en lesiones para los pasajeros o la tripulación, empero, generaron zozobra y preocupación en miles de pasajeros nacionales e internacionales.

Un ejemplo de estos incidentes es el ocurrido en agosto de 2019, cuando un vuelo de BoA que partía desde el aeropuerto internacional de Alcantarí, en Sucre, experimentó una falla técnica que obligó a la aeronave a retornar al aeropuerto poco después del despegue. Afortunadamente, no se reportaron heridos en este incidente. En otro incidente reciente, un avión de BoA sufrió una falla en uno de sus motores mientras se encontraba en el aeropuerto de Cochabamba. Este problema técnico llevó a la cancelación del vuelo y a la evacuación de los pasajeros.

Estos eventos han generado preocupación entre los usuarios, pero absoluta inacción en las autoridades aeronáuticas de Bolivia. Si bien el gobierno boliviano reconoció en su momento que BoA atravesaba por "problemas estructurales" y pidió disculpas a los pasajeros afectados por los inconvenientes, a la fecha no se presentaron soluciones concretas en resguardo de la seguridad de los pasajeros.



Por su parte desde 2014, BoA ha sido protagonista de al menos 11 incidentes graves, algunos de los cuales pudieron haber terminado en tragedia si no fuera por la intervención de la tripulación o la suerte de los pasajeros. Entre los incidentes más alarmantes destacan:

- 27 de enero de 2025: Un Boeing 737 sufrió una falla en el motor al despegar del aeropuerto Jorge Wilstermann de Cochabamba. El despegue fue abortado y la evacuación se realizó de emergencia.
- 7 de marzo de 2019: Un avión aterrizó en El Alto con severas vibraciones en la cabina y pérdida de materiales en los compartimentos superiores.
- 24 de septiembre de 2017: Dos aeronaves de BoA y Amazonas estuvieron a punto de colisionar en el aire por una mala gestión del tráfico aéreo.

Estos son solo algunos de los muchos incidentes que han generado temor en la población boliviana. La falta de mantenimiento adecuado de las aeronaves, los problemas operativos y la escasez de repuestos han hecho de BoA una aerolínea sumamente riesgosa. Además, los pasajeros enfrentan constantes retrasos, pérdida de equipaje, sobreventas de boletos y una atención al cliente deplorable. Las quejas abundan, pero el gobierno boliviano ha ignorado sistemáticamente todas las denuncias.

COLUSIÓN Y CORRUPCIÓN: AUDITORÍAS SESGADAS Y LA FALTA DE TRANSPARENCIA EN LA REGULACIÓN AÉREA

Uno de los problemas más graves en Bolivia es la absoluta falta de independencia en la regulación del sector aeronáutico. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), el Ministerio de Obras Públicas y BoA forman parte de una misma red de corrupción y encubrimiento, asegurando que ninguna auditoría revele los problemas reales de la aerolínea estatal.

Las pocas auditorías que se han realizado han sido manipuladas para ocultar la mala gestión administrativa y los riesgos de seguridad. Los inspectores de la DGAC han sido presionados para emitir informes favorables a BoA, y aquellos que han intentado denunciar las irregularidades han sido removidos de sus cargos.

Esta colusión ha permitido que BoA continúe operando sin control, a pesar de los graves problemas que enfrenta. Exigimos que la OACI realice una auditoría independiente, sin la intervención del gobierno boliviano, para exponer las fallas estructurales en la administración de la aerolínea y su impacto en la seguridad de los pasajeros.

ESTRATEGIA ESTATAL PARA ELIMINAR LA COMPETENCIA AÉREA

El monopolio de BoA no es un accidente, sino el resultado de una estrategia deliberada del gobierno para eliminar cualquier competencia en el sector aéreo.



- AeroSur, la aerolínea privada más grande del país, fue forzada a la quiebra a través de una serie de sanciones y retenciones arbitrarias de fondos.
- Amazonas, una aerolínea que operaba con rutas nacionales e internacionales, ha sido asfixiada por regulaciones y obstáculos administrativos diseñados para impedir su crecimiento.

Bolivia ha quedado con una sola aerolínea estatal, controlada políticamente y manejada de manera deficiente. Esto no solo afecta la economía, sino que también deja a los pasajeros bolivianos sin opciones, obligándolos a utilizar un servicio inseguro y deficiente.

EXIGIMOS ATENCION URGENTE DE LA OACI

Dada la grave crisis en el sector aeronáutico de Bolivia, solicitamos a la OACI que:

1. Se realice una auditoría de seguridad operacional bajo el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI, con especial énfasis en la supervisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y su capacidad para fiscalizar las operaciones de Boliviana de Aviación (BoA).
2. Reforzar los mecanismos de transparencia en las auditorías estatales bolivianas mediante asistencia técnica y mejores prácticas, asegurando que los procesos de supervisión en Bolivia sean objetivos e imparciales a través de mecanismos que reduzcan la posibilidad de irregularidades en la fiscalización.
3. Exhorte al gobierno boliviano para recibir apoyo técnico de la OACI para evaluar el marco normativo de Bolivia en materia de transporte aéreo y su alineación con los principios de liberalización del mercado establecidos en la política de transporte aéreo de la OACI a fin de eliminar el monopolio estatal en transporte aéreo que vulnera la Constitución Política del Estado de Bolivia.
4. Realizar una comunicación oficial instando a Bolivia a cumplir con las normas y prácticas internacionales en materia de seguridad operacional y supervisión de la aviación civil en resguardo de la seguridad de pasajeros nacionales e internacionales en Bolivia.

El monopolio de BoA, la corrupción en la regulación aérea y la pésima calidad del servicio han convertido la aviación comercial en Bolivia en un desastre y que están próximos a registrar accidentes fatales de no atender con prontitud esta y otras denuncias. Cada vuelo en BoA es un riesgo, cada boleto comprado es una lotería y cada pasajero es víctima de un sistema manipulado en favor de la incompetencia y el abuso de poder.



Es hora de que la OACI tome medidas y ponga fin a esta situación. Los bolivianos merecen una aviación segura, eficiente y libre de corrupción. Sin otro particular y a la espera de una respuesta pronta y favorable, nos despedimos con las consideraciones mas distinguidas.

Atentamente,