

ENSAYO SOBRE LA POLÍTICA LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO EN LA ARGENTINA

1.- INTRODUCCIÓN

Este importante tema es el central del presente ensayo académico, en sus tres partes constitutivas: Introducción, Cuerpo o Fundamentación y Conclusión, con respecto a las modificaciones al código aeronáutico argentino implementadas por el gobierno de la República Argentina, que asoman repercusiones en la República de Bolivia.

Así:

- Declara a la aeronáutica civil como un servicio esencial, refiriéndose a los servicios de navegación aérea y a los servicios de transporte aéreo y trabajo aéreo.
- Introduce el concepto de aeronaves tripuladas y no tripuladas, y respecto a éstas últimas, aclara que el comandante será el piloto a distancia.
- Las empresas extranjeras podrán tomar pasajeros, carga o correspondencia para vuelos internos.
- Las personas humanas extranjeras podrán explotar servicios de transporte aéreo interno, debiendo acreditar domicilio legal en el país.
- Se elimina el requisito de audiencia pública para la concesión de servicios de transporte aéreo regular o no regular.
- Las autoridades promoverán reglas de sana competencia, conforme a los principios de libertad de mercado. Esto guarda relación con la derogación de la normativa relativa a la política aerocomercial.
- Si bien continúa el requisito de que el personal a bordo debe ser argentino, se podrá autorizar personal extranjero sin que obedezca a razones técnicas (como antes) y sin límite de tiempo (antes el máximo eran dos años).
- Se permite la utilización de aeronaves de matrícula extranjera bajo principios de reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional que aseguren que dichas aeronaves sean tripuladas, asistidas y mantenidas por personal argentino.
- Las tarifas de transporte aéreo regular interno e internacional serán libremente dispuestas por las empresas y sin ninguna restricción. El contrato de transporte será probado por escrito o con formato electrónico.
- Se incorpora el artículo 128 bis, que establece una política de aviación civil bajo los principios de seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros estados.
- Establece la obligación para la autoridad aeronáutica, de sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero.
- Modifica las obligaciones de la autoridad aeronáutica de control sobre las actividades comerciales.
- El Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil.
- Se derogaron las normas que regían la política aerocomercial en Argentina, incorporando los nuevos principios al Código Aeronáutico.
- Se autoriza la cesión total o parcial de las acciones de Aerolíneas Argentinas a sus trabajadores, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada. Dicha cesión se prorrateará entre los empleados que decidan participar en dicho programa.

2.- CUERPO o FUNDAMENTACIÓN

Varios países se adhieren a la política de liberalización del transporte aéreo, propugnada y decretada por el gobierno actual de la Argentina, el último fue Paraguay, cuyo objetivo ineluctable es aumentar el número de vuelos entre ambos países, potenciar al turismo y atraer inversiones.

Lo precitado deja una sombra lógica de duda debido a que ambos países no podrán incrementar equitativamente los vuelos por la diferencia de potencialidad entre el mercado argentino y el paraguayo; lo evidente es que habrá incremento de vuelos por las facilidades ofrecidas. Se puede volar a cualquier país que participe en esta

política sin existir un Convenio Bilateral y, hasta se puede anunciar el vuelo a las autoridades aeronáuticas por vía virtual, el mismo día del vuelo.

Como arguyen los defensores de esta política, el tema nuclear es el transitar de un sistema de frecuencias restringido (que no lo era debido a la reciprocidad) a un sistema de frecuencias ilimitado.

Todo esto tiene sus implicaciones que no se pueden omitir: uno, es el derecho de las autoridades aeronáuticas a designar a las líneas aéreas para que utilicen los derechos de tráfico que conceden los Convenios Bilaterales y, dos, el derecho de rechazar una designación, por la parte que la recibe, como medida legítima de control y protección.

En Latinoamérica, en opinión del autor de este ensayo, debieran aplicarse políticas más liberales y condiciones ventajosas inmersas en los propios Convenios Bilaterales, porque en materia de concentración de la oferta, presuntamente el escenario menos peligroso para los usuarios sea el de un libre mercado funcionando adecuadamente, es decir, sin barreras para que ingresen nuevos operadores sin trámites engorrosos y corruptos para obtener permisos de explotación, y sin conductas desleales de los competidores que ya están operando en un determinado mercado.

Ahora, con lo expuesto, ¿Cuál será el efecto que generará en Bolivia, esta política de Cielos Abiertos de varios países limítrofes? Inequívocamente habrá un incremento de vuelos, no solo entre los dos países, sino de otras líneas aéreas que utilizaran esta política para el transporte aéreo con facilidades obvias de ingreso; lo cual beneficiara a Bolivia y a su espacio aéreo que registrara mayores ingresos por su posición geográfica ideal en el centro de América del Sur, que debiera beneficiar exclusivamente al mejoramiento de la aeronáutica en Bolivia.

Entonces, parafraseando a Cicerón que interpeló a Catalina diciendo: “Quosque tandem abutere Catilina patientia nostra? (¿Hasta cuándo seguirás abusando de nuestra paciencia Catilina?)

La misma interrogación la trasladamos a la Dirección de Aeronáutica Civil y a su brazo ejecutor Naabol: ¿Hasta cuándo seguirá abusando de la paciencia de la comunidad aeronáutica boliviana formada por los jóvenes valores y profesionales aeronáuticos con experiencia, no invirtiendo la totalidad de los ingresos por sobrevuelos, sin malversar, en el mejoramiento de la aeronáutica de Bolivia, es decir, en infraestructura moderna, mantenimiento de la actual y servicios depurados, que nos equiparen en competitividad a los países limítrofes y extralimítrofes?

En Bolivia, aunque las autoridades no le asignen a la aeronáutica la calidad tácita de sector estratégico, por la mediterraneidad; esta actividad es un factor multiplicador del producto, porque se relaciona con muchas otras industrias, generando un beneficio agregado en casi todos los sectores de la economía: turismo (sin transporte aéreo no habrá incremento del turismo), energía, comunicaciones, comercio interior y exterior, infraestructura, además, hace realidad la formación y el conocimiento de los jóvenes, posibilitando oportunidades de empleos directos e indirectos y, es un insumo fundamental para las exportaciones en la región y más allá.

Subtítulo en el Cuerpo o Fundamentación: POLÍTICA DE “CIELOS ABIERTOS” Y LAS LIBERTADES DEL AIRE.

Reiteradamente se escucha en los medios de vinculación y generación del transporte aéreo aseveraciones sobre estos importantísimos postulados jurídicos que conforman las Libertades del Aire, que son fundamentales para la elaboración de los Convenios Bilaterales aeronáuticos entre países que desean relaciones aeronáuticas recíprocas.

El presumir defender la existencia de la sexta Libertad del Aire, es a todas luces una denominación irregular porque es una ilícita práctica que ejercen algunas líneas aéreas para incrementar su tráfico a costa del país con el cual el Estado pertinente, tiene suscrito un Convenio Bilateral de Aeronavegación, es decir,

cuando las partes contratantes convienen ejercer la tercera y cuarta Libertades del Aire para posibilitar el intercambio aeronáutico, uno de ellos o los dos, se aparta del espíritu del convenio y decide transportar pasajeros a un tercer destino; actividad económica para la cual no disponen de ninguna concesión a nivel convención, salvo hayan recibido expresamente la autorización de ejercicio de la quinta Libertad del Aire como concesión complementaria.

Entonces resulta antijurídico, por lo expuesto, escuchar la solicitud de concesión de la sexta Libertad del Aire”, siendo una flagrante ilicitud.

Es muy difundida la política de restricción de concesión de la Quinta Libertad de Aire, precisamente para preservar el tráfico interno y cautivo que debe beneficiar a la línea del país donde se encuentra matriculada la aeronave y producir así una ocupación aceptable que permita unos ingresos en concordancia con los gastos de explotación.

Esta situación acarrea la consecuencia que los derechos de tercera y cuarta libertades, tengan una mayor aplicación por parte de las líneas latinoamericanas. Contundente es la realidad de la ausencia de concesiones de la quinta libertad, para las compañías de aquellos países que realizan rutas de gran longitud (a Estados Unidos y Europa), que son generalmente las más necesitadas de obtener una quinta libertad suplementaria.

La llamada Política de Cielos Abiertos, muy usada en los planteamientos de política internacional, consiste fundamentalmente en una apertura en materia de servicios regulares y no regulares (para el lector es imprescindible aclarar que los servicios regulares están sometidos a un itinerario publicado y los no regulares son servicios aeronáuticos a la demanda) de pasajeros y mercancías.

Con eliminación del régimen de cuotas en los derechos de quinta libertad aplicados por los países en el transporte aéreo y generalmente comprende además la liberación respecto al equipo a ser utilizado, a las capacidades de las aeronaves, al número de frecuencias y a una mayor flexibilidad en el otorgamiento de los permisos operacionales, tanto para vuelos regulares como para los no regulares.

La última disposición de gobierno argentino de declarar la política de Liberación del transporte aéreo (cielos abiertos) para su territorio, es decir, abrir irrestrictamente su espacio aéreo a toda compañía u operador que quiera realizar el ejercicio económico de explotar el mercado cautivo de la República Argentina, trasunta la eventualidad de la desaparición de la línea aérea Aerolíneas Argentinas, que se labró un prestigio internacional.

Es decisivo y de extrema importancia para el futuro aeronáutico de un país que, para aplicar esa política de liberalidad, se encuentre en las condiciones óptimas y necesarias, previo un censo aeronáutico de explotación, estadísticas y personal altamente capacitado, de crear una competitividad que garantizara el desarrollo del transporte aéreo. Con estos previos conocimientos, el lector ya puede opinar certeramente, si Bolivia está en condiciones de aplicar una política de cielos abiertos.

Segundo subtítulo del Cuerpo o Fundamentación: EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA AERONÁUTICA DE BOLIVIA PARA ESTABLECER SI ATENÚA LA MEDITERRANEIDAD.

En este punto se tratará de lograr inteligibilidad al entramado entre el Estado, la política pública y el análisis propio de las políticas públicas, con el fin de aclarar si la política pública es efectivamente una política, un programa o un proyecto. Asimismo, se desarrollará el análisis de política pública como una actividad académica que persigue este ensayo o una actividad profesional, no sin antes constatar los orígenes de la literatura sobre el tema para su estudio a nivel académico y estatal.

Se analizarán las perspectivas epistemológicas de las políticas públicas para darle contenido a las diferencias entre el marco, la teoría y el modelo; aspectos fundamentales para un trabajo académico como el título de tesis del epígrafe.

Finalmente como es exigible en todo ensayo concluir con el esclarecimiento de lo que significa la evaluación, su sentido, naturalmente su definición, la diferencia entre evaluación y análisis, las motivaciones para la evaluación y los momentos para la evaluación

Historia. Desde tiempos inmemoriales el modo de gobernar a las sociedades ha sido el nudo gordiano (dificultad insoluble que se solventa por medios expeditivos), y centro de preocupaciones filosóficas y políticas de los miembros de una conglomerado humano. Es innegable que la consecuencia central de la adopción de políticas públicas es el desgaste actual de las épicas narraciones políticas de la modernidad como el marxismo y el liberalismo clásicos, decantando ineluctablemente en establecer políticas concretas de los entes gubernamentales y lo que genera las relaciones y su entorno.

¿Es la política pública un programa o proyecto?, Todos conocemos que la implementación de una política que involucra distintas instituciones del Estado y los servidores públicos que la implementan desarrollando su programa establecido conjuntamente con los planes y los proyectos.

En la práctica se debe diferenciar estos ineludibles componentes, cuya simbiosis no es tan evidente como se podría suponer y para que no adolezca de dudas este ensayo, se consultó al diccionario de la Real Academia de la Lengua Española a la cual define Política como el “El arte o traza con se conduce un asunto o se emplean los medios para alcanzar un fin determinado”, o también como “las 1. Diccionario Real Academia Española, vigésima primera edición, pag.1634. Tomo 2, editorial Espasa 1.99 orientaciones o directrices que rigen la actuación de una persona o entidad en un asunto o campo determinado”.

Entonces, juntando la concepción de política con la de público, la política pública se entiende, según el diccionario, como las orientaciones que rigen la actuación de una “potestad, jurisdicción y autoridad para emprender algo”. Por lo contrario, un programa se entiende como un proyecto ordenado de actividades o también como una serie ordenada de operaciones necesarias para llevar a cabo un proyecto.

En este punto necesariamente debemos preguntarnos ¿ si un programa es un proyecto entonces como se define este último?, el mismo diccionario considera un proyecto como la disposición que se forma para la realización de un tratado, o para la ejecución de algo importante o el designio o pensamiento de ejecutar algo, desprendiéndose la relación del proyecto con la ejecución de algo

Finalmente el plan es el que elaboran los técnicos y las administraciones públicas para ordenar la previsión y ejecución de sus respectivas obras o servicios.

De modo que, con estas definiciones se entiende que una política consiste en las orientaciones rectoras, mientras que un programa es un proyecto o una serie ordenada de operaciones y actividades necesarias para llevar a cabo un proyecto, y un proyecto es un pensamiento, plan o disposición para ejecutar algo.

A pesar de estas precisiones lexicológicas, se constata que un programa puede ser definido como un proyecto y que un proyecto es un pensamiento; término que se puede ligar o aproximar al de orientación, el cual define una política.

Para avanzar en la diferenciación de estos términos, es recomendable acudir, como lo hacemos en este ensayo, a las definiciones propuestas por los especialistas en políticas públicas y en conclusión, la política se entiende como “orientaciones generales y acciones que se desarrollan mediante programas que se concretan en proyectos”. En efecto, cuando se habla de política pública se hace referencia cierta a un conjunto de elementos como política, programa, proyecto, acción, eje estratégico, lineamiento, plan, medida etc. y, a su vez, se refiere a uno de estos elementos específicos: las orientaciones generales, esta doble connotación podría ser fuente de confusión

De esa manera intelectual como se desarrolla en este ensayo la precisa definición y acción de una política pública, convencionalmente se puede afirmar que la elaboración y ejecución de una política pública se desarrolla a través de programas y que estos se concretan en proyectos y que el conjunto conformado por la política, los programas y los proyectos relacionados es política pública.

El desarrollo del análisis de política pública como actividad académica se origina en el papel del Estado en la segunda mitad del siglo XX; de esta forma los análisis del Estado se han renovado con una transformación radical de la perspectiva generada por un nuevo campo de investigación en los Estados Unidos y su promotor Harold Laswell, {1992-1989}, consideraba que la orientación de esta nueva ciencia debía situar todo su énfasis en los problemas fundamentales del hombre en sociedad más que los tópicos del momento.

Este surgimiento de una óptica nueva de investigación facilitó naturalmente el desarrollo de nuevas interrogantes, pues era preciso interesarse por la manera como las políticas aprobadas por el Estado reflejan la distribución del poder y las funciones en éste. Las *Public Policies Sciences*, posteriormente rebautizadas como análisis de las políticas públicas ofrecieron una renovación de los estudios para la comprensión del Estado y sus acciones.

El examen minucioso de las actividades gubernamentales en una variedad de temas ha sido realizado tanto en los Estados Unidos como en Europa y, además, son frecuentemente objeto de análisis de diversas disciplinas como el Derecho, Derecho Administrativo, la Sociología, la Ciencia Política, la Economía y la Psicología, sin embargo, la especificidad del ámbito de estudio del análisis de Política Pública consiste precisamente en el análisis del proceso de acción pública bajo diversas modalidades, enfoque y métodos, entramándose diversas disciplinas académicas tradicionales.

Dunn³ en el año 1.981, definió esta disciplina de la Política Pública como “una ciencia social aplicada que, mediante el uso de múltiples métodos de investigación y argumentos, produce y transforma una información pertinente sobre la política pública para que pueda ser usada por el sistema político para resolver problemas de política pública”.

Ahora, en este ensayo debemos interrogarnos sobre ¿Cuándo se inicia el desarrollo de la investigación en políticas públicas?, ya en el año 1.951, el norteamericano Harold Laswell (1992), publicó un artículo intitulado “La orientación hacia las políticas públicas” y en resumen propugnada que el nuevo campo de investigación debía resolver las necesidades políticas de la época.

Por ello esa orientación se proyectada a tres características fundamentales; ser una actividad orientada hacia la resolución de los problemas más importantes de una Nación; tener enfoques multi o interdisciplinarios pues cualquier problema social o político es un composición de múltiples elementos que no pertenecen a ninguna disciplina tradicional exclusivamente y tercera, ser claramente normativa, orientada por valores democráticos y por el respeto a la dignidad humana. ² Para mayores elementos contextuales acerca del desarrollo de las *Public Policies Sciences*, se recomienda ver Calderón (2.010).Calderón, Victoria A. 2.010 “La perspectiva de H.D.Lasswell(1-902-1.978),Para el análisis de políticas públicas” en Roth.A.N.,2.010 “Enfoques para el análisis políticas públicas”³.DUNN,WN. 1981 *Public Policies Analyses; an introduction*.Englewood Cliffs. NJ. Edit. Prentice Hall US

Ante este panorama es pertinente retrotraernos a la historia y constatar la introducción del análisis de políticas públicas y su desarrollo en algunas geografías paradigmáticas, así, en Francia, la introducción del análisis de las políticas públicas se remonta a los años 80, y el análisis francés de políticas públicas se caracterizaría por una originalidad en relación a la corriente anglosajona o mejor expresado, por la corriente internacional dominante.

Francia opta por un rechazo casi general de las perspectivas fundadas en la elección racional y una preferencia muy acentuada por las metodologías cualitativas, en particular el uso de la entrevista. Igualmente se nota una importante consideración del tiempo largo, generando así una verdadera “socio historia” o “socio génesis” de la acción pública, así como el desarrollo de un enfoque cognitivista para la comprensión de la acción o política pública.

Es comprensible, a luces de este ensayo que, la difusión geográfica del interés por la política pública como objeto de estudio fue inicialmente norteamericana y anglosajona (años 50-60), y luego europea (años 70-80), desembarcando en América Latina y el resto del mundo en la última década del siglo XX. ¿Que

favoreció a esta difusión?, sin atisbo de duda fueron las actividades y lenguajes desarrollados por las instituciones públicas y privadas internacionales y los medios de comunicación en el objetivo de un proceso general de globalización.

Entonces la difusión planetaria de este ámbito de estudio coincidió con un estado de intensos cuestionamientos a los enfoques predominantes con los cuales se realizaban los análisis de las políticas públicas. En América Latina, los procesos de reforma del Estado surgidos como acción contestataria a la crisis de la deuda de los años 80, han sido un terreno muy fértil para que, desde las agencias internacionales, se propague un nuevo lenguaje, propio de la gestión, rápidamente asimilado por los gobiernos de la región y los adeptos a una nueva economía como un discurso de veracidad científica.

En México, como probablemente en toda América Latina, la recepción del nuevo ámbito se caracterizó por enlazar desde el inicio la dimensión institucional y la científica técnica de la decisión gubernativa. Es así que el concepto de política pública se impuso en el continente como un discurso modernizador en el marco de las reformas políticas conocidas entonces como neoliberales, en particular en sus dimensiones de evaluación y nueva gerencia pública, considerando, fundamentalmente, que estas políticas públicas permitirían una acción pública más eficiente y esencialmente racional.

En Colombia, con la orientación de la academia colombiana en particular debido a la tenue presencia de las ciencias políticas hasta la década de los 90, la temática general de las políticas públicas quedó prácticamente ausente de la reflexión politológica hasta la segunda mitad de esta década cuando se introdujo lentamente el tema con la apertura de nuevos programas académicos en ciencias políticas, en el gobierno y afines.

En Bolivia se produjo una transformación casi similar a los países paradigmáticos del continente por su irrefutable influencia, y se produjeron los primeros análisis de las políticas públicas con la introducción de la disciplina en las ciencias políticas.

El lector de este trabajo académico se preguntará sobre la necesaria inquietud de la literatura existente para el estudio de esta novísima forma de acción gubernamental eficiente trasuntada en las políticas públicas, entonces, se debe mencionar que en esa época incipiente de introducción circularon dos libros pioneros en idioma español: la compilación en cuatro volúmenes en el año 1.992 de textos clásicos norteamericanos que traducidos, publicó Aguilar en México, y el Manual de los franceses Meny y Thoenig,⁴ traducido y publicado en España, también en el año 1.992. Sin embargo de este esfuerzo, por la importancia de los mismos, su difusión e impacto fueron limitados precisamente por la insipiente en el conocimiento de la materia y el tenue apoyo académico por las universidades.

En los países paradigmáticos de Latinoamérica como Colombia y México hubo que esperar al final del siglo para la publicación de los libros de Vargas 1.999 y de Salazar en el mismo año y, al inicio del nuevo siglo la publicación de Roth el año 2.002, para que el análisis de políticas públicas fuera difundido y desarrollado más acentuadamente desde una perspectiva politológica.

También es pertinente señalar que los trabajos de Pedro Medellín en 1.997 y 2.004, presentaron una interesante propuesta teórica y metodológica para el estudio de las políticas públicas los países de frágil institucionalidad que merecían mayor atención.

El análisis de las políticas públicas en los contextos anglosajón, francés y latinoamericano, ha señalado que a lado de la perspectiva neopositivista tradicional, frecuentemente racional, existen otras perspectivas para realizar el análisis de las políticas públicas; así, muchos autores se han esforzado en considerar que las ideas tienen un papel específico en el proceso de las políticas públicas.

Apegados a una postura epistemológica pos positivista, sobre todo Thomas Kuhn, estos pensadores han construido otros marcos de análisis para asignarles un lugar preponderante a las ideas. De esta manera, permitieron que asumiera forma

una nueva perspectiva de análisis que se conoce ahora como la perspectiva cognitivista en el análisis de las políticas públicas.

4 Meny Ives, Thoenig Jean Claude, 1.989. Les politiques publiques, PUF, Paris y Meny Ives, Thoenig Claude, Las políticas públicas, traducción, editorial Ariel Barcelona, España, 1.992.

Con la influencia de una epistemología diáfana y constructivista en las ciencias sociales desde finales de la década de los 80 y más vigorosamente en los años 90, y con el denominado giro argumentativo o lingüístico con autores como Fischer, 2.002, Majone, 1.997 y Roe, 1.994, se consolidó una nueva y tercera perspectiva llamada interpretativista, que pretende romper radicalmente con los enfoques anteriores reivindicando una postura pos empirista que busca minimizar la importancia de la comprobación empírica y maximizar el rol de las ideas

Otro tema de relevancia en las políticas públicas es establecer las diferencias entre marco, teoría y modelo, así un marco o un enfoque o perspectiva corresponde a la asociación y manera de considerar los problemas, un repertorio metodológico y un vocabulario interpretativo (Balme y Brouard, 2.005).

Según Ostrom (en Sabatier, 1.999),⁵ “organiza diagnósticos y prescribe interrogantes e intenta identificar elementos universales, para clases similares de fenómenos”. Un marco estructura las relaciones entre diferentes variables.

Para Sabatier (1.999:261) una teoría es “una serie de proposiciones ligadas lógicamente entre ellas que buscan explicar una serie de fenómenos”.

Según Balme y Brouard (2.005:35),⁶ una teoría es “un conjunto de conceptos de variables y de indicadores que establecen relaciones causales y propuestas interpretativas sobre el estado del mundo y sus transformaciones”. Es decir, las teorías se desarrollan al interior de un marco.

Finalmente un modelo es “una representación simplificada de un proceso (puede ser parte de una teoría), particular. El modelo precisa hipótesis en relación a un número ilimitado de parámetros y variables”. (mismos Balme y Brouard).

Esquemáticamente, un modelo se inscribe en una teoría y ésta, eventualmente, en conjunto con otras teorías, hace parte de un marco, enfoque y perspectiva de análisis. El marco debe permitir atrapar la política pública, guiando al analista en su labor de selección de teorías, de variables, de hipótesis e indicadores y de relaciones causales.

⁵Sabatier, Paul A., (ed), 1.999, Theories of the Policy Process, Westview Press, Boulder, 1.999.

⁶ Balme, Brouard S. 2.005 “Le analyse politique de l action publique, confrontation des approches, des concepts et des methodes”, Revue Francaise de Sciencies Politiques vol.55 No.1, Edit Fevrier

¿Qué permite el análisis de las políticas públicas?, dentro de la disciplina politológica el análisis de la política pública permite renovar, alimentar y aportar a la discusión política y académica sobre temas cruciales con el Estado, la política, la democracia, la participación, la organización, la gestión pública, la gobernabilidad y otros menores.

Hoy este conocimiento es imprescindible para quienes pretender reflexionar o actuar con responsabilidad política, como nos prescribieron los antiguos sabios griegos: *para ser un buen político solo basta servir al pueblo.*⁷

El Estado no se reduce, en su existencia, a la presencia de condiciones objetivas que tradicionalmente lo define: un territorio, una población y una autoridad. El Estado en su concepción moderna, corresponde a un proceso cultural, por el cual la idea de un poder no individualizado encuentra su realidad o concretización histórica (Burdeau, 1970:33)

La actividad aérea sí atenuaría la mediterraneidad de Bolivia, con una febril actividad aeronáutica, que hoy no la hay, por el monopolio de la única línea aérea boliviana

Las políticas públicas pertenecen a las ciencias sociales aplicadas que, mediante el uso de múltiples métodos de investigación y argumentos, produce y transforma una información pertinente sobre políticas públicas para que pueda ser usada por el sistema político y resolver problemas de política pública.

En el desarrollo de este ensayo se han esclarecido los conceptos vitales para un trabajo académico de tesis como “La evaluación de la política pública aeronáutica y si atenúa la mediterraneidad”. Para este trabajo académico era cardinal observar al Estado y sus políticas públicas, investigar los orígenes de la política pública para decantar en varias definiciones que son inteligibles al propósito académico.

Luego se realizaron las pertinentes digresiones exegéticas para separar lo que es una política pública; si es una política, un programa o proyecto. De este análisis se decanta en la necesaria conceptualización del desarrollo del análisis de la política pública como actividad académica y profesional. Para ello era imprescindible conocer el desarrollo inicial de la investigación en políticas públicas y cuáles países fueron los pioneros en su planteamiento, concepción y desarrollo.

Fundamental es desentrañar la evaluación, entonces, el sentido de la misma entendida como una práctica sería la argumentación basada en una información pertinente que permite opinar de una manera más acertada y menos subjetiva acerca de las acciones públicas; su importancia es aún mayor cuando las instituciones y los gobiernos tienden a fundamentar su legitimidad no sólo en la legalidad de sus decisiones, sino en lo que hacen y logran hacer; por ello una situación como la mediterraneidad que castiga a Bolivia debe evaluarse a través de un paliativo eficaz que es el transporte aéreo y como evaluación ante y post se deben ponderar los resultados actuales.

7 Aristóteles, 2.005, Arte poético y Arte retórico, editorial Porrúa, México, 2.005

La evaluación se ocupa de recolectar, verificar e interpretar la información sobre la ejecución y eficacia de las políticas y programas públicos como lo cita Majone, 1.997:214.

La evaluación se constituye como una nueva disciplina en el ámbito de análisis de las políticas públicas y el impacto de las medidas que buscan actuar sobre la situación social.

Lo que se diferenciará en este trabajo académico a la evaluación con otras investigaciones sociales no es en la metodología o el objeto sino sus objetivos. En este sentido se debe considerar a la evaluación como una forma particular de análisis o de investigación social y las diferencias entre la evaluación y el análisis académico de políticas; así, en los medios académicos la evaluación es considerada como una actividad menor, no objetiva, inclusive corrupta en la medida que el investigador pierde su autonomía, empero, es de significar que el evaluador trabaja en condiciones difíciles y que debe ser creativo para lograr las respuestas complejas y delicadas.

Con este conocimiento previo, ya bien estructurado, se analizó la difusión y análisis de las políticas públicas en América Latina, sobre todo en los países paradigmáticos.

Después había que investigar las perspectivas epistemológicas y los diferentes paradigmas, de cuyo resultado emerge el análisis de las diferencias conceptuales entre marco, teoría y modelo.

Con estos conocimientos previos se establece el ciclo de la política pública, la formulación de soluciones y la decisión para finalizar con la implementación de las decisiones y se tiene el sendero allanado para acometer la tesis del epígrafe con el marco introductorio, el planteamiento del problema, la pregunta de investigación, la justificación teórica, metodológica, práctica y social.

Se complementará con los objetivos generales y específicos del marco teórico y los propios de la investigación, concluyendo con las delimitaciones que apuntan a recomendaciones por constituir un trabajo académico de evaluación actual, no lo que debería ser en el futuro.

3.- CONCLUSIÓN

LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA ARGENTINA

La aviación civil es de orden mundial y, un cambio trascendental que acomete e implementa el gobierno de la República Argentina y merece un análisis con conclusión, máxime si implica la modificación del Código Aeronáutico, estructurando la liberalización del transporte aéreo, así:

- Declara a la aeronáutica civil como un servicio ESENCIAL; en contraposición a Bolivia que, siendo la aeronáutica un sector ESTRATÉGICO, el Estado no le asigna esa cualidad oficialmente; verazmente, una aberración histórica de deficiente gestión gubernamental, debido a la mediterraneidad.
- Se autoriza a las compañías extranjeras a TOMAR pasajeros, carga y correspondencia para vuelos internos. Fehacientemente, una cesión gratuita de la demanda de cabotaje, que es el tráfico cautivo de la Argentina. Aplicando hipotéticamente esta determinación en Bolivia, la línea que monopoliza el transporte aéreo, oscilaría en la quiebra, pues no se preparó para competir.
- Las personas humanas extranjeras (textual), podrán explotar servicios de transporte interno, debiendo acreditar domicilio legal en el país. Se interpreta como una facilidad para la creación de nuevas líneas aéreas.
- También se promueven reglas de sana competencia con fines a la libertad de mercado y derogan la normativa de la política aeronáutica. Este punto es difícil de cumplir, si el Estado no vigila diligentemente la competencia leal. Anotamos una dicotomía entre este punto y el pertinente a la libertad de tarifas que serán impuestas por las aerolíneas; debido que existiendo la libre imposición de tarifas aérea por las líneas aéreas, no surge la deslealtad.
- Otra determinación del Estado Argentino es la referente a la utilización de aeronaves con matrícula extranjera bajo principios de reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia operacional, que aseguren que dichas aeronaves sean tripuladas por personal argentino. Aquí concluimos que se preserva la estabilidad laboral, se anulan los engorrosos y burocráticos trámites de cambio de matrícula y no se utiliza la banalización.

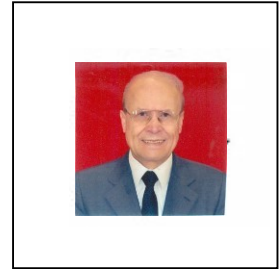
Lo que se sigue es realmente la esencia de una liberalización: las tarifas de transporte aéreo regular interno e internacional serán totalmente impuestas por las empresas aéreas sin ninguna restricción y, el contrato aéreo será probado por escrito o con formato digital. Lo precitado significa, como expresamos, plena liberalización tarifaria; quien sepa ajustar sus tarifas sin zaherir la rentabilidad, se llevará la mayoría del tráfico cautivo de la Argentina y registrará mayor demanda.

- Se modifican las obligaciones de la autoridad aeronáutica sobre el control de actividades aeronáuticas. Aquí, en Bolivia, supondría la desaparición de la ATT y declinación de las actividades de la DGAC (Dirección de aeronáutica Civil).
- Naturalmente este cambio disruptivo que la política aeronáutica en los tocante a transporte aéreo, asumirá intensa repercusión en el resto de los países iberoamericanos; en Bolivia se generaron debates y reuniones con las autoridades para flexibilizar paulatinamente las exigencias reguladas para ingreso de líneas aéreas extranjeras, que es una recomendación de OACI; es una reflexión de concienzación a las autoridades, para determinar la prevalencia del interés del país o de una línea aérea, debido a que en Bolivia está vigente el monopolio secante del transporte aéreo de cabotaje y rutas externas por una sola línea aérea que recibe total apoyo del actual gobierno.

Finalizamos el análisis de las modificaciones del Código Aeronáutico Argentino, concluyendo en sus puntos más significativos, no sin antes citar la determinación de vender acciones de AEROLINEAS ARGENTINAS, parcial o totalmente.

RESUMEN HOJA DE VIDA DEL AUTOR: DR. Mg. RAÚL PINO-ICHAZO TERRAZAS

CURRÍCULUM VITAE



RAUL OMAR PINO-ICHAZO TERRAZAS

Pedro Salazar 355

73260155

Sopocachi San Jorge

lawfirm_46@hotmail.com

1. DATOS GENERALES	<p> ✍ Nacionalidad Boliviana ✍ Lugar y fecha de nacimiento La Paz, 29.12.46 ✍ Cédula de Identidad 338229 LP ✍ Estado Civil Divorc. </p>
2. FORMACIÓN PROFESIONAL	TÍTULO: Dr. Mg. DERECHO
3. CURSOS DE POSTGRADO	Docencia en Educación Superior LOYOLA Interculturalidad y Educación Superior UMSA Maestría Filosofía y Ciencia Política CIDES - UMSA
4. OTROS DIPLOMAS	Doctor Honoris causa con tesis aprobada. IWA.-Cambridge University USA.PhD. STUDIENKOLLEG bei der Universitaet Muenchen, Ludwigsmaximilian.
5. ASISTENCIA A CURSOS	Derecho Constitucional Univalle
6. ASISTENCIA A SEMINARIOS, SIMPOSIOS, CONFERENCIAS Y OTROS.	Seminario pedagogía del futuro Univalle
7. EXPOSITOR EN SEMINARIOS, SIMPOSIOS O CONFERENCIAS Y OTROS.	Fuerza Aérea Boliviana Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico Madrid. España IATA Asociación de Líneas aéreas
8. TUTOR Ó TRIBUNAL (MODALIDAD DE GRADUACIÓN)	TUTOR TESIS .El arbitraje y las malas prácticas médicas Univalle TUTOR TESIS. El ruido aeronáutico Univalle
9. EVALUADOR DE EXÁMENES A DOCENTES Y AUXILIARES.	Si, en Univalle y UCB, UMSA
10. EXPERIENCIA DOCENTE	20 años docencia en educación superior en las siguientes materias: DERECHO AERONAUTICO, ARBITRAJE Y CONCILIACION, FILOSOFIA DEL DERECHO, CIENCIA POLITICA Y ORATORIA JURIDICA.
11. EXPERIENCIA PROFESIONAL	ABOGADO CORPORATIVO, ASESOR LEGAL ECOBOL, LLOYD AEREO BOLIVIANO, ASESOR PRESIDENCIA LAB, ABOGADO INDEPENDIENTE, 22 años como Gerente General de IBERIA en BOLIVIA.,ASESOR LINEAS AEREAS.

12. PUBLICACIONES	Publico 23 libros entre ellos: TRATADO DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL (2.021) DERECHO AERONAUTICO, Edit. Bru ño, TRATADO DE DERECHO AERONAUTICO Edit. Sagacom, ARBITRAJE –ITER PROCESALIS, ORATORIA APLICADA AL DERECHO, LOS CONVENIOS BILATERALES AERONAUTICOS EN AMERICA, MANUAL DEL PASAJERO, y otros títulos de orden sociológico como LA MUJER, ADIOS A LAS DROGAS Y A LA ADICCION, LA ADOLESCENCIA. y otros.
13. RECONOCIMIENTOS Y DIPLOMAS UNIVERSITARIOS	MEJOR ESTUDIANTE DE LA FACULTAD DE DERECHO UMSA, Diploma expedido por el Consejo Universitario, UMSA, 1.994. Doctor honoris causa concedido después de defender su tesis por IWA- Cambridge University. 2.017, Medalla de plata y Diploma del Ministerio de Industria de España.
14. VIDA UNIVERSITARIA	Creador de dos DIPLOMADOS EN ARBITRAJE Y CONCLIACION Y DERECHO AERONAUTICO, registrados como propiedad intelectual en SENAPI,, constante actividad en la docencia y ejercicio profesión libre.

La Paz, 26 SEPTIEMBRE 2024