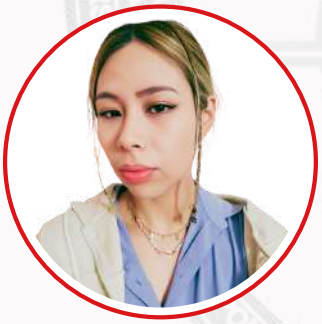
Carrera Economía
Universidad San Francisco Xavier de Chuquisaca

BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

Edición 7 - N°5 - 31/Julio/2025

# CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DEL ALZA DE PASAJES INTERDEPARTAMENTALES EN TEMPORADA ALTA EN BOLIVIA



Univ. Jhovana Stefanny Flores Gorena

Univ. Nataly Andrea Ibañez Flores

economia.usfx
economia.usfx
Carrera de Economía USFX

ACREDITADA AL MERCOSUR CARRERA DECANA

USFX UNIVERSIDAD MAYOR REAL Y PONTIFICIA DE SAN FRANCISCO XAVIER DE CHUQUISACA

4 SIGLOS de Ciencia e Innovación

## Introducción contextual y diagnóstico

Durante las temporadas altas en Bolivia, como el receso escolar de invierno (julio) o las festividades religiosas de Todos Santos, Navidad y Carnaval, se observa un patrón recurrente de incrementos abruptos en los precios de los pasajes interdepartamentales. Esta dinámica impacta directamente tanto a viajeros frecuentes como a sectores económicos vinculados al turismo y al comercio interno.

En julio de 2025, por ejemplo, se registraron incrementos tarifarios de hasta un 67 % en rutas clave como La Paz–Santa Cruz, donde los boletos pasaron de costar Bs 160–180 a Bs 220–300 o más, dependiendo de la empresa y la disponibilidad de buses. Esta situación fue reportada ampliamente por medios nacionales como la Agencia de Noticias Fides y el portal Instantáneas Bolivia, que atribuyen las causas a la alta demanda estacional, la escasez de diésel, problemas logísticos y la falta de una regulación efectiva sobre precios en las terminales (El Deber, 2025).

Este contexto ha generado una presión considerable sobre las economías familiares, en especial en hogares de ingresos medios y bajos que dependen del transporte terrestre para actividades fundamentales como visitar a sus familias, asistir a eventos religiosos o migrar temporalmente por motivos laborales. A su vez, el encarecimiento ha obstaculizado el desarrollo del turismo interno, ya que los altos costos disuaden a potenciales viajeros nacionales, impactando negativamente en la ocupación hotelera, la venta de paquetes turísticos y el consumo en destinos regionales.

Según estimaciones de la Cámara Nacional de Operadores Turísticos (CANOTUR), la actividad turística perdió alrededor de 120 millones de dólares durante la temporada alta del primer semestre de 2025, en parte debido al aumento excesivo de las tarifas en el transporte interdepartamental (Zenteno, 2025).

*A partir de enero de 2025, se implementaron incrementos en las tarifas del transporte urbano e interprovincial en varias ciudades del país. Por ejemplo, en La Paz, el pasaje de minibuses que operan entre La Paz y El Alto aumentó de Bs 2 a Bs 3,50.*

## Origen y evolución del alza tarifaria

El incremento de los pasajes interdepartamentales en Bolivia tiene su raíz en una combinación crítica de factores estructurales y coyunturales. Entre los principales se encuentran la escasez de combustibles, especialmente diésel, la falta de divisas para su importación y la débil regulación de precios en las terminales. Estos elementos han permitido que, durante las temporadas altas, las empresas de transporte ajusten unilateralmente sus tarifas en función de la alta demanda, sin mecanismos efectivos de control o fiscalización por parte del Estado.

Particularmente en rutas troncales como La Paz–Santa Cruz, se han registrado aumentos de hasta un 67 % en los precios de los pasajes, fenómeno que responde tanto al incremento de los costos operativos como a decisiones empresariales no fiscalizadas. Según reportes de medios como EJU (2025), esta situación se ha visto agravada por la escasez de diésel, que obliga a los transportistas a operar solo con entre el 20 % y el 30 % de su flota activa, mientras el resto de los vehículos permanece varado por días en filas para abastecer combustible.

Estas interrupciones operativas encarecen la logística del transporte y provocan la suspensión de viajes en plena temporada alta. Las largas filas en los surtidores dificultan la programación de salidas, reduciendo la oferta efectiva de transporte y, por tanto, presionando al alza los precios. Además, el propio Gobierno ha reconocido limitaciones presupuestarias para importar el combustible necesario: mientras se requieren aproximadamente 63 millones de dólares semanales, solo se han previsto entre 55 y 60 millones (Silvia Trigo, 2025).

*El incremento de pasajes (hasta 50% en algunos casos durante feriados como Carnaval, Semana Santa y fin de año) puede desincentivar los viajes de familias y turistas nacionales, afectando a destinos como Copacabana, Uyuni, Rurrenabaque, y Sucre.*

## Evolución temporal de tarifas

En febrero de 2025, distintas voces expertas advirtieron sobre los riesgos económicos asociados al aumento de tarifas en el transporte interdepartamental. Analistas informaron que incrementar los pasajes en un contexto inflacionario incipiente era un error, afirmando que esto equivalía a “echar más leña al fuego”, dado que la inflación familiar ya había superado el 1,59 % solo en enero de ese año. La Agencia de Noticias Fides (ANF) recomendó implementar un congelamiento tarifario temporal, alertando que incluso un aumento de Bs 0.50 por pasaje podría tener efectos multiplicadores en la economía doméstica, especialmente en hogares con hijos en edad escolar que requieren movilidad frecuente.

Por su parte, la Cámara Nacional de Industrias expresó su preocupación por el impacto combinado del alza en pasajes y el incremento salarial del 10 % aprobado para 2025. Esta combinación, según la entidad, podría agravar la inflación general, deteriorar la competitividad del sector privado y aumentar los costos de producción, especialmente en industrias que dependen del transporte terrestre para la distribución de sus productos (Red Uno Bolivia, 2025).

Estas advertencias reflejan la sensibilidad del sistema económico boliviano ante cualquier presión adicional sobre los precios, en particular en sectores de alto consumo como el transporte público interdepartamental.

*En combinación con otros sectores (hotelería, alimentación), el alza de pasajes puede contribuir a una inflación estacional en ciudades destino.*

## Escasez de divisas

Uno de los factores estructurales que más incide en el encarecimiento del transporte interdepartamental en Bolivia es la escasez de divisas. El país depende fuertemente de la importación de hidrocarburos: se estima que el 86% del diésel y el 56% de la gasolina consumidos son importados. Esta dependencia genera un constante drenaje de divisas y somete al sistema energético nacional a la volatilidad de los mercados internacionales.

En 2024, los desembolsos en divisas para la compra de hidrocarburos alcanzaron los 2.380 millones de dólares, y para 2025 se proyecta una cifra aún mayor: 2.900 millones de dólares. Este incremento refleja la creciente presión sobre las reservas internacionales del país.

La escasez de divisas también afecta la importación de repuestos e insumos necesarios para el mantenimiento de vehículos de transporte pesado e interdepartamental. Cuando el tipo de cambio paralelo se encarece o fluctúa significativamente, el costo de estos insumos importados se eleva, reduciendo los márgenes de ganancia y aumentando los precios de operación. Esta situación se traslada finalmente al consumidor en forma de tarifas más altas.

En conjunto, la falta de divisas no solo encarece el combustible, sino que debilita toda la cadena logística del transporte, generando un efecto dominó que incrementa los costos operativos y, por tanto, las tarifas finales al usuario.

La mayoría de repuestos utilizados por las flotas de transporte interdepartamental (como frenos, filtros, llantas, turbos y baterías) son importados, y ante la falta de acceso a dólares oficiales, los importadores se ven obligados a recurrir al mercado paralelo, lo que incrementa los precios de estos insumos hasta en un 60%; como consecuencia, muchas empresas enfrentan mayores tiempos de inactividad en sus unidades, realizan reparaciones improvisadas o reutilizan piezas recicladas, afectando la eficiencia y seguridad del servicio.

## Desafíos para los consumidores ante la subida de tarifas en temporada alta

El incremento significativo de los pasajes interdepartamentales durante las temporadas altas de 2024 y 2025 ha generado una serie de consecuencias económicas adversas para la población boliviana, especialmente para los sectores de menores ingresos. Este fenómeno responde a un mecanismo de discriminación de precios de tercer grado, en el cual las empresas de transporte aprovechan la baja elasticidad de la demanda en periodos específicos para aumentar sus tarifas y maximizar sus ingresos.

Para los consumidores más vulnerables, estos aumentos representan una carga económica considerable que reduce su poder adquisitivo y restringe su capacidad de movilidad. Muchas familias deben postergar o cancelar viajes esenciales, como visitas familiares o desplazamientos por motivos laborales, lo que impacta negativamente en su bienestar social y económico.

Además, esta situación contribuye a profundizar las desigualdades sociales. Mientras ciertos segmentos de la población pueden optar por viajar en temporadas más económicas o recurrir a medios de transporte alternativos, los grupos con menos recursos se ven obligados a pagar precios más altos sin opción de elección. Este comportamiento tarifario, en ausencia de una regulación efectiva, refleja una asimetría en el acceso a un servicio básico como es el transporte.

Si bien es cierto que el incremento de tarifas genera mayores ingresos para las empresas de transporte y puede dinamizar temporalmente sectores vinculados, como el comercio y el turismo, la falta de mecanismos de control y de protección al consumidor pone en riesgo la equidad y el acceso justo al servicio, comprometiendo el principio de eficiencia con equidad que debe regir en sectores sensibles al bienestar social.

## TIPOS DE DISCRIMINACIÓN DE PRECIOS EN EL TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL

Para comprender el comportamiento tarifario de las empresas de transporte en Bolivia, resulta útil analizar los tipos de discriminación de precios. Esta estrategia consiste en cobrar diferentes precios a distintos consumidores por un mismo servicio, en función de su disposición a pagar, la cantidad adquirida o características del grupo al que pertenecen.

A continuación, se describen los tres tipos principales:

| Tipo de Discriminación | Descripción | Ejemplo | Requisito principal |
|---|---|---|---|
| **Primer grado (perfecta)** | Se cobra a cada consumidor el precio máximo que está dispuesto a pagar. | Venta personalizada de vehículos o bienes raíces. | Conocer la disposición individual de pago. |
| **Segundo grado** | El precio varía según la cantidad comprada o el tipo de servicio. | Descuentos por volumen, tarifas por tipo de bus. | Ofrecer múltiples opciones para que el cliente elija. |
| **Tercer grado** | Se aplica un precio distinto a grupos de consumidores segmentados. | Pasajes más caros en temporada alta; descuentos a estudiantes. | Identificar grupos y evitar reventa entre ellos. |

El tercer tipo (discriminación de precios de tercer grado) es el más evidente en el caso boliviano. Por ejemplo, la empresa Flota Bolívar ofrece tarifas diferenciadas según el tipo de servicio (normal, semicama, cama) y la temporada del año. En temporada baja, los precios varían entre Bs 60 y Bs 120, mientras que en temporada alta pueden incrementarse hasta en un 20 %.

Esta práctica es viable porque los usuarios en fechas festivas presentan una demanda más inelástica, permitiendo que las empresas identifiquen con facilidad los grupos (por fecha de viaje) y eviten la reventa de boletos. Así, la segmentación del mercado permite maximizar ingresos en un contexto de escasa competencia y débil fiscalización estatal.

## INCREMENTO ESTACIONAL DE LA DEMANDA

Durante los periodos vacacionales en Bolivia, particularmente en julio (receso escolar de invierno) y diciembre (fiestas de fin de año), se presenta un patrón recurrente de aumento estacional en la demanda de transporte interdepartamental. Este fenómeno es impulsado por múltiples factores: el retorno de estudiantes universitarios a sus hogares, las visitas familiares, el turismo interno y el movimiento de comerciantes que aprovechan estas fechas para ampliar su actividad económica.

El problema no radica en la existencia de esta demanda, que es perfectamente previsible, sino en la incapacidad del sistema de transporte para adaptarse oportunamente. Cada año se repite la misma escena: largas filas en terminales, usuarios sin pasaje a último momento y operadores que priorizan la rentabilidad por encima del servicio público.

La presión que ejerce esta demanda estacional sobre un sistema con capacidad limitada y escasa flexibilidad se traduce inevitablemente en un incremento de precios. Esto responde a una dinámica básica de mercado: cuando la demanda crece y la oferta permanece constante o se reduce, los precios tienden a subir. Sin embargo, en el contexto boliviano no se trata de un mercado competitivo regulado, sino de un sistema en el que los operadores imponen precios unilateralmente, muchas veces fuera del rango autorizado por las autoridades.

Además, el comportamiento del consumidor contribuye a esta distorsión: muchos usuarios adquieren sus boletos con poca anticipación, reduciendo su poder de negociación y viéndose forzados a aceptar tarifas infladas para no perder su viaje. Esta combinación de alta demanda, escasa anticipación y oferta rígida crea un entorno ideal para la especulación y el oportunismo empresarial.

## OFERTA INELÁSTICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

El transporte interdepartamental en Bolivia se caracteriza por tener una oferta inelástica, es decir, poco sensible a los cambios en la demanda, especialmente en el corto plazo. A diferencia de mercados más dinámicos, en los que los prestadores de servicios pueden aumentar rápidamente su capacidad en respuesta a una mayor demanda, las empresas de transporte bolivianas carecen de la infraestructura, planificación y recursos necesarios para escalar operaciones durante las temporadas altas.

Esta rigidez estructural se evidenció con particular claridad en julio de 2025, cuando una escasez crítica de diésel redujo la operatividad de las flotas a apenas el 20–30 % de su capacidad en ciudades clave como La Paz, Santa Cruz, Cochabamba y Sucre. En terminales como la de Santa Cruz, hasta el 80 % de las unidades permanecieron inoperativas, provocando una paralización casi total del servicio y un colapso temporal de la conectividad regional (Estremadoiro, 2025).

En este escenario, la oferta de transporte no solo dejó de crecer ante la alta demanda, sino que se contrajo dramáticamente, generando incrementos tarifarios de hasta un 55 % en rutas como La Paz–Sucre, donde los pasajes aumentaron de Bs 180 a Bs 280 (Unitel, 2025). Rutas medianas como Cochabamba–Oruro también registraron subidas de Bs 60 a cerca de Bs 100, mientras que en trayectos como Potosí–Tarija los precios incluso se duplicaron (Punto Aparte, 2025).

Ante la escasez de flotas y la alta demanda, muchas empresas optaron por ajustar sus precios de forma unilateral, escudándose en el aumento de sus costos operativos. Sin embargo, este argumento no siempre va acompañado de transparencia financiera ni rendición de cuentas.

La situación descrita representa una típica falla de mercado en servicios públicos con baja elasticidad de oferta, donde los operadores poseen suficiente poder para modificar los precios sin que los consumidores tengan opciones reales de respuesta. En contextos de urgencia, como viajes por motivos laborales o familiares, los usuarios se ven forzados a pagar tarifas elevadas, configurando un escenario de monopolio informal o colusión tácita que se sostiene por la debilidad regulatoria del Estado.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), la importación de repuestos automotrices cayó de 88 millones de dólares en 2022 a 65 millones en 2023, y se proyecta que en 2024 no supere los 50 millones. De igual forma, la importación de buses nuevos ha bajado de 54,8 millones de dólares en 2021 a solo 29,5 millones en 2023, con una proyección aún menor para 2024. Esta disminución se debe a la falta de acceso a divisas al tipo de cambio oficial, lo que obliga a los importadores a recurrir al mercado paralelo, donde el dólar se cotiza entre Bs 12 y Bs 15.

## FORMACIÓN DE PRECIOS EN UN MERCADO DESREGULADO

Aunque el transporte interdepartamental en Bolivia está teóricamente regulado por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), que fija tarifas máximas por ruta y categoría de servicio, en la práctica esta normativa es ampliamente vulnerada, especialmente durante las temporadas de alta demanda.

Durante fechas como el receso escolar de julio o las festividades de fin de año, muchas empresas de transporte aplican tarifas por encima de los montos autorizados sin temor a recibir sanciones inmediatas o efectivas. Este fenómeno refleja una desarticulación entre la normativa y su fiscalización, permitiendo que la formación de precios se base en criterios especulativos y no en los costos reales del servicio.

En estas circunstancias, los precios dejan de responder a una lógica de eficiencia o cobertura y se determinan más bien por la urgencia del usuario. Pasajeros con compromisos familiares, laborales o educativos se ven obligados a aceptar aumentos desmedidos, sin posibilidades reales de postergar su viaje o cambiar de operador. Esta práctica debilita la función protectora de la regulación estatal.

Además, la existencia de una marcada asimetría de información empeora la situación del consumidor. Muchos pasajeros desconocen los precios oficiales hasta llegar a la terminal, y en algunos casos los boletos impresos muestran valores alterados. Incluso la compra anticipada no garantiza una tarifa regulada. Esta opacidad en la información limita la capacidad del usuario para tomar decisiones racionales y favorece el abuso de parte de las empresas.

En conjunto, el transporte interdepartamental opera como un mercado cuasi desregulado, donde la capacidad de pago forzada del consumidor se convierte en el principal criterio de fijación de precios, en desmedro del principio de servicio público y del derecho al libre tránsito.

El deterioro técnico y económico también repercute directamente en el usuario. Los precios de los pasajes interdepartamentales han subido fuertemente. Por ejemplo, la ruta La Paz–Cochabamba pasó de Bs 80 en 2022 a Bs 130 o incluso Bs 140 en 2024. Santa Cruz–Sucre subió de Bs 100 a Bs 170–180, y Oruro–Tarija de Bs 120 a Bs 200. Parte de este incremento responde a los mayores costos de mantenimiento y la menor disponibilidad de buses en circulación, especialmente durante la temporada alta.

## AUSENCIA DE COMPETENCIA REAL ENTRE OPERADORES

Aunque el transporte interdepartamental en Bolivia opera formalmente bajo una lógica de libre mercado, en la práctica muchas rutas están dominadas por un número reducido de empresas que concentran gran parte de la oferta. Este fenómeno configura un esquema cercano al oligopolio, en el que unas pocas firmas controlan los horarios, precios y condiciones del servicio.

Este patrón es evidente en rutas troncales como La Paz–Santa Cruz, Cochabamba–Tarija o Oruro–Sucre, donde entre tres y cinco empresas ejercen un dominio casi exclusivo en los horarios de mayor demanda. Los operadores pequeños, aunque existen, no logran competir en igualdad de condiciones debido a sus horarios desfavorables, menor frecuencia o flotas más limitadas.

Durante las temporadas altas, estas empresas dominantes suelen incrementar sus tarifas casi simultáneamente, aplicando aumentos similares en el mismo periodo. Aunque no exista evidencia formal de acuerdos colusorios, el comportamiento del mercado sugiere una coordinación tácita o paralelismo consciente, propio de mercados con pocos oferentes donde la competencia se sustituye por una estrategia de precios alineados.

Para el consumidor, esta situación representa una pérdida de poder de elección. En lugar de encontrar opciones con precios variados, los usuarios enfrentan tarifas prácticamente idénticas entre empresas, incluso en plataformas digitales de venta de pasajes, lo que anula los beneficios teóricos de un mercado competitivo.

La falta de competencia real también tiene efectos negativos en la calidad del servicio. Las empresas dominantes, al no sentir presión por diferenciarse, no tienen incentivos suficientes para renovar flotas, mejorar la atención al cliente o innovar en aspectos como conectividad, puntualidad o comodidad. Así, el mercado se estanca, priorizando la rentabilidad inmediata sobre la mejora continua del servicio.

## ESCASEZ DE DIÉSEL ENCARECE PASAJES

La escasez de diésel en Bolivia constituye uno de los principales factores estructurales que encarece el transporte interdepartamental. Más del 90 % de la flota de buses en el país depende de este combustible, que es importado en un 86 %. Esta alta dependencia externa expone al sistema de transporte a interrupciones frecuentes y vulnerabilidades macroeconómicas.

Durante 2025, ciudades clave como Santa Cruz, La Paz y Cochabamba reportaron que solo entre el 20 % y el 30 % de sus flotas interdepartamentales operaban con regularidad. La mayoría de los buses permaneció detenida durante días en largas filas para repostar o quedó fuera de servicio por completo. En momentos críticos, la paralización afectó hasta el 80 % de las unidades, lo que redujo drásticamente la cantidad de pasajes disponibles y provocó un alza significativa en las tarifas.

Esta crisis actuó como un choque negativo de oferta: al desplazarse la curva de oferta hacia la izquierda, la cantidad de pasajes ofrecidos cayó y el precio de equilibrio se elevó. Aunque algunos incrementos tarifarios fueron justificados por mayores costos operativos, muchos obedecieron a dinámicas especulativas en un entorno sin competencia efectiva ni regulación firme.

La demanda, además, mostró una alta inelasticidad: estudiantes, familias y comerciantes requerían movilizarse sí o sí, incluso ante precios elevados. Esta necesidad fue aprovechada por las empresas, que trasladaron el incremento de costos directamente a los usuarios, sin ofrecer alternativas viables.

La situación se agravó por la estructura del mercado: pocas empresas dominan las rutas más importantes, y el aumento de precios se aplicó de forma casi simultánea, con márgenes similares. Esto configura un escenario cercano al oligopolio, en el que los efectos de la crisis se amplifican.

El impacto no se limitó al usuario final: las empresas que dependen del transporte interdepartamental para movilizar mercancías también vieron duplicados sus costos logísticos. Esto afectó ferias, mercados y el turismo interno. Además, más de la mitad del personal del sector fue despedido o enviado a vacaciones forzadas, reduciendo la liquidez de miles de hogares. A esto se suman las limitaciones de YPFB, que, pese a operar al 100 % de su capacidad, no puede realizar despachos extraordinarios por restricciones presupuestarias (Enfoque News, 2025).

Según YPFB, Bolivia importa más del 60% del diésel que consume y paga en dólares. La escasez de divisas ha limitado las compras externas, provocando filas de hasta 6 horas en surtidores de Oruro, La Paz, Potosí y parte de Santa Cruz. Esto ha hecho que las transacciones cripto aumenten en los mercados informales, especialmente en ciudades como La Paz, Santa Cruz y Cochabamba.

## IMPACTO ECONÓMICO EN LA POBLACIÓN

El alza sostenida y descontrolada de los precios de los pasajes interdepartamentales durante las temporadas altas no solo refleja una distorsión del mercado, sino que también afecta profundamente a millones de bolivianos, en especial a los sectores más vulnerables y dependientes del transporte público.

En un país donde más del 84 % de la población ocupada trabaja en el sector informal (La Patria, 2025), los ingresos suelen ser irregulares y dependen de la actividad diaria, lo que dificulta cualquier planificación financiera. Un incremento abrupto en el precio de los pasajes (como el registrado en la ruta La Paz–Santa Cruz) no representa únicamente un gasto adicional, sino una barrera real para la movilidad. Muchas familias se ven obligadas a postergar o cancelar viajes esenciales, dividir recorridos en tramos o incluso endeudarse para poder desplazarse.

El efecto es especialmente crítico para estudiantes que viven lejos de sus hogares. Procedentes de áreas rurales o ciudades intermedias, dependen de tarifas accesibles para regresar a casa durante recesos académicos. La imposibilidad de costear el pasaje puede generar aislamiento emocional y vulnerabilidad familiar.

El impacto también se extiende al sector comercial informal. Comerciantes y pequeños productores que transportan mercancías entre departamentos enfrentan costos logísticos duplicados, lo que reduce sus márgenes de ganancia o los obliga a incrementar los precios para el consumidor final. Este efecto multiplicador repercute directamente en ferias, mercados y cadenas de distribución local.

Asimismo, el turismo interno sufre una desaceleración: las familias que planificaban viajes deben reducir su estadía, cambiar de destino o cancelar por completo la actividad. Esto afecta toda una cadena productiva que incluye hoteles, restaurantes, transporte local, guías turísticos y servicios complementarios.

Más allá del gasto inmediato, el incremento tarifario genera un efecto amplificador en la desigualdad social. Aumentar el costo de la movilidad implica restringir el acceso a servicios esenciales como salud, educación y trabajo, lo que contradice el principio constitucional del derecho al libre tránsito. En contextos donde los precios se duplican o triplican sin regulación efectiva, se configura una exclusión silenciosa de quienes menos tienen, limitando no solo su bienestar personal, sino también el desarrollo económico y social del país.

## IMPACTO INFLACIONARIO INDIRECTO

El encarecimiento del transporte interdepartamental no solo afecta directamente a los pasajeros, sino que genera un efecto dominó que impacta transversalmente a toda la economía boliviana. Al elevarse los costos logísticos del transporte de mercancías entre regiones (especialmente productos agrícolas, alimentos procesados y bienes de consumo básico) los comerciantes y distribuidores se ven obligados a trasladar esos sobrecostos al consumidor final.

Bolivia depende fuertemente de la conectividad interregional para abastecer sus mercados y ferias locales. Cuando los precios del transporte suben, también lo hacen los de frutas, verduras, carne, arroz, fideos y otros productos esenciales que provienen de zonas productoras como Santa Cruz o Cochabamba y se distribuyen a regiones como La Paz, Sucre, Potosí o Tarija.

Según datos de la Agencia Boliviana de Información (2025), la inflación acumulada en el país alcanzó el 15,53 %, impulsada principalmente por el alza en los precios del transporte, alimentos y otros bienes esenciales. El Índice de Precios al por Mayor (IPM) también registró un aumento del 18,25 %, lo que refleja una presión inflacionaria desde los centros de distribución mayorista hacia el consumidor final (INE, 2025).

Este tipo de inflación inducida por costos resulta especialmente perjudicial para los sectores populares, que destinan más de la mitad de su ingreso mensual a la compra de alimentos y servicios básicos. Para los trabajadores del sector informal, cuyos ingresos son bajos y variables, este encarecimiento generalizado significa una pérdida real de poder adquisitivo.

Además, el desfase entre el alza de precios y la evolución de los salarios obliga a muchas familias a recortar gastos importantes en salud, educación o vivienda, incrementando su vulnerabilidad social. Así, un problema en apariencia focalizado (como el aumento de tarifas en el transporte interdepartamental) termina amplificando desigualdades estructurales y deteriorando la calidad de vida de millones de ciudadanos.

## CONCLUSIÓN

El fuerte incremento de los pasajes interdepartamentales durante las temporadas altas en Bolivia entre 2024 y 2025 revela una serie de desequilibrios estructurales y fallas de mercado que afectan directamente al bienestar de la población. La combinación de una oferta inelástica, escasez de diésel, discriminación de precios, concentración empresarial y débil regulación estatal ha permitido que el sistema de transporte terrestre funcione más como un oligopolio desregulado que como un servicio público accesible y competitivo.

Las consecuencias económicas han sido significativas: se ha restringido la movilidad de sectores vulnerables, afectado el turismo interno, encarecido el comercio regional y generado presiones inflacionarias que afectan tanto a consumidores como a productores. En muchos casos, los usuarios no solo enfrentaron tarifas desproporcionadas, sino también condiciones de mercado abusivas, marcadas por la falta de transparencia, la ausencia de alternativas y una regulación que, aunque formalmente vigente, resulta ineficaz en la práctica.

El análisis evidencia que el transporte interdepartamental, lejos de funcionar con lógica de servicio, responde a estrategias de maximización de ingresos mediante mecanismos como la discriminación de precios de tercer grado, aprovechando la alta inelasticidad de la demanda estacional. La falta de competencia efectiva y la presencia de prácticas colusorias implícitas agravan aún más esta situación, desincentivando mejoras en la calidad del servicio y profundizando desigualdades territoriales y sociales.

Frente a este panorama, se hace imprescindible una intervención estatal más firme y técnica: fortalecer la fiscalización, garantizar la publicación de tarifas oficiales, regular mecanismos de ajuste de precios en temporada alta, incentivar la competencia real entre operadores y asegurar una oferta mínima durante picos de demanda. La movilidad no puede seguir siendo un privilegio para quienes pueden pagar más, sino un derecho habilitante para acceder a educación, salud, trabajo y vínculos familiares.

## BIBLIOGRAFIA


- *Agencia Boliviana de Información. (2025, junio 2). Inflación de junio llega a 5,21% y la acumulada a 15,53% por bloqueo, tipo de cambio y problemas en logística en hidrocarburos. https://www.abi.bo/index.php/component/content/article/36-notas/noticias/economia/65986-inflacion-de-junio-llega-a-5-21-y-la-acumulada-a-15-53-por-bloqueo-tipo-de-cambio-y-problemas-en-logistica-en-hidrocarburos*
- *Enfoque News. (2025, julio 20). YPFB requiere más divisas para cubrir el aumento en la demanda de diésel. https://enfoquenews.com.bo/2025/07/20/ypfb-requiere-mas-divisas-para-cubrir-el-aumento-en-la-demanda-de-diesel*
- *Estremadoiro, E. (2025, julio 14). Crisis de diésel paraliza el servicio de transporte interdepartamental: flotas operan solo al 30 %. El Deber. https://eldeber.com.bo/economia/crisis-de-diesel-paraliza-el-servicio-de-transporte-interdepartamental-flotas-operan-solo-al-30_522526/*
- *Instantáneas Bolivia. (2025, julio 25). Trabajadores de la Bimodal protestan por escasez de diésel.*
- *Instituto Nacional de Estadística. (2025, julio 11). En junio el índice de precios al por mayor subió 7,12 %. https://www.ine.gob.bo/index.php/en-junio-el-indice-de-precios-al-por-mayor-subio-712*
- *La Patria. (2025, mayo 11). La informalidad laboral en Bolivia se eleva al 84,2% en 2024. https://lapatria.bo/2025/05/11/la-informalidad-laboral-en-bolivia-se-eleva-al-842-en-2024/*
- *María, T. (2025, marzo 6). Escasez de combustible en Bolivia: el Gobierno informó que el gasto en carburante importado se duplicó en cinco años. Infobae. https://www.infobae.com/america/america-latina/2025/03/06/escasez-de-combustible-en-bolivia-el-gobierno-informo-que-el-gasto-en-carburante-importado-se-duplico-en-cinco-anos*
- *Punto Aparte. (2025, julio 15). Cochabamba: Menos buses y pasajes más caros por la falta de diésel. https://puntoaparte.bo/2025/07/15/cochabamba-menos-buses-y-pasajes-mas-caros-por-la-falta-de-diesel*
- *Red Uno Bolivia. (2025, abril 28). Industriales advierten que incremento salarial profundizará el estancamiento y la inflación. https://www.reduno.com.bo/economia/industriales-advierten-que-incremento-salarial-profundizara-el-estancamiento-y-la-inflacion-20254281848 10*
- *Romero, L. (2025). Incremento de pasajes generará más inflación: debería implementarse un "congelamiento". Agencia de Noticias Fides.*
- *Silvia Trigo, M. (2025, julio 8). Falta de diésel en Bolivia: transportistas operan con el 30 % de sus vehículos por la escasez. Infobae. https://www.infobae.com/america/america-latina/2025/07/08/falta-de-diesel-en-bolivia-transportistas-operan-con-el-30-de-sus-vehiculos-por-la-escasez*
- *Unitel. (2025, julio 25). A poco del retorno a clases, hay alta demanda de viajes en medio de la falta de diésel y reclamos por precios del pasaje. https://unitel.bo/noticias/sociedad/a-poco-del-retorno-a-clases-hay-alta-demanda-de-viajes-en-medio-de-la-falta-de-diesel-y-reclamos-por-precios-del-pasaje-EG16760040*
- *Varian, H. R. (2010). Microeconomía intermedia: un enfoque moderno (8ª ed.). W. W. Norton & Company.*
- *Zenteno, D. (2025, julio 23). Falta de combustible y tarifas altas frenan el turismo interno. La Razón. https://larazon.bo/economia-y-empresa/2025/02/28/1042115/*
- *Eju.tv. (2025, mayo 31). Las filas en los surtidores se agravan y no se avizora una solución a la escasez de combustible. https://eju.tv/2025/05/agenda-informativa-las-filas-en-los-surtidores-se-agravan-y-no-se-avizora-una-solucion-a-la-escasez-de-combustible*

*Universidad Mayor Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca*

*Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*

*Carrera de Economía*

# BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

**Edición 7 - Nº5 - 31/Julio/2025**

***AUTORIDADES:***

***Decana Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales***
*Ph.D. Raquel Arancibia Padilla*

***Director de la Carrera de Economía***
*MSc. Rubén Julio Porcel Arancibia*

***Director en jefe del Boletín***
*MSc. Rubén Julio Porcel Arancibia*

***Coordinadores del Boletín***
*MSc. Daniela Telma Carrasco Aldana*
*Lic. Roberto Zárate Herrera*

**INVESTIGADORA:**

**Univ. Jhovana Stefanny Flores Gorena**

**Univ. Nataly Andrea Ibañez Flores**

economia.usfx
economia.usfx
Carrera de Economía USFX