

**UNIVERSIDAD NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ  
FUNDACIÓN PARA EL PERIODISMO  
DIPLOMADO EN PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN**

**TÍTULO:** LAS COSTOSAS ALAS DE UN ESTADO POBRE  
**CURSANTE:** MARÍA GABRIELA OROZCO RUÍZ  
(C.I 2640621)  
**TUTOR:** JUAN LEÓN CORNEJO  
**FECHA:** 20 DE SEPTIEMBRE 2010

# LAS COSTOSAS ALAS DE UN ESTADO POBRE

Por Gabriela Orozco Ruíz

El personaje central de esta historia es un avión que incluso en países cuyas economías gozan de muy buena salud es considerado un lujo excesivo. La suntuosidad del flamante avión presidencial y la desproporción de su oneroso costo de 38 millones 700 mil dólares, es una bofetada al 59% de pobres<sup>1</sup> y al 20% de pobres extremos que habitan en Bolivia.

## La llegada del gran Falcon

Aquel dos de julio quedará en la memoria de los bolivianos. Eran las 19:30 hrs cuando la televisión estatal transmitía en directo el primer aterrizaje del Falcon 900 EX Easy en Bolivia, el nuevo avión presidencial. La precariedad de la pista de la Fuerza Aérea Boliviana contrastaba con la moderna máquina voladora.

Minutos antes Evo Morales había llegado en el Sabre Liner NA 001. Sería su último vuelo en el vetusto avión norteamericano que, bien o mal, había servido 35 años a la presidencia de este país.

Mientras el mandatario se acomodaba entre las autoridades para recibir al Falcon, sigilosamente, pilotos de la Fuerza Aérea Boliviana recluían la vieja aeronave en un hangar posterior, como deshaciéndose de un artefacto inservible que se guarda en un depósito.

El flamante Falcon descendió de las alturas como un proyectil en cámara lenta haciéndose notar con un estentóreo sonido que venía del cielo. Su contacto con suelo boliviano fue tan perfecto que más de uno quiso aplaudir. Uno de los presentes, claramente identificado con la gestión de Morales, conmovido ante tal espectáculo dijo: "Parece un joven y fuerte cóndor".

El avión lleva los colores de la bandera boliviana y la wiphala, colorido símbolo indígena, en la cola; y en el fuselaje tiene estampada la inscripción "Estado Plurinacional de Bolivia".

Lo recibieron alrededor de 300 personas, entre altos funcionarios de gobierno, militares y periodistas. Una veintena de indígenas aymaras, auténticamente vestidos algunos y otros claramente disfrazados se conectaron en una envolvente atmósfera protagonizando un ritual en el que danzaron alrededor de una fogata que ardía sobre el cemento de la pista.

Cuando el reluciente avión se detuvo fue rodeado por los indígenas que le lanzaron flores y le salpicaron alcohol como señal de bendición y protección de sus futuros vuelos.

El presidente de Bolivia, Evo Morales, uno de los mandatarios bolivianos que más ha viajado dentro y fuera del país, "650 veces desde el año 2006"<sup>2</sup> según la Agencia Boliviana de Información (ABI), justificó la adquisición del avión indicando que "no es un lujo, sino más bien un instrumento de trabajo".

## El Falcon 900 EX EASY de cuerpo entero

El Falcon 900 EX Easy (Enhanced Avionics System) de la compañía francesa Dassault es un avión de lujo. Lo dice la revista española especializada en aviación "Avión Revue" en su artículo "Los Reyes de Europa" (julio 2003)<sup>3</sup> cuando afirma que "el éxito de estos aviones se debe tanto a sus excepcionales características de vuelo como al cuidado



El nuevo avión presidencial minutos después de aterrizar el 1 de julio 2010 APG Agencia

<sup>1</sup> Mapa de la Pobreza 2002 con base en información del Censo 2001, Bolivia.

<sup>2</sup> Agencia Boliviana de Información (ABI), 9 de Junio del 2010 noticia: "los 650 viajes del Presidente.."

<sup>3</sup> AVION REVUE, Revista especializada en aviación, España, artículo "Los Reyes de Europa, julio 2003

con el que se han diseñado sus interiores, dignos de cualquier rey.”

Pero no solo la suntuosidad (baño de mármol, asientos de cuero) e indiscutible comodidad de sus ambientes son los parámetros que se deben considerar para certificar que este es un avión jet ejecutivo de primera clase en la aviación mundial. Los aspectos técnicos, que se verán más adelante, como la aviónica (tecnología electrónica de punta), la autonomía de vuelo (10 horas continuas en el aire sin tener que reabastecer combustible) y la seguridad son también importantes referencias.



El Falcon 900EX EASY FAB 001

### Las odiosas comparaciones económicas, el Falcon, el Antonov y el Legacy.

Quienes defienden la compra del Falcon deben estar molestos con las comparaciones técnicas y económicas que se hacen con otros aviones jets ejecutivos. Sin embargo es importante aclarar que todo comenzó con un parangón poco justo hecho precisamente por autoridades de gobierno entre el “flamante” Falcon y el viejo Sabreliner de 35 años.

En ningún caso se equiparó la aeronave francesa con otras opciones ya antes consideradas por el gobierno como es el caso del Antonov ruso cuya compra de 30 millones de dólares fue incluso anunciada por el presidente Evo Morales en septiembre del 2009, o con el Legacy 600, avión ofrecido por la Embraer brasileña en el año 2006 por un “precio que está entre 28 a 30 millones de dólares”<sup>4</sup> según informó la Agencia de Noticias France Press a partir de una declaración del representante de la empresa Carlos Franca.

En la misma noticia se señala que el “gobierno de Brasil a través de su ex embajador en Bolivia Federico de Araujo ofreció financiar esta compra con un crédito concesional del Banco de Desarrollo del Brasil (BNDES).

El presidente de Ecuador, Rafael Correa, quien vuela en un Legacy 600 reveló el pasado 1 de agosto 2009, a través del periódico digital “El Ciudadano”<sup>5</sup>, que la aeronave tiene una inversión de 28 millones de dólares, 10 millones y medio menos que el Falcon de Bolivia.

La diferencia entre el precio de ambos aviones está confirmada por la revista española especializada en aviación

Avion Revue que en su edición de Junio del 2006<sup>6</sup> publica un cuadro comparativo de aviones corporativos en el que el Falcon 900EX aparece con un precio de más de 31 millones de dólares frente al Legacy 600 con más de 20 millones de dólares.



El Antonov 148 que aún no fue comprado



El Legacy 600 ofrecido al Estado Boliviano

- Precios menores de otras opciones, el Gulfstream y el Challenger

Además del Legacy, que sería la opción comparativa inmediata junto con el Antonov, existen otras aeronaves que pueden satisfacer plenamente las demandas del estado boliviano y su presidente viajero, haciéndole frente al Falcon 900EX.

Por un lado el estadounidense Gulfstream 250<sup>7</sup>, un avión de tamaño medio, líder en su sector que tiene un precio de 24 millones de dólares y por el otro el canadiense Challenger 300<sup>8</sup> un jet privado de los súper medianos, capaz de realizar travesías transcontinentales y que cuesta 20 millones de dólares.



El Gulfstream 250

- Más alternativas

Las otras posibilidades tenían que ver con no comprar un avión. Ya una vez, en ocasión de un viaje a la Argentina, el primer mandatario boliviano se desplazó en uno de los cinco BAes 146 británicos, de la línea aérea Transporte Aéreo Militar (TAM).

<sup>4</sup> Agencia France Press (AFP), 31 de agosto del 2009 noticia: “Brasil ofrece a Morales Avión de clase A”

<sup>5</sup> Periódico digital EL CIUDADANO, Ecuador, 1 de agosto 2009, noticia: “El Presidente reveló costos reales del avión presidencial”

<sup>6</sup> AVION REVUE, Revista especializada en aviación, España, cuadro comparativo aviones corporativos “Especial Aviación Corporativa”, junio 2006

<sup>7</sup> www.gulfstream.com/gulfstreamg250

<sup>8</sup> www.guialomejordelmundo.com/.../bombardier-challenger-300-eficacia-y-fiabilidad.html



El Challenger 300 Bombardier

Según el experto en temas de defensa y entendido en aviación Samuel Montaña “habilitar uno de estos aviones para su exclusivo transporte hubiera sido una posible solución, o utilizarlo mientras esperaba la construcción de un avión no tan costoso como el Falcon, es decir esperar entre 15 y 18 meses.”

Montaña cuenta que para los viajes de la Reina Isabel de Inglaterra se adaptó un avión BAe 146 de la Fuerza Aérea Inglesa con excelentes resultados.

Viajar en vuelos comerciales mientras se construye el avión presidencial hubiera sido otra salida temporal. El presidente de Uruguay José Mujica lo hace regularmente, pues no tiene avión presidencial.

### ¿Cuánto costó realmente el Falcon?

Desde que se anunció la compra del Falcon, hasta el momento en el que llegó la aeronave e incluso un par de meses después, las autoridades de gobierno dijeron que costaba 38 millones 700 mil dólares americanos.

En el mes de septiembre de este año, el ministro de la Presidencia y directo comprador del avión Oscar Coca admitió, según informa la agencia de noticias de Internet EA Bolivia, que “reacondicionar el avión presidencial Dassault Falcon 900EX de fabricación francesa demandó un gasto adicional de 4 millones de dólares para incorporar 103 dispositivos de seguridad aconsejados por la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) que es parte del precio final de 38,7 millones de dólares.”

En la misma noticia el ministro Coca presenta un catálogo en el que se informa que comprar un avión de las características del francés, costaría 41 millones 300 mil dólares y declara que “la aeronave del presidente resultó barata”<sup>9</sup>.

De acuerdo a las declaraciones del propio ministro se podría deducir entonces que el avión adquirido costó 34 millones 700 mil dólares. ¿Cómo llegamos a esta cifra? Restando a los 38 millones 700 mil dólares los 4 millones que costaron los dispositivos agregados. ¿Se debe entonces suponer que hubo una rebaja de 6 millones 600 mil dólares si se considera que el precio aproximado de uno de estos aviones es de 41 millones 300 mil dólares? ¿Es creíble una rebaja de más de seis millones de dólares? Se genera esta pregunta porque, según Coca, los aditamentos de seguridad y tecnología (más de 100) no venían originalmente en el avión, fueron recomendados

por la FAB, o sea que sin ellos el costo del avión habría sido 34 millones 700 mil dólares y no 38 millones 700 mil.

Si se hace el ejercicio con el dato de que por catálogo el avión cuesta 41,3 millones de dólares y se le agregan los cuatro millones de los dispositivos, el avión debió costar 45,3 millones. Se llega a la misma cifra de rebaja porque si se resta el costo de 38,7 millones a los 45,3 se obtiene también 6 millones 300 mil dólares que serían la rebaja.

La cifra de 45,3 millones está refrendada por el propio ministro Coca en una noticia de AFP que dice: “Coca también aseguró que el avión en realidad cuesta \$us 41 millones y con los cuatro extra debía costar 45, pero por una condición excepcional se pudo acceder a él con un precio rebajado porque el comprador desistió y perdió un porcentaje que benefició al Estado”<sup>10</sup>.

La diputada de oposición Norma Piérola investiga esta compra hace ya varios meses y sostiene que la aeronave tiene un sobreprecio de 14 millones de dólares. La parlamentaria basa sus afirmaciones en que un avión similar, pero del año 2005, cuesta 24 millones de dólares, “ese podría ser el precio del Falcon presidencial que siendo del año 2008 no se ha depreciado tanto, pues en bienes de aviación la depreciación es de 0,05% no más, asegura.

Siendo esta una deducción y no una constatación, la congresista no se da por vencida y ha tenido acceso al contrato de compra-venta protocolizado, pero no a los anexos, en los que se encuentran los costos. En la cláusula 21 de este documento se estipula un compromiso de confidencialidad que señala que ni los vendedores ni los compradores revelarán los términos y las condiciones del precio sin el consentimiento de las dos partes.

El precio se conoce por las declaraciones hechas por las autoridades de gobierno, pero en ningún caso esos altos funcionarios mostraron públicamente la factura o la póliza de la compra y mientras esto no ocurra la población tiene todo el derecho a dudar sobre el costo de 38,7 millones del Falcon presidencial.

#### - Comparación de precios con otros Falcon 900EX

En la web [www.controller.com](http://www.controller.com), un sitio a través del que se venden aviones jets ejecutivos a medio uso se ofrece un Falcon 900 EX Easy año 2004 en 26 millones 995 mil dólares americanos.

Un Falcon 900EX Easy del año 2008 idéntico al del estado boliviano está a la venta con matrícula 202 en la web <http://www.airport-data.com> y su precio es de 37 millones 800 mil dólares.

El representante de la Dassault francesa en Estados Unidos que se encarga de la venta para varios países de Sudamérica tenía en septiembre de este año tres aviones Falcon de la serie 900 disponibles, dos son EX y uno es B. El primero es un Falcon 900EX Easy, S/N 169 del año 2006 y su precio es de 32 millones de dólares, el segundo es un Falcon 900EX, s/n 53 del año 1999 y cuesta 22 millones y el tercero es un Falcon 900B, s/n 108 del año 1992 y está en 15 millones de dólares. Se aclara en el catálogo electrónico de la Dassault<sup>11</sup> que se aceptan ofertas.

<sup>9</sup> Agencia de Noticias de Internet EA BOLIVIA, 2 de septiembre 2009, noticia: “Reacondicionar el Falcon a medida de Evo Morales costó \$us 4 millones más”

<sup>10</sup> Agencia de noticias Fides, 7 de septiembre de 2010, noticia: “El ministro Oscar Coca niega sobreprecio en la compra del avión presidencial”

<sup>11</sup> Catálogo Dassault Falcon enviado vía correo electrónico por representante en EEUU

## ¿Cuánto cuesta realmente la hora de vuelo?

La hora de vuelo se calcula de acuerdo a varios factores, entre ellos la cantidad de pasajeros, el peso y la cantidad de combustible. En el caso del Legacy 600 del avión presidencial de Ecuador, la hora de vuelo cuesta \$us 879 según el medio digital de ese país El Ciudadano.

“La hora de vuelo combustible en el Falcon no cuesta más de 1.900 dólares”, de acuerdo a declaraciones del ministro Coca. La autoridad dijo en conferencia de prensa que el vuelo que hizo recientemente el presidente Evo Morales a Corea del Sur ida y vuelta, 36 horas, habría costado 51 mil 208 dólares.

La diputada Piérola denunció que sólo en combustible el viaje de Evo Morales demandó un costo superior a los 100.000 dólares, sin tomar en cuenta el sueldo que perciben los pilotos venezolanos que lo pilotan, además de usos de aeropuertos en los países donde realizó escalas.

Si de acuerdo a lo que dijo el ministro Coca, la hora de vuelo combustible no pasa de 1.900 dólares, ¿Cuánto representaría la hora de vuelo que incluye otros elementos como peso y número de pasajeros? El experto Samuel Montaña cree que este costo operativo de hora vuelo del Falcon 900EX pasa de los cinco mil dólares si se toman en cuenta todos estos aspectos. Esta deducción da cuenta de un costo operativo de aproximadamente 100 dólares el minuto. Con este dato podríamos colegir que un vuelo de una hora a Santa Cruz cuesta 6000 dólares.

garantiza condiciones similares”

El Legacy 600 está equipado con los sistemas de aviónica Honeywell Primus Elite™, el Falcon con los de Honeywell Primus Epic Easy, ambas de origen estadounidense y que incorporan una moderna interfase gráfica con el usuario, permitiendo que los tripulantes tomen decisiones en forma más rápida e inteligente y se reduzca la carga de trabajo del piloto, esto sin contar las características de navegación de última generación.

Ambos sistemas tienen una cabina inmejorable con instrumental de vuelo que incluye radar de rastreo satelital para recabar información meteorológica a nivel mundial en tiempo real, sistemas que advierten si hay fuego en el avión, cómo se distribuyó el peso en el avión, vuelo por mapeo digital en pantalla para saber a qué país se está ingresando, entre otros.



Suites de aviónica completas para satisfacer todas las necesidades operativas.

## Las odiosas comparaciones técnicas

A estas alturas del siglo 21 es imposible pensar que las compañías de aviones jet ejecutivos no consideren condiciones similares de fabricación en el aspecto técnico. La intensa competencia comercial por capturar más mercados tiene esta exigencia.

Sería extenso comparar técnicamente el Falcon con todas las opciones de jets ejecutivos que ofrece la aviación mundial. Por una cuestión de practicidad y porque el Legacy 600 fue una seria alternativa principalmente por su precio se elige a ese avión de la Embraer de Brasil para hacer las equiparaciones de orden técnico.

Se presentan en esta investigación algunos datos extraídos de un estudio comparativo de aviones presidenciales que hace la consultora Conklin and De Decker<sup>12</sup> en junio del 2009. El informe muestra a través de esquemas y fotografías 10 ventajas del Legacy sobre el Falcon en cuanto a estructura, costos de operación y fiabilidad. Aquí presentamos algunos de los más relevantes.

- La Aviónica

Samuel Montaña afirma que “El Falcon es un avión dominado por la tecnología digital, con pantallas multifuncionales, con ordenadores que se encargan de controlar las comunicaciones, navegación coordinada con el GPS, sistemas activos, mapas digitales, pero el Legacy no es menos, también cuenta con electrónica de punta que ga-

- Los motores

El general Luis Trigo, Comandante de la Fuerza Aérea en el año 2006, justifica ahora la compra del Falcon con el argumento de que la máquina cuenta con tres motores, lo cual “le da un estatus de mayor seguridad porque si se apaga uno los otros dos garantizan que siga volando”.

El director de la Revista Avión Revue en Madrid, José Ramón Valero, sostiene en una respuesta a esta investigación por correo electrónico que: “...tener tres motores no es una categoría superior o inferior en un avión, simplemente es un diseño diferente. Tres motores te dan más seguridad si falla uno, pero también un costo de mantenimiento mayor. Eso lo tiene que sopesar el cliente al elegir uno u otro modelo.”

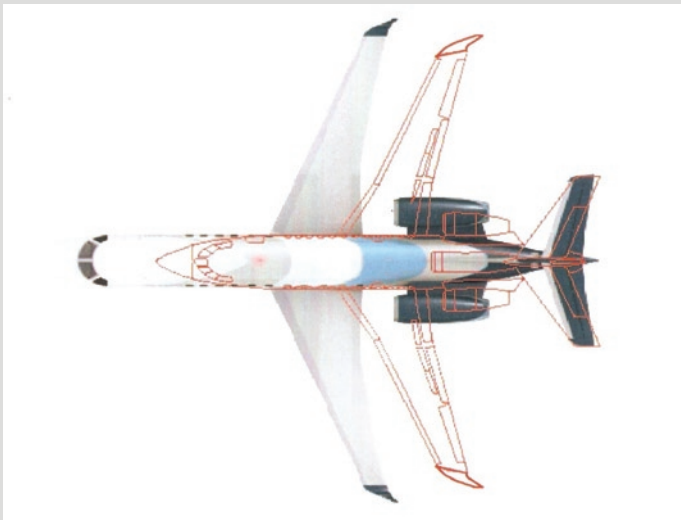
El soporte menor de los motores puede hacerse en varios países del mundo en ambos casos, pero el soporte mayor del Falcon se hace sólo en Francia y/o Estados Unidos. El mantenimiento mayor de motores del Legacy puede hacerse en muchos países. La cercanía de Brasil es una ventaja.

Aunque no es mucha la diferencia, el nivel de ruido externo del Falcon es mayor que el del Legacy.

<sup>12</sup> Catálogo comparativo Conklin & De Decker, 2009 Volume I

- Características Generales

Características Generales	FALCON 900EX Easy	LEGACY 600
Tripulación	2 (piloto, copiloto)	3 (piloto, copiloto, azafata opcional)
Capacidad	14 pasajeros (con opción a que entren 19)	16 pasajeros (con opción a que entren 20)
Longitud	20,21 metros	26,33 metros
Envergadura	19,33 metros	21,17 metros
Altura	7,55 metros	6,76 metros
Peso en vacío	10500 Kg	16000 Kg
Peso máximo de despegue	20640 Kg	22500 Kg
Motores	3 turbofan Honeywell TFE731-5BR-1C, de 21,13 kN (4750 lbf) cada uno	2 turbofan Rolls-Royce AE 3007 con un empuje de 33.0 kN (7,420 lbf) cada uno.
Velocidad máxima	840 Km/h	834 Km/h
Alcance/autonomía	7400 Kilómetros	6019 Kilómetros
Techo de servicio	15500 metros	12496 metros



Comparación tamaño Falcon 900EX vs Legacy 600

- Comodidad

El avión presidencial boliviano tiene ahora una disposición VIP por la que solo entran diez personas, contando la tripulación de cabina que son dos.

La cocina o Galey, que en el caso del Legacy tiene un asiento suplementario y el baño son más amplios y cómodos en la aeronave brasileña.



Comparación Galey Falcon 900EX vs Legacy 600



Comparación Baño Falcon 900EX vs Legacy 600

**Antecedentes de la Dassault francesa y de la Embraer brasileña**

Los orígenes de la Dassault datan de 1915, cuando su fundador Marcel Dassault (Marcel Bloch en ese entonces) ideó un nuevo método que mejoraba la forma de construir hélices para los aviones de combate de la Primera Guerra Mundial.

La experiencia adquirida por Dassault en aviones de combate y en la utilización de tecnologías avanzadas ha permitido construir más de 7.500 aviones y establecer su presencia en 75 países de cinco continentes.

La Embraer es una compañía fabricante de aviones que está reconocida con 40 años de experiencia en proyectos, fabricación, comercialización y postventas de aviones que actualmente opera en 88 países. La misma Air France tiene un ERJ-145 Legacy entre su flota de aviones comerciales.

Entre las fábricas aeronáuticas ocupa el tercer puesto en cantidad de entregas anuales de aviones (por detrás de Boeing y Airbus).

A lo largo de ese período, la Empresa proyectó más de 20 modelos diferentes de aeronaves para los mercados de aviación comercial y ejecutiva y el segmento de defensa.



Avión Legacy de la compañía de la línea aérea Air France

### ¿ Es realmente nuevo el Falcon?

El pasado 14 de mayo, el ministro Oscar Coca dijo públicamente que se trataba de un avión nuevo construido en el año 2009 para el equipo de fútbol inglés Manchester United, club que luego declinó su compra. Luego de algunas indagaciones se pudo constatar que el Falcon presidencial tiene su recorrido.

Se pudo averiguar que es uno de los 260 Falcon 900 EX que construyó la Dassault desde 1984, que habría sido fabricado el 2008 y estaría en circulación desde el 13 de junio del año 2008, cuando llevaba la matrícula francesa F-WWFK. Luego, desde el 30 de septiembre de ese mismo año, voló con la matrícula N900RF y finalmente, a partir de julio del 2010, cuando pasó a propiedad del estado boliviano, lleva la matrícula N209EX para convertirse finalmente en FAB001<sup>13</sup>. Tuvo entonces cuatro matrículas en total.

En la misma página web también se certifica que este Falcon habría tenido un vuelo específico el pasado 4 de febrero de este año desde el aeropuerto Mc Clellan en California, con destino a Adams Field en el estado de Arkansas Estados Unidos.

La diputada Norma Píerola también confirmó la existencia de estas cuatro matrículas.

### “¡Misiles o nada!” El trasfondo de la venta del Antonov

No se sabe a ciencia cierta si el Antonov 148 será finalmente adquirido por el estado boliviano. Aunque también sin licitación estaba anunciada la compra de este ejemplar de la aviación rusa, de un momento a otro este fue reemplazado por el Falcon 900EX francés. ¿Por qué?

Fuentes confidenciales le informaron a Samuel Montaña que cuando altas autoridades se enteraron que a cambio de la compra del Antonov en 30 millones de dólares, el gobierno ruso iba a instalar en compensación un centro de mantenimiento en Cochabamba, decidieron pedir misiles en vez de esa base de soporte técnico.

“Los rusos le dijeron al presidente que les pidiese lo que quisiera pero no misiles ya que su venta, donación, compensación o cualquier tipo de transferencia estaban prohibidas por un convenio estricto firmado por los norteamericanos, los chinos y los rusos. Resulta que particularmente los estadounidenses habían tenido muchos dolores de cabeza en Afganistán con la utilización de estos misiles portátiles que son muy fáciles de manipular y que llegan

a derribar helicópteros fácilmente”, cuenta Montaña.

Según este experto, el Presidente se habría encaprichado con la entrega de los misiles y en vista de la negativa de los rusos habría preferido declinar la compra del Antonov.

En el mes de agosto el ministro de defensa Rubén Saavedra declaró en una conferencia de prensa que no se había descartado la compra del Antonov y que continuaban las negociaciones.

Sintomática fue la revelación de que el avión ruso no está descartado, principalmente porque el día que llegó el Falcon, el presidente Morales dijo públicamente que “los ministros de mi gabinete también necesitan facilidades para desplazarse”.

Para Montaña “no se entiende a qué se debe la insistencia del gobierno con el Antonov, ya que la versión que se negocia, no es militar, no es de defensa, es de transporte y ya hay un avión presidencial.”

### ¿Y dónde está el piloto?

Cereza sobre la torta fue la admisión de que el avión estuvo parado por algunas semanas porque el seguro de la aeronave exigía que lo pilotee un piloto con un mínimo de 100 horas de vuelo y nadie en Bolivia registraba esa cantidad en su carrera.

La aviación boliviana tiene la capacidad de sugerir la implementación de 103 dispositivos de seguridad al avión, pero no tiene quién lo vuele.

Ni siquiera hubo quien lo traiga a Bolivia. Se tuvo que contratar a un piloto estadounidense para este propósito, en vista de que los cuatro bolivianos que fueron enviados a Francia para ser capacitados no habrían aprobado los exámenes de la Dassault. A este detalle se sumó la exigencia de que el o los pilotos que fueran a volar esta aeronave debían tener 100 horas de vuelo acumuladas como requisito exigido por la empresa aseguradora.

Primer gran error: se creyó que la capacitación, que además no prosperó, era suficiente. Segundo no se consideró el requerimiento, indispensable para el seguro, de contar con pilotos experimentados. Tercero, quienes fueron a capacitarse eran coroneles de aviación, oficiales de más de 50 años que en menos de 10 años pasarán a la reserva activa y ya no podrán volar el Falcon. Este último dato es recogido de la revista Pulso<sup>14</sup>, medio al que una fuente militar que prefirió no identificarse hace la revelación de la edad de los pilotos que viajaron a Francia.

El ministro Coca informó que el piloto que fue contratado se encargará de capacitar al personal de la Fuerza Aérea Boliviana, que luego se haría cargo de tripular la aeronave. Posteriormente reveló que dos pilotos venezolanos, que no perciben salario porque son parte de la cooperación bilateral Bolivia-Venezuela, vuelan el Falcon acompañados por los bolivianos hasta que estos hayan acumulado el número de horas requeridas por el seguro.

### La vulneración del principio de transparencia detrás de un decreto

Con el Decreto Supremo 466, promulgado el pasado 2 de abril, el gobierno autoriza la compra del Falcon. Este decreto de excepción hace que el DS 181, de 28 de junio

<sup>13</sup> aerospotter.blogspot.com, sitio de noticias de la aviación de los países de la región  
<sup>14</sup> ESPINOZA Daniela, Revista Pulso, nota 12 de julio 2010 “Y donde está el piloto?”

del 2009, que incluye las nuevas normas básicas de contratación y adquisición de bienes y servicios públicos no sea cumplido para este propósito.

Se pretende justificar esta compra por excepción con el argumento de la seguridad del jefe de estado y las excesivas erogaciones por los costos de los repuestos y el servicio de mantenimiento del antiguo avión presidencial.

Para el Dr. Bernardo Wayar, presidente del Colegio de Abogados de Bolivia, este decreto es “aparentemente legal porque al eximir a la compra de una licitación pública internacional abierta como es la generalidad de la norma por el monto, lo que hace es vulnerar el principio de transparencia de la ley SAFCO”.

En ley Safco (Sistema de Administración Financiera y Control Gubernamental) aprobada en 1990, están presentes los principios de transparencia de eficacia de economía en la adquisición de bienes públicos y en la contratación de servicios y si bien estos no son explícitos como en las normas reglamentarias, deben ser los que inspiren las conductas públicas.

Wayar sostiene que “esta vulneración se llama “desviación de poder” y es un vicio que afecta la validez de un acto administrativo, es la emisión de un acto, en apariencia legal, pero cuyo fin es ilícito”

### La desproporción del objeto de gasto

Otra figura del derecho administrativo es la que se llama “excesiva onerosidad en el gasto” que es la desproporción del objeto del gasto respecto de otras necesidades públicas.

A su vez, un abogado especialista en derecho administrativo, que prefirió mantener en reserva su identidad, explicaba que “con 30 millones de dólares se podían haber comprado cinco aviones, de la misma o mayor capacidad para servir las necesidades no solo del presidente sino de otras autoridades y también de emergencias. El avión es un lujo. La comparación es simple. Tienes una familia pobre con muchas limitaciones económicas, con deudas y el padre decide sacar un auto cero km de la tienda.”

Ambos juristas consultados coinciden en que la ley manda a que las contrataciones y compras por excepción se dan solo en casos muy especiales como por ejemplo cuando no existe otro bien igual a ese, cuando se trata de seguridad interna, cuando se trata de emergencias nacionales, como incendios, terremotos, u otros desastres naturales que provoquen una situación de emergencia que no de pie a que se cumpla con los pasos procedimentales por cuestión de tiempo.

### ¿Y la Contraloría?

La Contraloría General de la República inició, el pasado 23 de agosto, una auditoría al avión presidencial, a petición expresa del Ministerio de la Presidencia y no de oficio como muchos esperaban que fuese.

El contralor Gabriel Herbas -activo militante del MAS- habría cambiado de parecer pues el día que llegó el avión respondió un requerimiento de esta investigación diciendo que “no era necesaria ninguna auditoría habida cuenta de que todo el proceso de compra del avión era legal.”

Los abogados consultados consideran que esta compra no solo es un error de orden económico, sino que también es de orden político y que este “gusto del presidente” podría costarle un “juicio de responsabilidades de ciudadanos que se sientan mal representados por un presidente que dilapida los dineros de los bolivianos, porque la plata con la que se compró el avión habría salido del tesoro, de los impuestos de los bolivianos.”

### El origen de los fondos para la compra y el hilo de las sospechas

“Este avión está siendo comprado con un ahorro generado de los ministerios y no con recursos destinados a la inversión pública” dijo el pasado 11 de mayo el ministro de Hacienda Luis Arce a la radioemisora Erbol.

Contradice esta declaración el contrato de compra-venta conseguido por la diputada Piérola que, en su artículo tres afirma que los fondos para esta compra salieron de las reservas fiscales, aunque no haya ninguna otra precisión.

Como incierta, así califica el investigador Hugo del Granado Peñaranda la explicación que da el gobierno sobre el origen de los fondos destinados a la compra del Falcon.

Del Granado tiene serias sospechas de que el dinero que se utilizó para esta adquisición habría salido del saldo que no se pagó a Catler-Uniservice y que bajo la figura de un fideicomiso estaba destinado a la construcción de una planta separadora de líquidos en Río Grande, proyecto que luego fue abortado por decisión del propio órgano ejecutivo.

“Según la acusación presentada por el Ministerio Público contra Santos Ramírez y ex autoridades de YPFB por el caso “Catler”, el Estado boliviano habría erogado 3,3 millones de dólares a la empresa Catler – Uniservice, de un primer paquete de 45 millones de dólares establecidos en el contrato fideicomiso firmado por el Ministro Luis Arce Catacora, Santos Ramírez y el Banco Unión. El saldo del fideicomiso se encontraría repartido de la siguiente manera: \$us. 6.466.340 en cuentas del Banco Unión, \$us. 21.591.614 en cuentas del Commerzbank y \$us. 13,3 millones de dólares en cuentas de Gulsby System Process sub contratista, \$us. 512.634 en cuentas de Uniservice SRL. Todo ello suma \$us. 41.779.340. “ dice Del Granado.

Para Hugo del Granado “los saldos del Banco Unión y el Commerzbank habrían retornado a las arcas del Tesoro General de la Nación, es decir, al Ministerio de Economía y Finanzas, mientras que el Gobierno boliviano habría entablado una negociación y contratado un bufete en Estados Unidos a fin de que Gulsby System Process devuelva al menos una buena parte del dinero recibido para la construcción de un Turbo Expander, bajo la amenaza de procesos criminales contra su principal ejecutivo”.

Hechas las gestiones, el Ministerio de Economía y Finanzas habría transferido al Ministerio de la Presidencia el monto de la Planta Separadora de Líquidos de Río Grande, para comprar el avión presidencial.

“ Al parecer, la lógica del Gobierno boliviano, y principalmente del Ministro Arce Catacora, ha sido “deshacerse” de la forma menos controlada del dinero que iba a ser entregado a Catler Uniservice, y evitar cualquier sospecha sobre el origen y destino final de estos recursos, dado que la erogación de este monto de dinero no se hallaba inicialmente presupuestado en ninguna de las entidades

públicas, ni está sujeto a las Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios” concluye del Granado.

El presidente de YPFB, Carlos Villegas, le ha confirmado a la prensa nacional que 28 millones de dólares del fideicomiso pasaron al Tesoro General de la Nación, sin embargo negó que se hayan recuperado los 16 millones restantes.

“El daño (económico) que en este momento tiene YPFB y el Estado boliviano son 16.508.750 dólares. No se ha podido recuperar porque se pagó a Gulsby Process Systems (la empresa subcontratista de Catler-Uniservice) 13.208.750 dólares y a Uniservice 3.300.000 dólares”, precisó Villegas y añadió que “28.083.716 dólares fueron devueltos al Ministerio de Economía”<sup>15</sup>.

### ¿Sobreprecio? ¿Mal uso de fondos?

Pese a los serios indicios que se pudieron advertir a partir de esta investigación, tanto en lo referido a las sospechas de sobreprecio como al mal uso de los fondos, no sería responsable afirmar que hubo sobreprecio en la compra del Falcon o mal uso de los fondos para la adquisición de esta aeronave.

Pero, si bien no hay prueba que presentar, queda el manto de la duda, la sospecha de actuaciones irregulares y discrecionales que bien podrían disiparse con la simple exposición pública de la factura de compra del avión y de la póliza.

En lo que sí se puede concluir de manera contundente es que se trata de una compra excesiva, grosera y totalmente insensible frente a las múltiples necesidades de uno de los países más pobres del mundo.

Mientras se pone el punto final de este reportaje, en la televisión se reporta que varios hospitales del país están de nuevo a punto de colapsar a consecuencia de la falta de espacio, instrumental, material quirúrgico, camas e incluso insumos tan elementales como gasa.

FIN

### Aviones presidenciales de la región

La Fuerza Aérea de Colombia adquirió y reacondicionó un avión estadounidense Boeing 737 (similar a los de Boliviana de Aviación BoA), por 40 millones de dólares, para uso del presidente Álvaro Uribe. Tiene una capacidad de más de 50 pasajeros y cuesta un millón de dólares más que el avión presidencial, de 14 pasajeros, adquirido por Bolivia.



Boeing 737, avión presidencial de Colombia

El presidente Rafael Correa vuela en un Legacy 600 que costó 28 millones de dólares.



Legacy 600 de la Embraer Brasileña

El presidente Ricardo Martinelli de Panamá, ha comprado para uso presidencial, el Hawker Horizon, de la Beechcraft, de Estados Unidos, por 17,9 millones de dólares, tiene la misma tecnología que el Falcon francés, con capacidad de 10 pasajeros. El presidente de Uruguay utiliza un Embraer EMB 120 Brasilia, operado por la Fuerza Aérea Uruguaya para vuelos dentro de Sudamérica. Para vuelos de larga distancia el Gobierno de Uruguay fleta un Boeing 767 de la aerolínea Pluna parecido a este.

<sup>15</sup> LAZCANO Miguel, La Razón 8 de septiembre “YPFB sólo recupera 4% del dinero de Catler” 8 de Septiembre 2010



*Beechcraft, avión presidencial de Panamá*

#### - El cuestionado avión de Goni

Goni prefería su avión. Durante su último mandato, el ex presidente de la República, Gonzalo Sánchez de Lozada, no quería usar el avión presidencial, al que calificaba como inseguro. Por ello, alquiló su propio avión a la FAB y el Estado pagó ese arriendo al Mandatario.

El avión del Jefe de Estado es un Sabre Linner de 1975 y sólo tiene cuatro mil horas de vuelo, respecto a las 40 mil y 50 mil horas de otros de su misma versión.

La expresidenta de Chile Michelle Bachelet compró en Septiembre del 2008 un Boeing 767 en un precio de 48 millones de dólares con capacidad de 285 pasajeros.



*Boeing 767, avión presidencial de Chile*

#### Casos del pasado

##### - El tristemente célebre Beechcraft



*Beechcraft comprado con recursos de donaciones para terremoto de Aiquile en 1998*

Este es el Beechcraft, un avión adquirido en el año 1998 a través de la empresa ficticia Panagra por 2,9 millones de dólares con los recursos de las donaciones para la reconstrucción de Aiquile, población cochabambina donde hubo un devastador terremoto en Mayo de ese mismo año. Esta aeronave fue comprada para ser utilizada como avión presidencial de Hugo Banzer.