

Aviación Policial fraccionaba compras

ALFREDO ALI ALAVA
Unidad de Investigación

Los diversos comités especiales de la Dirección de Aviación Policial (Diravpol) no solo habrían incurrido en acciones sospechosas al realizar adquisiciones en tiempo récord (en menos de 24 horas) con claras intenciones de favorecer a un solo postor, sino también al haber, aparentemente, fraccionado compras de bienes para evitar procesos más abiertos y transparentes.

Esto se desprende del análisis de los documentos que, sobre el particular, se encuentran registrados en la página web del Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado (Consucode) y, específicamente, en el Sistema Electrónico de Adquisiciones y Contrataciones del Estado (Seace).

Por ejemplo, se ha podido detectar que, en el 2006, la Policía Aérea adquirió 70 discos de freno para tren de aterrizaje aplicables al avión Antonov AN-32B. Y en el 2007 compró igualmente otros 45 para aeronaves de la misma marca y modelo. En total, 115.

Ambas compras no se hicieron en bloque sino por partes, o lo que técnicamente se denomina en forma fraccionada, una modalidad que, como se sabe, está prohibida por la Ley de Consucode (que norma las compras estatales), ya que podría consentir manejos poco claros.

Al respecto, el artículo 18 de la mencionada ley (Prohibición de Fraccionamiento) señala lo siguiente: "Queda prohibido fraccionar la adquisición de bienes (...) con el objeto de cambiar el tipo de proceso de selección que corresponda".

COMPRAS DE MENOR CUANTÍA

En tales casos, la Aviación Policial adquirió discos para freno en pequeños lotes, de tal manera que el monto referencial de cada compra no excediese los límites establecidos para las denominadas adquisiciones de "menor cuantía" que, según normas establecidas, no deben sobrepasar los 47 mil soles.

Cualquiera que eche una mirada al registro de compras de la Aviación Policial, específicamente a las adquisiciones de discos de freno para avión AN-32B, podrá ver que estas se hicieron por montos de 7 mil, 14 mil, 16 mil (incluye dos llantas), 23 mil, 34 mil, 41 mil, 44 mil y 46 mil soles, cómo máximo. Y siempre el ganador, coincidentemente, fue el mismo empresario.

En ninguna de ellas excedió los 47 mil soles, pues de lo con-



MIGUEL BELLIDO/ARCHIVO

DE A POCO. Los repuestos para estas aeronaves de la Aviación Policial se adquieren a cuentagotas y a precios elevados.

En las bases consignaron un código inexistente

Nuevamente un caso de cuestionable omisión ensombrece uno de los procesos de adquisición de la Aviación Policial. Se trata de la compra de un parabrisas para avión Antonov AN32B en la que, para sorpresa de muchos, no se consignó correctamente el código del repuesto que se iba a adquirir.

La convocatoria y el otorgamiento de la buena pro, como casi siempre, se hizo en menos de 24 horas. Pero lo extraño del caso es que ni en la síntesis de la invitación ni en las especificaciones técnicas de las bases aparece debidamente escrito el código del parabrisas. Y, claro, esto llama a confusión.

De la revisión de los documentos publicados por la Avia-

ción Policial se colige que los miembros del comité especial omitieron tres importantes letras (TCK) del código del componente de avión y solo consignaron el resto (P/N 009.04.000-01). ¿Lo hicieron adrede o no se dieron cuenta?

Debido a ello, aquel que hubiese querido participar en la venta del producto, no lo hubiera podido hacer, puesto que al consultar los catálogos de códigos y precios para hacer su propuesta económica, este habría respondido "no existe", tal como nos respondió un vendedor de repuestos afincado en Miami. "El verdadero código es el P/N TCK 009.04.000-01", aseveró el comerciante.

Pero el proceso, como ha

ocurrido en otras ocasiones, fue ganado por el empresario de siempre y la Aviación Policial le pagó 46 mil soles por el parabrisas. Aquí, sin embargo, hay dos preguntas que debemos hacernos: ¿cómo supo el ganador cuál era el verdadero código de ese parabrisas? y ¿cuánto realmente costó?

Una compra realizada por la Marina de Guerra del Perú para uno de sus aviones Antonov AN32B reveló que este componente le costó a dicha entidad 36.800 soles (10 mil soles menos que la compra hecha por la Diravpol), pero en condición DDU, es decir, exonerado de varios impuestos. Según expertos, la Aviación Policial debería comprar bajo ese sistema.

trario estas hubiesen tenido que someterse a procesos de convocatoria y selección con períodos más amplios, y con la participación de varios postores, absolución de consultas, observaciones, admisión de reclamos y, probablemente, exposición al ojo fiscalizador de los auditores que por lo general investigan las compras donde hay más dinero

y casi nunca aquellas de montos pequeños.

Las compras mayores, como es de suponer, implican una mayor transparencia frente a las rápidas adjudicaciones de menor cuantía.

En los casos que nos ocupa, las adquisiciones de discos para freno de avión AN-32B se hicieron en intervalos muy cortos:

marzo, junio y noviembre del 2006; y febrero, marzo, abril, mayo y junio del 2007.

Lo señalado llama poderosamente la atención debido a que, de acuerdo con información proporcionada por los fabricantes, los discos nuevos de fábrica tienen una vida útil de 1.500 aterrizajes en el caso de los de rotor, 500 aterrizajes para los de stator

y 750 aterrizajes para los de presión y de apoyo.

Empero, a tenor de los documentos examinados, la Policía Aérea cambiaba continuamente los discos de freno de sus aviones Antonov. Ello explicaría la poca garantía que esa unidad policial demandaba a los proveedores, que en muchos casos se reducía a no menos de 50 aterrizajes o 50 horas, respecto de la duración de los discos.

Las adquisiciones en bloque, como ya se ha dicho, suponen mayor transparencia y ahorros para el Estado, entre otros beneficios. Implican, por lo mismo, precios más bajos, toda vez que, según rezan las leyes del mercado, la mercadería resulta mucho más barata si se la compra al por mayor en vez de a cuentagotas.

En el caso de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, tratándose de material importado de uso militar, tienen la prerrogativa de comprar mercadería en condición DDU que, en buen romance, significa beneficiarse con la exoneración del Impuesto General a las Ventas, el Impuesto Selectivo al Consumo, la promoción municipal y otros. ¿Por qué entonces la Aviación Policial no compra productos importados bajo condición DDU?

SOBREPRECIO A LA VISTA

Así las cosas, resulta pertinente comparar los precios que pagó la Marina de Guerra del Perú (ADP 0003-2007) por la compra de discos de freno rotor y stator con aquellos que sufragó la Diravpol (MC-042-2007). La primera entidad pagó 800 soles por cada disco, mientras que la segunda no tuvo reparos en abonar 2.121 soles por cada uno.

Como se podrá apreciar, mediante la compra en bloque y a empresas importadoras autorizadas por el fabricante de repuestos, el precio es mucho más competitivo (bajo). En este caso la Marina ahorró 1.321 soles por cada disco. Visto en sentido opuesto, la Diravpol pagó en exceso 1.321 soles por cada disco, lo que significa un sobreprecio de casi 166% por cada producto.

Adquisiciones en bloque suponen una mayor transparencia y ahorros para el Estado Peruano

Según expertos en compras estatales, las entidades públicas (como la Diravpol) no podrían alegar falta de dinero para grandes compras, puesto que ellas disponen de un presupuesto que se empieza a elaborar el año precedente (en junio), se aprueba en agosto de ese mismo año por el Ejecutivo, y, entre noviembre y diciembre, por el Congreso.

Por lo demás, en el tema de los aviones, cada institución debería saber cuándo tiene que cambiar tal o cual pieza, en aplicación de lo que recomiendan los manuales de mantenimiento elaborados por los fabricantes. El cronograma de cambio de repuestos se sabe de antemano y tiene que ver con las horas de vuelo.

Finalmente, si la entidad no hubiese tenido dinero en caja al momento de efectuar la compra, la ley la autoriza a realizar la adquisición y a que se ponga de acuerdo con el proveedor-ganador para que los repuestos se entreguen de manera progresiva, así como los pagos.

SIN RESPUESTA

Respecto de estos temas, el viernes 27 de junio (vía correo electrónico), solicitamos un pronunciamiento a la Dirección de Información de la Policía Nacional, pero no hubo respuesta. ■



Américo Ernesto López Zúñiga

Gerente de Proyectos
Corporación Miyasato S.A.C.

La Maestría en Dirección de la Construcción es una oportunidad enriquecedora, pues me ha permitido aprender de las experiencias de los docentes, que cobran más relevancia por desarrollarse dentro de la actividad profesional actual.

Maestría en Dirección de la Construcción

Beneficios

- Doble Acreditación Simultánea
 - Magister en Dirección de la Construcción - UPC
 - Máster en Dirección de la Construcción - Centro Superior de Edificación de la Universidad Europea de Madrid - UEM
- Currículo con un enfoque integral
- Plana internacional de profesores conformada por profesionales de trayectoria empresarial
- Modelo Académico de Convergencia Metodológica
- Semana Empresarial Intensiva en el Centro de Edificación de la Universidad Europea de Madrid - UEM (opcional)

Cierre de inscripciones: martes 15 de julio



Informes e inscripciones
Avenida Salaverry 2255, San Isidro
Teléfono: 419-2800 anexo 3502
mdconstruccion@upc.edu.pe http://postgrado.upc.edu.pe