

## LEA HOY

## NACIONALES

## 6 COBROS ILÍCITOS EN DELEGACIONES DE MIGRACIÓN

Cada vez que los turistas salen y entran a Guatemala por tierra, deben pagar Q10 porque les sellen su pasaporte.



## ECONOMÍA

## 10 LO QUE DETIENE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO

Guatemala debe combatir la corrupción, impulsar su economía y reducir la pobreza.



## EL MUNDO

## 22 BENEDICTO XVI SALE DE GIRA

Visitó el puerto de Bari, considerado un puente entre Oriente y Occidente, y extendió su mano a la Iglesia Ortodoxa.



## CULTURA Y MÁS

## 24 EL "REGGAETÓN", UN ARMA REVOLUCIONARIA

"Más que perreo, es la voz de los humildes y marginados", dice Vico C., el padre del reggaetón.



## DEPORTES

## 30 SELECCIÓN AFINA DETALLES

El grupo se ejercitó en el Proyecto Gol, donde se puso énfasis en el aspecto táctico.



LA CONTRATACIÓN de la Aéreo Ruta Maya, S.A. presenta irregularidades legales como colusión, pues las dos cotizantes tienen los mismos socios.

# ANOMALÍAS EN CONTRATO DE Q.1.5 MILLONES PARA APAGAR FUEGOS EN PETÉN

Los aviones no tienen autorización del fabricante para transportar agua.

EQUIPO INVESTIGATIVO [investigacion@elperiodico.com.gt](mailto:investigacion@elperiodico.com.gt)

El 29 de marzo, cuando las selvas ardían y los incendios forestales devoraban 73 mil hectáreas del suelo petenero, el norteño departamento fue declarado en estado de emergencia nacional.

Por la magnitud de los incendios, los Q6 millones presupuestados para el Sistema Nacional de Prevención y Control de Incendios Forestales (Sipecif) resultaron insuficien-

## OTRO ANTECEDENTE DE COLUSIÓN

1. En septiembre de 1998, durante el gobierno de Álvaro Arzú, el Ministerio de Gobernación realizó una licitación para la compra de armas. Ésta fue suspendida días después tras una serie publicada por "el Periódico" donde se daba a conocer que las empresas participantes incurrieron en el delito de colusión. El señalamiento era que Implementaciones Comerciales, S.A., (Impleco), GIR, S.A. y Fransalva, tenían socios y representantes comunes. El jefe de Interior, Rodolfo Mendoza suspendió la licitación de más de Q28.9 millones por estas anomalías.

tes, por lo que se solicitó al Ministerio de Finanzas una ampliación de Q10 millones.

El 4 de mayo Josué Morales Dardón, coordinador de Sipecif, unidad adscrita a la Secretaría de Coordinación Ejecutiva de la Presidencia (SCEP), aprobó que la empre-

sa Aéreo Ruta Maya S.A. recibiera un contrato de Q1.5 millones para que dos aviones LET 410 UVP prestaran, durante 150 horas, el servicio aéreo de monitoreo y combate de incendios forestales en Petén y el Altiplano (a un costo de Q10 mil la hora), según la fac-

tura número 4,980 de Aéreo Ruta Maya.

Aquí comienzan las irregularidades. Según un informe de Sipecif, "se abrió un concurso de cotizaciones donde participaron tres empresas". Y todo estaría en ley si no fuera porque dos de ellas pertenecen al mismo dueño.

El reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, en su Artículo 11, establece que hay colusión cuando "existe un acuerdo entre dos o más oferentes para lograr en forma ilícita la adjudicación". Y señala que al ser comprobada la colusión las ofertas presentadas deben ser rechazadas.

Por otra parte, los registros de

la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) revelan que Aéreo Ruta Maya no se encuentra certificada para volar. Mientras la empresa checa Letecké Závody (LZ) fabricante del avión LET 410, dijo que no autorizó ninguna modificación a la nave para poder combatir fuego.

Las labores comenzaron el 22 de marzo, según Sipecif se utilizaron 117.62 horas para combatir el fuego. Se registraron 775 incendios y se quemaron 84 mil hectáreas.



Certificado de Operador Aéreo (COA), que se otorga a las que cumplen

## La empresa contratada no cuenta con certificado para volar

Actualmente operan 24 líneas aéreas guatemaltecas, de las cuales sólo 5 poseen los certificados que la ley exige para realizar operaciones aéreas. Éstas son Transportes Aéreos de Guatemala (TAG), Aviateca, Tikal Jets, DHL y Helicópteros de Guatemala, según los registros de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

De esta cuenta, Aéreo Ruta Maya y la otra empresa de Callaway que cotizaron para trabajar con el gobierno, forman parte del listado de las que operan sólo con un permiso extendido por Aeronáutica.

Según la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y la Administración Federal de Aviación (FAA), "todas las empresas aéreas locales deben contar con un

con los requerimientos de seguridad y un Certificado Operativo (CO) que legitima que los aviones serán reparados por personas capacitadas y se les dará oportuno mantenimiento". Ésta también es una exigencia internacional para que el aeropuerto La Aurora pueda estar certificado y subir su categoría.

También la Ley de Aviación Civil indica en su artículo 65 que "todas las empresas deben contar con un COA y un CO para iniciar operaciones; sin estos documentos no podrán prestar el servicio de transporte".

La ley prevé que si en un año no se obtiene la certificación, el proceso debe darse por terminado y archivarse.

En Guatemala, más de 20 procesos se encuentran detenidos desde 2001 y los operadores siguen volando a pesar de su prohibición.

Juan Manuel Moreno, director de Aeronáutica Civil, ha sostenido "que las empresas que

operan y no cuentan con dicha documentación están en un proceso de recertificación", pese a que éste no se encuentra regulado en dicha ley.

La DGAC también puede fijar multas entre los Q10 mil y Q25 mil, para las empresas infractoras que operan sin contar con un COA y CO y determina sanciones como las suspensiones e inhabilitaciones temporales hasta la cancelación de las licencias, certificados y permisos.

Por su parte, el diputado Otto Pérez Molina señala que al contratar una empresa no certificada para volar los funcionarios violan la ley.

Callaway asegura que si aún no tiene los permisos, es porque Aeronáutica no cuenta con suficientes inspectores para realizar el proceso que demora hasta dos años, además admite que es un trámite caro y engorroso. "Tengo 25 años de volar y esa es mi mejor carta de presentación".

## Los aviones fueron modificados sin la aprobación del fabricante

Según la fábrica checa, Letecké Závody (LZ), el avión LET410 es diseñado para pasajeros y transporte de carga. En el momento de ser convertida en un apagafuegos, "la nave debió ser diseñada y aprobada por una entidad internacional calificada para avalar su cambio", indica el director Comercial de LZ, Lubor Smerika, en una misiva del 13 de mayo de 2005. "No hemos proporcionado información ni modificado ninguno de los LET410 en operaciones para tales propósitos. Un cambio tan significativo en el diseño original deberá ser desarrollado y aprobado por una organización de diseño calificada, que deberá utilizar toda la información original sobre el avión, misma que obra en manos de LZ".



Según Callaway no es necesario el permiso del fabricante para dicha modificación, porque no cambian las caracterís-

ticas de vuelo. Y culpa a la DGAC por no contar con un departamento de ingeniería que apruebe los cambios.

## Delito de colusión en la contratación

El 4 de mayo Josué Morales Dardón, coordinador de Sipecif, dio el visto bueno para que la empresa Aéreo Ruta Maya fuera contratada para apagar incendios con dos aviones LET 410 UVP.

De acuerdo con el cuadro comparativo, Aéreo Ruta Maya fue la que más barato ofertó, Q161 mil y Q97 mil menos que las empresas Inversiones 777 S.A. y Aviones Comerciales de Guatemala (Avcom).

Aéreo Ruta Maya, según el

Registro Mercantil, fue constituida en 1998 por Richard Steven Callaway Ayau y Ana Patricia González Mastahinich de Callaway. Con el mismo objetivo pero en el año 2000 Callaway Ayau y su esposa también fundaron la empresa Inversiones 777 S.A.

Las dos empresas de Callaway se ubican en la Avenida Hincapié 18 calle interior Aeropuerto.

Por esta razón, el reglamento de la Ley de Contrataciones, en

su artículo 11, establece que existe colusión cuando una persona presenta más de una oferta en un mismo concurso de cotización, en este caso, fueron dos.

Al respecto, la penalista Lea de León, miembro del cuerpo de abogados de William Callaway, señala que "la Sipecif debió verificar que no existiera coincidencia entre los representantes legales de las empresas cotizantes para darle oportunidad a otras compañías". Pero, deja

claro que este error no es responsabilidad de quienes cotizaron.

el Periódico intentó conocer la versión de Morales Dardón, pero se encontraba fuera del país. Una semana antes, explicó que "la primera cotización que recibió Sipecif fue de la Empresa Central American Aviation Services, S.A. (CAAS), con socios canadienses, que pretendía cobrar Q7.5 millones por el servicio. Por eso se contrató a una empresa nacional".

Agrega que "Aéreo Ruta Maya fue la única que dio crédito porque los fondos no estaban disponibles y su experiencia en el control de la mosca del Mediterráneo fue su mejor carta de presentación".

La Organización Internacional para las Migraciones (OIM), maneja el presupuesto de Sipecif. Morales solicitó el pago de la factura a OIM.

Victor Lozano, oficial administrativo y de operaciones de

OIM, aclaró que esta institución sólo se encarga de recibir las cotizaciones y verificar la realización del trabajo.

"Le corresponde a la SCEP investigar a las empresas", dice. Por su parte Richard Callaway asegura que su compañía es la única que puede realizar estos trabajos, tiene años de experiencia y además ofreció un precio accesible para que empresarios guatemaltecos fueran contratados.

*"Ésta es una forma en la que se está corrompiendo sutilmente el Estado, a través de contrataciones que parecen legales pero son ilegítimas. Esto se traduce en una insana competencia, pues una persona con varias empresas participa en la prestación de un mismo servicio."*

Ninet Montenegro, diputada