

Incautan avión adquirido por Carabineros para Plan Frontera Norte en medio de investigación por presunto fraude al fisco

Pasadas las 23.00 horas del viernes 10 de abril, personal de la Policía de Investigaciones llegó hasta las dependencias de la Prefectura Aérea de Carabineros, en la comuna de La Reina, para concretar una orden de incautación instruida por el Ministerio Público. El procedimiento apuntó directamente a un avión multipropósito adquirido por la institución uniformada por un monto cercano a los \$6.200 millones, cuya compra hoy se encuentra bajo la lupa de la Fiscalía y la Contraloría.

La aeronave, un Beechcraft B200GT, había sido incorporada al proyecto destinado a fortalecer la capacidad operativa de Carabineros en la Región de Antofagasta, en el marco del denominado Plan Frontera Norte. Esta estrategia busca reforzar el control territorial frente a delitos como el narcotráfico, el contrabando y el ingreso irregular de personas por pasos no habilitados. Sin embargo,

lo que originalmente fue presentado como una inversión clave para la seguridad fronteriza terminó convertido en una indagatoria por presunto fraude al fisco.

De acuerdo con antecedentes publicados por El Desconcierto, la investigación apunta a eventuales irregularidades en el proceso licitatorio que permitió adjudicar la compra a la empresa Servicios Aéreos AeroTac SpA, representada por Ricardo Lizana Van Der Schrafft. Una de las hipótesis que se habría levantado al interior de Carabineros es que la licitación pudo haber estado dirigida hacia el proveedor que finalmente obtuvo la contratación.

La orden de compra cuestionada figura en Mercado Público y corresponde a la licitación 5240-135-LR24, adjudicada el 20 de enero de 2025 por la Dirección de Logística de Carabineros. Días antes, el 3 de enero, el Consejo Regional de



Antofagasta había aprobado un incremento de recursos por \$1.033 millones para concretar el proyecto de adquisición del avión multipropósito destinado a la sección aérea regional.

Posteriormente, el 10 de febrero, el representante legal de AeroTac firmó una declaración jurada simple en la que certificaba no contar con inhabilidades para contratar con el Estado. Finalmente, el 30 de mayo de 2025 se aprobó mediante decreto el contrato de adquisición de la aeronave por \$6.200 millones, estableciéndose un plazo máximo de entrega de 200 días desde la emisión de la orden de compra, enviada el 2 de junio de ese mismo año.

Pero los problemas comenzaron al momento de recibir el avión. El 19 de diciembre de 2025, la empresa realizó una primera entrega, la que fue rechazada por Carabineros mediante un Acta de Recepción No Conforme. La razón fue de carácter técnico: los motores de la aeronave contaban con 747,2 horas de vuelo disponibles antes de requerir un Overhaul, es decir, un mantenimiento mayor, mientras que las bases de la licitación exigían un mínimo de 1.400 horas

utilizables.

La diferencia no era menor. Según los antecedentes conocidos, Carabineros rechazó posteriormente la solicitud de AeroTac para ampliar en 40 días el plazo de entrega, argumentando que la instalación de motores con menos horas de las requeridas no respondía a un caso fortuito, sino que habría sido una decisión comercial para reducir costos. La institución sostuvo que aquello carecía de la imprevisibilidad e irresistibilidad exigidas por la normativa para justificar una prórroga.

A esta observación se sumó otro punto sensible: el valor de compra de la aeronave. De acuerdo con referencias de mercado citadas en la publicación, un avión de segunda mano del mismo modelo y fabricado entre 2008 y 2013 tendría un valor promedio cercano a los USD 3,3 millones, equivalente aproximadamente a \$3.000 millones, cifra bastante inferior al monto pagado por Carabineros.

El 3 de febrero, la empresa presentó por segunda vez la aeronave, lo que derivó en un Acta de Recibimiento Parcial para permitir una revisión más detallada por parte de los inspectores institucionales. Sin embargo, los informes técnicos fueron aún más

duros. El personal de Carabineros detectó un "escenario sistémico de deficiencias técnicas y administrativas", incluyendo filtraciones activas de combustible y líquido hidráulico, desgaste de pintura, inconsistencias en números de parte de instrumentos y dudas sobre la trazabilidad documental de componentes críticos con vida útil limitada.

La última oportunidad para el proveedor llegó el 16 de marzo, cuando AeroTac presentó por tercera vez la aeronave. El resultado volvió a ser negativo. Carabineros rechazó nuevamente la recepción del avión, esta vez por problemas no subsanados en los sistemas de grabación de voces y datos de vuelo. Días más tarde, el 25 de marzo, la aeronave fue retirada de los hangares institucionales.

La investigación también mantiene bajo análisis una posible participación de exoficiales en retiro de la Prefectura Aérea de Carabineros en el proceso de evaluación técnica. A ello se suma una arista vinculada al actual prefecto de ese departamento, quien presuntamente habría trabajado como piloto para la empresa investigada, antecedente que deberá ser aclarado por las instancias correspondientes.

El caso golpea directamente una de las

áreas más sensibles de la política pública en seguridad: la inversión estatal destinada al control fronterizo en el norte del país. En una región expuesta a delitos transnacionales, crimen organizado, contrabando y presión migratoria irregular, la adquisición de una aeronave de vigilancia debía representar un salto operativo. Hoy, en cambio, se transforma en un expediente judicial que obliga a revisar no solo la compra, sino también los controles internos, las evaluaciones técnicas y los mecanismos de transparencia en adquisiciones estratégicas.

Mientras el Ministerio Público mantiene abierta la causa por presunto fraude al fisco, la incautación del avión marca un punto de inflexión en la indagatoria. Lo que comenzó como una millonaria inversión para reforzar el Plan Frontera Norte terminó convertido en una señal de alerta sobre el uso de recursos públicos, la probidad administrativa y la necesidad de que cada peso destinado a seguridad tenga respaldo técnico, trazabilidad y control efectivo. En tiempos en que la ciudadanía exige más presencia del Estado frente al crimen organizado, la transparencia en sus compras no es un detalle administrativo: es parte esencial de la confianza pública.