

Publicidad



PODER · 1 Abril 2023

La “cabeza” detrás de los helicópteros de Ecopetrol

Crédito: Jorge Restrepo

Los multimillonarios contratos que ha recibido la empresa Helistar de parte de **Ecopetrol** y sus filiales son la principal causa de la investigación de la Superintendencia de Industria y Comercio a la mayor empresa del país. ¿Quiénes están detrás de Helistar? CAMBIO investiga.

Por: **Redacción Cambio**

Este sábado, a las tres de la mañana, terminaron las inspecciones de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) en la sede de **Ecopetrol** y sus filiales. Durante tres días, con buena parte de sus noches, 22 funcionarios de la Superintendencia Delegada para la Promoción de la Competencia efectuaron lo que en la práctica es un allanamiento a la petrolera y sus empresas satélites. Los más altos directivos de **Ecopetrol**, empezando por su presidente Felipe Bayón, tuvieron que responder preguntas y entregar sus computadores y teléfonos celulares, que fueron inspeccionados y copiados para tener sus correos electrónicos, mensajes de texto y rastros de llamadas entrantes y salientes. **La requisita informática fue especialmente minuciosa con Bayón, a quien le pidieron dos veces su teléfono celular.** Como todo sucedió durante los últimos tres días de su presidencia y empezó en la víspera de la asamblea general de **Ecopetrol**, muchos pensaron que se trataba de una especie de

COMPARTIR



Recomendados



PODER

#FiscalíaLeaks: la mayor fuga de información de la historia



PODER

Todo se le cae a Iván Duque



PODER

Alcaldía de Bucaramanga cobró más de lo que debía con el impuesto...

desquite político del presidente Gustavo Petro contra Felipe Bayón.



PODER

María Paula Correa, la primera línea del duquismo

Publicidad



Felipe Bayón en la asamblea de **Ecopetrol**.

Según una alta fuente de la presidencia consultada por **CAMBIO**, el jefe de Estado no estaba enterado con anticipación de la diligencia de la SIC. Los investigadores sostienen que decidieron la fecha de la visita porque los documentos que tenían que consultar no estaban solo en los archivos y computadores oficiales del grupo **Ecopetrol** sino, y principalmente, en los dispositivos electrónicos personales de algunos de los directivos, que dejarían de serlo al terminar la semana. Son cinco los casos que investiga la SIC en **Ecopetrol**, Cenit, Ocesa, Hocol y ODL. Todos tienen que ver con violación del régimen de la competencia, pero quizá el más llamativo está relacionado con el alquiler de helicópteros a través de contrataciones presuntamente amañadas con una empresa que durante los últimos 12 años ha ganado todos los contratos de transporte helicoportado.

Para que se informe: *Licitaciones amarradas, favores y viajes al exterior enredan a **Ecopetrol en un escándalo de corrupción***

Se trata de Helistar, el mayor proveedor de vuelos chárter en Colombia.

Además de helicópteros, en sus lujosos hangares del aeropuerto El Dorado hay un avión Gulfstream V, avaluado en 55 millones de dólares. También hay un jet Dassault Falcon, valuado en 29 millones de dólares; un Beechcraft Hawker 900XP, con un valor de 16 millones de dólares; un Beechcraft King Air 350, con un costo de 8 millones de dólares. Hasta hace unos meses estaba ahí un Cirrus Vision Jet, que cuesta 3,5 millones de dólares y que se volvió famoso cuando se accidentó en Santa Marta y el país conoció que era el avión en el que se había transportado el entonces candidato presidencial Rodolfo Hernández.



Hangar de Helistar en el aeropuerto El Dorado

Entre los clientes conocidos de Helistar han estado Alex Saab, actualmente preso en Estados Unidos; quien fuera su abogado, Abelardo de la Espriella; el actual embajador en Venezuela, Armando Benedetti, quien llegó a Caracas a cumplir su misión diplomática a bordo del King Air de Helistar. Aún hoy, siete meses después, se desconoce quién pagó el vuelo del embajador, que podría valer cerca de 50 millones de pesos. **Sin embargo, el mayor usuario, y quizá el cliente que le ha dado su actual dimensión a Helistar, es Ecopetrol, la empresa que más renta helicópteros en Colombia.**



Alex Saab, Abelardo de la Espriella y Armando Benedetti han sido clientes de Helistar.

Las personas visibles detrás de Helistar son Orlando Cabeza Peñaranda y su hermano Milton, quien aparece como representante legal en Colombia. **La empresa opera muchas aeronaves que pertenecen a terceros, uno de ellos es una compañía panameña llamada North Pole Investments.** No se sabe quiénes son los dueños de esa corporación, escondidos tras el secretismo societario en el istmo. Sin embargo, el único nombre identificable es el de Milton Cabeza y sus datos de ubicación corresponden al hangar de Helistar en Bogotá.





Beechcraft King Air 350 de Helistar.

De su hermano Orlando se dice que es un antiguo policía que aprendió a pilotear en la institución y ha amasado una fortuna. Hace unos meses, el diario El País de España reveló que **Cabeza era uno de los residentes en Logasca 99, el edificio más lujoso de Madrid**. Los apartamentos arrancan en 14 millones de euros, cerca de 65.000 millones de pesos colombianos, y el de Cabeza está a nombre de una empresa suya llamada CME Ecoproyectos.

El nombre de Cabeza salió a la luz pública en los noventa cuando se le mencionó como el piloto de la llamada narcoavioneta del proceso 8000, una aeronave que aterrizó en Montería cargada con plata para la campaña política. Un libro de Manuel Vicente Peña asegura **“el aeromotor era piloteado por Orlando Cabeza y en este se transportaba un sujeto llamado Óscar Isaza, encargado de llevar 100 millones a la capital cordobesa”**. De acuerdo con las publicaciones de la época, la avioneta fue recibida por el dirigente político Miguel de la Espriella.

Años después, durante la alcaldía de Gustavo Petro, **el nombre de Cabeza volvió a sonar, relacionándolo con la importación de unos camiones de basura que tenían el propósito de volver pública la operación de aseo de Bogotá. Muchos de esos vehículos resultaron inservibles**. La operación fue ejecutada por una empresa llamada Capital Técnico SA, cuyos representantes legales eran los hermanos Orlando y Milton Cabeza.

Podría interesarle: ¿Estrategia o coincidencia? Así trina Quintero antes de las opa por el GEA

Sin embargo, el más grande negocio conocido de los señores Cabeza tiene que ver con el grupo **Ecopetrol**.

La petrolera y algunas de sus filiales, como Cenit, Ocesa, Hocol, Equion, Oleoducto de los Llanos Orientales, Oleoducto de Colombia, Oleoducto Bicentenario de Colombia, Ecodiesel, y Esentia, gastan millones de dólares al año en alquiler de helicópteros para transporte de ingenieros y directivos, y también para movilizar equipos esenciales para la industria. Los estimados del sector aeronáutico señalan que el contrato de **Ecopetrol** y sus filiales puede llegar a 150 millones de dólares y desde hace 12 años es entregado, una vez tras otra, a Helistar, excluyendo a sus competidores.

Según una fuente de la industria, la historia de lo que algunos consideran favorecimientos arrancó en 2011. **Ecopetrol** quería contratar el servicio de transporte helicoportado por cinco años. **Fue a través de un proceso de licitación abierta, pero, de acuerdo con la versión de algunos competidores, los pliegos de condiciones no eran neutrales.** En los documentos de la licitación había exigencias de imposible cumplimiento para cualquier empresa distinta a Helistar. Por ejemplo, esos pliegos exigían que tanto las aeronaves como las tripulaciones entrenadas estuvieran en Colombia desde la etapa precontractual. **Esa exigencia es ajena al mercado porque un helicóptero puede costar en promedio 10 millones de dólares y si necesitaban al menos cinco aeronaves adicionales para ejecutar el contrato, tendrían que efectuar un desembolso muy oneroso sin tener garantizada la contratación.** En la práctica no hay otro cliente, diferente a **Ecopetrol**, que pueda absorber esa infraestructura.

Por esa razón, lo que normalmente pasa es que los oferentes se comprometen con el contratante a poner a su disposición las aeronaves propuestas y a permitirle realizar una auditoría previa al cierre del contrato en el lugar del mundo en el que estén parqueadas. Lo usual es que el licitante sólo cierre los negocios de adquisición cuando tenga asegurada la adjudicación. **Es por eso que en este tipo de contratos hay una etapa de evaluación previa a la ejecución que puede llegar a ser de seis meses.** Eso sucede con los helicópteros más sofisticados y tiene otra expresión en los más sencillos.

Para profundizar: Felipe Bayón: “Me habría gustado ver el desarrollo de Gorgon y Uchuva”

Los rusos, como el usado en la Operación Jaque, conocidos coloquialmente como ‘papayas’, se convirtieron en otro factor que sacó de la pelea a la mayoría de los eventuales competidores de Helistar. Después de la desaparición de la antigua Unión Soviética, muchos de estos helicópteros, llamados MI-17, en su versión militar, y MI-8, en su versión civil, quedaron sin oficio en Rusia y fueron vendidos a precio de quema como saldo de guerra.

Muchos MIL/ llegaron a Colombia, incluyendo los míticos aparatos que participaron en el rescate de Ingrid Betancourt, tres contratistas americanos y varios militares colombianos. La Aerocivil prohibió la entrada de más aparatos usados pero avaló los que estaban matriculados en Colombia desde los noventa. Una '**papaya rusa**', helicóptero militar adaptado, puede costar 600.000 dólares, mientras que uno equivalente en su versión civil moderna cuesta 15 millones de dólares. Helistar ofrecía los de 600.000 y los competidores sólo podían comprar los de 15 millones. Es decir, también por tarifas se quedaban por fuera de la pelea.

Por esas razones se empezó a hablar en la industria de una especie de licitación sastre hecha a la medida de Helistar. Por lo demás, expertos en seguridad sostienen que el riesgo de los pasajeros es mucho mayor en una vieja '**papaya**' que en su equivalente moderno, que puede costar hasta 30 veces más.

Cuando se venció el contrato, en 2015, el grupo **Ecopetrol** lanzó un nuevo concurso por otros cinco años. El proceso fue inicialmente dirigido por Ocesa, que ofreció condiciones y requerimientos considerados normales en el mercado. Le daba suficiente tiempo a todos los licitantes para adquirir aeronaves si resultaban favorecidos. **Sin embargo, esa licitación fue cancelada en circunstancias que los competidores todavía consideran extrañas.** El primer contrato con Helistar fue extendido a dedo, y no podía ser de otra manera, porque nadie más tenía los helicópteros que se necesitaban para cumplirlo.

También sobre **Ecopetrol: Los accionistas de **Ecopetrol** aprobaron 24,38 billones en dividendos y tres nuevos miembros de junta**

En 2016 fue nuevamente abierto un proceso a escasas semanas del inicio de la ejecución del contrato, con lo cual el tiempo se encargó de sacar del rin a los competidores. Después de una evaluación polémica, fue proclamado el ganador de la licitación para los próximos cinco años: **Helistar**.

En 2021, cuando estaba por vencerse ese contrato, el grupo **Ecopetrol** abrió una nueva licitación, esta vez a través de Cenit. **Sin embargo, por un error de cálculo, que muchos consideran extraño, la licitación se abrió tardíamente y los tiempos de adjudicación no podían garantizar la continuidad del servicio de transporte.** Argumentando el peligro de esa suspensión, **Ecopetrol** prorrogó por otro año el contrato de Helistar, mientras definía la suerte de la nueva licitación.

El guion se repitió de manera idéntica. Para 2022, **Ecopetrol**, nuevamente a través de Cenit, reabrió un proceso dividido en dos etapas: la primera por seis

meses, que debía iniciarse inmediatamente, y la siguiente, a partir de ahí, por cinco años. El pliego volvió a desconocer la tradición de la industria de conceder plazos para la adquisición de aeronaves y únicamente pudieron presentarse dos proponentes: **Helistar y Helicol**.



El proceso estaba sembrado de cláusulas polémicas. Una de ellas consistía en que las pólizas debían ser tramitadas por un solo corredor de seguros, que parecía más interesado en trabajar en la propuesta de Helistar. La segunda condición era prácticamente una forma de ignorar el resultado de la licitación: sin importar cuál fuera la propuesta ganadora, Cenit se reservaba el derecho de negociar directamente con el proponente que deseara. **En pocas palabras, ganara quien ganara, Cenit podía renegociar con el perdedor.**

Adicionalmente, el contrato inicial de 2011 establecía que los helicópteros no podían tener más de cinco años de antigüedad. Sin embargo, esa condición se fue adaptando conforme los helicópteros de Helistar se envejecían, para que siempre pudieran participar en la licitación. En 2011 no podían tener más de cinco años, pero para 2022 ya podían tener hasta 20.

A pesar de que la partida parecía estar jugándose con dados cargados, Helicol logró calificar y entonces Cenit, sin argumentar razón alguna, canceló la licitación y decidió extender, una vez más, el contrato con Helistar.

En otros temas: *Diálogos con el ELN: presidente Petro se reúne con su delegación tras atentado en el Catatumbo*

La seguidilla de favorecimientos ya resulta suficientemente llamativa, pero hay más. La gran mayoría de pilotos de Helistar son oficiales retirados de la Policía y, de acuerdo con fuentes de la misma empresa de aviación, no cumplen con las horas de experiencia ni con los entrenamientos básicos que se necesitan para atender el contrato con el grupo **Ecopetrol**. Esos requisitos están consagrados en los pliegos de condiciones, en el manual de operaciones aéreas de **Ecopetrol** y en el manual de Ocesa para el manejo de carga

externa, entre otros documentos. Según esta fuente, muchos pilotos acreditan más horas de vuelo de las que realmente tuvieron en la Policía, incluyendo transportes de carga externa, que difícilmente se dan en esa institución.

De acuerdo con un testigo, **“Helistar le cobró al grupo Ecopetrol por Juan Pablo Montoya y les terminó dando un chofer de buseta”**.

En la visita de los investigadores de la SIC a **Ecopetrol**, uno de los blancos era María Paula Camacho, vicepresidenta corporativa y secretaria general de la empresa. La razón es que antes de ocupar este cargo fue secretaria general de Cenit y de Ocesa. En esa condición es posible que tuviera información sobre la relación con Helistar. De acuerdo con una versión de los investigadores, la alta funcionaria entregó un teléfono borrado durante la operación. Ella sostiene que no lo borró, sino que tiene dos teléfonos. El corporativo sólo contenía su correo electrónico y Teams. Según señaló, el celular se actualizó solo sin que ella hubiera tenido alguna intervención. También entregó su teléfono personal, en el que asegura que están todas sus comunicaciones y llamadas de WhastApp, que jamás borra. En una comunicación con Daniel Coronell, presidente de **CAMBIO**, Camacho afirmó que había dejado constancia, bajo la gravedad de juramento, de que ella no borró los archivos del aparato.



María Paula Camacho, vicepresidenta y secretaria general de **Ecopetrol**.

Una fuente de la SIC consultada por **CAMBIO** advierte que los técnicos forenses encontraron claros indicios de que el móvil fue borrado el mismo día de la diligencia. **“Justamente por encontrar el teléfono borrado se le pidió la entrega del personal si lo usaba ocasionalmente para trabajar. También fueron los funcionarios quienes le exigieron la declaración bajo la gravedad del juramento por la evidencia de la eliminación de información y por la incidencia penal que esta conducta pueda tener eventualmente”.**

En otros temas: [Juez ordena demoler el edificio Aquarela en Cartagena](#)

A lo largo de varios meses, **CAMBIO** ha ejercido derechos de petición ante **Ecopetrol**, Cenit, Ocesa y la Policía Nacional, tratando de encontrar respuestas sobre estos millonarios contratos con Helistar. Todas las peticiones se han estrellado contra un muro de silencio. **Ecopetrol** y sus filiales alegan que tienen régimen de contratación privado y que, en esa medida, no están obligados a entregar información. Por su parte, la Policía sostiene que está protegiendo información de seguridad nacional y datos personales de sus antiguos oficiales, que hoy son pilotos del contratista.

Buscando conocer la información opaca de esta multimillonaria licitación, **CAMBIO** presentó varias acciones de tutela. Sólo ganó una en primera instancia contra Cenit, pero cuando empezábamos a revisar los documentos, contenidos en 12 cajas, la Sala Penal del Tribunal Superior de Bogotá revocó la decisión y determinó **“ordenar al accionante que, en la misma forma y modo que le fue entregada la información por parte de la accionada, proceda a devolverla, y guarde reserva y confidencialidad de la información allí contenida; tampoco podrá reproducir, ni quedarse para sí, con copia”.**

Detrás de estos secretos tan resguardados en la relación de **Ecopetrol** con Helistar parece esconderse un favorecimiento a esa empresa por encima de sus competidores. La misma razón de la investigación de la SIC.

CAMBIO

Suscríbete al newsletter

Enviar

Secciones

[Términos y condiciones](#)

[Políticas de Privacidad](#)

[¿Quiénes somos?](#)

[Líneas de atención](#)

Acerca

[Renueve su suscripción](#)

[Planes de suscripción](#)

[Pautas con nosotros](#)

Síguenos



Facebook



Instagram



TikTok



El uso de este sitio web implica la aceptación de términos y condiciones y políticas de privacidad de Cambio Comunicaciones Colombia. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial, crear copias físicas o digitales así como su traducción a cualquier idioma sin la autorización escrita de su titular.

