

Publicidad



PODER · 19 Mayo 2024

El cartel de los helicópteros que desangró a Ecopetrol

De ser halladas culpables por la configuración de un cartel empresarial, las compañías del Grupo Ecopetrol tendrían que pagar una millonaria multa de hasta 490.000 millones de pesos.

Crédito: Foto: Colprensa

Noticia relacionada: Ecopetrol Contratación pública Corrupción

Durante diez años, con licitaciones hechas a la medida, la empresa Helistar ha logrado quedarse con casi 500.000 millones de pesos en contratos de Ecopetrol. CAMBIO revela las pruebas y los detalles de una relación comercial que acabó convertida en un presunto cartel.

Por: Paola Herrera

Entre aquí para recibir nuestras últimas noticias en su WhatsApp



Ecopetrol es la **joya de la corona del Estado**, la marca más reconocida y la empresa más cercana al corazón de los colombianos. Su operación sostiene la economía nacional y financia gran parte de los programas sociales. Lo que poca gente sabe es que dentro de esa empresa, tan querida por todos, **funcionaría un cartel que desde hace doce años usó la contratación para direccionar a su conveniencia un botín de casi medio billón de pesos.**

COMPARTIR

Recomendados



PODER
La "cabeza" detrás de los helicópteros de Ecopetrol



PODER
Formulan pliego de cargos a Ecopetrol, Cenit, Oleoducto Central y Helistar por irregularidades en...



Yohir Akerman

La investigación pendiente de



Como cualquier petrolera, Ecopetrol **suscribe billonarios contratos todos los años**. Uno de los rubros importantes se destina al pago del servicio de transporte en helicópteros, que se usan para los traslados de personas y de carga. Esa necesidad de la empresa y la inagotable disponibilidad de recursos de la gigante petrolera **da origen a una historia de cartelización cuyas pruebas CAMBIO revela en exclusiva**.

Todo comenzó **entre los años 2011 y 2023**, cuando Ecopetrol y dos de sus filiales (Cenit y Ocesa) habrían diseñado pliegos sastré, como se les conoce a los requisitos de una licitación diseñada a la medida de una empresa específica, **para que Helistar se quedara con los contratos**.

El caso **por posibles prácticas anticompetitivas**, que le podrían significar una millonaria multa de hasta **130.000 millones de pesos a cada una** de las empresas involucradas (Ecopetrol, Cenit y Ocesa), es investigado desde hace un año por la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC). Después de decenas de pesquisas e indagaciones sobre los hechos, el pasado 26 de abril de 2024, **esa entidad de control decidió imputar oficialmente cargos a las compañías**.

La conducta irregular de Ecopetrol, Ocesa y Cenit, según la SIC, se resume de forma sencilla: esas compañías, de forma sistemática y continuada, **habrían direccionado los procesos de contratación de los helicópteros** que usan para el servicio de transporte en favor de Helistar, incluyendo en los pliegos dos exigencias principales que habrían resultado notoriamente **subjetivas e injustificadas**.

La primera tiene que ver con el término máximo **de antigüedad de las aeronaves**; la segunda, con la **disponibilidad de las mismas para su correspondiente inspección**. *“Con base en la fijación de estos criterios las sociedades pertenecientes al Grupo Empresarial Ecopetrol, habrían afectado la libre competencia en los procesos de contratación”*, dice la resolución de la entidad conocida por CAMBIO.

Además, la SIC encontró que otra de las jugadas de las empresas del grupo Ecopetrol habría consistido en **abrir las licitaciones, dejar avanzar el proceso de selección casi hasta llegar al final y de repente cancelar todo**. Esa situación, que se presentó en varios de los concursos que abrieron las empresas del Grupo Ecopetrol, benefició también a Helistar, que se quedaba con la prestación del servicio mientras convocaban y otorgaban un nuevo contrato.

En total se abrieron seis procesos de contratación durante los últimos doce años. **De esos, tres fueron entregados a Helistar y los otros tres fueron cancelados**, favoreciendo así indirectamente a esa compañía con la extensión de la operación que tenía vigente en el momento en que las licitaciones **se frenaban**.

Tabla No. 5 – Procesos de selección imputados a ECOPETROL, OCENSA y CENIT por direccionamiento

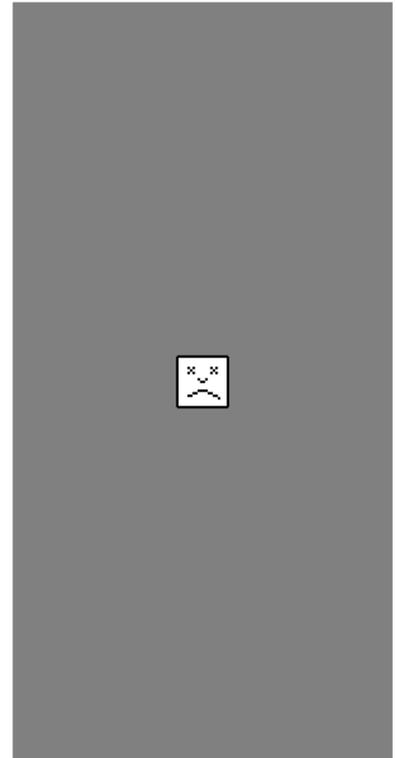
No.	Procesos de selección imputados	Agentes investigados	Adjudicatario
1	Proceso de Selección No. 524241 de 2011 Tiene origen en el proceso de	ECOPETROL	HELISTAR



PODER

Ricardo Roa negó financiación irregular en la campaña de Gustavo Petro

Publicidad



	Tuvo origen en el proceso de precalificación No. PRECUG-14011.		
2	Proceso de Selección No. 3000007219 del 2015 Tuvo origen en un proceso de precalificación.	OCENSA	Cancelado
3	Proceso de Selección del 2016	CENIT	HELISTAR
4	Proceso de Selección No. CEN1-20211787 del 2021 Tuvo origen en un proceso de precalificación No. PREC-577-21.	CENIT	Cancelado
5	Proceso de Selección No. CEN1-20222652 del 2022	CENIT	Fase 1 HELISTAR Fase 2 Cancelado
6	Proceso de Selección No. DOC816794902 del 2023	ECOPETROL	Cancelado

El primer cartel

El tema arrancó en 2011, cuando Ecopetrol **decidió unilateralmente cambiar los helicópteros** que había utilizado durante diez años por aeronaves diferentes de otra compañía aérea. Para lograr ese propósito, abrió un concurso privado para contratar el servicio durante los siguientes **cinco años: hasta 2016.**

Fue entonces, en esa primera licitación, **cuando se creó el presunto cartel.** A pesar de que cuatro empresas presentaron documentos en la etapa de precalificación y el **proceso tenía apariencia de ser plural, sólo dos, incluyendo Helistar, pasaron a la siguiente ronda.**

El concurso costaba un poco **más de 100 millones de dólares, es decir 214.000 millones de pesos colombianos** (si tiene en cuenta la TRM de esa época), y era para contratar seis aeronaves. El 19 de agosto de ese año, cuando se cumplía el plazo para entregar las propuestas, Helistar llegó de primera y, en cambio, a su competidora se le hizo tarde y radicó 15 minutos después de la hora de cierre.

De esa forma, la empresa Helistar **ganó ese jugoso proceso con el argumento de ser la oferta que más se ajustaba al presupuesto oficial.**

¿Cómo logró Helistar cumplir con los requisitos y ajustarse al presupuesto? Según el pliego de cargos de la SIC, **no lo habría hecho en franca lid.** Se quedó con el contrato porque entre los requisitos para presentar la oferta se exigía contar con helicópteros de menos de 5 años de fabricación. **La otra condición era tener las aeronaves en Colombia. Esas dos exigencias solo las cumplía Helistar porque nadie haría esa inversión antes de tener garantizado que ganaría la licitación.**

Las pruebas

Una de las pruebas de las presuntas prácticas anticompetitivas en poder de la SIC es un documento según el cual **“los agentes del mercado aeronáutico advirtieron que dicho requisito obstaculizaba la participación en el proceso de selección** y que el único que podría cumplirlo era aquel competidor que contara con la capacidad financiera para adquirir los helicópteros con las características técnicas exigidas, incluyendo el año

de fabricación”.

Como lo reveló CAMBIO en abril del año pasado, esa era una condición ajena al mercado porque un helicóptero puede costar en promedio 10 millones de dólares. Es decir, si una empresa quería tener opción de ganarse el contrato, **era necesario invertir 60 millones de dólares en helicópteros, sin certeza** de que podía obtener la licitación. **Ninguna compañía está dispuesta a arriesgar esa cantidad de plata sin tener asegurado el contrato.**

Aunque parecía **un requisito imposible de cumplir** para cualquiera que se presentara, **Helistar lo logró.** En los documentos que esa empresa aportó en el proceso de precalificación, informó que **tendría disponible para el inicio del contrato las últimas aeronaves que adquirió:** un helicóptero Bell modelo 412 EP fabricado en el año 2010 y un helicóptero Eurocopter modelo EC 145 fabricado en el año 2011.

CAMBIO conoció que, en efecto, el 7 y el 10 de marzo de 2011, **solo 42 días antes de que se iniciara el proceso de contratación por parte de Ecopetrol,** las aeronaves descritas fueron adquiridas por Milton Cabeza Peñaranda, uno de los dueños de Helistar.

Lo anterior puede ser evidenciado en una carta remitida por **BELL HELICOPTER** (fábrica estadounidense de helicópteros) a **MILTON CABEZA PEÑARANDA** (apoderado general de **HELISTAR** para la época) en su rol de representante legal de [REDACTED]. En la referencia de esta carta se hizo alusión al acuerdo de compra No. 2907 del 7 de marzo de 2011, que correspondía a un helicóptero Bell modelo 412EP con número de serial 36560⁷⁶.

En adición, la Delegatura encontró la orden de compra No. MV-1110-1 con fecha del 10 de marzo de 2011, por medio de la cual la sociedad [REDACTED], representada por **MILTON CABEZA PEÑARANDA** (apoderado general de **HELISTAR** para la época), compró a la sociedad **EUROCOPTER** (fabricante francesa de helicópteros) un helicóptero marca Eurocopter modelo EC 145 fabricada en el año 2011:

Los otros carteles

Los siguientes años también llegaron con nuevos procesos de parte del Grupo Ecopetrol, en los cuales, curiosamente, **siempre resultó Helistar siendo el contratista del servicio de transporte**⁷⁷. Por ejemplo, en 2015 se abrió una nueva licitación para contratar el mismo servicio de transporte por helicópteros, pero esta vez estuvo a cargo de la filial Ocesa.

En este caso, la pluralidad de oferentes haría pensar **que el tal cartel no existiría,** sobre todo porque invitaron a 19 empresas a participar: 13 presentaron propuesta y 12 resultaron precalificadas.

A pesar de esto, cuando faltaba poco para adjudicar el proceso, Ecopetrol lo canceló, presuntamente, **al notar que Helistar no era la única compañía que cumplía los requisitos y podía perder.**

Para justificar oficialmente la cancelación de la licitación, se argumentó un supuesto conflicto de intereses de la presidenta de Ocesa, que podría poner en riesgo el

proceso. Sin embargo, para los investigadores del caso dicho conflicto **no existiría ya que esa funcionaria no participó en la licitación, no tuvo nada que ver con la misma y tampoco se involucró en alguna etapa de la selección.**

Ahora bien, un año después se abrió un proceso más, por medio de Cenit. Esta vez con las mismas 'jugadas' del primero: **con pliegos que estarían amañados para el afortunado empresario de Helistar.**

Por ejemplo, la antigüedad de las aeronaves **no era ya de cinco años sino de 10.** Y, de paso, se empezó a exigir que los helicópteros tuvieran modificaciones muy específicas, que difícilmente habrían logrado cumplir otras compañías. Por ejemplo, **se exigía un blindaje que implicaba una importante inversión.** Eso a pesar de que no se contaba con la garantía de ganar el contrato. Al final del día, el ganador del proceso volvió a ser Helistar **por ser la única que tenía las aeronaves listas.**

En síntesis, se exigía que a la hora de presentar la oferta, las empresas tuvieran los helicópteros disponibles en Colombia listos y **con todas las especificaciones técnicas,** es decir, no se otorgó un periodo de alistamiento que es común en estos casos e indispensable para que pudieran participar proponentes. Como Helistar ya era el proveedor de ese servicio, se convirtió en **la única empresa que contaba con las aeronaves blindadas y modificadas y por eso ganó.**

Otra cancelación que sorprendió

Pasados cinco años, en 2021, se abrió un proceso más a través de Cenit, que también fue cancelado pues, supuestamente, una de las personas que participó en la estructuración había trabajado en Helistar.

Se trataba de un capitán, experto aeronáutico, que declaró ante la SIC que -desde que llegó a Cenit- informó sobre su paso por la firma de helicópteros. En este punto, queda la duda de por qué lo dejaron participar en la estructuración sabiendo que, desde el día uno, había informado de ese posible impedimento y Cenit lo conocía y aún así avanzaron hasta casi terminar y solo hasta una semana antes de adjudicar decidieron cancelar el concurso favoreciendo, nuevamente al contratista que estaba vinculado en ese momento: Helistar.

"H.F.R.F: (...) yo cuando ingreso acá lo reporto e inclusive en mis certificados entregados al área de talento humano, me los piden actualizados inclusive porque yo en alguna, recuerdo que estaba afuera del país y me hacen una entrevista virtual y les digo: ¡joiga! ¡venga! Quiero que sepan que yo hace unos años pues volé en una empresa que hoy en día es contratista de ustedes [HELISTAR]. Me dice dicen no, no hay ningún problema pero envíeme los certificados actualizados. Yo los envío y claro como yo lo digo, cuando llego acá era de pleno pues conocimiento que yo había trabajado allí. (...) A lo que voy es que había hecho la debida diligencia que llaman asociado que era de conocimiento de la compañía, inclusive en mi hoja de vida cuando la entrego a mis entrevistas, inclusive en la entrevista, inclusive cuando entrego al área de talento humano pues los, las certificaciones y claramente inclusive en mi formato que entrego antes del proceso"¹³⁷.

Declaración del experto aeronáutico de Cenit en el marco de la visita administrativa de la SIC.

Así las cosas, a juicio de **CENIT** la relación previa entre [REDACTED] (experto aeronáutico de **CENIT**) y **HELISTAR**, ocurrida 4 años antes de la cancelación del proceso

(experto aeronáutico de CENIT) y HELISTAR, ocurrida 7 años antes de la cancelación del proceso, resultó ser una de las razones aparentemente suficientes para cancelar el proceso CEN1-20211787 del 2021. Esta es una circunstancia claramente discutible y, en cambio, completamente coherente con la hipótesis de favorecimiento a HELISTAR. En primer lugar, la entidad contratante consideró que el conflicto se generó a pesar de que [REDACTED] desde un principio había puesto en conocimiento de CENIT su vinculación previa con HELISTAR, tanto en su proceso de contratación con CENIT, como directamente a la *Category Manager* con ocasión a la estructuración del proceso de selección para contratar el servicio aéreo helicoportado del año 2021. En segundo lugar, CENIT no tuvo en cuenta que habían pasado más de tres años desde que [REDACTED] trabajó en HELISTAR y que incluso después de eso, y antes de vincularse con CENIT, había trabajado fuera del país con una organización internacional. En tercer lugar, la decisión de cancelar el proceso se dio al final del mecanismo en condiciones que permitirían nuevamente retomar reglas que claramente habían demostrado obstaculizar la concurrencia de oferentes a los procesos de selección.

Fragmento de la resolución 20884 de 2024 de la Superintendencia de Industria y Comercio

Eso sí, mientras se abría otro proceso, Helistar siguió con el manejo del contrato y **consolidó su presencia como proveedor de este servicio**, a tal punto que un año después, en 2022, volvió a quedarse con una de las dos fases de la licitación, que fue dividida en dos. La fase 2 fue cancelada.

En ese año arrancó una nueva licitación en la cual las condiciones exigían **15 años de antigüedad de los helicópteros**, al parecer adaptándose a la vida útil de los de Helistar, que progresivamente envejecían.

Cenit exigió a los oferentes contar con aeronaves equipadas con configuraciones especiales, como blindaje, gancho de carga externa y horómetro comercial, entre otras. Y, como si fuera poco, **en este caso tampoco habilitaron un periodo de alistamiento para que otras compañías tuvieran todo listo de cara a la licitación.**

En su momento, el vicepresidente de abastecimiento de Cenit explicó que, a pesar de haber dado **una instrucción para eliminar el requerimiento de tener aeronaves equipadas**, la instrucción habría sido desatendida por Nicolás Sebastián Murillo, especialista aeronáutico de la firma.

Así lo evidencia esta declaración del vicepresidente de abastecimiento conocida por CAMBIO.

H.C.B.P: "(...) Sin embargo, a pesar de las medidas tendientes para garantizar esa flexibilidad y, más que esa flexibilidad, todo lo que estuvo a nuestro alcance para garantizar esa pluralidad, en los procesos de planeación, a una persona de la compañía se le giró una instrucción diciéndole que tenía que obligatoriamente que quitar de la especificación técnica un requerimiento de presentación de ofertas que hiciera que las aeronaves estuvieran totalmente equipadas y listas para la presentación de la oferta y eso dio o motivó que efectivamente en noviembre del año 2022, el 28 de noviembre del año 2022 aproximadamente, en un seguimiento que ejercí en mi rol de vicepresidente con el líder de categoría, revisáramos que efectivamente las condiciones que habíamos planteado dentro del mecanismo de elección, las principales variables del mecanismo de elección, se cumplieran, nos dimos cuenta que se había desavenido esa instrucción y solicité un control preventivo a la gerencia de cumplimiento de la compañía".

(...)

Declaración del vicepresidente de Abastecimiento de Cenit

El más reciente proceso se dio en 2023, **cuando se habrían presentado movidas non sanctas**, en particular porque el criterio de antigüedad de las aeronaves de transporte de personas y de carga fue **eliminado por Ecopetrol corroborando que**

nunca hubo justificación técnica para incluir ese requisito en ninguno de los procesos. A pesar de eso nadie se presentó y por eso este nuevo concurso también fue cancelado.

En segundo lugar, se determinó que los helicópteros debían estar disponibles en Colombia ocho días antes de la fecha prevista para el inicio del contrato.

Este y los demás contratos llevaron a que Helistar se beneficiara con unos 500.000 millones de pesos. CAMBIO conoció que la SIC está analizando si el expediente por esa presunta cartelización al interior de la empresa más importante del país debe ser trasladado también a la Fiscalía General de la Nación para que investigue si detrás de los favorecimientos a Helistar hubo conductas penales y corrupción.

Lo interesante del tema es que, a pesar de las pruebas contundentes que tiene la SIC en contra de este entramado de empresas, Helistar sigue siendo el amo y señor de la contratación de transporte para Ecopetrol. En el gobierno Petro la jugada maestra podría repetirse.

Conozca más de Cambio aquí



Taboola Feed



Murió Sonia Sarmiento Gutiérrez, hija de Luis Carlos Sarmiento

Cambio Colombia



La camarilla que gobierna a espaldas de Petro

Cambio Colombia



"Con el presidente no se pueden meter", Eduardo Noriega advierte al CNE por investigar campaña Petro

Cambio Colombia



Nuevo giro en caso contra Arturo Char: ponencia que lo favorecía ya no será estudiada

Cambio Colombia



Reforma pensional: Petro rompe acuerdo con liberales

Cambio Colombia



Los vínculos de Turbay Ayala y Uribe Vélez con la mafia

Cambio Colombia



El comentario de Pacho Santos por le que Francia Márquez lo tildó de esclavista

Cambio Colombia



Perfil del asesino de Juan Guillermo Aristizábal

Cambio Colombia



CAMBIO revela la verdad del memorando que vincula a Turbay y al gobierno de López Michelsen con el narcotráfico

Cambio Colombia

CAMBIO

Suscríbete al newsletter

Enviar



Secciones

- Términos y condiciones
- Políticas de Privacidad
- ¿Quiénes somos?
- Líneas de atención

Acerca

- Renueve su suscripción
- Planes de suscripción
- Paute con nosotros

Síguenos

- Facebook
- Instagram
- Tiktok
- Twitter
- Youtube

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.