



Publicidad



PUNTOS DE VISTA · 26 Mayo 2024

Yohir Akerman

La licitación amañada de Petro

Entre aquí para recibir nuestras últimas noticias en su WhatsApp



COMPARTIR



Publicidad

Ecopetrol cerrará este martes un oscuro proceso de licitación por más de 580.000 millones de pesos para servicios de transporte por helicóptero de pasajeros y carga. Oscuro, ya que los pliegos fueron realizados a la medida para que se lo quede la compañía que actualmente tiene el contrato, defendiendo el cartel que se viene configurando hace más de diez años, donde la empresa Helistar resulta siempre la gran ganadora.

Vamos por partes, como la estatal petrolera ajustando todos los puntos de los pliegos para terminar pagando la tarifa más costosa de toda la región por hora de vuelo, al igual que gastando recursos nacionales en facturas de horas que no se están volando.

Este análisis es tan técnico y aburridor como escandaloso y sorprendente. Por eso empecemos, guarden todo su equipaje de mano en los compartimentos superiores o debajo del asiento delantero y abróchense los cinturones de seguridad que nos preparamos para el despegue. Para hacerlo vamos al 16 de julio del 2016, cuando se firmó el contrato de servicios



mercado libre

BLACK WEEK

HASTA 45% OFF

AHORA ENVIOS GRATIS DESDE \$60.000

imusa adidas



Compra en la app

Del 22/05/2024 hasta el 2/06/2024. Ver más en <https://www.mercadolibre.com.co/ofertas/black-days>

8000002124 entre la compañía Cenit, del grupo empresarial **Ecopetrol**, y la sociedad Helistar SAS.

Aunque el proceso de cartelización se inició en 2011, cuando **Ecopetrol** decidió unilateralmente abrir un concurso privado para contratar el servicio de transporte de helicópteros durante los siguientes cinco años, nos vamos a centrar en el contrato de 2016 y en su otrosí de 2020. En esos se pactó una tarifa mensual fija, una variable y una hora variable que requieren nuestra atención.

La tarifa fija remunera todos los costos y gastos directos e indirectos en que incurra el contratista por garantizar la disponibilidad mensual del servicio de transporte aéreo. La tarifa mensual variable corresponde a todos los costos y gastos directos e indirectos que no se encuentran remunerados y que resultan de multiplicar la tarifa de hora variable por el total mensual de horas de vuelo efectivamente ejecutadas. Complicado, y para hacerlo más complejo aún, hay que decir que esas tarifas varían por región del país y por tipo de carga o pasajeros.

Para tener una idea, en la Región 2, de Cúcuta, en el contrato de 2016, en el tipo de vuelo de carga, la tarifa mensual fija tenía un costo de 316.636 dólares. Bastante alto y bastante enredado.

The image shows a document with a table of rates and a profile picture of Yohir Akerman. The table is titled 'Los valores de la Tarifa Mensual Fija y la Tarifa Mens Variable para el Servicio son:' and lists rates for different regions and types of cargo/passengers.

Región	Tarifa Mensual Fija	Tarifa Hora Variable
Región 1		
Carga Pasajeros	USDS 79.836	USDS 770
Región 2		
Carga	USDS 192.471	USDS 276
Carga Carga	USDS 316.636	USDS 1.430
Región 3		
Carga Carga	USDS 148.438	USDS 1.430

Con el fin de entender esto en términos más claros se puede decir que, en promedio, **Ecopetrol** estaba pagando a Helistar en ese momento aproximadamente 4.680 dólares por hora de vuelo para helicópteros medianos de pasajeros, y 7.850

dólares para helicópteros pesados de carga. Repitamos que esos precios eran del año 2016 y es esencial tener claro que esas tarifas han subido constantemente, gracias a los otrosés del contrato.

Quedémonos un segundo en las tarifas de helicópteros medianos. Otras empresas del sector que manejan ese tipo de aeronaves ofrecen la misma hora de vuelo, en la actualidad, entre 4.400 y 4.600 dólares, desde que despegan hasta que aterrizan. Eso es importante, pero ahora vamos para allá.

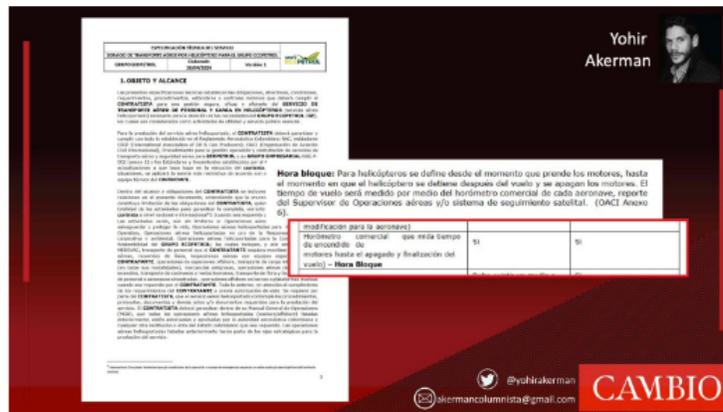
Sigamos con los precios. Como dijimos, Helistar estaba cobrando 4.680 dólares hace ocho años, es decir más de lo que cobran hoy otras compañías por la misma hora de vuelo. Y se calcula que ahora Ecopetrol paga el promedio de esa hora de vuelo de helicópteros medianos a ese mismo contratista en 6.400 dólares. Una barbaridad que resulta 50 por ciento más que el valor del mercado y que demuestra que existe un detrimento para los recursos del Estado.

Ahora hagamos un sobrevuelo por las tarifas de helicópteros pesados, que hoy en día son casi un monopolio de Helistar. Antes de 2016, es decir, antes de que la empresa se quedara casi sola en ese segmento, la tarifa que se encontraba para los helicópteros pesados estaba alrededor de los 5.500 dólares por hora de vuelo.

Gracias a las ventajas de quedarse con este megacontrato de Ecopetrol hace más de diez años y de otros similarmente ventajosos con el Ejército Nacional denunciados en esta columna el 1 de octubre de 2023, esa compañía logró destruir a la competencia y subir las tarifas de helicópteros pesados a 10.400 dólares la hora de vuelo, canibalizando el sector. Demostrando que existe un detrimento para los recursos estatales y una afectación en la competitividad del mercado.

Continuemos con las irregularidades que no son únicamente en el costo de la hora de vuelo, sino también en la cantidad y forma de horas facturadas. Una revisión de ese mismo contrato de 2016 deja ver que Ecopetrol ha establecido un control para facturación de tiempo de vuelo por medio de un horómetro comercial, adicional al horómetro de fábrica.

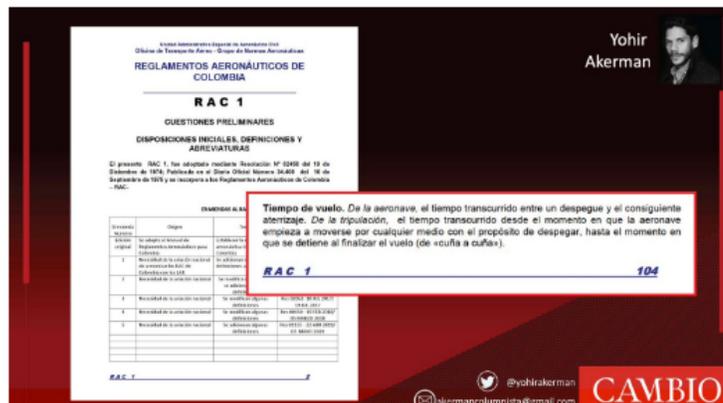
Mastiquemos eso.



En este y otros contratos ejecutados por Helistar se ha cuestionado el sistema de cómputo de las horas de vuelo pagadas en sus aeronaves. Este es un tema técnico, pero el diablo está en los detalles y acá los detalles están en los tecnicismos.

El horómetro es el instrumento para contabilizar los tiempos de vuelo y con el cual se lleva el control para facturación. Los helicópteros traen unos instrumentos originales establecidos por los fabricantes de las aeronaves que por normas internacionales son los que se deben utilizar.

Esto entendiendo que los tiempos de vuelo son desde que la aeronave levanta los trenes de aterrizaje hasta que el helicóptero los vuelve a poner en tierra, como lo indica el reglamento aeronáutico colombiano. Y con eso correctamente se define la forma de facturar el tiempo de vuelo a los clientes. De nuevo, contabilizado por el medidor de fábrica de las aeronaves.



Pues bien, según se ha podido determinar, en los helicópteros con los cuales se tiene el contrato con **Ecopetrol** se instalaron unos horómetros comerciales. No solo eso. En el numeral sexto del pliego actual de la licitación, existe un elemento denominado características técnicas y equipamiento requerido en donde se indican los requisitos mínimos a ser tenidos en cuenta por **Ecopetrol** y se determina, entre otros, la necesidad de un "horómetro comercial que mida tiempo de encendido de motores hasta el apagado y finalización del vuelo".

Varias cosas acá. La primera es que, ¿qué comen que adivinan? Los únicos en el mercado con este tipo de elemento completamente irregular para medición, son los helicópteros de Helistar, puesto que, como ya dijimos, las demás aeronaves en el mercado trabajan con el horómetro de fábrica con el que de manera precisa facturan el tiempo de vuelo. Una de las medidas que llaman sastre para favorecerlos en la licitación.

La segunda situación, más compleja aún, es que esto demuestra que Helistar viene cobrando a **Ecopetrol** desde el encendido de baterías de las aeronaves hasta el apagado de motores y no, como debería ser por regulación, desde que despegan hasta que aterrizan.

Esto es como si las camionetas que la Unidad Nacional de Protección contrata para los esquemas de seguridad, les mandaran a poner un odómetro diferente al que traen los carros de fábrica con el que se miden los kilómetros recorridos. Y a partir de eso empezaran a cobrar desde que se prende el carro e incluso cuando está detenido en los semáforos en rojo, y no por la distancia rodada. Una maravilla para el contratista.

Esta medida lo único que hace es incrementar injustificadamente el cobro de tiempo de facturación. Según conocedores del mercado que hablaron con esta columna, el horómetro comercial genera un sobre cobro injustificado de hasta el 30 por ciento por hora de vuelo. Cual taxímetro adulterado.

Entonces, si volvemos a comparar con las tarifas de otras empresas del mercado, que como ya dijimos es hora de vuelo

empresas del mercado, que como ya dijimos la hora de vuelo a 4.500 dólares en promedio, con la que paga Ecopetrol a Helistar de 6.400 dólares, y teniendo en cuenta la pauta adicional que da el horómetro comercial, eso termina costando a los contribuyentes más o menos 8.000 dólares por hora. Lo que genera una diferencia de casi el doble de lo que realmente cuesta ese vuelo en helicóptero mediano con cualquier otro operador.

Así las cosas, queda claro que Ecopetrol está pagando 3.500 dólares más por hora aproximadamente en helicópteros medianos que el promedio del mercado y 4.500 dólares adicionales por hora en las aeronaves pesadas. Lo que constituye la hora más cara de vuelo de la región, fuera de pagar tiempo de vuelo que no se vuela. Esto ya que no se contabiliza como debe ser correctamente desde que la aeronave despegue hasta que aterrice, sino que se está cobrando incluso cuando las máquinas están en suelo simplemente con las baterías prendidas.

Sigamos con el tema que se pone más técnico y más escandaloso. Quédense conmigo, no se mareen con la turbulencia, pongan atención y en caso emergencia tire fuertemente de la máscara, colóquela sobre nariz y boca, y respire normalmente.

El 1 de noviembre de 2020, se firmó el Otrosí No 2 al contrato de servicios 8000002124 entre Cenit y la sociedad Helistar, que cambió el sistema de pago y, nada más y nada menos, lo pasó a una tarifa mensual fija de 775.942 dólares. Con un dativo adicional, y es que esa cifra se paga se vuelen o no los helicópteros. Ese rubro ajustado a la IPC actual es más de un millón de dólares a favor del contratista mensualmente. Así como se oye.

No sé si dieron cuenta, pero el cambiecito se hizo en plena pandemia, cuando nadie podía volar y Helistar logró que de ahí en adelante le tengamos que pagar un millón de dólares mensuales sin ni siquiera tener que gastar en la gasolina de los helicópteros, el aceite del motor o el desgaste de las aeronaves. Un absoluto espectáculo. Para el contratista obviamente, no para el contribuyente.

Yohir Akerman

En valores de la Tarifa Mensual Fija y la Tarifa Hora Variable para el Servicio sea:

Región	Tarifa Hora Variable USD	Tarifa Mensual Fija CENIT USD
Región 1 - Turpo Pasajeros/Medicos	957.26	779,042.50
Región 2 - Cúcuta Carga/Pasajeros/Medicos	1,040.22	
Región 2 - Cúcuta Carga/Pasajeros/Medicos	1,040.22	
Región 3 - Paz de Ariporo Pasajeros/Medicos	957.26	

@yohirakerman
 aiermancolumnista@gmail.com

CAMBIO

La pregunta entonces es ¿cómo llegamos a pagarle a una empresa con los recursos de los impuestos por la hora de vuelo de un helicóptero incluso cuando no está en vuelo? Por las ventajas que le produce a Helistar tener el monopolio de la contratación durante todos estos años y hacer lo que quiera. Para eso recordemos cómo se han quedado con estos acuerdos.

Algunos rumores en la industria hablan de presuntos pagos por debajo de la mesa a directivos de diferentes administraciones de **Ecopetrol**. Otros de una puerta giratoria entre funcionarios del contratista y las empresas del grupo empresarial que manejan los procesos licitatorios. Lo que no son chismes sino hechos, es que existen colaboradores, personas cercanas y exempleados de Helistar que han sido parte del comité técnico de las empresas de **Ecopetrol** y exempleados del comité técnico de **Ecopetrol** que hacen parte del equipo que maneja las licitaciones en Helistar. Deli estar.

Y lo que también es cierto y demostrable, es que los pliegos de las licitaciones pasadas, y los actuales, han estado diseñados a la única medida de esa compañía de propiedad de un expolicia de nombre Orlando Cabeza Peñaranda. Quien, para mayor misterio, no aparece en ninguno de los papeles oficiales de la empresa.

En los registros de Helistar únicamente figuran su suegro, don Segundo Abril, y su hermano, Milton Cabeza, el mismo piloto que se accidentó en un avión que iba despegando con sobrecupo de la pista de Santa Marta, ocasionando la lamentable muerte de una menor e hiriendo al resto de la

familia que se encontraba de descanso en la playa aledaña al aeropuerto.

¿Por qué no aparecer en los documentos? De pronto porque Orlando Cabeza ha sido vinculado a un pasado oscuro y fue mencionado en el libro *El general serrucho* del periodista Manuel Vicente Peña, como el piloto de un avión retenido por la Policía en 1994, en Montería, con dinero del narcotráfico para una campaña presidencial.

Sea la razón que sea, lo cierto es que Orlando Cabeza, además de helicópteros, en sus lujosos hangares del aeropuerto El Dorado, tiene, entre otras, un avión Gulfstream V, avaluado en 55 millones de dólares, un jet Dassault Falcon, de 29 millones de dólares, un Beechcraft Hawker 900XP, con un valor de 16 millones de dólares y un Beechcraft King Air 350, con un costo de 8 millones de dólares.

Eso sin hablar de sus otras propiedades alrededor del mundo donde sobresale el famoso apartamento avaluado en 21 millones de dólares en el edificio Lagasca 99, el más caro de Madrid, en la milla de oro del barrio de Salamanca, en donde es vecino, entre otros, de personalidades como el banquero Jaime Gilinski.

El señor Cabeza logró amansar la mayor parte de esa fortuna entre los años 2011 y 2023, cuando [Ecopetrol](#) y dos de sus filiales, Cenit y Ocesa, sacaron presuntos pliegos sastre, como se les conoce a los requisitos de una licitación diseñada a la medida de una empresa específica, para que su sociedad Helistar se quedara con todos sus contratos.

Por estos hechos, la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, lleva un caso desde hace más de un año 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. En especial porque el pasado 26 de abril, esa entidad de control decidió imputar oficialmente cargos a las compañías.

Como lo publicó la revista CAMBIO, la conducta irregular de [Ecopetrol](#), Ocesa y Cenit, según la SIC, se resume a que esas empresas, de forma sistemática y continuada, han

presuntamente direccionado los multimillonarios procesos de contratación de los helicópteros en favor de Helistar, incluyendo en los pliegos exigencias que habrían resultado evidentemente subjetivas e injustificadas.

Frente a esto, el presidente Gustavo Petro se mostró muy molesto el pasado 19 de mayo sobre el presunto cartel que se habría configurado durante más de diez años en Ecopetrol con el transporte aéreo. Sin embargo, el mandatario ignoró, o tal vez no le han contado, que en su gobierno esta historia se está repitiendo y poniendo peor con la actual licitación, ya que los pliegos, realizados a la medida para Helistar, son aún más descarados.

Para poner un ejemplo de estos hechos está la condición relacionada con la antigüedad de los helicópteros que se van a contratar. En este punto el concurso actual pretende limitar a 20 años la fabricación de las máquinas, reviviendo la teoría que es motivo de investigación en la SIC, según la cual la edad de los helicópteros en la licitación se establece conforme a cómo vayan envejeciendo las aeronaves de Helistar.

Como lo detalló CAMBIO, en la licitación de 2011 le exigieron al contratista un máximo de 5 años de antigüedad de las aeronaves, en 2016 un periodo de 10 a 15 años y ahora piden que sea de máximo 20 años. Tan conveniente. Como también muy conveniente que Ecopetrol esté pidiendo una experiencia de mínimo 1.200 horas de vuelo en los helicópteros, requisito que, de nuevo, solo cumpliría Helistar, por ser la empresa que ha tenido el contrato con la petrolera estatal.

Ya estamos terminamos con los tecnicismos, sigan conmigo, permanezcan sentados, coloquen el respaldo de su asiento en posición vertical, su mesa guardada y prepárense para el aterrizaje.

Finalmente está en la licitación el tema técnico de la altura de vuelo. La operación de Ecopetrol, y por tanto la licitación, requiere que las aeronaves que puedan cumplir vuelos a Tunja, que requiere una altura de vuelo de 9.000 pies. Los helicópteros de Helistar, por cartas del fabricante de los Airbus 145 están diseñados para vuelo a 5.800 pies. Entonces, como

por arte de magia, la licitación ajusto el requisito de rendimiento a esos 5.800 pies. Con esa capacidad de tejer los pliegos, le van a terminar ajustando es la altura a la ciudad de Tunja.

Y esto de la altura de vuelo de las aeronaves es relevante, únicamente, en caso de falla de un motor, ya que, aunque es cierto que esos helicópteros de Helistar logran operar a alturas mayores de 9.000 pies, al momento de una posible falla en un motor en esas alturas no tendrían la misma capacidad de maniobra y respuesta y se desplomarían la maquinas. Lo que demuestra que con esos cambios técnicos también terminan poniendo en riesgo la vida de los empleados y contratistas de [Ecopetrol](#). Por eso las limitaciones del fabricante no son temas menores para ignorar.

Queda claro que no existe explicación alguna para que el gobierno del presidente Gustavo Petro entregue este megacontrato de 580.000 millones de pesos a este contratista en esta forma. Primero porque tiene unas reglas de juego que han sido peores a las que la SIC investiga y cuestiona de administraciones pasadas y, segundo, por ser de imposible cumplimiento para otras empresas que no se llamen Helistar. De pronto, y como van las cosas, ese terminará siendo el único requisito en las próximas licitaciones.

@yohirakerman; akermancolumnista@gmail.com

Conozca más de Cambio aquí



Política de Comentarios de CambioColombia

<https://cambiocolombia.com/pagina/politicas-de-privacidad>
Por favor lea nuestra Política de comentarios antes de comentar.

Entendido

2 Comentarios

Acceder ▼



Unirse a la conversación...

INICIAR SESIÓN CON REGISTRARSE CON DISQUE



Nombre

• Comparte

[Mejores](#) Más recientes Más antiguos

Un nuevo comentario más



Jorge Hernan Montaña Benavides

hace una hora

Una gran investigación pero con un sesgado, amañado y político titular qué pone en la palestra por enésima vez al presidente Petro.

1 0 Responder [Comparte >](#)

Una persona esta escribiendo un comentario...

Suscríbete Política de Privacidad No vendan mis datos

Más Columnas



Jorge Espinosa
Dudas con las estadísticas de...

25 Mayo 2024



Mauricio Cabrera
Un capitalismo enfermo

25 Mayo 2024



Velia Vidal
Emergencia en el Alma

25 Mayo 2024



Luis Alberto Arango
Un asesinato que no puede quedar...

24 Mayo 2024



Yezid Arteta
Resignación: una peligrosa droga

23 Mayo 2024



Martín Jaramillo Ortega
Fútbol y política

23 Mayo 2024



Juan Camilo Restrepo
Los peces mueren por la boca, las...

23 Mayo 2024



Iván Serrano
En qué va la investigación de I...

22 Mayo 2024



Juan Fernando Cristo
Duele el Cauca

21 Mayo 2024



Federico Díaz Granados
El regreso de St. Pauli

19 Mayo 2024



Rodrigo Botero
¡Esperanza verde, ministras!

19 Mayo 2024



Yohir Akerman
A Petro le advirtieron de la...

19 Mayo 2024



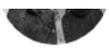
Maria Jimena Duzán
La camarilla que...



Carolina Sanín
La basura



Jorge Espinosa
Los paramilitares y



gobierna a españa...

19 Mayo 2024



19 Mayo 2024



Ecopetrol

19 Mayo 2024



Rudolf Hommes
Uno de los orígenes de la miseria

19 Mayo 2024



Velia Vidal
África en nosotros

18 Mayo 2024



Luis Alberto Arango
Desenmascarar al jefe maltratador

18 Mayo 2024



Juan Camilo Restrepo
La encrucijada de la...

17 Mayo 2024



Yezid Arteta
San Vicente del Caguán:...

17 Mayo 2024



Iván Serrano
Los líos del contrato para la...

16 Mayo 2024



Edna Bonilla
¡Gracias profes!

16 Mayo 2024



Juan Fernando Cristo
Es el sistema, estúpidos

15 Mayo 2024



Marisol Gómez Giraldo
La corrupción de otros es la campa...

13 Mayo 2024



Mauricio Rodríguez Múnera
Yaifotsirimaki

13 Mayo 2024



Federico Díaz Granados
Matria

12 Mayo 2024



Rodrigo Botero
¿Inversión pública pone en riesgo la...

12 Mayo 2024



Yohir Akerman
Desde el Ñeñe hasta Petro

12 Mayo 2024

CAMBIO

Suscríbete al newsletter

Ingresa tu correo

Enviar

Secciones

[Términos y condiciones](#)

[Políticas de Privacidad](#)

[¿Quiénes somos?](#)

[Líneas de atención](#)

Acerca

[Renueve su suscripción](#)

[Planes de suscripción](#)

[Pauté 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.