

Dudas por libre competencia en una licitación del Grupo Ecopetrol

Cenit canceló de nuevo una elección de ofertas para el servicio de transporte en helicópteros, contrato que desde el 2011 lo tiene la firma Helistar.

Redacción Portafolio

HACE UNA SEMANA, la compañía Cenit, filial del Grupo Ecopetrol, les notificó a los interesados en el Mecanismo de Elección CENI-20222652, cuyo objeto es el “servicio de transporte de personal y carga en helicópteros”, para las operaciones de varias empresas del Grupo Ecopetrol, que decidió cancelar parcialmente la etapa 2, para la prestación de estos servicios entre abril de 2023 y marzo del 2028.

La comunicación, conocida por Portafolio, firmada por Hernán Camilo Bonilla, representante legal para fines de Contratación y Abastecimiento de Bienes y Servicios de Cenit, se sustenta en los términos de referencia, bajo los cuales Cenit puede suspender o cancelar el proceso en cualquier momento.

Si bien puede tratarse de una decisión común dentro de este tipo de contratos, fuentes cercanas al tema señalan, con base en documentos a los que este diario tuvo acceso, que con la decisión el millonario contrato, por US\$120 millones, podría quedar nuevamente en manos del mismo proveedor que lo tiene hace 12 años: la firma Helistar.

La historia se inició en el 2011, cuando a través del concurso cerrado 524241, adelantado por Ecopetrol, se exigieron varios puntos técnicos y de cronograma que eran de difícil cumplimiento para un operador nacional o internacional, toda vez que en la mitad del

proceso se definió que los interesados debían tener los helicópteros disponibles para inspeccionar.

De acuerdo con las fuentes, para presentarse a la convocatoria, Helistar compró los helicópteros, mientras que otros participantes hicieron la salvedad de que no tenían las máquinas, pero que se podían inspeccionar en otros lugares, y en caso de salir adjudicados, las traerían al país.

“El mercado de helicópteros es muy especializado y ningún interesado va a hacer una inversión de US\$50 millones para después no tener cómo usarlos”, asegura un experto consultado por Portafolio.

Uno de los participantes en ese proceso fue la firma Helicol, que el 15 de septiembre del 2011 le dijo a Liliana Rueda, funcionaria de Ecopetrol, que en el cronograma había un espacio de 5 meses para traer las aeronaves y que era viable cum-

plir si se hubiese dado ese plazo, al tiempo que alertó por un sobrecosto del 25%, entre US\$27 y US\$37 millones frente a los precios de mercado de la época. Tres años más tarde, en el 2014, año previo a la finalización del contrato, el nuevo proceso de licitación quedó en cabeza de la sociedad Oleoducto Central S.A. (Ocensa).

PRIMERA CANCELACIÓN

Al año siguiente, en el 2015, Luisa Lafaurie, presidente de Ocensa y en ese momento miembro de la junta de Avianca Holdings, se declaró inhabilitada ante la relación con Helicol, a través del empresario Germán Efromovich, para la época socio controlante de la aerolínea.

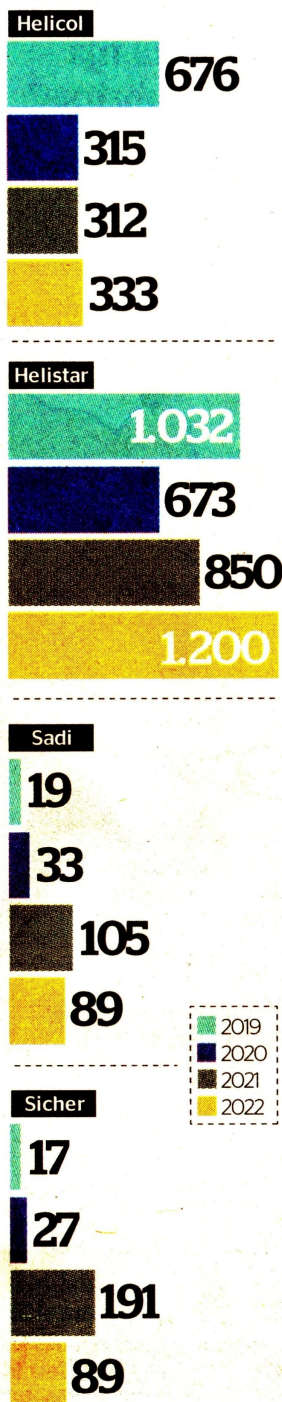
Según las fuentes, tras ello se inició una licitación abierta, a la que se hubiera podido presentar cualquier empresa local o foránea, porque tras la adjudicación había un año para alistamiento e iniciar la ejecución del contrato. Sin embargo, explican que, en simultánea, Sinergy Aerospace, dueño de Helicol, tenía un proceso arbitral con Valorem, anterior propietario de la empresa, por el pasivo pensional y, en octubre, luego de que Helicol ganó el arbitraje, hubo publicaciones de prensa cuestionando la licitación.

Sin embargo, Ocensa, el 29 de octubre del 2015, informó a los participantes que el proceso se mantenía vigente, pero dos días antes de la adjudicación, de acuerdo con las fuentes, llegaron



PARTICIPACIÓN HELICOPTEROS BIMOTOR

Horas de vuelo. Año 2019 a 2022



memorias USB a mesas de dinero de bancos con un audio de una conversación del empresario y que fue retomada por otros medios. Tras ello, días después, 10 de noviembre de 2015, Camilo Vargas, entonces gerente de Abastecimiento de Ocensa, dio por terminada la selección. Luego, el proceso, que se vencía en septiembre del 2016, se volvió a abrir en marzo de ese año, pero en cabeza de Cenit.

En esta etapa, según los documentos, el tiempo era mucho más corto (tres meses), porque la recepción de ofertas se debía hacer en junio, ya que el nuevo contrato se iniciaba el 1° de septiembre de 2016.

“Era para 6 helicópteros, tres medianos de 13 pasajeros, y otros tres más grandes para transporte de carga pesada y Helicol se presentó para los primeros porque no tenía la capacidad de hacerlo en ese tiempo”, agrega un consultado.

En carta fechada el 21 de julio del 2016, esta empresa le dijo al entonces presidente de Cenit, Thomas Rueda Ehrhardt, que los helicópteros adjudicados a Helistar para la operación de la Región 1, de Tunja, no cumplían los requisitos de capacidad mínima de carga de 800 kilogramos.

Y si bien Cenit adjudicó y pidió una prueba de vuelo, otras fuentes revelaron que el personal técnico de Helistar habría manipulado la nave, quitándole sillas, un filtro de arena y otros elementos, para comprobar que sí podía despegar. La aeronave no voló los

30 minutos exigidos, sino 10. “Le bajaron todos los equipos, inclusive el kit de supervivencia y en vez de sacarlo de un helipuerto pidieron la pista de Tunja, sin árboles alrededor, que hacen esforzar más el helicóptero”, dijo otra de las fuentes, que presenció el alistamiento de esa prueba desde tierra.

NUEVA LICITACIÓN

Tres años más tarde y previendo el inicio de una nueva licitación, el 7 de octubre de 2019 Helicol le envió una carta a Felipe Bayón, presidente de Ecopetrol, pidiendo un plazo de por lo menos seis meses para incorporar helicópteros según los tiempos de la Aeronáutica Civil, carta que Bayón nunca respondió.

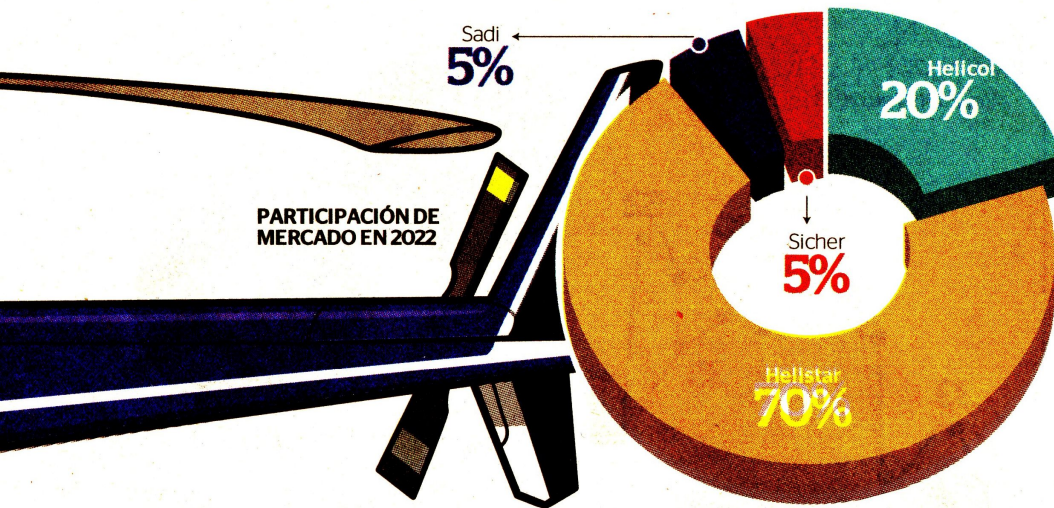
Al siguiente año, el 4 de septiembre de 2020, en plena pandemia y cuando el contrato con Helistar había sido prorrogado un año más por covid, Helicol le insistió a Bayón en otra carta, que el 24 de septiembre del 2020 fue respondida por Gloria María Guerra, jefe del departamento de Dominio Soporte y Servicios, diciendo que “sería la estrategia aprobada para cada caso concreto la que defina los invitados a ofertas y los cronogramas de ejecución de la estrategia”.

En julio de 2021 se abrió una nueva licitación para presentar documentos en septiembre, pero, de nuevo fue suspendida y el contrato fue renovado a Helistar por un año.

Según los documentos, el proceso se volvió a abrir



En julio de 2021 se abrió una nueva licitación para presentar documentos ... pero, de nuevo fue suspendida y el contrato fue renovado a Helistar”.



el 18 de agosto de 2022, también con un tiempo corto, ya que tocaba radicar documentos el 19 de septiembre, tras un año de quietud.

En tres comunicaciones que llegaron a Cenit, por parte de Helicol, entre el 30 de agosto y el 4 de octubre de 2022, dirigidas a Héctor Manosalva, presidente de Cenit y a Hernán Camilo Bonilla, la empresa cuestionó no solo los tiempos del pro-

ceso, sino que Cenit se abrió a la facultad de hacer rondas de negociación directas o individuales con el oferente que considere, así como las inconsistencias con las pólizas y condiciones de tiempo de antigüedad de las aeronaves.

Sin embargo, tras el inicio del 2023 y de varios meses sin notificar a los interesados, a menos de un mes de que comience el nuevo

período de contratación, Cenit notificó el 7 de marzo pasado la cancelación de esa fase 2 (la de los cinco años) y los interesados creen que la historia se repetirá, y que Helistar no sólo seguirá a cargo del contrato, sino teniendo una posición de dominancia, pues se calcula que el millonario contrato equivale al 95% del mercado de helicópteros bimotor en el país. ☐

‘Se canceló por control y debida diligencia’: Cenit

Camilo Bonilla, vicepresidente de Abastecimiento de Cenit, dijo que la decisión de cancelar el proceso fue conjunta entre la dependencia a su cargo y la Gerencia de Cumplimiento de Cenit, sustentada en una revisión interna y en un estudio de mercado especializado que se pidió como una acción de control y debida diligencia. “Se observan cambios por efectos generales de reajuste, por recesión económica mundial por pospandemia covid-19 y conflicto Rusia - Ucrania, entre otras y donde se prevé que las condiciones sigan cambiando en este mercado hasta aproxima-

damente el año 2025. Por lo tanto, se toma esta decisión con el fin de revisar la estrategia de abastecimiento y garantizar el cumplimiento de la promesa de valor”, agregó.

Y precisó que el contrato del 2016 no fue por una prórroga sino como resultado de un proceso de contratación abierto, acompañado por la Procuraduría y la Agencia Nacional de Contratación.

El directivo recalcó que los tiempos para presentar ofertas se fundamentan en los cronogramas y aspectos técnicos para cubrir las necesidades que tiene Cenit “y no se consideran cortos en este tipo de mercado”. Y remarcó que se analizará la conveniencia de hacer usar la opción de prórroga pactada en el contrato por 6 meses, y no por 5 años, como han dicho las fuentes consultadas por Portafolio. “Ello mientras se revisa la estrategia de contratación y se adelanta un mecanismo de elección con palancas de abastecimiento que permitan incentivar al mercado no solo local sino internacional”, puntualizó.

95

POR CIENTO del mercado de helicópteros representa el contrato del Grupo Ecopetrol, cuyo monto por cinco años suma unos US\$120 millones.