



PUNTOS DE VISTA · 1 Octubre 2023

Yohir Akerman

Los escandalosos helicópteros del Ejército

Entre aquí para recibir nuestras últimas noticias en su WhatsApp



COMPARTIR



Una sofisticada red de militares pertenecientes a la Central Administrativa y Contable, Cenac, del Ejército Nacional y la División de Aviación y Asalto Aéreo de la misma institución, han sido acusados de elaborar contratos a la medida, como hechos por un sastre, para beneficiar a una única y polémica compañía privada de transporte aéreo.

Un ejercicio simple de comparación entre los términos de dos contratos que tienen el mismo objeto, pero que fueron asignadas a dos compañías distintas, da pistas interesantes sobre el favorecimiento a una de esas empresas por parte del Ejército. El objetivo de los acuerdos es para la compra de horas de vuelo para transporte de personal y carga en helicópteros tipo Mi-17.

El Mil Mi-17 es un tipo de aeronave rusa de ala rotatoria, biturbina, que tiene un tren de aterrizaje fijo con tres ruedas, pesado y de largo alcance para el transporte de tropas, muy utilizado en operaciones militares por su comparativo bajo costo y alta capacidad de carga útil. Es una gran máquina.

En el año 2022, la División de Aviación y Asalto Aéreo firmó el

contrato No. 119-Cenacaviacion-2022 para la compra de horas de vuelo de transporte de personal y carga en helicópteros tipo Mi-17, con la compañía Vertical de Aviación SAS, por 7.250 millones de pesos.

Poco tiempo después, la misma División del Ejército Nacional suscribió el acuerdo No 206-Cenacaviacion-2022 para la misma compra de horas de vuelo de transporte de personal y carga en helicópteros tipo Mi-17. Pero ahora fue con la empresa Helistar SAS, por un valor de 12.000 millones de pesos. Casi el doble. No siendo esto suficiente, preparó una adición presupuestal por un poco más de 6.000 millones de pesos para este mismo contrato, para un total de 18.458.441.713 de pesos.

La diferencia de los montos entre las dos contrataciones salta a la vista y un primer análisis permitiría concluir que esto es justificado por la cantidad de horas de vuelo contratadas. Pero no. La discrepancia está en el costo de cada hora contratada con cada empresa, para el mismo servicio con igual tipo de aeronave. Vamos por partes, como dijo el mecánico desbaratando el motor.

Para el contrato No. 119-Cenacaviacion-2022 se estableció un valor unitario de la hora de vuelo por 26.049.100 pesos. Y para el acuerdo No 206-Cenacaviacion-2022 se definió un costo de hora de vuelo de 35.076.202 pesos. Repitamos. Para el contrato con Vertical se fijó un valor de 26 millones de pesos y para el de Helistar uno de 35 millones de pesos, es decir 9 millones de pesos más por la misma hora contratada. Como decía mi abuelita, con dedal ¿quién no teje? (Ver Anexo A)

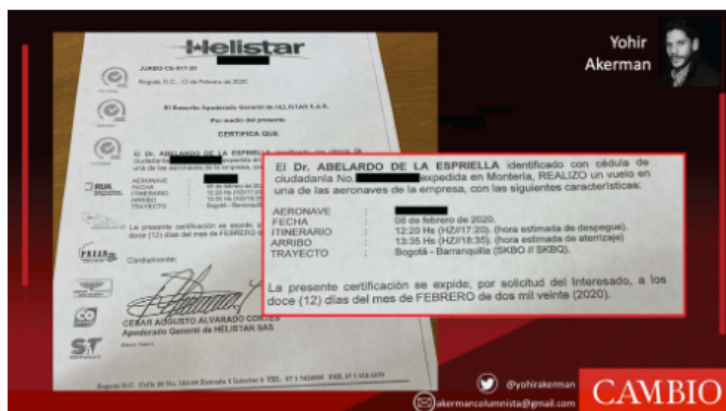
The image shows a video recording of a presentation. In the top right corner, there is a small portrait of Yohir Akerman with his name written below it. The main part of the image shows two overlapping tables from contracts. A red rectangular box highlights a specific row in the top table, which contains unit prices for flight hours. The table has columns for 'ITEM', 'DESCRIPCION', 'UNIDAD', 'CANTIDAD', 'VALOR UNITARIO', 'VALOR TOTAL', and 'VALOR UNITARIO'. The highlighted row shows a unit price of 26,049,100. A second table is visible below it, showing a unit price of 35,076,202 for the same or similar service. The video player interface is partially visible at the bottom.



Y los de Helistar han sabido tejer importantes relaciones que les han ayudado a amasar una gran fortuna, en especial su dueño, Orlando Cabeza Peñaranda. Además de helicópteros, en sus lujosos hangares del aeropuerto El Dorado, este antiguo policía que aprendió a pilotear en la institución, 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.

Esa última aeronave se hizo famosa por ser la que transportaba constantemente al exdiplomático Armando Benedetti en sus viajes entre Colombia y Venezuela, también a su familia y su exniñera en sus debatibles trayectos. Todo esto mientras la Cancillería decía no conocer detalles de esos movimientos del exdiplomático ni de quien pagaba esos vuelos privados.

Pero no es el único cliente polémico de la empresa. Helistar ha tenido entre sus asiduos y constantes usuarios a Alex Saab, extraditado a Estados Unidos por cargos de conspiración para lavado de dinero del régimen venezolano; a la senadora Piedad Córdoba, gran aliada de Saab y al abogado Abelardo de la Espriella, quien ha sido apoderado de Saab, de Piedad y ahora de Helistar. (Ver Anexo B)



Y no es el único escándalo tampoco de la empresa.

Probablemente es el menor. Uno de los más críticos es que esta compañía logró sobrevivir el accidente de octubre del año pasado, cuando un Cirrus Vision, un jet que cuesta algo menos de 4 millones de dólares que estaba registrado bajo la sociedad Panamerican Training Center, asociada de Helistar, se salió 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 de esa ciudad.

El piloto de la aeronave era el señor Milton Cabeza Peñaranda, hermano y socio de Orlando Cabeza, quien después estuvo inmerso en otra polémica, ya que el avión supuestamente sólo tenía la póliza para vuelos de mantenimiento y no para vuelos regulares, por lo que hubo mucho ruido sobre el pago de daños a la familia afectada.

Los problemas de la empresa de vuelos charter no paran ahí. Recientemente se conoció la investigación que los compromete realizada por la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, por violación del régimen de competencia, en cuanto al alquiler de helicópteros por parte de las administraciones pasadas de Ecopetrol. Esto, a través de contrataciones presuntamente amañadas durante los últimos 12 años, porque en todas ha ganado Helistar los contratos de transporte helicoportado.

Fuentes conocedoras y competidores del sector acusan que, gracias a supuestos contactos internos de Cabeza, esta empresa realizaba a la medida los procesos licitatorios e iba cambiando en el camino las condiciones para que fuera Helistar la única que pudiera cumplir las condiciones finales. Voceros de la compañía han negado estas versiones y es la SIC la que tiene que determinar la veracidad de esto. (Ver Anexo C)



Pero ya que esto suena familiar con los contratos del Ejército y las condiciones que venimos denunciado al inicio de esta columna, toca aclarar que el competidor, en ese caso específico y en esos contratos que mencionamos, tampoco es que se salve de manera rotunda.

El 28 de agosto de este año, la Superintendencia de Sociedades reportó que la empresa Vertical de Aviación empezó su proceso de liquidación judicial. La razón: esta compañía, que también tuvo por años como clientes principales al Gobierno nacional y las Fuerzas Militares, debió ser intervenida por incumplimiento de pagos a sus acreedores, no solo a su personal de trabajo sino a sus proveedores.

El pasado 2 de agosto Colpensiones, Protección y la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales dijeron que no recibieron los aportes por concepto de obligaciones de seguridad social y de carácter obligatorio por parte de la sociedad, que había logrado un acuerdo con los acreedores por 333.362 millones de pesos exactamente un año atrás. Igualmente, la Secretaría de Hacienda de Bogotá aseguró que no se habían hecho los pagos y la Dian y Opain revelaron retrasos en gastos de administración.

Seguramente que el Ejército le pagara el 35 por ciento menos por hora a Vertical que a Helistar no ayudó a que la primera pudiera salir delante en su apretada situación financiera. Por eso repetimos: el 35 por ciento menos en contratos que son exactamente idénticos, con el mismo

objeto contractual, idénticas aeronaves e igual logística.

Todo calcado, excepto el valor de la hora contratada.

Como tampoco ayudó el hecho de que no sólo han sido mejores contratos para Helistar, sino también la cantidad. Entre 2018 y 2023, esta compañía se ha llevado la mayoría de los contratos de transporte helicoportado, algunos de los cuales llaman la atención ya que han sido por más de 60.000 millones de pesos. Eso únicamente con la Central Administrativa y Contable, Cenac, del Ejército Nacional.

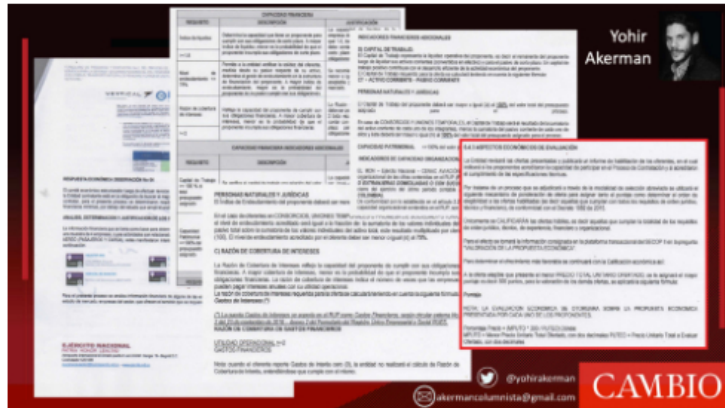
Según una fuente que trabaja en la compañía, que pidió guardar su identidad por seguridad y razones legales, el presunto modus operandi es el siguiente: los pliegos de condiciones antes de ser publicados a las compañías interesadas en alguna licitación, por orden de generales del Ejército aliados a Cabeza, se envían a Helistar, para que sean adaptados a las condiciones técnicas, jurídicas y financieras de la empresa.

Según la fuente, estas se modifican de tal manera que sólo las pueda cumplir esa compañía con elementos como aislamiento, disponibilidad, cantidad de aeronaves o sus años. Por eso estos pliegos, hechos a la medida de Helistar, eran enviados a militares de alto rango, los cuales eran mandados como una orden de obligatorio cumplimiento para ser publicados mediante el Sistema Electrónico de Contratación Pública, Secop. Esto con el fin de que otras compañías compitieran en un proceso de licitación que presuntamente ya tenía caballo ganador. Siempre ganando por una cabeza.

Las compañías participantes en el direccionado proceso contractual elevaban observaciones, que la mayoría de las veces no eran tenidas en cuenta.

Para desglosar eso, volvamos a la contratación que señalamos de 2022, del acuerdo No 206-Cenacaviacion-2022 que se ganó Helistar por más de 18.000 millones de pesos. A pesar de las solicitudes de los competidores al

Ejército y observaciones presentadas por la empresa Vertical de Aviación, que se había ganado meses atrás el contrato anterior, No 119-Cenacaviacion-2022, con el mismo objeto contractual, las condiciones fueron mantenidas y el único que podía cumplirlas era Helistar. (Ver Anexo D)



Según los pliegos, Vertical solicitó que se mantuvieran los índices financieros que se venían aplicando exitosamente desde 2019, con el fin de tener mayor pluralidad, mayor cantidad de oferentes y libre competencia para el proceso de contratación. Sin embargo, de acuerdo a personas familiares con el proceso de licitación, la Cenac mantuvo su posición, lo cual favoreció, con los nuevos estándares de índices financieros, a la compañía ganadora y de esa manera se descalificó al resto de empresas oferentes.

Todas estas acusaciones muestran que detrás de la presunta cercana relación de algunos generales del Ejército con Helistar, parece esconderse un presunto favorecimiento a esa empresa por encima de sus competidores. Es el mismo objeto de la investigación de la SIC, y serán ellos los que tendrán que establecer el alcance de estas prácticas que parecen restringir la competencia en un mercado de alto vuelo y lo aviones que pueden llegar a ser las cabezas de Helistar. Nunca antes un juego de palabras había sido tan puntual.

@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

0 Comentarios

Acceder ▼



Iniciar una conversación...

INICIAR SESIÓN CON

O REGISTRARSE CON DISQUS ?



Nombre

• Comparte

[Mejores](#) Más nuevos Más antiguos

Sé el primero en comentar.

Susíbete Política de Privacidad No vendan mis datos

Más Columnas



Paola Herrera

El rastro de Euclides Torres..

1 Octubre 2023



Carolina Sanín

Castración y vuelo

30 Septiembre 2023



Velía Vidal

Pobreza

29 Septiembre 2023



Luis Alberto Arango

Sólida cultura empresarial par...

29 Septiembre 2023



Johana Fuentes

Un Verano no tan rosa

29 Septiembre 2023



Yezid Arteta

Petro: con un pie sobre el...

28 Septiembre 2023



Juan Camilo Restrepo
Las inexactitudes estatizantes
28 Septiembre 2023



Weidler Guerra
¿Pueden los perros tener un..
28 Septiembre 2023



Sebastián Nohra
Políticos dopados
26 Septiembre 2023



Marisol Gómez Giraldo
La audiencia de la JEP en el...
25 Septiembre 2023



Rodrigo Botero
Ganado colombiano en...
25 Septiembre 2023



Federico Díaz Granados
Ardiente paciencia
25 Septiembre 2023



Gabriel Silva Luján
Ahora o nunca
25 Septiembre 2023



Yohir Akerman
Los siguientes en la lista de Otoniel
24 Septiembre 2023



Paola Herrera
Los 'contrataderos'..
24 Septiembre 2023



Rudolf Hommes
¿Es posible un Acuerdo...
24 Septiembre 2023



Velia Vidal
San Pacho bendito
23 Septiembre 2023



Mauricio Cabrera
Ganancias empresariales e..
22 Septiembre 2023



Luis Alberto Arango
Colombia necesita una...
22 Septiembre 2023



Juan Camilo Restrepo
Corrigiendo un maltrato
21 Septiembre 2023



Yezid Arteta
La seguridad como demagogia
21 Septiembre 2023



Weidler Guerra
Los actos inhumanos de l...
21 Septiembre 2023



Sebastián Nohra
Los amigos de Hugo y Fidel
20 Septiembre 2023



Juan Fernando Cristo
La Procuraduría
19 Septiembre 2023



Marisol Gómez Giraldo
La trampa de los ceses del fuego..



Mauricio Rodríguez Múnera
Estanflación a la vista



Federico Díaz Granados
Botero, el grande

18 Septiembre 2023

18 Septiembre 2023

17 Septiembre 2023



Rodrigo Botero

Potencia mundial de vida con...

17 Septiembre 2023

CAMBIO

Suscríbete al newsletter

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.