

PUNTOS DE VISTA · 26 Mayo 2024

Yohir Akerman

La licitación amañada de Petro

Entre aquí para recibir nuestras últimas noticias en su WhatsApp



COMPARTIR



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 aburrido como escandaloso y sorprendente. Por eso empecemos, guarden todo su equipaje de mano en los compartimentos superiores o debajo del asiento delantero y abráchense 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 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.

Yohir Akerman

Región	Tarifa Mensual Fija	Tarifa Hora Variable
Región 1	3028 39.600	1028 378
Región 2	1028 378	1028 378
Región 3	1028 378	1028 378
Región 4	1028 378	1028 378
Región 5	1028 378	1028 378
Región 6	1028 378	1028 378
Región 7	1028 378	1028 378
Región 8	1028 378	1028 378
Región 9	1028 378	1028 378
Región 10	1028 378	1028 378

Yohir Akerman
@yohirakerman
akermanyohir@gmail.com

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 otrosíes 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 despegue hasta que aterriza. 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.

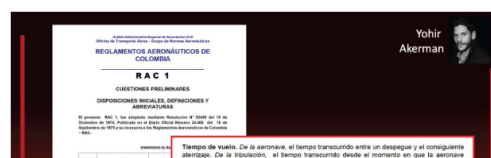
Continuemos con las irregularidades que no son únicamente en el costo de la hora de vuelo, sino también en la cantidad y forma de horas facturadas. Una revisión de ese mismo contrato de 2016 deja ver que Ecopetrol ha establecido un control para facturación de tiempo de vuelo por medio de un horómetro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

Region	Total Base	Total Minus (Por Costo USD)
Región 1 - Norte	997.24	
Programa/Proyectos		
Región 2 - Centro	4,945.33	
Programa/Proyectos		
Región 3 - Sur	4,945.33	778,043.36
Programa/Proyectos		
Región 4 - Total de Region	997.24	
Programa/Proyectos		

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 otros, 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 sastrer, 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 ajustó 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 máquinas. 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://cambio colombia.com/pagina/politicas-de-privacidad>

Por favor lea nuestra Política de comentarios antes de comentar.

Entendido



Unirse a la conversación...

INICIAR SESIÓN CON

O REGISTRARSE CON DISQUS



Nombre

4 • Comparte

Mejores Más recientes Más antiguos



Maria Clemencia hace 14 horas

Calienta guadaña la perversa procuradora; si no le dan el contrato a Helistar perseguirá sin piedad a quienes se atraviesen en el negocio, porque este es negocio de los anteriores gobiernos y ella llegó a la Procuraduría para eso, para proteger corruptos y atacar al gobierno del cambio. El peligro es ella y los abogánsters que la rodean amenazando con demandar al Estado si les terminan los contratos "de toda la vida", véanse el de los pasaportes, el de Sánitas, el del muelle de Buenaventura, etc. La exoneración por "buena fe" que la Cabello usó para favorecer a los bandidos de Reficar solo sirvió para ellos. Gabela exclusiva.

6 Respoder Comparte



Jorge Hernan Montaña Benavides hace 16 horas

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

6 Respoder Comparte



Rodrigo Ordonez → Jorge Hernan Montaña Benavides hace 15 horas

No hay peor ciego, qué el que no quiere ver...

2 Respoder Comparte



Cabaña Manauere → Jorge Hernan Montaña Benavides hace 15 horas

Entonces pongan a Pastrana o a Barco como posible responsable, para evitar "el sesgo". O a Gamero el técnico de Millonario.

2 Respoder Comparte



jazzusedo hace 13 horas editado

Tema no político. Suspendi la lectura en la mitad del texto, porque no me aguanté esos chistecitos ridículos. ¿De verdad cree, señor periodista, que esos comentarios cursis hacen mas agradable la columna?

3 Respoder Comparte



Radel hace 14 horas

La corrupción es ambidiestra..... y está por encima de cualquier presidente... desafortunadamente para nuestro país y los impuestos que pagan los contribuyentes

3 Respoder Comparte



José Luis → Radel hace 12 horas

La diferencia es la manera como se asume y se enfrenta al flagelo. Mientras los partidos de izquierda lo asumen y marcan distancia de los corruptos, los gobiernos de derecha-ultraderecha-centro meten las manos al fuego por los autores de actos de corrupción, los atomillan en sus cargos, miran hacia otro lado, o simplemente ocultan los hechos con el apoyo de los medios masivos de desinformación y los órganos de control. Los mismos que ahora se esfuerzan obsesivamente en hacer ver a este gobierno como corrupto, y si no encuentran nada irregular se lo inventan y/o hacen montajes y componendas para deslegitimar y desprestigiar al presidente. El viejo régimen (oligárquico y excluyente) incubó, naturalizó e institucionalizó la corrupción, mientras que este gobierno popular está empeñado en combatirla. Esa es la pequeña gran diferencia.

3 Respoder Comparte



Arturo → José Luis hace 12 horas

Que BIEN CONCEPTUALIZADO señor José Luis. Debo agradecerle este su comentario por claro, por preciso, y por VERÁS. GRACIAS.

1 Respoder Comparte



Nepomuceno Yusunguirá → José Luis hace 10 horas

Si, claro, como en su momento marcaron distancia con el mayor corrupto que ha pasado por la alcaldía de Bogotá, el señor Samuel Moreno (Q. E. P. D.) a nombre de la izquierda y el Popó Democrático. Memoria selectiva, la de los señores petristas.

1 Respoder Comparte



rafael neuto hace 14 horas editado

Titular sesgado y tendencioso de un seudo periodista en una revista que ya toma tintes fajardistas y que se parece cada vez más a Semana, MEDIOCRESI!

5 Respoder Comparte



José Luis → rafael neuto hace 12 horas

De todas formas, aunque el titular es malintencionado, me parece bien que el columnista dé luces sobre esta licitación en particular. Creo que el presidente Petro, así como revisó y echó para atrás la licitación de los pasaportes con Thomas Gregg and Sons, y lo ha hecho con otras licitaciones, lo cual indica que este gobierno no cumula con favorecer a determinado contratista en particular; me parece que debería nuestro mandatario revisar y, de ser necesario, rehacer la licitación de los helicópteros. Habría también que revisar otra opinión técnica al respecto pues la animosidad y fijación de la línea editorial de Cambio contra el gobierno actual le quita credibilidad, objetividad, y rigurosidad a las noticias y artículos que se publican, y uno ya duda de la intencionalidad con que se hacen o emiten. Está bien que se investigue y se denuncie, pero hay detalles que no dejan buen sabor de boca.

2 Respoder Comparte



javier sanchez hace 14 horas

Cómo no encontró la forma de involucrar a petro directamente, hizo lo que dice el manual del periodista mala leche e hijodeputa, tituló con mala intención. Poco a poco se le va cayendo la estantería. Lo triste, es que poco a poco se va cayendo la estantería de cambio . Ojo.

6 Respoder Comparte



JMA QN hace 15 horas

Difamador, quedaste dolido por que tuviste que retractarte la semana pasada. Ahora hablas de todo lo sucedido en la contratación de los helicópteros de Ecopetrol desde 2011, pero no mencionas ni responsabilizas directamente a ninguno de los presidentes de esos periodos. Sin embargo reconoces que nuestro Presidente Petro ha cuestionado esas contrataciones, pero no dices que es el único. Sabes que la contratación no se ha cerrado y que hay aspectos técnicos muy difíciles de cambiar, que estas empresas, que también sueñedi con ele aso de los pasaportes, han venido manipulando para posicionarse de facto y con respaldo jurídico como las únicas empresas que logran cumplir con los requerimientos. Si se suspende la contratación y se presenta una crisis o una demanda por parte de ese pulpo, la culpa, dirás tu que fue de Petro, si se asigna el contrato también dirás que la culpa fue de Petro. Los responsables son todos los presidentes de los periodos anteriores que crearon estas condiciones y cohonestaron y que tu malintencionadamente no mencionas, pero cual difamador de oficio con el ropaje de periodista y desde la vitrina de CAMBIO titulas tu pasquín "La licitación amañada de Petro. Ya lo sabemos, los medios MIENTEN, Cambio MIENTE, los principales enemigos del cambio y la verdadera oposición son los medios y por su posicionamiento y su antipetrismo visceral CAMBIO es el enemigo más peligroso del Gobierno del Cambio en los próximos dos años.

7 Respoder Comparte



Alfonso Castro → JMA QN hace 14 horas

Pertinente y oportuna su denuncia informativa. Sin embargo, por su posición política, la contamina usted de mala leche metiendo amañadamente en el titular el apellido Petro; acaso, ¿tiene pruebas de que el presidente exigió contratar con Helistar? Empresa que debería expropiar por corrupción la justicia colombiana.

6 Respoder Comparte



Maria Clemencia → JMA QN hace 14 horas

Comentarios de usuarios sobre la noticia: Petro: Manauere, una semana de...

¡Detenidamente en columna solo le cabe a Petro, ver pues, otro manifiesto.

👍 5 🗨 0 Responder Comparte >



Rodrigo Ordonez ⁺ → JMA QN
hace 15 horas

La denuncia es lo que vale. Para que llorar sobre la leche derramada?

👍 0 🗨 0 Responder Comparte >



Leon Florez ⁺
hace 12 horas

Coincido con otros opinadores: buena denuncia oscurecida por el titular de mala leche. Que necesidad Yohir de mostrar su bilis contra Petro?

👍 4 🗨 1 Responder Comparte >



Jaques S
hace 13 horas

En el 2026 ya no tendremos Ecopetrol, solo ruinas, como PDVSA. Pero todo bien.

👍 2 🗨 0 Responder Comparte >



José Luis ⁺ → Jaques S
hace 12 horas

Opinión fatalista que nada tiene que ver con la realidad. Ecopetrol es (y seguirá siendo) pilar fundamental de la sostenibilidad energética del país y de la transición hacia energías limpias. Comparto que las economías pequeñas, cuya incidencia en el cambio climático mundial es mínima, como la nuestra, no deberían sacrificarse en beneficio de los grandes países contaminantes, cuyas economías son robustas y hacen muy poco por renunciar al petróleo, gas, y el carbón. Solamente cuando hayamos implementado una infraestructura de energías limpias tan fuerte y productiva como la infraestructura de energías tradicionales debemos renunciar a estas últimas. Mientras tanto hay que seguir utilizándolas. Lo importante es que la transición vaya avanzando paralelamente, cosa que solamente veremos en gobiernos que se preocupan por el aire que respiramos y el ambiente en que vivimos, nunca en un gobierno neoliberal corrupto y depredador.

👍 1 🗨 0 Responder Comparte >



Lucía Triana ⁺
hace 12 horas

Un arribista este Akerman, con poner Petro se lee su columna y no es sobre Petro sino una antigua historia de monopolio difícil de tumbar, como la de pasaportes.

👍 3 🗨 1 Responder Comparte >



Analítica ⁺
hace 4 horas editado

De 2011 a 2016 es decir durante 2 gobiernos de Santos concurso privado, en 2020 durante gobierno Duque otrosí. Las tarifas a las que se refiere y que compara con precios actuales (desconocemos si es comparación válida) son de esos dos gobiernos. No dice desde qué gobierno se instalan horómetros comerciales. El que se instalen no prueba cómo se cobra, es una inferencia del periodista, que puede ser correcta, pero sigue siendo inferencia, no prueba. Los presuntos pagos por debajo de la mesa y las puertas giratorias son de los gobiernos de Santos y Duque. La contratación con Helistar, en los gobiernos de Santos y Duque. Nada de lo que dijo es en sí mismo complejo ni complicado, que es lo que logra el columnista con su falta de claridad, exceso de adjetivos y expresiones propias del periodismo espectáculo. En el artículo no aparecen ni una sola vez los nombres de Santos y Duque, pero sí el de Petro en el título, porque el nombre de Petro atrae gente. Cómo se llama esto? Sensacionalismo.

👍 1 🗨 0 Responder Comparte >



sergio henao ⁺
hace 6 horas editado

El título tergiversa el contenido de la columna. Hace un recuento desde el 2011 y llega hasta el día de hoy, y a pesar de que reconoce que Petro ha advertido para que no se firme un contrato sastre, en el título sugiere que el mismo Petro es responsable de lo ocurrido hasta hoy. A eso se le llama ser TAIMADO.

👍 1 🗨 0 Responder Comparte >



Germán Vargas Tangua ⁺
hace 2 horas

Por mas que intentó con la mal redactada investigación encajar el titular; este no cabe, es lamentable, pero entendible su afán. Es mas clara la entrevista que hicieron al gerente de Helistar, en la radio W. Su investigación debió titular el abuso contractual con desvío de recursos de tres juntas directivas anteriores y no la actual. debió consultar en el mercado las posibles oferentes y conocer el contexto en que se mueve este negocio. Lamentable su artículo; se la fumó verde, miijo?

👍 0 🗨 0 Responder Comparte >

📧 Suscribirse **P** Política de Privacidad **I** No vendan mis datos

Más Columnas

- | | | |
|--|---|---|
|  <p>Gabriel Silva Luján
El país de Petro
26 Mayo 2024</p> |  <p>Jorge Espinosa
Dudas con las estadísticas de...
25 Mayo 2024</p> |  <p>Mauricio Cabrera
Un capitalismo enfermo
25 Mayo 2024</p> |
|  <p>Velia Vidal
Emergencia en el Alma
25 Mayo 2024</p> |  <p>Luis Alberto Arango
Un asesinato que no puede quedar impune
24 Mayo 2024</p> |  <p>Yezid Arteta
Resignación: una peligrosa droga
23 Mayo 2024</p> |
|  <p>Martín Jaramillo Ortega
Fútbol y política
23 Mayo 2024</p> |  <p>Juan Camilo Restrepo
Los peces mueren por la boca, las empresas por ...
23 Mayo 2024</p> |  <p>Iván Serrano
En qué va la investigación de la...
22 Mayo 2024</p> |
|  <p>Juan Fernando Cristo
Duele el Cauca
21 Mayo 2024</p> |  <p>Federico Díaz Granados
El regreso de St. Pauli
19 Mayo 2024</p> |  <p>Rodrigo Botero
¡Esperanza verde, ministras!
19 Mayo 2024</p> |
|  <p>Yohir Akerman
A Petro le advirtieron de la corrupción de Pinilla
19 Mayo 2024</p> |  <p>María Jimena Duzán
La camarilla que gobierna a espaldas de...
19 Mayo 2024</p> |  <p>Carolina Sanin
La basura
19 Mayo 2024</p> |

**Jorge Espinosa**
Los paramilitares y 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 descentralización
17 Mayo 2024

**Yeziel Arteta**
San Vicente del Caguán: pobremente rica
17 Mayo 2024

**Iván Serrano**
Los líos del contrato para la construcción del nue...
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 campaña mía
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 Amazonia?
12 Mayo 2024

CAMBIO

Suscríbete al newsletter

Ingresar tu correo

Enviar



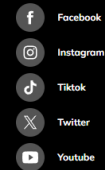
Secciones

[Términos y condiciones](#)
[Políticas de Privacidad](#)
[¿Quiénes somos?](#)
[Líneas de atención](#)

Acerca

[Renueve su suscripción](#)
[Planes de suscripción](#)
[Paute con nosotros](#)

Síguenos



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.