



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 170

Bogotá, D. C., lunes, 4 de marzo de 2024

EDICIÓN DE 33 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 15 DE 2023

(noviembre 8)

Segunda Legislatura 2022-2023

El día ocho (8) de noviembre de dos mil veintitrés (2023), siendo las nueve y seis minutos de la mañana (9:06 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República se reunieron de manera presencial en un salón de la gobernación del Atlántico, de la ciudad de Barranquilla, con el fin de sesionar.

El señor Vicepresidente de la Comisión, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal, asume la Presidencia, da inicio a la sesión y solicita al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamado a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Daza Guevara Robert

Elías Vidal Julio Alberto

Flórez Porras Pedro Hernando

Jaimés Cruz Sandra Yaneth

Tamayo Tamayo Soledad.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Echeverri Piedrahíta Guido

Flórez Hernández Alex Xavier.

Con excusa dejan de asistir a la sesión los siguientes honorables Senadores:

Castañeda Gómez Ana María

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo

Quintero Cardona Esteban

Ramírez Lobo Silva Sandra

Trujillo González Carlos Andrés.

Señor Presidente, en este momento tengo quórum deliberatorio, si usted permite, continúo con la lectura del orden del día que usted ha establecido para esta importante sesión constitucional.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante, Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día miércoles 8 de noviembre de 2023, a las 8:00 a. m., en la ciudad de Barranquilla.

I

Llamada a lista.

II

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor *William Camargo Triana*; al señor Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, doctor *Sergio París Mendoza*; a la señora Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctora *Carolina Jackeline*

Barbanti Mansilla; y al señor Superintendente de Sociedades, doctor *Billy Escobar Pérez*, en cumplimiento de la Proposición número 66 de 2023.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Hernán Rodríguez Becerra*; y a la señora Procuradora General de la Nación, doctora *Margarita Cabello Blanco*; a la señora representante legal del Grupo Aeroportuario del Caribe S. A. S., doctora *Mariela Cecilia Vergara Vergara*; y a todas las autoridades del nivel departamental y municipal.

Proposición número 66 de 2023

Conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992 y en los términos que allí se establece, solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, citar a debate de control político en sesión descentralizada en la ciudad de Barranquilla, departamento del Atlántico, en la fecha, lugar y hora que fije la Mesa Directiva de la Comisión, al señor Ministro de Transporte, doctor William Camargo Triana; al señor Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Jonathan David Bernal González; y al señor Superintendente de sociedades, doctor Billy Escobar Pérez, para que en el marco de sus competencias, rindan un informe detallado sobre la liquidación anticipada del contrato de concesión y sobre el proceso de reorganización empresarial al patrimonio autónomo del Aeropuerto Ernesto Cortissoz; además de indicar cómo y en qué condiciones se van a terminar las obras de ampliación del aeropuerto que estaban contempladas en el contrato de concesión, ya que a la fecha no se han terminado todas las fases.

De igual manera, invítese al señor Contralor General de la República, Carlos Hernán Rodríguez Becerra, a la señora Procuradora General de la Nación, doctora Margarita Cabello Blanco; al representante legal del Grupo Aeroportuario del Caribe S. A. S., y a todas las autoridades del nivel departamental y municipal.

Presentada a consideración de la Comisión por los honorables Senadores: *Pedro Hernando Flórez Porras*, *Esteban Quintero*, *Ana María Castañeda*, *Robert Daza Guevara*, y *Sandra Yaneth Jaimés*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 13 de junio de 2023.

III

Lo que propongan los honorables Senadores.

El Presidente,

Gustavo Adolfo Moreno Hurtado.

El Vicepresidente,

Julio Alberto Elías Vidal.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

En este momento, señor Presidente, he dado lectura al orden del día establecido y con solicitud de ustedes haré un informe ejecutivo de los citados e invitados, con el respeto de cada una de las autoridades que se encuentran presentes, para confirmar por favor su asistencia, que a veces algunos honorables Senadores desconocen quién es el funcionario.

Están citados, señor Presidente: el señor Ministro de Transporte, William Camargo Triana, ¿se encuentra presente en la sala? Presidenta de la ANI, la doctora Carolina Barbanti Mansilla, presente; Director de la Aeronáutica Civil, Sergio París Mendoza, gracias Director; Superintendente de Sociedades, Sociedades, el doctor Billy Escobar Pérez, gracias doctor Billy.

En este momento solamente certifica la ausencia... Solicitamos al equipo del Ministerio de Transporte, de la manera más respetuosa y más querida, que por favor le informen al honorable señor Ministro que lo necesitamos en este recinto, señor Presidente.

Invitados intervinientes: Contralor delegado para el sector de Infraestructura, Luis Fernando Mejía Gómez; gracias señor Contralor.

Procuraduría Regional de Instrucción del Atlántico, Margarita Rosa De la Hoz Jure; señora Procuradora muchas gracias.

Alcaldesa municipal electa de Soledad, Alcira Sandoval Ibáñez, ¿se encuentra presente? No se encuentra la Alcaldesa municipal.

Alcaldesa municipal electa de Malambo, Yenis Orozco Bonett, no se encuentra la Alcaldesa.

Presidente Ejecutivo Comité Intergremial del Atlántico, Efraín Cepeda Tarud, bienvenido muchas gracias.

Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Barranquilla, Manuel Fernando Ariza, no se encuentra presente.

Director Ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Seccional Norte, Héctor Carbonell Gómez, no se encuentra.

Presidente de Acpecta, Irina Lara Tejada, gracias, bienvenida doctora Irina.

Diputada Merly del Socorro Miranda Benavides.

Diputada electa, Alejandra Moreno Astwood, bienvenida, gracias.

Diputado electo, Harry Canedo Acosta, bienvenido, gracias.

Diputado electo, Carlos Rojano Llinas.

Y algunos invitados que están siendo registrados en la Secretaría General, señor Presidente, para poder brindar el informe ejecutivo y a los demás invitados-citados que no hemos hecho pronunciamiento acá y en el transcurso de la Comisión les haremos un saludo desde la Mesa Directiva.

Señor Presidente, en este momento he dado informe de citados e invitados; si usted así lo considera, podemos continuar con el punto dos de la citación al señor Ministro, para que pueda irse desarrollando esta Comisión.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Señor Secretario, sírvase leer para que los invitados conozcamos el motivo de la citación, sírvase a leer por favor el cuestionario que se le envió al señor Ministro, mientras damos espacio a que llegue. Él viajó en el mismo vuelo que nosotros, así que no debe estar muy lejos. Yo creo que los Alcaldes electos todavía están celebrando, de pronto por eso no vinieron.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Presidente, la coordinación de este debate establecido por usted desde la Mesa Directiva, la tiene el honorable Senador Pedro Flórez, que ha sido el convocante y el que fijará las pautas para el desarrollo de esta importante Comisión constitucional. Todo esto será levantado en un acta, porque es una Comisión fijada y aprobada tanto en Comisión Sexta Constitucional como en Plenaria del honorable Senado de la República.

En el punto dos, que no ha sido en este momento desarrollado, es la citación al señor Ministro de Transporte, doctor William Camargo Triana; al señor Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, el doctor Sergio París Mendoza; a la señora Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctora Carolina Jackeline Barbanti Mansilla; y al señor Superintendente de Sociedades, el doctor Billy Escobar Pérez, en cumplimiento a esta importante proposición, como la 11 de 2023. Igualmente, están invitados con intervención los organismos de control que se encuentran presentes en esta sala.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

No, señor Secretario, vamos a darle, con los buenos días también para los señores Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París; a la Presidencia de la ANI, doctora Carolina Barbanti; y al Superintendente de Sociedades, doctor Billy Escobar, bienvenidos, al señor Contralor Delegado y demás invitados. Yo creo que vamos a darle un espacio de 10 minutos al señor Ministro, que se acerque a la Comisión, porque si nosotros vamos a hablar entre nosotros mismos aquí del problema, pues no vamos a resolver nada, lo importante es que el Ministro escuche la problemática y nos ofrezca soluciones al tema. Entonces, vamos a darle un espacio de 10 minutos al Ministro que llegue, señor Secretario, para poder darle continuidad a la sesión.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Se declara el receso de 10 minutos señor Presidente, 9:25 a. m., para darle continuidad a lo que usted estableció.

(Receso)

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, fije usted la metodología para continuar con este importante debate.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Bienvenido señor Ministro. Acá en la Mesa Directiva hemos planteado la siguiente metodología para que todos conozcamos la problemática, señor Ministro, y podamos escuchar todas las opiniones del caso.

Comienza el Senador Pedro con su exposición como citante del debate, luego le damos la palabra a los Senadores presentes, luego a los invitados para que en un tiempo prudencial, para no extender el debate más de lo necesario, expongan también su punto de vista; y por último, los citados para dar respuesta a todas las inquietudes. Entonces, démosle inicio al debate. Senador Pedro tiene usted la palabra...

El honorable Senador Flórez Porras Pedro Hernando:

Muchas gracias señor Presidente, muy amable. Con los buenos días señor Ministro, señora Presidenta de la ANI, doctor París, doctor Billy, Superintendente de Sociedades, Senadores, Senadoras de la Comisión Sexta, Diputados electos, Concejales electos, Directores Intergremiales, de la ANDI, Procuradora, doctora Margarita, público asistente, medios de comunicación, amigos, amigas, todos en general, no me quiero quedar corto en el saludo, pero de manera concreta y fraternal, un saludo muy especial a todos los presentes.

Quiero iniciarle las gracias al señor Ministro y, por supuesto, a todos los funcionarios citados, gracias por estar hoy en esta sesión descentralizada de la Comisión Sexta, una sesión muy importante porque le permite a esta Comisión y, por supuesto, al Ministerio de Transporte, hacer presencia en los territorios, que es lo que siempre hemos defendido y, adicionalmente, abrirle un espacio de comunicación y de diálogo a los representantes del Gobierno nacional con las comunidades que representamos y con las comunidades a las que nos debemos. Desafortunadamente, algunos de los compañeros, Senadores y Senadoras, algunos están retrasados, otros no alcanzaron a llegar por temas logísticos, sin embargo, contamos con el quórum necesario para dar esta discusión que planteamos y proponemos se dé en los términos más cordiales y fraternales, porque al final, lo que queremos es trabajar por un objetivo compartido, que es lograr que Barranquilla, nuestra querida y amada Barranquilla, pueda contar rápidamente con

un aeropuerto que esté al nivel de su importancia estratégica en la región y en el país.

Quiero dar las gracias también a la Gobernación del Atlántico, a la señora Gobernadora Elsa Noguera, no pudo estar presente pero aquí están sus delegados, gracias por permitirnos estar hoy en este recinto y por fungir de anfitriones junto a mí y a mi equipo de trabajo.

La metodología que quiero plantear, señor Ministro, doctora Carolina, doctor París, doctor Billy, para desarrollar este debate, básicamente es la siguiente: primero voy a evidenciar y a visibilizar la información más relevante obtenida a partir de las respuestas principalmente de la ANI y de la Supersociedades; y luego en un segundo bloque, vamos a revisar las conclusiones más importantes a las que ha llegado la Contraloría General de la República a partir de, creo, dos o tres controles que le ha hecho a este proyecto, y puntualmente al contrato y a su interventoría. Y quiero plantear dentro de esa metodología, para que este no sea un debate estéril, que no termine y que no conduzca a nada, dos grandes objetivos que quiero, Senadores y Senadoras, que al final revisemos si se cumplen o no, luego de desarrollar el debate. Y el primer objetivo y fundamental objetivo es que el Ministerio de Transporte le diga a Barranquilla y le diga al Atlántico quién o quiénes son los culpables de que a la fecha Barranquilla no cuente hoy con un aeropuerto que esté a la altura de su importancia estratégica en el contexto regional y nacional. Creo que es necesario que el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte nos cuente a los barranquilleros y barranquilleras quién es el responsable de que hoy el aeropuerto no esté culminado, ¿es el Concesionario?, ¿son las diferentes entidades del Gobierno nacional en cabeza de la ANI, de la Aerocivil?, o ¿son ambos?, o ¿quién es el responsable? Ese es el primer objetivo que quiero que quede planteado y que invito, doctor Daza, a esta Comisión a que evaluemos si lo logramos cumplir al final de esta sesión y de este debate. Y el segundo gran objetivo, doctor Julio, que planteo es, dentro de esta metodología que el señor Ministro de Transporte, la ANI, la Aerocivil fundamentalmente, nos cuenten cuál va a ser el plan de acción y que se comprometan al mismo para que Barranquilla pueda tener su aeropuerto y ese anhelo sentido y aplazado por varios largos años, al final se cumpla.

Entonces, dicho esto, quiero iniciar esta presentación recordando que Barranquilla siempre se ha caracterizado por ser una ciudad pionera en muchos temas y la aviación no podía ser la excepción, Barranquilla tiene el privilegio de haber sido la ciudad donde se desarrolló el primer vuelo en nuestro país...

Barranquilla también, por ser cuna de la aviación, dio origen a la primera empresa comercial de aviación que, a través del tiempo, se transformó en lo que hoy es Avianca. Y esa condición de pionera, también permitió que Barranquilla en su

momento le diera un vuelco a las características arquitectónicas con las que se construían los aeropuertos en ese momento, la mayoría eran de un tipo republicano y Barranquilla cambió esa edificación y le dio una nueva cara a la ciudad, especialmente en las zonas aledañas.

Se adjudicó el contrato de concesión aeroportuaria a la empresa Valorcón y sus socios. Y acto seguido, el 5 de marzo, el Grupo Aeroportuario del Caribe y la Agencia ANI suscriben el contrato de concesión bajo el esquema de alianza público-privada número 03, cuyo objeto lo vemos reflejado aquí, ¿cierto?, la entrega en concesión por parte de la ANI en calidad de concedente y a favor del Concesionario para que, de conformidad con lo previsto en el contrato, el Concesionario realice la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización, mantenimiento y reversión tanto del lado aire, como del lado tierra del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla, previsto en el contrato y en sus apéndices, con la claridad contractual de que el Concesionario por su cuenta y riesgo debía ejecutar el contrato recibiendo a cambio la retribución del caso. El plazo mínimo de ejecución de este contrato se pactó a 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio y el plazo máximo no podía exceder los 20 años; y en el caso de que el Concesionario alcanzara el valor presente de los ingresos en una fecha previa al año 15, se permanecía en la concesión hasta llegar al plazo mínimo que era junio de 2030 y el valor del contrato de la concesión, 610.000 millones de pesos aproximadamente, valor del 31 de diciembre de 2013 y que comprendía todo lo que tiene que ver con el presupuesto de inversión.

Importante para tener en cuenta, que este contrato de concesión contempló ocho periodos de intervención cuyas obras principales van desde la remodelación de la terminal de pasajeros, la repavimentación de la terminal... de la pista perdón y la construcción de un nuevo terminal de carga y la construcción del terminal de mantenimiento y operación de aeronaves.

Y esta es la línea del tiempo de esos ocho periodos de intervención, en los cuales yo les pido prestar especial atención, porque es en esta línea del tiempo dónde vamos a revisar los diferentes incumplimientos que se han tenido a este proyecto de ejecución.

Importante mencionar que, en el año 2021, en el mes de febrero, dentro de esta novela en medio de este proyecto, el Concesionario radicó ante la Cámara de Comercio de Bogotá una demanda arbitral a raíz de la pandemia del COVID-19, y en esta demanda el Grupo Aeroportuario del Caribe señala que de acuerdo al memorando de entendimiento con la ANI, no es suficiente lograr las compensaciones frente a los graves efectos ocasionados por la pandemia del COVID-19, es decir, el Concesionario dice que a raíz de las afectaciones generadas por el COVID-19, por las

medidas tomadas por el Gobierno nacional de la época para paliar la situación de la pandemia, se ocasionaron una serie de sucesos que afectaron al concesionario y por lo tanto se presentó esta demanda, que entre otras pretensiones, planteaba que la terminación anticipada de este contrato. Esa, digamos, que es como la pretensión más importante, hay algunas adicionales, pero yo quiero básicamente, en aras del tiempo, limitarme a señalar esta como la más importante, que es la terminación anticipada del contrato. Es importante que el 17 de febrero del año 2022, la ANI instaura la demanda de reconvención, también con una serie de pretensiones básicamente sustentando que las pretensiones del Concesionario no eran válidas porque no se había presentado un fenómeno o un hecho relevante que permitiera validar y reconocer la terminación anticipada del contrato.

Entonces, lo que sucedió aquí es que la ANI desafortunadamente es reconvencida para que no ejerza ningún tipo de sanción sobre el Concesionario mientras este proceso dura, una decisión profundamente compleja y perjudicial, porque previamente al decreto de la medida cautelar, la ANI adelantaba contra este concesionario un total de siete procesos administrativos, de los cuales, 12 eran solicitudes de inicio que se encontraban en estudio para citar a audiencia y cinco trámites sancionatorios en curso. Importante, que la ANI no fue escuchada por parte del tribunal, a pesar de que los argumentos eran válidos, sin embargo, en desarrollo de estas medidas cautelares, el tribunal mantuvo las medidas cautelares y resolvió el tribunal, por medio del Auto del 23 de enero de 2022, declarar en desacato a la ANI en cuanto al cumplimiento de la medida cautelar, porque la ANI a pesar de que estaba reconvencida en medio de esta medida cautelar, impuso algunas sanciones al concesionario y luego la ANI solicitó que esto se reversara.

Importante mencionar que, mediante memorial del 23 de marzo de 2022, la ANI solicitó al tribunal lo que acabo de mencionar, no declarar en desacato y se comprometió al cumplimiento de la medida cautelar. La ANI, así mismo, pide modificar la medida cautelar para que se pueda iniciar un proceso administrativo encaminado a declarar la caducidad del contrato; sin embargo, el tribunal mantiene las medidas cautelares y su alcance. Seguido a todo esto, entonces aparece el laudo arbitral; y es que el 29 de mayo del 2023 el centro de arbitraje y conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá expide el respectivo laudo arbitral donde se resuelve dar por terminado de manera anticipada el Contrato de Concesión 003 de 2015 que es el suscrito entre las partes en litigio y cuya causal fundamental es la iliquidez causada, la afectación causada al concesionario por parte de las medidas tomadas para controlar la pandemia del COVID-19. También establece este laudo que no hay sanciones para ninguna de las partes y la

demanda prospera declarando la terminación del contrato de concesión y ordenando su liquidación.

Entonces, hasta aquí, digamos, que es como la historia de cómo ha sido esta relación tormentosa entre la ANI y el Concesionario y en el segundo bloque que hablé, que es el tema de la Contraloría, entonces el delegado de la Contraloría me puede corregir, mi querido doctor, la primera revisión, la primera auditoría de cumplimiento que realiza la Contraloría a este contrato de concesión, se realiza en diciembre del 2019 ¿cierto?, y allí fundamentalmente la Contraloría dice que... y aquí me veo obligado a leerlo textualmente para no caer en imprecisiones, hay en esta primera revisión de diciembre del 2019, dice la Contraloría que el periodo de intervención en la etapa uno del contrato debía finalizar el 18 de junio del 2018, sin embargo, durante la ejecución del contrato se presentaron dos eventos eximentes de responsabilidad que obligaron a realizar ajustes al plazo de entrega de la primera intervención; también dice que según acta de declaratoria de evento eximente de responsabilidad, del 12 de junio de 2018, el primer evento ocurrió con ocasión al impacto que generó la aprobación extemporánea del plan maestro en términos por fuera de los tiempos contractuales, aproximadamente 10 meses y 3 días posterior a lo que debía darse, lo cual indudablemente planteó una afectación, sobre todo a las bases del diseño de este primer año de la presentación y objeción de este contrato y, de igual manera, de acuerdo a un informe de la Contraloría General de la República, el número 16 de diciembre del 2021, dice la Contraloría que se evidencian una serie de inconsistencias fundamentalmente, Senador Alex y bienvenido al igual que el Senador Guido, se evidencia una serie de debilidades especialmente en la reprogramación del plan de obras de inversión por uno de los eventos eximentes de responsabilidad detectados anteriormente, lo cual, entre otras cosas, ocasiona que se aplace de manera injustificada la correspondiente terminación de las actuaciones citadas; y asimismo, dice la Contraloría, que se observan debilidades en la calidad de las obras y acabados en las áreas del edificio administrativo en el muelle nacional, en el muelle internacional, en el edificio terminal y plantea una serie de deficiencias en la infraestructura del aeropuerto que indudablemente afectan el confort de los usuarios y, por supuesto, la imagen de la ciudad y la imagen del aeropuerto como tal.

Y, menciona dentro de estos hallazgos la Contraloría y quiero mencionarlo de manera muy, muy especial, que se detectaron inconsistencias en el análisis de antecedentes que justificaron la suscripción del otrosí número 8, este otrosí es importante porque... o, mejor dicho, es importante la detección de esta inconsistencia porque no se tuvo en cuenta toda la información necesaria e inherente para suscribir este otrosí. Y, asimismo, se establecieron inconsistencias, dice la Contraloría, en la formulación y en la aplicación del ejercicio

aritmético y matemático financiero que se llevó a cabo con los porcentajes de este otrosí.

Y viene una tercera intervención de la Contraloría, y esta es totalmente reciente, esta es de junio del 2023, es decir, julio, agosto, septiembre, octubre, esta es de hace 4 meses y en esta intervención dice la Contraloría, que después de 8 años de suscripción del contrato de concesión 03 de 2015, se tienen avances poco representativos en relación con la adecuación y modernización del aeropuerto tanto del lado aire como del lado tierra, y se presentan adicionalmente una serie de deficiencias en el cumplimiento de las actividades de mantenimiento en las diferentes áreas del aeropuerto, que han ocasionado afectaciones incluso, incluso, a la seguridad de la operación del aeropuerto; es decir, no solamente es la afectación a la comodidad de los usuarios y a la imagen de la ciudad sino que, dice la Contraloría, que ciertos hallazgos encontrados se evidencian que han puesto en riesgo la seguridad en la operación del aeropuerto, o sea, algo sumamente grave. Y dice la Contraloría en este informe de junio de 2023, entre otros hallazgos, que entre junio del 2021 y diciembre del 2022 se presentaron diferentes situaciones de deterioro e inadecuado funcionamiento de diferentes áreas del aeropuerto y adicionalmente, de equipos, de vehículos, de herramientas, cuya responsabilidad estaba a cargo del Concesionario, hasta el punto que la interventoría del proyecto le solicita a la agencia, a la ANI adelantar aproximadamente 11 procesos administrativos sancionatorios, dentro de los cuales se relacionan el mantenimiento de los taludes en el caño de Soledad, el mantenimiento de la pista, mantenimiento de equipos, vehículos, cerramiento perimetral, etc., etc., etc.

Y algo importante, y es que dice la Contraloría, que entre el 17 y el 19 de abril de este año se logró evidenciar que una serie de situaciones que demuestran el incumplimiento del Concesionario en la ejecución y en el cumplimiento de las mismas y anexa un registro fotográfico que vamos a mirar un poco más adelante. Para no extenderme en este último informe de junio del 2023, debo mencionar que la Contraloría enfatiza y creo que nuestro querido amigo delegado va a ampliar un poco más la información, quiero dejarle material para que usted también exponga todos los hallazgos de la Contraloría, también manifiesta una serie de incumplimientos en las diferentes etapas de ejecución del contrato. La lista es larga, es inmensa, yo no me quiero extender, pero sí quiero pedirle al delegado de la Contraloría que por favor las aterrice y puntualice para que esta Comisión quede totalmente ilustrada sobre los hallazgos de la Contraloría, que me parecen de profunda gravedad y que, como lo dije anteriormente, incluso se puede concluir que la seguridad en el funcionamiento del aeropuerto y por lo tanto la seguridad de los pasajeros, de los usuarios, de la tripulación y demás está seriamente afectada y que pasa, por ejemplo, por afectaciones en el tema de las luces,

afectaciones en el tema de la pista, afectaciones en el tema del encerramiento del área circunvecina, etc., etc., etc.

De tal manera que, surtidos estos dos bloques, como lo expliqué en la metodología, por una parte, el análisis de cómo ha sido la relación entre el Concesionario y la ANI, que podemos resumirla como un matrimonio en donde papá y mamá tienen unos hijos, papá y mamá deciden separarse y se separan sin pensar en los hijos, sin tener en cuenta cómo va a ser el futuro de esos hijos y esos hijos somos los barranquilleros y las barranquilleras que hoy vemos cómo en ese proceso de divorcio entre el Concesionario y la ANI, ninguno de los dos sale lesionado, porque el laudo arbitral hasta ahora dice que no hay sanciones ni para la ANI ni hay sanciones para el Concesionario, es decir, aquí los únicos perjudicados hemos sido los y las barranquilleras, los y las usuarias del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

Entonces, a manera de conclusión podemos decir, fundamentalmente con base al informe de la Contraloría General de la República, en mi opinión, Senadoras y Senadores, que el Estado colombiano es el primer responsable a través de los gobiernos de turno, de generar los primeros atrasos en el incumplimiento en el inicio de la ejecución de las obras. Y lamento tener que decirlo de esta manera, que es el Gobierno colombiano de la época, el Estado colombiano el responsable, sencillamente porque le dio el argumento al concesionario para que se declarara ¿cierto?, el evento eximente de responsabilidad de fecha 12 de junio de 2018, lo cual, en mi opinión, es extremadamente reprochable, porque de acuerdo a lo que encuentra la Contraloría General de la República en sus diferentes auditorías, demuestra que el Concesionario entregó el plan y lo entregó dentro del tiempo pactado, pero fue la entidad del Estado la que en su demora para establecer el plan maestro, lo repito, 10 meses y 3 días afectó de manera inicial el cumplimiento del inicio de la ejecución de las obras. Y es importante mencionar que a partir de esto se ha desprendido la expedición de otras series de actas eximentes de responsabilidad donde se prorroga el tiempo generando atraso e incumplimiento en los términos que debía surtir cada una de las ocho etapas que vimos en la línea del tiempo, dejando entrever y esto lo quiero resaltar nuevamente, doctor Daza, una posible actitud permisiva y omisiva por parte de la ANI, nuevamente el Estado colombiano; inicialmente la Aeronáutica, luego la ANI. Y, lamentablemente, a pesar de que existían estos antecedentes en los permanentes incumplimientos en los plazos por parte del Concesionario, la ANI o el Ministerio de Transporte ¿cierto?, no tomaron las medidas necesarias de manera contundente. Entonces, aquí hay una primera gran conclusión en mi opinión, en donde posiblemente es la Aeronáutica inicialmente y luego la ANI, las primeras responsables de que

se empiecen a originar los incumplimientos en este contrato.

Y llego a esta primera conclusión porque tanto la Aeronáutica como la ANI esperaron hasta que el Concesionario presentara su solicitud de terminación anticipada del contrato por las afectaciones del COVID-19, a pesar de que ya había incumplimientos previos. De tal manera que los Gobiernos anteriores, en mi opinión, por parte de la ANI y de la interventoría, no actuaron en esta primera gran conclusión, de mi parte, de la manera adecuada. De tal manera que esta posible actitud omisiva y permisiva dio lugar para que cuando la ANI pretende a través de una demanda de reconvencción, no pudiera demostrar lo que pretendía en relación al incumplimiento del Concesionario por la no finalización de la etapa de intervención dos del tercer periodo de intervención en el plazo establecido; y al mismo tiempo considero que las actuaciones omisivas por parte de la ANI provocaron que cuando al final la Agencia define intervenir de manera contundente, imponiendo las sanciones que consideró, ya no lo podía hacer porque las medidas cautelares que fueron decretadas por el tribunal de arbitramento no le permitieron actuar. Y también mencionar que, dentro de la auditoría de la Contraloría General de la República de diciembre de 2021, se observaron debilidades en la calidad de las obras, de los acabados en las áreas del edificio administrativo, del muelle nacional, del muelle internacional, del edificio de la terminal, los cuales presentaron una serie de afectaciones y deterioros que indudablemente nos llevan a la conclusión de que el único afectado es el usuario del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

Aquí hay una serie de situaciones que quise resaltarlas como las más importantes dentro de este espacio de conclusión, pero que pido adelantar para no extendernos, porque ya muchas de ellas las mencioné. Algo importante para mencionar dentro de este bloque de conclusiones es que de acuerdo a lo estipulado en el contrato durante la etapa de reversión, el Concesionario y ojo con esto, es importantísimo, el Concesionario debe continuar cumpliendo con las labores de operación, mantenimiento y explotación comercial del aeropuerto por un plazo de 180 días, doctora Margarita, por un plazo de 180 días que pueden ser prorrogables hasta 540 días y que, además, el Concesionario tiene derecho pues a recibir todo lo que tiene que ver con sus ingresos regulados y demás. Y algo importante, que a pesar de que la Contraloría dice que estos hallazgos no constituyen... perdón, no se advierte hallazgo fiscal, sí resalta y deja claro que hay unas obras inconclusas, que hay unas obras inconclusas que han afectado y, repito nuevamente, no solamente el confort de los usuarios del aeropuerto y de la imagen de la ciudad, sino incluso la seguridad aeroportuaria.

Y, en conclusión, la Contraloría General de la República saca una gran conclusión general, que además es muy dicente y dice, que se halla una terminal aérea sin una gran transformación, una obra que no corresponde a las necesidades de la región, no es un aeropuerto que está al nivel de lo que Barranquilla y el Atlántico representa; y la decepción entre los ciudadanos y usuarios es indescriptible. Conclusión con la que estamos totalmente de acuerdo y con la que a diario miles de barranquilleros y barranquilleras se expresan de acuerdo. Y son estos barranquilleros y barranquilleras usuarios del aeropuerto, quienes a través de diferentes medios, desde hace muchos años vienen expresando su sinsabor, su dolor, su malestar, su tristeza, su molestia por lo que ha pasado con el aeropuerto de Barranquilla. Aquí hay usuarios que dicen, por ejemplo, cuánto costó esta empanada, refiriéndose al aeropuerto de Barranquilla; dicen que es espantoso y que uno va ahí y es literalmente, valga la expresión, a chupar calor doctor Julio adelante. Aquí hay muchas más quejas, dicen que, por ejemplo, el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, ojo, internacional, es un aeropuertucho y que los atlanticenses merecemos un aeropuerto de altura y no uno que salió de la caja de cereales, o sea, cuando un ciudadano o ciudadana, doctor Torres, se expresa de esta manera del aeropuerto de su ciudad, esto está diciendo muchas cosas. Porque si algo caracteriza a los caribeños en términos generales, es que tendemos a ser muy regionalistas, afortunadamente no somos la región más regionalista de Colombia, hay otras regiones que por fortuna nos superan, pero el caribeño y el barranquillero y el atlanticense por naturaleza viven y vivimos orgullosos de nuestra región y duele mucho que un hombre o una mujer de este territorio diga que nuestro aeropuerto es un aeropuertucho y salió de una caja de cereal.

Aquí dice Ángela, dice: “El robo más grande del Atlántico ha sido ese Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz”. Aquí hay preguntas: ¿Qué va a pasar con el aeropuerto de Barranquilla?, manifiestan que siempre ha habido excusas, los medios de comunicación también hacen eco de la noticia, aquí dice *El Herald*, que de acuerdo a la Contraloría y lo acabamos de exponer aquí en estos minutos, dice *El Herald* que la Contraloría manifiesta que en el año 2022 no hubo un desarrollo de las obras del aeropuerto. Y *RCN* dice que tras un aguacero que cayó en Barranquilla y su área metropolitana, se agudizó la problemática del aeropuerto, precisamente por todas las afectaciones en la infraestructura que ya detallé. Más registros de los medios de comunicación, observen, este es el aeropuerto internacional, nuevamente *El Herald* habla de la agonía del aeropuerto, resalta que hoy el aeropuerto de Barranquilla tiene una estructura sin terminar y que muestra síntomas de deterioro, fallas en su funcionamiento y lo más lamentable, es un futuro incierto y complicado por una disputa legal en medio de ese matrimonio, como lo he

querido yo definir, en donde nadie ha pensado en los hijos.

Aquí una serie de fotografías que respaldan lo detectado por la, por la Contraloría General de la República, aquí básicamente son las vías de acceso a algunas de las cabeceras del aeropuerto, claramente queda evidenciado el deterioro de estas vías, la falta de mantenimiento, vías no pavimentadas. Nuevamente lo mismo, y en la tercera foto vemos el mantenimiento deficiente realizado en la parte de la cabecera de la pista, todo esto totalmente injustificado. Continúa la misma Contraloría General de la República mostrándonos la evidencia de todo lo que yo les documenté, deterioros en la pista, en la cabecera, siguen más fotos de la Contraloría General de la República.

Esto es lo que nosotros encontramos hoy cuando llegamos aquí al aeropuerto de Barranquilla, es seguramente lo que se van a encontrar los miles de visitantes de mañana en 8 días cuando lleguen al partido de Colombia vs. Brasil, que parece que vamos a ganar, lamentable porque esta es la primera impresión que se llevan estos visitantes. Y, surtidas estas conclusiones, entonces, respetuosamente quiero, señor Ministro, doctora Carolina, doctor París, usted va a ser el responsable el próximo año de asumir esta gran responsabilidad, doctor Billy, hacer unas peticiones muy puntuales y de manera muy respetuosa que creo que interpretan el sentir de los ciudadanos y las ciudadanas de Barranquilla y de la región. Y lo primero es que el Concesionario tiene que comprometerse a realizar las actividades de mantenimiento que incumplió, creo que esto no puede obviarse porque aquí hay una serie de afectaciones al aeropuerto que están poniendo en riesgo, incluso, la seguridad de la operación como lo dije anteriormente, y algo que no es menos importante es la comodidad de los diferentes usuarios. Lo segundo, es que, ante las inconsistencias en la ejecución del contrato por parte del Concesionario, y esto es sumamente importante doctor París, que no se prorrogue más el tiempo, que se culmine el desarrollo de los diferentes procesos para que se pueda retomar el control del aeropuerto y se pueda garantizar la implementación del plan de inversiones de acuerdo a lo que está contemplado y lo más importante, garantizando los recursos que hacen falta para terminar las obras. Y allí, doctor William, me surge a mí una preocupación, porque yo no he alcanzado a ver los recursos para el tema del aeropuerto, usted amablemente nos compartió en su visita del mes de septiembre en desarrollo de las comisiones económicas, una información que le ruego nuevamente nos pueda aterrizar y mostrar, pero que yo quiero hoy públicamente expresar mi preocupación porque estos recursos no los vemos garantizados allí, es efectivamente lo que mencionaba, el doctor William, el señor Ministro de Transporte en esa sesión de las Comisiones Económicas mencionó que el valor pendiente está alrededor de los 70.000 millones de pesos, lo cual es importante que tengamos claro cómo se

garantizarían. Importantísimo y esta es una petición súper especial, señor delegado de la Contraloría General de la República, el acompañamiento permanente así ha sido, pero quiero de manera especial enfatizar en ese acompañamiento, sobre todo en el proceso de reversión que se está siguiendo, teniendo en cuenta que el Concesionario en medio de este proceso de reversión solo tiene responsabilidades con el tema de administración y de mantenimiento y se dejan casi que en un limbo se deja a la deriva las obras inconclusas que se están viendo agudizadas por el paso del tiempo y adicionalmente por las lluvias que a pesar de que estamos ya en pleno fenómeno del niño, que estamos viviendo y que se pronostican van a ir hasta mediados e incluso finales del mes de noviembre, lo cual puede llevar a que se generen pérdidas de recursos en lo que ya está invertido.

Solicitarle al señor Ministro de Transporte, a la Presidenta de la ANI y al Director de la Aeronáutica, que nos cuenten cuál va a ser el plan de acción que se va a seguir a partir de la fecha para lograr terminar las obras, las intervenciones que no se han logrado a la fecha por el incumplimiento en la ejecución del contrato, para poder garantizar que Barranquilla pueda tener en el menor tiempo posible, Senador Alex, el aeropuerto que merece.

Y, yo quiero, doctora Carolina, lo conversamos hace más o menos un mes en su despacho, recuerdo estaba usted en compañía allí de un grupo de sus asesores, sobre una gran pregunta que me gustaría que se resuelva en este debate, incluso con la intervención de actores importantes como la intergremial, la ANDI, la Cámara de Comercio, en fin, si lo que debe seguir a renglón seguido es que se termine el aeropuerto y el proyecto tal como hoy está concebido o se aproveche la oportunidad para construir un nuevo aeropuerto, repensando nuestra ciudad hacia dos o tres décadas más adelante, incluso ahora que hay mandatarios electos que van a iniciar su periodo en dos meses, empezar a pensar en todo este entorno del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, doctor Guido, en una aerópolis, en una aerópolis que incluya al municipio de Soledad y al municipio de Malambo y que todo el futuro y el desarrollo y el crecimiento de todo este sector que incluye estos dos importantes municipios, se puedan dar de la mano con el desarrollo y la construcción de un nuevo aeropuerto para la ciudad de Barranquilla y que nos pase algo deseable, doctor Cepeda, como le sucedió a la ciudad de Bogotá, que en la Avenida 26 o en la avenida El Dorado desarrolló en torno al aeropuerto toda un área de expansión y de crecimiento y de desarrollo de la capital y en donde hoy uno de los metros cuadrados más caros y más importantes del país están hoy en la Avenida 26 y es gracias y es producto a que se desarrolló todo un complejo alrededor del aeropuerto.

Entonces, yo quiero plantear a todos los presentes también esta pregunta, o nos quedamos con el proyecto como está que indudablemente le sirve a la ciudad o vamos mucho más allá. Y

esto es importante porque se vienen los Juegos Panamericanos. Doctor William, en el 2027 Barranquilla va a ser la capital de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos, los más importantes después de los Juegos Olímpicos, es un honor que no tenía nuestro país hace muchas décadas y que yo particularmente, y estoy seguro que todos los presentes, celebramos que el tema se haya desenrollado y que al final la decisión haya sido que los Juegos se realicen en Barranquilla.

Esto necesita que el aeropuerto esté terminado para cuando llegue el momento de los Juegos Panamericanos, de tal manera que el reto y ahí sí de este Gobierno, no de su Ministerio doctor William, es de este Gobierno, es poderle decir a Barranquilla y al Atlántico que va a tener su aeropuerto; y acompaño este pronunciamiento de una mediana preocupación y es que este Gobierno del cual somos amigos, ya lleva un año y medio prácticamente, es decir, a este Gobierno le quedan dos años y medio, y si empezamos a revisar los tiempos y la línea del tiempo, todo indicaría que no se alcanzaría a tener el aeropuerto por razones obvias, al final del actual periodo presidencial, pero sí aspiramos y sí creemos que se deben dejar definidos los avances en el aeropuerto y que la historia reconozca que ha sido bajo su gestión, doctor William, y bajo este Gobierno, que hoy Barranquilla tiene un gran aeropuerto que esté a la altura de su importancia. Que sea un aeropuerto que nos permita soñar más adelante con la posibilidad de un Hub para la región.

Bueno, de esta manera termino mi intervención, muchísimas gracias... Ah sí, algo importante doctor William, me hacen caer en cuenta y con esto cierro y finalizo mi intervención, el proyecto del aeropuerto sí quedó incluido en el Plan Nacional de Desarrollo, está en el plan plurianual de inversiones, doctor París corríjame por favor, eso..., ¿cierto?, pero no tiene financiación, entonces, así nos está pasando con proyectos estratégicos para la región y para el país, que han estado incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo pero no tienen financiación. Entonces, esta es mi intervención, muchísimas gracias y creo que sigue el espacio para que participen los...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias Senador Pedro por su amplia exposición. Señor Secretario, vamos a aprovechar la llegada del Senador Guido, del Senador Alex para aprobar el orden del día y continuamos luego con las intervenciones.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, gracias señor Presidente. Voy a verificar el quórum... (sin sonido). Por favor me ayuda con un poco de sonido acá. Gracias.

Se encuentra presente el honorable Senador Daza Guevara Roberto. Echeverri Piedrahíta Guido se encuentra presente. Elías Vidal Julio, Flórez

Hernández Alex, Flórez Porras Pedro, Jaime Cruz Sandra, Tamayo Tamayo Soledad. Siete honorables Senadores presentes, hay quórum decisorio señor Presidente. Se ha dado lectura al orden del día para su aprobación. ¿Los honorables Senadores aprueban el orden del día leído? La Secretaría General certifica, señor Presidente, que ha sido aprobado el orden del día y la validez de todo lo actuado en esta importante Comisión iniciando por la intervención suya, señor Presidente, y por la destacada intervención que ha hecho el honorable Senador Pedro Flórez, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Secretario. Para los Senadores que no estaban presentes, pues decidimos o decidió el Senador Pedro, que es quien está guiando el debate, que arrancara él con su exposición, como ya lo hizo, luego interviniéramos los Senadores presentes, luego los invitados, y por último la delegación del Gobierno. Entonces, Senadora Sandra Jaimes tiene el uso de la palabra.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimez Cruz:

Bueno, muy buenos días, un saludo muy cordial a la Mesa Directiva, a los compañeros Senadores y a toda la comunidad que está presente, a los Diputados electos, a las personas que obtuvieron el triunfo en las elecciones pasadas, un saludo muy cordial, y a la comunidad en general que está presente.

Bueno, yo creo que el Senador Pedro hizo una exposición donde realmente contextualizó el tema, la problemática hoy del aeropuerto de Barranquilla y pues lamenta uno, ¿no?, uno escuchando la situación, lamenta uno que realmente, digamos, las instituciones involucradas, las empresas involucradas, es decir, tomen esto como tan de una manera, como tan irresponsable, dejando pues a un departamento, digamos, en vilo y realmente pues sí, uno llega al aeropuerto y uno diría, Barranquilla que ha tenido pues un avance, que es una metrópoli muy avanzada, debiera tener pues un... Entonces, en torno a todo lo que han expresado acá, acá lo que la comunidad y todos queremos saber, es cuál será el futuro del aeropuerto de los barranquilleros y esperamos que en el desarrollo y las intervenciones de cada uno de los Ministros y del Director de la Aeronáutica, se pueda realmente dar una respuesta de cuál va a ser el futuro.

En resumen, pues el aeropuerto de los barranquilleros realmente hoy con esta exposición está totalmente a la deriva, está en liquidación y obviamente pues se desconoce la suerte que vaya a tener de aquí en adelante. Y respecto a las obras inconclusas, yo quiero sí pues manifestar que los hallazgos desde el 2021, los hallazgos que ha hecho la Contraloría General de la República y que se deben tener muy en cuenta, yo no los voy a señalar acá, porque aquí está el Contralor, entonces no... obviamente, yo los tenía acá pues expuestos, pero

todos estos hallazgos son importantes, pues que oír ahora al Contralor y que él nos diga también cuáles son, digamos, las acciones y las sanciones que se van dar, porque los hallazgos son realmente, lo que se ha evidenciado acá de las deficiencias de todo este proceso, realmente son muy alarmantes, son penosas y pienso que bueno. Entonces, estos hallazgos pues permiten evidenciar que hay unos incumplimientos, que realmente hubo unos incumplimientos por parte del Concesionario y que se suma que tras la liquidación del contrato se puede también ver afectados proveedores por pagos de saldos anteriores, bueno, y todos los que están involucrados. De todas maneras, decirles aquí a los presentes, bueno, que esta Comisión Sexta y que obviamente este debate que fue citado por el Senador Pedro, tenemos un interés prioritario, porque realmente se pueda resolver y se pueda avanzar en este tema y se le pueda dar una respuesta a todos los barranquilleros. Entonces, yo creo que acá lo importante es definir hoy en este espacio cuál va a ser el futuro del aeropuerto de los barranquilleros. Muchas gracias a todos.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Senadora. Tiene la palabra el Senador Robert Daza.

El honorable Senador Robert Daza Guevara:

Gracias. Nuevamente un saludo para todos y todas, muy contento de estar acá en Barranquilla. Pues expreso todo mi respaldo como colega y compañero de la Comisión Sexta a esta convocatoria y aprobación de esta sesión descentralizada que hizo el doctor Pedro Flórez, respaldamos las propuestas que él hace y, por supuesto, pues nos comprometemos a votar positivamente lo que en este debate se concluya. Un saludo especial al doctor William Camargo, Ministro de Transporte; a la doctora Carolina, Directora de la ANI; al doctor Sergio París; al Superintendente de Sociedades, bueno, a todos y todas.

Es lamentable que esta forma de concesión, señor Ministro, como forma de estas concesiones ¿no?, como forma de prestación de los servicios y de administración de los servicios que el Estado debe prestar a la ciudadanía, hayan hecho crisis, no es únicamente el caso de acá del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, pues conocemos toda la situación que en este momento están viviendo las principales vías nacionales que están a cargo de concesionarios. El problema es que los concesionarios reciben todos los dividendos y la plata, las ganancias, pero incumplen con las responsabilidades que tienen y los que pagamos somos los ciudadanos. Creo que pues va llegando el momento de hacer revisión de esas formas de administración y de prestar estos servicios por parte del Estado. Esto fue muy promocionado, se lo vendió como una solución para el desarrollo del país, pero lo que hemos encontrado nosotros es en casos, por ejemplo, como Transmilenio, como estas dobles calzadas, obras

grandes donde se han invertido billones y billones de pesos pero que luego los usuarios no disfrutaban en la dimensión que se ha anunciado y en la retribución que debería existir sobre las ganancias que generan este tipo de negocios, seguramente en el Congreso de la República tendremos que, con el apoyo de ustedes, del Gobierno, empezar a mirar cómo se busca otra forma de la prestación de los servicios y de la administración de estos bienes que, pues en últimas, es para el bienestar de la comunidad.

El caso de acá del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, pues es lo que nos presenta hoy el doctor Pedro Flórez, y que conocemos también por noticias de prensa, bueno y también a partir de los estudios que se han hecho por los equipos de asesoría que tenemos como Congresistas. Pero también es lamentable la actitud de los entes de control, ¿sí?, o sea, uno no mira aquí la acción de la Fiscalía, la acción de la Contraloría, de la Procuraduría en general, ¿no? Bueno, la Contraloría a veces mencionan hallazgos, pero lastimosamente no pasa nada. Yo lamento que la señora Procuradora hoy a nivel nacional esté sancionando a la gente que está persiguiendo la corrupción, lo conocimos, por ejemplo, en el caso del doctor Daniel Rojas, Director de la SAE, cómo se lo sanciona o se lo suspende más bien, cuando él estaba en función de proteger los bienes del Estado. De igual manera, recibimos la triste noticia de lo que ha pasado con el doctor Luis Guillermo Pérez, Superintendente de Subsidio, ¿no?, que se lo suspende porque está limpiando de la corrupción, que las cajas de compensación a lo largo y ancho del país siendo presa de todas estas mafias que se hacen a los bienes del Estado, y que pues, o sea, de ello hacen un negocio y hacen un lucro personal.

Bueno, pero en el punto de acá, del aeropuerto de Barranquilla, doctor Pedro Flórez, vuelvo y le repito, cuenta con mi voto, con nuestro apoyo, creo que en la Comisión Sexta hemos logrado una articulación y hemos logrado una armonía por la defensa de los territorios, esta es la tercera vez que estamos haciendo las sesiones descentralizadas y faltaba más pues que no hayamos venido, así nos tocara pagar los tiquetes del bolsillo ¿no? Bueno, muchísimas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted Senador. Tiene la palabra la Senadora Soledad Tamayo.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias señor Presidente. Pues también con mi saludo para todos los presentes, saludar también al señor Ministro de Transporte, a la doctora Carolina, Presidenta de la ANI, al doctor París; a todos los colegas, por supuesto, a los equipos técnicos, a los representantes de usuarios del transporte aéreo, a los Diputados electos, Concejales, y por supuesto que al señor Contralor delegado y a la señora Procuradora delegada, también mi saludo

a todos los que están aquí en este recinto. Decir que, por supuesto, este tema que no solamente afecta la región Caribe, doctor Pedro, sino que afecta a todos los colombianos porque por aquí hacen tránsito muchos colombianos que visitan este lugar, pero además se vuelve un atractivo para que muchos hagan estación en Barranquilla. Y creo yo que, además de esa liquidación anticipada del contrato de concesión, además del proceso de reorganización empresarial como usted lo ha presentado doctor Pedro, pues falta es que nos digan el cómo y quién y en qué condiciones se va a terminar las obras de ampliación del aeropuerto que están contempladas en ese contrato de concesión. Conocemos, como usted lo ha establecido, toda la evolución de este caso de la liquidación anticipada, pudimos ver el proceso surtido a nivel arbitral y también administrativo de este caso que lleva año y medio y pues que, como se ha dicho, se encuentra en la etapa de reversión. No obstante, pues persisten algunas preguntas que nos hacemos y es precisamente a la continuidad de las obras de ampliación y mantenimiento del aeropuerto, los tiempos, en qué tiempos es que los vamos a hacer, cómo se llevarán a cabo para tener las obras terminadas, cuál es ese modelo de contratación que seguramente tienen ya previsto a través de la Aeronáutica y de igual manera del gobierno en toda la línea y quisiera saber también cuál es ese actor encargado para que realice esta tarea. Y tendremos que aprender de estas experiencias, son lecciones aprendidas ¿no?, señor Ministro, y creería yo que es necesario entonces rediseñar mejores procesos de mitigación, diseñar estructuras financieras que nos permitan hacer frente a estas situaciones protegiendo la inversión pública; y pensaría que no sé si faltó hacer unos cálculos más precisos que nos permitieran materializar que ese riesgo, si bien es cierto lo del COVID, que fue la... no diríamos que es el pretexto porque no podríamos juzgar de esa manera, pero sí podríamos decir que fue una situación que no estaba prevista, sin embargo, pensaría que en estos contratos de concesión tendremos que llegar a unos cálculos más precisos para materializar tanto el riesgo previsible y los imprevisibles para mitigar esa respuesta.

Y cómo podemos también mitigar otros riesgos generados no solamente por un estudio o falta de estudio financiero, sino también de la operación, los temas ambientales, incluso sociales. Preguntaría al Gobierno, si el Gobierno tiene estimaciones de ese detrimento patrimonial como causa de esta concesión y si no, el señor Contralor seguramente nos contará, y cómo han obrado los seguros de esta App, qué previsiones se tenían contempladas en el contrato de concesión frente a los casos de fuerza mayor. Y les hago estas preguntas, por supuesto, porque creo que vale la pena que aprendamos de lo que está pasando con relación a esta obra tan importante que, por supuesto, como lo dije al comienzo, es una obra que requiere hoy Barranquilla, la región Caribe y, por supuesto, el todo el país. Entonces, muy corto señor Presidente,

dada toda la explicación amplia y suficiente que ha expuesto aquí nuestro compañero, el doctor Pedro Flórez. Gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Senadora. Tiene la palabra el Senador Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Muy amable Presidente. Saludo también de manera muy cordial al Ministro de Transporte, al Director de Aerocivil, a la Directora de la ANI, al delegado del Contralor, a la delegada de la Procuraduría. Bueno, este era un cuento de nunca acabar en Colombia, anoche tuvimos un debate muy interesante sobre lo que viene ocurriendo con Odebrecht, no solamente con lo que el país conoce que pasó en términos de la ejecución de la obra, sino en términos de las responsabilidades endilgables a muchos funcionarios por las enormes fallas derivadas de esa que también es una concesión. Y decía anoche el Ministro con buen criterio, aunque no suficiente, que hay que reformar, por ejemplo, la Ley 80; aquí vivimos haciendo leyes para cada caso y sobre estos temas de la contratación sí que tenemos normas, y apenas salta un escándalo, a alguien se le ocurre crear un sistema nuevo, un programa de computador o algo que no saque este pantano de corrupción en que se debaten no solamente las obras públicas en Colombia y no solamente estas obras de infraestructura, porque también recordamos casos como el de Moten Gil... que fue un proyecto contratado por el Ministerio de Educación en el gobierno Santos, que se malogró para construir y mejorar infraestructuras educativas, con el agravante de que aquí cuando estos hechos representan, ni siquiera, señor Contralor delegado y señora delegada Procuradora, ese conocimiento de los desafueros en contratación los conocemos aquí, sino que los conocen en el exterior, allá abren y cierran así sea parcialmente los procesos como pasó con Odebrecht y el Grupo Aval, allá se dieron cuenta del tema de Centros Poblados y hay otros que descubrieron pero que nunca tuvieron trámite normal en Colombia y no sabemos todavía los responsables, caso de Panamá Papers, seguimos esperando a ver qué pasó con eso. Ahí aparecía, por ejemplo, buena parte de la clase dirigente colombiana y eso nunca se discernió, nunca tuvo una digestión que le permitiera al país enterarse exactamente qué fue lo que ocurrió con ese escándalo a nivel internacional.

Todos sabemos que el tema de las alianzas público-privadas es un tema relativamente nuevo en Colombia y se consideró en su momento la panacea para efectos de ejecutar grandes proyectos de infraestructura en el país, que de otra manera no se pudieron construir porque el Estado tiene unas finanzas muy magras, unos presupuestos públicos muy escasos que difícilmente alcanzarían para que el Estado invirtiera directamente sin apelar a ese

tipo de modelos que implicaría la posibilidad de que el país avanzara ciertamente en infraestructura. Pero ya vimos que esto que se consideró un gran remedio para nuestras carencias vergonzosas en términos de infraestructura a nivel internacional, tampoco funcionó y el caso es este del Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla. Preguntaría simplemente, fundamentalmente a la Procuraduría y a la Contraloría, qué visión tienen hoy frente al tema del avance de estos proyectos concesionados vía App, supongo yo que tienen información más o menos cierta en torno a lo que ha venido ocurriendo con estos proyectos.

Aquí, por ejemplo, hay informes de prensa, Ministro, que hablan de 500 puentes en crisis, de 1.900 que tiene a su cargo Invías, no está aquí la persona de Invías para contestar esto y seguramente muchos de los puentes hacen parte de obras concesionadas o puentes hechos por App. Vale la pena mirar, según la Contraloría y la Procuraduría, eso qué, qué ha pasado con eso, porque aquí hay temas y lo comentamos anoche también en el debate, que tienen que ver con la justicia, la justicia en estos casos no opera o cuando opera lo hace tardíamente, que es como no operar. Aquí hay temas del control fiscal y del control disciplinario que tampoco opera; y hay temas administrativos, aquí se ha dicho, por ejemplo, por parte del señor convocante a este debate, que ha habido tardanzas del Gobierno, de Superintendencia, del Ministerio, de la propia ANI para abocar rápidamente no solo conocimiento de estos temas, sino para tomar decisiones que se correspondan con la necesidad de que, por ejemplo, Barranquilla tenga un mejor aeropuerto.

Es que este tema, además no viene de ahora, este tema viene de tiempo atrás, aquí hay que mirar cómo una empresa que logró esta concesión, virtualmente está en liquidación, se sometió a un proceso de reorganización, hay unos fallos de arbitramento que están antes de decidir por parte del Consejo de Estado, no sabemos cómo salgan y lo cierto es que mientras esto ocurre, mientras no funciona la justicia, no funcionan los órganos de control, no funciona la administración, el Estado, como lo ha dicho muy bien Pedro Flórez, Barranquilla está sin aeropuerto, sometido a la vergüenza, como usted decía doctor Pedro, de recibir en poco tiempo millones de visitantes como consecuencia de la realidad de los Juegos Panamericanos, y mucho antes, ahorita el juego entre Brasil y Colombia, y la gente entra por la sala, entra por la sala que es el aeropuerto y ya sabemos en qué condiciones está. Entonces, mi inquietud era un poco eso, qué visión tiene básicamente la Contraloría, la Procuraduría en torno a qué hacer con respecto a las concesiones, entiendo que este Gobierno y yo no voy a discutir si con razón o no, no está muy de acuerdo con las alianzas público-privadas y con las concesiones, y si no está de acuerdo pues qué nos vamos a inventar para hacer obras en este país. Porque aquí se dice con mucha

esperanza y mucha ilusión tal vez que frente a la situación de la concesionaria de esta App, pues que esta obra se haga con presupuesto público, por obra pública, ¿hay plata para eso?, ¿está financiado en el presupuesto del año 2024?, por ejemplo, o ¿qué va a pasar con esta situación?, porque aquí lo que queremos a que el país y Barranquilla sepa qué va a pasar con su aeropuerto, un aeropuerto que se lo merecen como también se merece Caldas, otro aeropuerto, no es el tema, no vamos a hablar de eso hoy aquí, pero luego hablaremos porque ahí también hay mucha tela donde cortar. Muchísimas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted Senador. Tiene la palabra el Senador Alex Flórez.

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Presidente. Un saludo especial señor Ministro, señora Directora, señor Director, colegas, medios de comunicación y comunidad en general que nos acompañan. Agradecerle Senador Pedro por la disposición, la responsabilidad con su ciudad y con su departamento al citar a esta Comisión para tratar este tema tan importante en una ciudad que pretende ser una potencia turística de la región y, por supuesto, del país y de la región en términos ya del continente. Creo que Colombia tiene el potencial y todas las características para catapultarse como la potencia turística de América Latina y eso, por supuesto, representa una multiplicidad de retos en los que los aeropuertos juegan un papel fundamental como puerta de entrada y primera impresión en lo que respecta al turismo, no se convierten o se constituyen en simples terminales a las que llegan quienes se desplazan de un lugar a otro, sino que son la primera impresión, la primera mirada que tiene quien se desplaza de un lugar a otro; y cuando uno está de turista y está pagando para viajar a otro lugar pues quiere ver cosas bonitas, las apuestas estéticas son en esencia también turísticas y representan, creo yo, el corazón en muchas medidas de lo que se hace cuando al turismo se refiere, en lo que al turismo implica la forma es el fondo. Luego, lo que está pasando con el aeropuerto de Barranquilla como el de Cartagena, pero para el que Cartagena pues ahora haciendo la investigación para desplazarme a la Comisión veía que ya hay, digamos, toda una cantidad de inversiones dispuestas ya y aprobadas por parte del Gobierno nacional. Hay otras ciudades que tienen retos importantísimos, que tienen que ver además no solo con lo estético sino con la capacidad aeroportuaria de recibir a la cantidad de turistas que llegan.

Si no, veamos lo que acaba de pasar en la ciudad de Medellín, una ciudad que se posiciona hoy como la capital turística del país, con un evento del concierto de RBD, cuatro fechas en las que alrededor de 200.000 turistas llegaron a la

ciudad de Medellín y el sistema aeroportuario y de transporte terrestre colapsó, este es un evento *sui generis* porque esto no ocurre todos los días, pero estamos hablando de que se proyecta, por ejemplo, de parte de los organismos expertos, que para el año 2035 se va a duplicar el número de viajeros internacionales que se mueven alrededor del mundo y que los viajes que hoy oscilan en alrededor de 3.800 millones de viajes al año, para el 2035 van a llegar a los 7.000 millones de viajes al año, lo que quiere decir que esta situación no va a ser otra cosa que empeorar en términos de la capacidad aeroportuaria. Colombia y México son los países que más han logrado crecer en la cantidad de viajes, igualando y superando ya lo que ocurría para el año 2019, México ha superado el 17% de lo que estaba moviendo para el 2019, y según cifras que estaba revisando ahora, Colombia es el segundo país después de México con alrededor del 9-10% del crecimiento en relación a lo que estaba pasando, ya superando incluso el periodo prepandemia, lo que significa entonces unos retos de los buenos, yo creo que esos son de los problemas buenos, como problemas de otro tipo, como la gentrificación que ocurre en las grandes ciudades del mundo que es este efecto del Airbnb, de los turistas que aumenta el precio de los alquileres porque a los turistas al llegar les gusta las ciudades en las que están y hoy en la época de los nómadas digitales pues se quedan a vivir en esas ciudades y alguien que viene de un país europeo, norteamericano pues se le facilita mucho más pagar un alquiler, lo que hace que los dueños de los hogares suban las cifras de los alquileres.

A eso yo le llamo un problema bueno, porque es un problema generado por el avance, el crecimiento y el desarrollo de las ciudades que terminan produciendo esos efectos colaterales que también hay que resolver y de los que también tendremos seguramente que hablar en el Congreso, a propósito de estos temas de gentrificación que en Nueva York hace unas semanas nos enteramos que prácticamente se prohibió el Airbnb, eso es un problema que en Medellín hoy está totalmente desbordado y que ciudades como Barranquilla, que le apuestan precisamente al turismo y que se ha pensado en clave incluso de construir grandes obras que no existían; es que la Torre Eiffel no siempre estuvo en París, se construyó una Torre Eiffel para atraer la apuesta turística y Colombia tiene que apostarle también a la construcción de sus grandes obras y sus monumentos y maravillas que atraigan las miradas del mundo y que hoy ya está causando, por ejemplo, la biodiversidad. Solamente ayer la revista *Forbes* sacaba un artículo que decía que Colombia es catalogada de acuerdo a su diversidad natural, como el tercer país más hermoso de mundo, debatible, yo creo que somos el primero, y en la medida que nos posicionamos en los primeros lugares de todos estos escenarios, nos contaba el Senador Pedro, que tenemos además la buena fortuna de que Barranquilla va a ser la sede de los Juegos Panamericanos 2027, lo que nos

avisa señor Ministro, Directora y Director, de un problema que vamos a recibir, de esos problemas buenos en 2027, y es que se va a colapsar la capacidad de Barranquilla para recibir a los turistas que vienen. En Medellín no solamente, ustedes vieron que muchas personas estaban vendiendo las boletas de RBD y eso fue noticia, pero no porque no quisieran ir al concierto, se llenó el estadio todos los días *full*, sino porque no consiguieron vuelos para desplazarse a la ciudad, se acabaron los vuelos y luego tremendo problema para salir de la ciudad, no había vuelos ni para entrar ni para salir, no había buses ni para entrar ni para salir, colapsó totalmente el sistema de la ciudad, precisamente por la cantidad tan impresionante de personas y toda una cantidad de gente pues perdió conexiones internacionales, Avianca el día lunes sacó, o el martes a última hora, un vuelo que no estaba previsto, que de Medellín-Bogotá 850.000 pesos tiquete, lo vendieron en 5 minutos porque no daba abasto la cantidad de gente que se movió y que necesitaba desplazarse.

Todo esto para insistir pues, señor Ministro, en la necesidad de que una ciudad como Barranquilla, que es la capital del Caribe colombiano y que cada vez más le da buenas noticias al país sobre la capacidad que ha tenido para adelantarse en relación a otras ciudades en nuestro territorio nacional, pues debe tener un aeropuerto de esa altura, porque lo que vimos ahí y lo que vemos cuando llegamos a la ciudad, pues sinceramente no se responde con lo que Barranquilla pretende y quiere mostrarle al país y al mundo. Si esa es la primera vista que uno tiene de Barranquilla, pues no va a ser agradable, no es lo que la gente está esperando ver, no es lo que uno como turista llega a ver. Uno cuando, insisto, paga para ir a otro lado, quiere ir a ver cosas bonitas, porque uno está pagando, entonces creo que es necesario insistir en eso.

Durante la pandemia muchos aeropuertos en el mundo aprovecharon para modernizarse y lo que estamos viendo hoy incluso en nuestro continente, que es uno de los aplaudidos a nivel mundial porque se ha adelantado de manera rápida a las dinámicas mundiales, en Panamá están pasando cosas interesantes, apuestas tecnológicas en las que están eliminando, incluso, algunas barreras de ingreso cuando ahí *checkpoints*, cuando hay vuelos con conexión, que están eliminando barreras de seguridad y aplicando procesos tecnológicos innovadores que el Banco Mundial ha estado aplaudiendo, creo que Colombia tiene que actualizarse con esas dinámicas mundiales y que Barranquilla, Medellín y otras ciudades pues, por supuesto, están necesitadas de eso, así que, no es más que invitar, señor Ministro, a que continúen esa apuesta decidida y que meta a Barranquilla dentro de sus prioridades, dentro de los hijos favoritos a los que el Gobierno les apuesta, porque esta es una ciudad que va recibir los Juegos Panamericanos en 2027 y eso significa que tiene que ser una prioridad de todos nosotros, que Barranquilla reciba a toda

esa cantidad de turistas, esta ha sido llamada la Puerta de Oro de Colombia, así que yo los invito a que juntos construyamos un aeropuerto de oro para Barranquilla y para Colombia. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted Senador. Yo, Ministro de Transporte, William Camargo, quiero darle la bienvenida y agradecerle tomarse en serio esta citación de la Comisión Sexta y acudir a la ciudad de Barranquilla a escuchar las inquietudes del Senador Pedro y de todas las personas, sobre todo de la ciudad de Barranquilla que sufren por el estado del Aeropuerto Ernesto Cortissoz; al Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza; a la Presidenta de la ANI, doctora Carolina Barbanti; y al Supersociedades, doctor Billy Escobar, gracias por acompañarnos. Igualmente, al delegado de la Contraloría, Luis Fernando Mejía y de la Procuraduría, Margarita De la Hoz, que nos acompañan.

Creo que la exposición del Senador Pedro fue bastante amplia, nos ilustró sobre la problemática ampliamente, me tomé el trabajo ahorita, Senador Pedro, que usted estaba haciendo su exposición porque más allá de que se diga “Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz”, ¿qué es un aeropuerto internacional?, y uno va a buscar y dice “Aeropuerto Internacional es aquel que tiene una sede de la aduana para recibir a los que vienen del extranjero y pueden recibir vuelos interna...”, pero creo que se la tomaron demasiado en serio esa descripción, se la tomaron al pie de la letra, porque eso es lo único que tiene el aeropuerto de Barranquilla para ser internacional, aparte de recibir los vuelos que vienen del extranjero. Creo que esa descripción tiene que ir más allá y que “internacional” también sea tener una infraestructura amplia y que los pasajeros se sientan que están llegando verdaderamente a otro país, no que están llegando a cualquier peladero por ahí. Como decía el Senador Alex, Barranquilla es conocida como la Puerta de Oro de Colombia, creo que si ustedes se ponen a ver esa puerta de oro al recibirlos en el Aeropuerto Ernesto Cortissoz, pues ya yo creo que sería como de bronce. No sabemos si en realidad la ciudad de Barranquilla creció a un ritmo tan acelerado que dejó rezagado al Aeropuerto Ernesto Cortissoz o definitivamente el aeropuerto no dio para para crecer lo que tenía. Esa infraestructura que se ha visto en los últimos años de crecimiento en la ciudad de Barranquilla, no ha crecido al mismo ritmo del aeropuerto de la ciudad, y el turismo que está llegando a la ciudad, pues no ve con buenos ojos que su aeropuerto no sea de las características que necesita una ciudad como Barranquilla, obviamente, no solo de Barranquilla sino de toda la costa Caribe.

Ahorita que estaba escuchando la intervención del Senador Pedro, creo que para terminar la obra se necesitan unos 70.000 millones. creo que dijo Senador Pedro, unos 70.000 millones, creo que

Barranquilla o el Atlántico aporta como el 4.5% del PIB nacional, no creo que esos 70.000 millones no puedan reinvertirse en la ciudad, una ciudad que le da tanto a Colombia pues obviamente tiene cómo recibir de la nación, ya sea por una obra pública o ya sea por una concesión o ya sea por... De cualquier forma Senador Guido, pero lo importante es que la obra se termine. Como lo habíamos analizado en varias de estas sesiones de la Comisión Sexta, ya basta de tanta mesa técnica, ya basta de tanto hablar, ya basta de tanto dialogar, de sentarnos con los afectados, de sentarnos con los interesados, de sentarnos con los contratistas, aquí la gente lo que quiere es ver resultados y que los resultados pues se vean plasmados ahora que están vivos, no ya después, cuando se mueran.

Esta importante Comisión que hoy tengo el gusto de presidir aquí en la ciudad de Barranquilla por invitación del Senador Pedro Flórez, a quien le agradezco la invitación, quiere irse de aquí con unos compromisos del Gobierno nacional, quiere irse de aquí escuchando que vamos a hacer esto y lo vamos a hacer tal fecha, vamos a hacer esto y ya tal fecha se tiene que ver reflejado. Aquí el Senador Pedro expuso en sus conclusiones, que fueron más largas que la exposición, unas propuestas, pero yo sí creo que ahora que escuchemos al Gobierno, por lo menos debemos aclarar en qué situación está el estado actual del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, que se nos aclare cuál es el punto de partida hoy, para así poder vislumbrar hacia dónde queremos ir. Que el Ministerio se comprometa a dar los recursos, señor Ministro, que se comprometa a dar los recursos y a darnos una solución hoy de que Barranquilla el día de mañana de verdad se convierta en la puerta de oro de Colombia y que tenga un aeropuerto al nivel que Barranquilla y la costa Atlántica se merece.

Creo que proteger a los ciudadanos, usuarios del aeropuerto, a los usuarios y usuarias, como dice el Senador Pedro, que dependen de la operatividad de este aeropuerto para, no solamente para el turismo, para sus negocios, para su vida, para visitar a los familiares, para el trabajo, para cualquier cosa, es imperativo que el gobierno se ponga la mano en el corazón y hoy le demos solución a este asunto. Los mismos, no nos vayamos muy lejos Senador Alex, en el aeropuerto de Bogotá hoy, que se unge como el más grande que tiene el país y al que mayor inversión se le ha hecho, casi no podemos despegar hoy de Bogotá porque la línea de seguridad estaba así, plagada de gente a las 5 de la mañana, no me quiero imaginar cómo estaría a las 7, a las 5 de la mañana estaba plagada de pasajeros que no podían salir del Aeropuerto El Dorado de Bogotá porque son insuficientes las instalaciones, ¿qué se deja para Barranquilla?

Entonces, señor Ministro, hoy, doctor París, se llevan ustedes unas buenas inquietudes de acá de la ciudad de Barranquilla, se llevan ustedes unos argumentos, pero también queremos escuchar soluciones el día de hoy. Según el cronograma que establecimos, vamos a darle la palabra a la lista de

invitados que nos pasó el Senador Pedro Flórez en el orden establecido, pero vamos a pedirles por favor que sean muy mesurados en el tiempo para que no alarguemos de manera innecesaria el debate. Vamos a darle tres minutos a cada persona, pueden tomar un micrófono de esos que están ahí y ubicarse por... ellos están sentados, pero yo creo que mejor si se paran acá los que van a intervenir, pues pueden apreciarlos mejor las personas. Entonces, no sé si la Alcaldesa electa de Soledad está presente... Bueno, el Presidente Ejecutivo del Comité Intergremial del Atlántico, Efraín Cepeda Tarud tiene... Ah, bueno, ¿primero creo, señor Secretario, tenemos que declarar sesión informal? Ah, bueno, listo. Adelante doctor Efraín Cepeda Junior.

El doctor Efraín Cepeda Tarud, Presidente Ejecutivo del Comité Intergremial del Atlántico:

Bueno, muchas gracias, muy buenos días a todos. Agradecerle al Senador Pedro Flórez y destacar esta citación, es un tema relevante, de gran relevancia, diría que es uno de los temas prioritarios para la ciudad de Barraquilla del departamento del Atlántico; destacar también la presencia aquí del Ministro de Transporte, de la Presidenta la ANI, del Director de Aerocivil, del Superintendente de Sociedades, de la delegada de la Procuraduría y el delegado de la Contraloría y yo creo que eso evidencia que ahí están todas las... bueno, está la disposición de las entidades y de los honorables Congresistas de buscar una solución a esto que creo que es el objetivo de esta reunión de hoy.

Quisiera mencionar la importancia o la solicitud que hacemos de los gremios que no es más que se termine en la mayor brevedad las obras del aeropuerto. Cuáles son esas obras prioritarias Ministro, Presidenta y Director de Aerocivil y Presidenta de la ANI, primero, la terminal de maletas nacionales, tenemos una terminal de maletas nacionales, diría yo que en más de un 90%, hoy en el recorrido van a poder constatarlo, diría que está casi llegando al 100% de terminación, están los equipos en la terminal, está la famosa escalera eléctrica que no está instalada, ahí está guardada, está el ascensor, están las bandas transportadoras de maletas, ese es uno de los aspectos por el cual más se queja el usuario del Aeropuerto Ernesto Cortissoz cuando llegan los vuelos nacionales, eso como primera obra; segunda obra, el ala internacional también del Aeropuerto Ernesto Cortissoz y las obras que vemos hoy son unas obras provisionales, se deben concluir esas obras también; y tercera obra, también fundamental, es la terminal de carga que hoy está operando con unas infraestructuras provisionales que si bien no se ha frenado la operación de carga, no permite que se preste en un 100% con todas las comodidades y las condiciones de seguridad la operación de carga. Eso, la culminación de las obras como primer gran punto. Y segundo gran punto, se requiere que se dé una seguridad en cuanto a la operación en el mediano y largo plazo, se requiere un operador con toda la

experiencia que opere la terminal y yo creo que esos son las grandes tareas que debe asumir el Gobierno nacional y esperamos del Gobierno nacional un compromiso en ese sentido. Como lo mencionó el Senador Pedro Flórez, estamos *ad portas* de recibir los segundos juegos multidisciplinarios más importantes del mundo después de los Juegos Olímpicos, los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos, solamente hablando de atletas y sus equipos son 13.000 personas que vamos a recibir, eso sin contar el turismo que viene a ver las justas, adicionalmente los periodistas que vienen a cubrir y demás visitantes que vamos a recibir en nuestro departamento, y el Aeropuerto Ernesto Cortissoz es la puerta de entrada y es lo primero que se encuentra un viajero cuando llega a nuestra ciudad. También manifestarles y contarles a los honorables Senadores y al Gobierno nacional, que desde los gremios del departamento estamos constituyendo una veeduría para hacerle acompañamiento a ese proceso de reversión, que yo creo que es muy importante, que cuenten también con una veeduría técnica, una veeduría organizada que permita también coadyuvar en esas soluciones que se requieren urgentemente para terminar las obras del Aeropuerto Ernesto Cortissoz.

Y, cierro reiterando la necesidad de que tengamos un compromiso por parte del Gobierno nacional de la terminación urgente de esas obras y una operación adecuada. Entiendo que Aerocivil está trabajando en la retoma, va a estar operándola por un tiempo, pero también pensemos en mediano y largo plazo en buscar un operador de talla mundial, un operador que tenga todas las condiciones y toda la experiencia.

Muchísimas gracias Senador Pedro Flórez y Senadores, muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted doctor Cepeda. Tiene la palabra el Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Barranquilla, doctor Manuel Fernández Ariza.

El doctor Manuel Fernández Ariza, Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Barranquilla:

Muy buenos días honorables Senadores y especialmente al Senador Pedro Flórez, yo no quiero extenderme mucho, yo creo que la presentación del Senador fue muy completa y, por supuesto, he escuchado atentamente muchas de las intervenciones de cada uno de los Senadores en donde claramente entienden la importancia de este aeropuerto, no para Barranquilla, para el país, para el desarrollo del país. Simplemente recordar que todos los países en el mundo que han logrado generar un desarrollo por encima de la tendencia histórica, el milagro asiático, China, Taiwán, todos han desarrollado sus costas; y la región Caribe y Barranquilla están muy cerca de Estados Unidos, a dos horas de la costa este de Estados Unidos. Todos sabemos que en esta coyuntura geopolítica,

el *nearshoring*, la inversión que se está trasladando del Asia hacia América Latina es una gran oportunidad, es una realidad, de hecho ya aquí se han instalado empresas que vienen de China y principalmente lo que buscan estas empresas es un territorio que le ofrezca una infraestructura básica, un aeropuerto que funcione adecuadamente, que tenga las conexiones y la infraestructura adecuada, y por supuesto, ese puerto que para nosotros es fundamental y que establece esa conexión marítima clave.

Recientemente Procolombia viene trabajando de la mano de Araújo Ibarra en un estudio para potencializar la región de interés prioritario exportador, la región Caribe compuesta por Magdalena, Bolívar y Atlántico, y hay un gran potencial de que esta región como una punta de lanza empiece a exportar más de 169 productos a Estados Unidos y a otros países del mundo, pero principalmente a Estados Unidos. Y Araújo Ibarra, en este trabajo que está desarrollando para Procolombia, ha encontrado que hay un grupo importante de productos que se pueden exportar vía aérea, entonces necesitamos esa plataforma logística que nos permita exportar hacia Estados Unidos por vía aérea y por vía marítima. El país cada día que pasa, que no cuenta con un aeropuerto internacional en las condiciones adecuadas en donde la parte correspondiente a la carga del aeropuerto, el edificio de carga del aeropuerto es muy poco lo que hace falta para terminarlo, pero todos sabemos Senadores, que el aeropuerto le envió una carta a las empresas que están en esa zona de carga diciéndoles que tenían que evacuar el edificio viejo y solamente hace falta muy poco para terminar el nuevo. De tal forma, que lo que el país pierde con cada día que ese aeropuerto no está listo, es oportunidades de exportación, de generación de empleo y de oportunidades para habitantes del Caribe colombiano. Simplemente con eso, agradecerles nuevamente el estar aquí en Barranquilla y al Senador Pedro Flórez por esta sesión de la Comisión Sexta. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted doctor Fernández. Tiene la palabra el Director Ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura Seccional Norte, Héctor Carbonell Gómez. Ah, ok, ya habló también. Entonces, el Director de la ANDI Barranquilla, doctor Alberto Vives.

El doctor Alberto Vives, Director de la ANDI Barranquilla:

Muy buenos días, quiero en primera instancia agradecer y celebrar la presencia de esta Comisión Sexta en la ciudad de Barranquilla y naturalmente agradecerle al doctor Pedro Flórez por haber traído un tema tan importante a esta mesa. Celebro igualmente que esté el señor Ministro y el señor Director de la Aerocivil presentes acompañándonos en la mañana de hoy. Yo no me voy a extender, yo

quiero simplemente, digamos, que insistir un poco más en lo que mencionaba Manuel Fernández y en lo que mencionaba Efraín Cepeda, en el sentido de llevarlos a pensar un poco más a futuro, en el sentido de la importancia que representa para el Caribe colombiano y para el país, contar con un aeropuerto que sirva de aeropuerto internacional de carga, no solamente descongestionando El Dorado, sino para poder sacar la carga que hay en toda la región Caribe. Este es un aeropuerto que tiene la mejor pista de Colombia, todos lo sabemos, y hay dos oportunidades trascendentales adicionales a la oportunidad del servicio de carga de pasajeros, y uno es precisamente basado en un memorando de entendimiento que se firmó con el Gobierno nacional, con el gobierno del Presidente Petro y la empresa Airbus, usted lo conoce muy bien señor Ministro, que tiene la firma intención de montar un MRO en Colombia y nosotros consideramos que Barranquilla es un candidato particularmente especial para ese MRO en nuestro aeropuerto. Las condiciones de pista son inigualables, las condiciones de altura al nivel del mar son inigualables y hemos venido hablando con Airbus la intención y el compromiso de la Gobernadora saliente y del Gobernador entrante, es trabajar en pro de que Barranquilla y su aeropuerto sea la sede de ese nuevo centro de mantenimiento de aeronaves de Airbus para América. Creo que ahí hay una oportunidad trascendental para el Gobierno, de iniciar un negocio muy importante para el país, pero además de generar empleos de calidad y empleos técnicos y tecnológicos de la altura que se requieren, con unos salarios realmente importantes. Este aeropuerto tiene esa capacidad y la invitación es a que no solamente pensemos en terminar el aeropuerto, sino en generarle esas dos oportunidades, de que Barranquilla sea el centro de mantenimiento de Airbus por excelencia y que, adicionalmente, Barranquilla y su aeropuerto sea la plataforma de exportaciones aérea del Caribe colombiano. Muchas gracias a todos.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted doctor Vives. Tiene la palabra la Presidenta Acdecta, Irina Lara Tejada.

La doctora Irina Lara Tejada, Presidenta Acdecta:

Muy buenos días a todos los presentes, muchas gracias al honorable Senador Pedro Flórez por la invitación. Veo que una preocupación que tenemos en general, es para todos los que somos de esta hermosa tierra, sí, realmente nos sentimos comprometidos y nos sentimos orgullosos de Barranquilla, me considero barranquillera, aunque no nací aquí, mis padres son de acá y por tanto llevo un gran compromiso con Barranquilla. Me presento nuevamente, soy la Presidenta de la Asociación Colombiana de Controladores de Tránsito Aéreo; ¿por qué hago nuevamente la presentación de quién soy?, porque ustedes han tocado una parte de lo que es la parte externa o la

infraestructura externa que se ve en un aeropuerto, pero un aeropuerto también tiene una parte interna y es la más importante, que es una logística que tiene con todos sus funcionarios, con la parte misional que son los controladores aéreos, que somos los que estamos manejando el espacio aéreo. La importancia de Barranquilla radica no solamente en el aeropuerto para la ciudad, Barranquilla, es un aeropuerto para más de la mitad del país, Barranquilla es una ciudad que, en su aeropuerto, en su sede como tal, está manejando el espacio aéreo de medio país, medio país lo maneja Bogotá, medio país lo maneja Barranquilla, como tal, tiene eso una gran importancia. Lo que dice el Senador Pedro Flórez es muy cierto, esto puede ser una Hub; en estos momentos solamente tenemos una Hub en Colombia que es Bogotá, por la importancia que le da, la ciudad tiene todo centralizado, pero Barranquilla fue la base y el principal promotor del desarrollo de la aviación y de la parte comercial, porque aquí tenemos un puerto, por lo tanto, es algo que no se puede dejar perder. Cuando yo me presento aquí como el gremio de controladores, es porque me presento también a mirar y a llamar la atención y agradezco aquí que esté el Ministro de Transporte, igual que con la presencia del Director, el doctor Sergio París, que ya no saludamos, con el cual se ha trabajado muy acorde y es una persona que siente la entidad, porque él ha venido desde la parte técnica; un aeropuerto se desarrolla no solamente de la parte de infraestructura, sino también en la parte técnica. Cuando llegué a la ciudad de Barranquilla en el día de ayer, porque ya hice una visita, yo vengo haciendo visitas, digamos, que consecutivas a los diferentes aeropuertos del país, no tiene una problemática diferente a la que tienen muchos aeropuertos, pero aquí está un poquito más agravada.

Yo comencé en esta base, esta base era espectacular, era un aeropuerto patrimonio, o sea, era una base hermosa en cuanto a la parte de tránsito aéreo era una torre que todo el mundo envidiaba verle la estructura que tenía. El año pasado cuando me vengo, vengo a ver que no solamente son las condiciones externas de los pasajeros, nosotros como parte misional también somos usuarios, peor, somos usuarios permanentes y en estos momentos yo me encuentro con un aeropuerto que está deteriorado, está sin salida de emergencia desde la torre, tenemos unas escaleras de emergencia completamente oxidadas. Lástima que el Senador Pedro Flórez no mostró la otra parte de la fotografía, es que aún más tiene deteriorado lo que es la parte del aeropuerto, su infraestructura. Nosotros que somos los encargados de atender los vuelos de Cartagena, Santa Marta, Riohacha, Valledupar, Corozal, porque todo se maneja desde Barranquilla señores, todo lo que va a llegar desde otras partes a estos aeropuertos lo maneja Barranquilla. Se encuentra con unas instalaciones que tiene unos baños taponados para sus funcionarios, díganme ustedes qué funcionarios pueden estar sin ir al baño cuando tengo un centro de control que mínimo

tiene 30 personas en turno, entonces, si yo necesito ir al baño y no tengo baño, cómo me voy de todas maneras a cumplir bien mis funciones.

Nosotros tenemos reglamentación internacional, que nosotros estamos abarcados por la OACI y la OACI dice las especificaciones en que nosotros tenemos que estar trabajando. Cuando yo llego a mirar unas salas de descanso, porque nuestro trabajo, muy bien, como ustedes lo disfrutan, es 24/7, nosotros tenemos que estar operando los 7 días de la semana 24 horas, constantemente, y hasta en pandemia estuvimos laborando porque somos un servicio público esencial; me encuentro con unas zonas de descanso que no tenemos aires acondicionados; el cuarto de descanso de las mujeres, lastimosamente lo fui a ver ayer y no tengo la fotografía para mostrársela, tiene un olor de humedad, de guardado, porque no tiene una ventilación adecuada y esos son condiciones también para el que labora allí, para que se haga una buena labor. Encontré con el Director, que ayer se lo comentamos y me dijo que ya le iban a hacer la corrección debida, de un aire acondicionado para un gimnasio, en el cual también se nos establece que debemos tener y resulta que el aire acondicionado no se ha colocado, yo no me imagino qué persona está en Barranquilla haciendo algo de gimnasio con este calor de 30 a 32 grados en un sitio cerrado.

Simplemente es para colocarles a ustedes en contexto de lo que estoy mirando, eso en cuanto a la parte locativa. Ahora, en cuanto a la parte de infraestructura aeronáutica, lo que nosotros le llamamos y lo más importante es el acondicionamiento de los equipos radar y de comunicaciones. En estos momentos Barranquilla tiene múltiples fallas en cuanto a la parte de comunicaciones, en cuanto a la parte de radar, tenemos, no tenemos cobertura en el norte, en la parte de Riohacha, porque el ADS está fuera de servicio, ¿esto qué hace? Que el Controlador tenga una sobrecarga de trabajo y no es simplemente el Controlador, es la seguridad aérea lo que se encuentra en riesgo, ¿por qué? Porque nosotros estamos transportando a todas las personas que llegaron hoy desde Bogotá, precisamente en unas condiciones que se nos presentan en fallas de comunicaciones con la torre como lo tengo aquí establecido... un momento que se los quiero leer, que simplemente está establecido hasta por nota, en donde tengo la frecuencia de la torre de El Dorado con fallas y sin embargo no tenemos solución.

El doctor París estuvo en... digamos, trabajando con el ingeniero Barragán, que es el encargado de la parte de la Secretaría de Navegación Aérea, que se encarga de nosotros, para mirar un proyecto a largo plazo de comunicaciones y radar, pero ese es un proyecto a largo plazo, fantástico que le cambien, porque aquí siempre estamos siendo reactivos, pero no proactivos, necesitamos algo, que esté la seguridad en estos momentos. En estos momentos cualquiera de sus familiares está viajando y necesitamos que el Controlador se sienta seguro que

no le van a fallar las frecuencias, para que todos sus familiares o ustedes mismos puedan llegar de un lugar al otro completamente como quieren, a salvo, eso se llama seguridad aérea, y eso es lo primordial en esta, definitivamente, en esta función que se realiza en un aeropuerto. Porque el aeropuerto no solamente es instalación física, es todo lo que con ello conlleva.

Entonces, mi invitación de todas maneras, es para que se nos miren en estos momentos las condiciones que tenemos, la parte misional, primordialmente los Controladores que estamos ahí 24/7 y adicional estas condiciones de infraestructura operativa, esta infraestructura aeronáutica que estamos necesitando, no a futuro, sino en estos momentos, que no nos estén fallando, lo que tiene que ser con lo que prestamos el servicio, lo que son los microcascos, lo que son las frecuencias, lo que es el radar, que todo esté funcionando para que las personas se sientan seguras y nosotros seguros de proveer un servicios como tiene que ser. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted doctora Irina. Sí, tenemos que ser más medidos en el tiempo por favor. Tiene la palabra la Diputada Alejandra Moreno Astwood, electa. Seamos medidos en el tiempo Diputada, ya aquí ya no hay tarima de votos ni nada de esas cosas.

La doctora Alejandra Moreno Astwood, Diputada electa:

Sí, cortico y va dirigido... bueno, un saludo para todos y va simplemente a hacer un llamado a los presentes, especialmente a la mesa, al Ministro de Transporte. Hace 8 años en la Presidencia de Santos se nos dijo que íbamos a tener un aeropuerto excepcional y que el Concesionario había viajado a Dubái para traer aquí y convertir el aeropuerto en el mejor de Colombia. Hoy se han burlado de los atlanticenses, se han burlado, llevan 8 años burlándose de nosotros, ha habido muchas reuniones desde la Asamblea, desde el Concejo y se siguen burlando de nosotros, qué garantía vamos a tener nosotros, Ministro, que lo que sucedió en el año 2015 en la Presidencia de Santos con bombos y platillos diciendo que íbamos a tener el mejor aeropuerto y hoy 8 años después no lo tenemos y hemos gastado más de 600.000 millones de pesos. Entonces, mi llamado es cuál es la garantía de que el Ministerio de Transporte y la ANI de verdad sí van a responderle a los atlanticenses, a un aeropuerto internacional, a un aeropuerto regional. Esa es mi intervención.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Diputada y gracias por hacer uso medido del tiempo. El Diputado electo, Harry Canedo Acosta...

El doctor Harry Canedo Acosta, Diputado electo:

Muy buenas tardes, un saludo especial al señor Ministro, a los Senadores, Procuraduría, Contraloría y a todos los asistentes hoy. Es simplemente decirles aquí como barranquillero, como atlanticense, al Gobierno nacional, que nos den la mano, porque hoy lo que queremos es un aeropuerto de calidad para nosotros los barranquilleros y atlanticenses, queremos que el Gobierno nacional hoy nos diga una buena razón para poder decirle a todos nuestros coterráneos que el aeropuerto de Barranquilla será el mejor aeropuerto que necesita el país. Hoy Barranquilla es una ciudad que avanza, que ha avanzado muchísimo y que por eso necesitamos que hoy tengamos la vía de entrada por donde van a llegar todas las personas que vienen para los Panamericanos, que vienen al partido de Colombia, que tengamos un aeropuerto en las mejores calidades para lo que es ya hoy Barranquilla.

Es importante decirles, esta mañana caminaba con unos amigos empresarios y me decían también la importancia que ahora la Aerocivil, doctor Sergio, va a asumir el control momentáneo del aeropuerto, que esa tasa aeroportuaria que nosotros tenemos, es la más costosa que tiene el país y por lo cual también se hace difícil que nuestros empresarios saquen sus productos de manera aérea, para que sean de beneficio en el mundo. Entonces, es importante decirles eso también, porque los empresarios quieren ayudar, quieren salir adelante, quieren tener un aeropuerto de calidad y a su vez también, por supuesto, con eso generamos mejor calidad de empleo para nuestros atlanticenses y barranquilleros. Decirle señora Presidenta de la ANI, señor Ministro, que hoy sea un día bonito para nuestra ciudad y para nuestro departamento, que podamos tener una solución concreta para tener un aeropuerto que necesitamos todos los barranquilleros y atlanticenses. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Diputado Harry Canedo. Tiene la palabra ahora la Procuradora Regional de Instrucción, Margarita Rosa De la Hoz.

La doctora Margarita Rosa De la Hoz, Procuradora Regional de Instrucción:

Señor Presidente, le pido disculpas, de pronto no me voy a levantar porque es que tengo unos daticos aquí. Bueno, primero que todo, buenos días los honorables Senadores de la Comisión Sexta, señor Ministro de Transporte ya nos conocíamos; el Director de la ANI; el Director de la Aerocivil; la Superintendencia de Sociedades, los Diputados electos y demás invitados.

La Procuraduría General de la Nación en este momento se encuentra aquí atendiendo precisamente una invitación del honorable Senador Pedro Flórez para tratar un tema tan importante para esta ciudad como es el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz. Debo manifestar inicialmente,

doctor Flórez, que esta es una preocupación muy grande que le asiste a nuestra señora Procuradora General de la Nación, y voy a dar a conocer qué está haciendo la Procuraduría con relación a este tema. Cuando usted hizo su magistral intervención, que contextualizó a todos los asistentes sobre todo el proceso de concesión, usted señaló que la Contraloría había detectado unas inconsistencias en el Otrosí número 8 ¿verdad?, pues bien, la Procuraduría Delegada Disciplinaria de Instrucción No. 6, primera estatal para la contratación, inició una investigación disciplinaria contra Luis Eduardo Gutiérrez Díaz y David Ardila Briceño en sus condiciones de Vicepresidente de Gestión Contractual de la ANI y representante legal del Consorcio Interaeropuertos Interventoría, esta investigación disciplinaria ya está para el cierre y para una decisión final sobre el tema. También es importante y quiero resaltar que todas las acciones que adelanta la Procuraduría General de la Nación se hacen dentro del marco legal, respetando la Constitución, las leyes y las decisiones judiciales, y otorgándole a los disciplinados las garantías de presentar los recursos que consideren pertinente.

Con relación al Trámite Arbitral 128836, le voy a dar el uso de la palabra al doctor Juan Spirko, que es nuestro Procurador Judicial 118 en Conciliación Administrativa, brevemente les va a señalar qué está sucediendo en ese laudo arbitral, lo que quiere decir que la Procuraduría tanto desde su función de intervención como su función disciplinaria, está actuando dentro de este proceso. Y es que, doctor Camargo, nosotros nos preocupa tanto, porque diariamente recibimos quejas, incluso ha habido accidentes, porque como podrán advertir, cuando uno va en un corredor para retirar la maleta, tiene que pasar un puente como de madera que parece que se fuera a hundir, ahí ha habido accidentes; las goteras y la preocupación... he escuchado doctor Harry que usted habló de los Juegos Panamericanos, pero es que ahora en febrero tenemos el Carnaval de Barranquilla, cuántos turistas vienen para el Carnaval de Barranquilla, la economía de la ciudad y de la región, porque es que ahí eso genera una cantidad de empleos en el Carnaval de Barranquilla. Entonces, nosotros necesitamos que se tome hoy una decisión de fondo, tanto es así, siguiendo con nuestras acciones como de intervención, de prevención y disciplinarias, le pido muy respetuosamente al señor Secretario de la Comisión que una vez se culmine la sesión, nos regale copia del acta para nosotros hacer seguimiento a los compromisos que aquí se van a hacer, porque los compromisos se cumplen, entonces, es la forma como la Procuraduría hace seguimiento, y ahí es donde se toma la acción pertinente de acuerdo al incumplimiento de las mismas. Muchas gracias. Le doy brevemente al doctor Spirko, para que él nos comente sobre la intervención en el laudo arbitral.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante doctor Spirko.

Doctor Juan Spirko:

Muy buenos días, bueno, me acojo a los saludos que ha hecho la doctora Margarita. Dos puntos voy a tocar, qué se hizo y qué nos preocupa en lo que tiene que ver con el laudo. La Procuraduría General de la Nación por intermedio de la Procuraduría Sexta Judicial 2, coincidencia porque esta es la Comisión Sexta, la Procuraduría Judicial 2 intervino en el procedimiento arbitral que se llevó a cabo en la Cámara de Comercio de Bogotá, en todo el desarrollo del mismo y al final presentó un concepto; en ese concepto, qué se dijo, se dijo que se debía negar la prosperidad de las pretensiones de la demanda inicial, con fundamento en que el incumplimiento había sido no de la ANI, sino por el contrario, del Concesionario, eso fue básicamente la tesis que se planteó ahí en ese escenario. Sale el laudo, por supuesto, ya todos conocemos con la muy bien documentada presentación que ha hecho el honorable Senador Flórez, que el laudo pues si bien no ordena pago alguno en la medida que no se estableció la necesidad de restablecer el equilibrio financiero, sí dispuso que efectivamente había que terminar dicho negocio jurídico y liquidarlo en el estado en el que estaba. Pues bien, ese laudo fue objeto de un recurso extraordinario de anulación y ahí viene el punto que nos preocupa, ahí brevemente pues fue lo que se hizo y lo que nos preocupa es que definitivamente la situación jurídica no está definida aún ¿por qué no está definida? Como bien lo señalaba el Senador Echeverri, está pendiente que la Sección Tercera del Consejo de Estado defina si está fundado o no ese recurso de anulación. Y en el evento que estime que está fundado, la conclusión que la ley ordena no es que el Consejo de Estado adopte una decisión, sino que se anula el laudo y las partes quedan en libertad de acudir nuevamente a la jurisdicción a dirimir el conflicto, es decir, volvería a estar las cosas como estaban antes del laudo.

Ante una pregunta pues que se hizo de qué opina la Procuraduría frente a las asociaciones público-privadas, pues todos sabemos los inconvenientes que han tenido, sin embargo, es menester señalar que mientras estén vigentes las normas jurídicas y mientras estén vigentes esos contratos, pues toca respetarlo en virtud del principio *pacta sunt servanda* pues que conocen los abogados también y pues los no abogados producto del ejercicio de la función pública, que ordena que lo que se pacte en los contratos es ley para las partes. Entonces, mientras no se anule o las partes en el ejercicio de autonomía de su voluntad no lo den por terminado, esos negocios jurídicos van a ser vinculantes para el Estado colombiano y en el evento que sea parte del cumplimiento de ellos, pues puede ser condenado judicialmente como ha sucedido en épocas pasadas.

Entonces, eso es pues la intervención que yo quería hacer, sobre todo en el tema de lo que nos preocupa en el evento que prospere... No estoy diciendo que el recurso de anulación que presentó la ANI haya sido equivocado, no, porque está muy

bien sustentado, indica ese recurso de anulación que no se falló en derecho, sino en equidad, por una inadecuada valoración probatoria, eso es perfectamente admisible, según la jurisprudencia de la Sección Tercera. Lo que nos preocupa, es que en el evento que prospere el laudo, cuál va a ser entonces la situación jurídica frente al aeropuerto de Barranquilla, porque insisto, ya para terminar, volverían las cosas al estado en el que estaban, es decir, un negocio jurídico vigente, incumplido y con pocas posibilidades que se pueda cumplir realmente. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias doctor por su aclaración sobre el tema y muy importante. Bueno, creo que, señor Ministro, el señor Contralor delegado nos ha pedido hablar luego de que usted intervenga, entonces ,vamos a darle la palabra al señor Ministro, porque él quiere escucharlo a usted también, creo que va a sacar sus conclusiones del tema. Entonces, señor Ministro, tiene usted la palabra para que se dirija a la Comisión y a la audiencia.

El doctor William Camargo Triana, Ministro de Transporte:

Presidente, pues muchas gracias, muchas gracias al Senador Flórez por citar el debate, adicionalmente a los Senadores que nos acompañan y Senadoras, a la doctora Sandra, al Senador Robert Daza, a la Senadora Soledad Tamayo con quien tenemos una larga historia de conocimiento desde el Concejo de Bogotá, mire, estamos aquí ya en el norte del país, haciendo la tarea también por lo que nos convoca a nivel nacional; al Senador Guido con quien ahorita más adelante coincido en algunas de sus apreciaciones frente a lo que significa el tema concesional y lo que como reflexión nos está dejando, haciendo acotación a una máxima de Antanas Mockus, el saldo pedagógico, que otros llaman en ingeniería “*Las lecciones aprendidas*” y sobre el cual creo que hay que hacer un balance en este momento. Al Senador Alex Flórez de quien rescato su invitación a pensar en los nómadas digitales y lo que está pasando con Airbnb y el cambio de vocación de Barranquilla, que ahorita más adelante en una breve reflexión lo pondré a consideración, pero seguramente ustedes ya lo han identificado de cómo estamos cambiando de una ciudad con una vocación industrial muy marcada y que está fortaleciendo más un portafolio turístico, sin desconocer que hay una actividad industrial que todavía sigue siendo una fase importante en lo que podría ser una aerópolis y que va de la mano, adelanto algunas reflexiones, con un plan maestro aeroportuario que tiene que convocar obviamente no solamente las oportunidades de mejorar el aeropuerto o la ampliación del mismo sino también un tema de ordenamiento territorial para potenciar las capacidades que está efectivamente gestionando Barranquilla.

Al Senador Julio Elías, su preocupación, obviamente, por lo que implica para esta zona *ad portas* de los Panamericanos, la solución de la problemática que también es algo que en la preocupación del doctor Flórez nos pone en una tarea que ya estamos acometiendo. Saludar igualmente a la Procuradora con quien nos hemos encontrado en otros temas asociados justamente a temas concesionales y a tensiones con los esquemas de pago; y al Contralor con quien obviamente en varias oportunidades estamos coincidiendo. A los Diputados que nos acompañan, a los Alcaldes y obviamente a la comunidad y a los medios de comunicación.

¿Qué es importante sobre esto? Si me ayudan con la presentación, les voy ilustrando primero un contexto de lo que hemos, de alguna manera evidenciado, y empiezo por una reflexión que hacía yo el día de ayer a raíz justamente del debate de Odebrecht. Por principio de formación ingenieril, no soy dado a juzgar los vehículos que la ingeniería y la legislación nos ha permitido construir para desarrollar la infraestructura. Ahí tenemos unos marcos normativos en Ley 80, unos marcos normativos de la Ley 1508 que han venido evolucionando de primeras generaciones de concesiones a quinta y sexta generación, que es en este momento lo que a nosotros nos convoca, pero lo que sí evidencia el ejercicio después de varios esquemas concesionados, es que indudablemente ha habido ajustes y hay ajustes que todavía hay que seguir haciendo a esos vehículos, pero también observa uno que en algunos esquemas de concesión, situaciones que estaban por fuera del análisis de riesgos, terminan por tensionar esos mismos modelos concesionados. Todo el tema de COVID no estaba en el balance de ninguna de las concesiones que se puso en ese momento a consideración del mercado internacional, pero a eso también hay que asociarle que previo al tema de COVID, el contrato como tal ya venía teniendo unos problemas en su ejecución; no voy a juzgar el pasado, lejos de mí esa pretensión porque obviamente sobre eso unas actividades y unos organismos de control que están valorando, digamos, esas implicaciones, pero sí puede uno evidenciar que el vehículo que por arquitectura de las concesiones se utiliza para gestionar los pagos y los mecanismos de gerencia de proyectos que es el famoso SPIVI que no es más que un Special Purple Vehicle, que es un vehículo de propósito especial que se utiliza única y exclusivamente para ese negocio en particular, en este caso y en otros ha sido objeto de, llamémoslo así, una mala utilización. Ese SPIVI, de alguna manera como, voy a utilizar una analogía, el cascarón financiero y técnico a partir del cual se decantan las actuaciones y el control de los diferentes subcontratos que gestiona el modelo de concesión. Y cuando ese SPIVI no es bien utilizado pues se presentan problemas en la gestión financiera y en la gestión y control de las tareas de la subcontratación. Aquí lo que se puede, de alguna manera inferir en ese proceso desafortunado, es de

alguna forma una inadecuada gestión de ese SPIVI, algo que en otras concesiones ha funcionado virtuosamente, pero que también en algunas de ellas ha generado problemas con subcontratistas ¿sí? Porque a la larga allí es donde efectivamente se activan los desembolsos y el control de gerencia de proyectos. Entonces sobre eso creo que hay una primera reflexión y mucho más cuando revisamos que en los esquemas de concesión aeroportuario, este es y me corrige el doctor que tal vez tiene un poco más de experiencia que este servidor en el acompañamiento desde Aerocivil, el único que ha tenido unos problemas de ejecución que han generado un siniestro como el de ahora ¿sí? San Andrés en su momento tuvo otra situación, pero de alguna manera de los aeropuertos, digamos, recientes que nosotros hemos gestionado o que acompañé en su momento en la ANI, este es el único que tuvo una situación que coinciden dos elementos, una desafortunada gestión de ese SPIVI y el tema de COVID; que para las otras concesiones fue efectivamente posible gestionarlo con un aumento de plazo, pero que en este caso, por una limitación financiera del Concesionario nos llevó a que él sintiera que no podría asumir el mismo tratamiento en equidad que tuvieron las otras concesiones que sí pudieron acordar con el Estado un tema de adición de plazo, que además es una regla que permite el contrato de concesión, yo puedo modificar alcance, ajustar eventualmente al interior unidades funcionales o eventualmente modificar a través de otrosí los contratos.

Con la mayoría se lograron acuerdos sobre los temas de COVID que implicaron adición de plazo y este Concesionario dijo no, porque subyacía antes de eso un problema de caja, de caja. Cuando este servidor asume como Presidente de la ANI, tal vez la primera o segunda concesión que justamente por esa situación yo visité, fue esta concesión y mi preocupación inicial es la misma que hoy en día nos convoca, era el servicio al usuario, ellos estaban preocupados obviamente por tratar de reconfigurar su modelo financiero, etc., les dije, “listo”, hay unos recursos atrapados en la fiducia, pero necesitamos un gesto de parte de ustedes frente a una atención a los usuarios, esto ya es anecdótico, pero es importante señalarlo, porque en la práctica fue nuestra primera preocupación. Como servicio público esencial, nuestra función principal es garantizar el mejor servicio al usuario. Les dije, hay un tema de maletas y un tema de adecuación de una zona estéril para la salida de vuelos internacionales que necesitan acometerse, busquemos el mecanismo para que ustedes puedan conseguir recursos y adecuar esas obras y liberamos algunas unidades funcionales o cerramos, digamos, una unidad funcional y liberamos los recursos para que ustedes tengan caja, pero surgía un problema adicional, ya había una tensión con proveedores y con los financiadores del contrato y estaba en ese momento, si no me falla la memoria, ya en proceso la reorganización. Entonces, es de alguna manera, que desafortunado el término, la tormenta perfecta;

planteamos la solución, les dejamos a ellos sobre la mesa una posibilidad que relativamente considerábamos podía ayudar a que se agenciaran recursos, estoy hablándoles de hace tal vez 11, 12 meses, antes de que el laudo se cerrara y que yo pasara a ser Ministro de Transporte, y el tema no prosperó por una limitación de acceso a financiación de ese concesionario. Es decir, había un riesgo reputacional ya manifestado en el sistema financiero que los tenía literalmente por fuera de posibilidades de acceder a financiación. Y esa misma conversación se activa hace unos días, porque como vamos a ver más adelante, estamos ya en un proceso en el que las unidades funcionales que podrían habilitarles una liberación de caja, están a poco de poderse terminar, pero ellos tienen una limitación frente a los recursos.

Lo segundo, estos riesgos del contrato ¿sí?, que relativamente en un esquema aeroportuario están mucho más acotados porque no tienen, de alguna manera, en este caso temas asociados a consultas previas, mínimos riesgos de temas ambientales, están asociados a riesgos constructivos y a riesgos financieros y eventualmente a la gestión de permisos o aprobaciones de temas entre diseñadores e interventores. Entiendo que hacia atrás hubo alguna tensión en esas aprobaciones entre Aerocivil y la interventoría, eso va sumando en términos de tiempo uno de los eventos eximentes de responsabilidad que seguramente con fundamento en esa valoración le dio al concesionario un tiempo adicional y que tiene un primer inicio en retraso de obras. Lo segundo, cuando se activa el incumplimiento, la ANI tiene unos mecanismos de procesos sancionatorios que en un estado garantista como afortunadamente es el nuestro, tiene un tema de pruebas, de documentación entre interventoría y la ANI, entre interventoría y el Concesionario, que en algunas instancias no es tan eficiente como podría ser. Ahí el tema de la oralidad todavía no tiene el mismo peso que tiene, por ejemplo, el esquema de Ley 80, que perfectamente podría acortar esos plazos y termina pasando una situación desafortunada ¿sí?, yo frente a eso procuro no hacer juicios de valor y es que teniendo sancionatorios en curso, se activa el tribunal y lo que habitualmente suelen hacer los concesionarios es solicitar medidas cautelares, y esas son las reglas del contrato, y ahí hay una primera reflexión frente a lo que podría significar en términos de la posibilidad de que el estado tenga herramientas más robustas frente a estos modelos concesionados, cómo revisamos la limitación de esas medidas cautelares porque en la práctica, ¿qué es lo que termina haciendo la medida cautelar? Congela la posibilidad de que el Estado frente a otros eventos asociados a esos incumplimientos de esa unidad funcional, pueda mantener la imposición de sancionatorios y el establecimiento de multas y elementos que ayudan a conminar al concesionario, acelerar la tarea.

Entonces, esa medida cautelar lo que hace es congelar la actuación del Estado, no tenemos cómo

conminar de manera más robusta al concesionario a terminar o a cumplir sus actividades porque lo primero que dice es: “*Suspéndame los efectos de los sancionatorios y no me pueden abrir ningún sancionatorio adicional porque yo estoy ejecutando mi contrato*”, eso es, de alguna manera, una reflexión frente a lo que el modelo concesionado, en términos de garantía entre el Estado y el Concesionario ha construido. Y como decía el abogado de la Procuraduría, es la regla de operación que tenemos en los contratos ANI y en los contratos de concesión por excelencia. Tenemos varios ejemplos de medidas cautelares que han limitado la actuación del Estado, les nombro uno en un minuto, Perimetral de Oriente en Bogotá, una vía que tiene unas limitaciones ambientales, que tiene unas obligaciones de mantenimiento y transitabilidad por parte del Concesionario y que en una medida cautelar nos ha limitado que le impongamos la obligación de mantener el corredor en condiciones transitables, porque no se le pueden imponer sanciones porque la medida cautelar nos limita como ANI a imponerle sanciones y abrirle procesos de investigación o de incumplimiento por eso. Entonces ahí hay una reflexión importante sobre eso. Lo tercero, ya para entrar en materia, qué tenemos... Bueno, para los que quieren copiar esta presentación, les parece un minuto para que puedan tomar ese código QR, ahí con ese código QR si todo funciona como debería, pueden descargar la presentación que les voy yo a compartir, me confirman si efectivamente la pueden... si se les activa un código y si no, alguien en sistemas de la ANI va a tener que pasar un mal rato con el Ministro cuando llegue a Bogotá, ¿sí funciona? Perfecto, entonces se salvó el de sistemas, eso permite que ustedes tengan la presentación que aquí les hacemos y que obviamente acompaña lo que este servidor y el doctor Sergio y la doctora Carolina más adelante los van a precisar. Yo voy a tratar de ser muy general, aunque aquí la presentación tiene bastante contenido sobre lo que está allí.

Esta es la información general del contrato, sobre esto, ¿qué es importante recabar? El contrato tuvo ocho otrosíes y tres eventos eximentes de responsabilidad; un evento eximente de responsabilidad solamente se activa y se confirma cuando hay una evidencia suficiente por parte de interventoría y de la ANI, de que lo que aduce el Concesionario como posible causal de haber incumplido un hito contractual o la entrega una unidad funcional, efectivamente sucedió, es decir, ahí hay un ejercicio de debido proceso y de garantía frente a la regla de operación del contrato; y a la derecha, están digamos, los componentes accionarios de lo que es interventoría y el Concesionario y quiénes conforman efectivamente ese contrato en este momento. Valor con, entiendo, es una firma de la región, si no me falla la memoria, ya hay una primera reflexión, desafortunadamente hay, digamos, una situación que vincula a un actor de la región en una afectación al servicio a Barranquilla y su región circundante, eso

obviamente puede ser de alguna manera una consecuencia de un proceso licitatorio, pero es desafortunado que alguien de la región por efecto de una inadecuada o desafortunada gestión del contrato nos tenga en este momento por algo tan, yo digo, menor frente al contrato en general, con una afectación al servicio. Cuando veamos el balance de lo que significa el costo del contrato, seiscientos millones de pesos, versus lo que haría falta para completar, nos vamos a sorprender que realmente el tema fue al final una situación de flujo de caja que tiene que ver con riesgos reputacionales, que los tenemos en otras concesiones; Bucaramanga-Pamplona, por citar otro ejemplo, concesiones que por efectos reputacionales, el caso Solarte, quedan sin posibilidades de financiación y eso tiene un impacto en la forma como el proceso se gestiona desde la ANI.

Aquí está la reflexión que les hacía respecto a la modificación de la matriz de viajes entre carga y pasajeros del aeropuerto; hay una disminución importante en 2019, solo por tener una cifra de referencia, teníamos 49.000 toneladas, ah, perdón, 49.000 operaciones carga/pasajeros, hoy en día estamos, faltando un trimestre, en 33.000, relativamente creemos que vamos a estar cercanos a los 44.000, 45.000. En términos de pasajeros, estamos en cifras similares a 2019, faltando, digamos, un tercio, estamos en 2.300.000, la idea es que este año seguramente alcancemos la misma cifra de 2022 con un salto que efectivamente se ha dado después de COVID en la mayoría de viajes en aeropuertos, pero principalmente orientado al mercado internacional. Ahí es un tema importante porque obviamente el cambio o la tasa de cambio ha facilitado que mucho más viajero internacional venga al país, eso es saludable en términos de la apuesta turística en la que también se está concentrando el ejercicio de Barranquilla porque cuando miramos carga que es el último componente que está allí, mientras en 2019 teníamos 28.000 toneladas de carga, en 2020 tuvimos y 21 los más altos valores 33.000, hoy en día estamos solamente moviendo 16.800 toneladas al tercer trimestre.

Aquí hay una reflexión de qué está pasando con la carga, si es que eventualmente está encontrando un corredor alternativo o una alternativa modal más económica, posiblemente puede ser cabotaje o el tema carretera, el tema férreo tal vez un poquito, pero ahí hay una reconfiguración que también tiene soporte en por qué la estrategia del plan de acción se modula un poquitico más hacia el componente de pasajeros y le quita protagonismo sin desaparecer en el tema carga, y eso es parte un poco de la conversación que está en este momento revisando Aerocivil con interventoría justamente para el plan de acción. ¿qué tenemos, digamos, como balance? Antes se llamaban unidades funcionales y aquí terminaron denominándose periodos de intervención, pero a la larga es el mismo esquema, las dos primeras al 100% y la tercera que tiene cuatro etapas de intervención, al

73%, y ahí es donde de alguna manera se empieza a activar el incumplimiento del Concesionario, que cuando vamos a revisar el sustrato en el que se ampara, es por un lado en incumplimiento de su compromiso frente a proveedores, pero también en un problema de liquidez porque parte de los recursos que él tenía derecho a empezar a percibir, quedaron congelados en las subcuentas justamente por el incumplimiento en la entrega de estas etapas de intervención. Eso, obviamente, no es un tema asociado exclusivamente a COVID, que es en lo que estriba la solicitud de nulidad que hizo la ANI frente a la salvedad que en el laudo estableció uno de los jueces del tribunal, ese voto de salvamento habilitó a la ANI para plantear frente al tribunal que efectivamente existía la posibilidad de una nulidad de la decisión del laudo, es lo que en este momento está, yo no soy abogado, me disculpan si alguno de los términos escapa a la juridicidad, pero lo que se habilita es a que exista una posibilidad de que el proceso se retrotraiga a la etapa antes del laudo, eso obviamente dependerá de la valoración que haga la demanda que en este momento está cursando por parte de la ANI.

¿Qué está de alguna manera previsto?, ya periodo uno y dos ya cerrados y en el periodo de intervención tres, tenemos pendiente efectivamente todo el tema de maletas, adecuación e instalaciones de sanidad, todo el tema de extinción de incendios, la subestación eléctrica, planta de tratamiento de agua potable, la subestación eléctrica para ayudas visuales, el nuevo edificio de carga, todo el tema de urbanización y acceso a la terminal de carga, todo el tema de urbanismo y la construcción de una vía perimetral que hacía parte, digamos, de lo que allí nos señalaban como un tema pendiente de terminar.

¿Qué tienen los otros periodos de intervención?, básicamente ampliación de plataforma de carga, reconstrucción de plataforma comercial, adecuación de plantas de tratamiento, son intervenciones, digamos, un poco menores, mantenimiento ya de pistas, reposición y adecuación de equipamiento de máquinas y cintas transportadoras de equipaje, son temas, digamos, de menor calado, mantenimiento de parqueaderos y señalización y reposición de equipos de sanidad y cámaras de televisión para CCTV y control de acceso. Son realmente elementos de menor peso frente a lo que falta por terminar. A la fecha, la estimación inicial cuando hicimos el corte hace un mes, dos meses, estaba del orden de 70.000 millones de pesos, pero, ¿qué nos ha hecho falta? Un cierre de inventario y corte de cuentas. Lo desafortunado cuando hay un siniestro de un contrato, es justamente ese balance y mucho más, en el caso de los temas concesionados cuando los cortes de cuentas no están asociados a hitos mensuales o bimensuales, sino básicamente a la entrega de unidades funcionales o como se denominan acá, periodos de intervención que sólo pueden ser recibidos cuando la completitud de las obligaciones de ese período de intervención se cumplen y se dan al servicio y se validan por

parte de la interventoría. Y esto es un poco parte de la conversación que hemos tenido con el acompañamiento obviamente del Ministerio, pero al frente de las entidades directamente a cargo de la ejecución que son Aerocivil y ANI con interventoría y concesionario y es la preocupación de lo que implica un proceso en el que hay unos estudios aprobados, un operador concesionario que conoce cada una de las etapas y de los procesos de construcción que está ejecutando y que por efecto de un laudo, literalmente se suspende y que queda con elementos comprados, aún no recibidos e instalados y con procesos de construcción en obra suspendidos, y que adicionalmente implican un corte de cuentas de eso que cuando estamos en Ley 80 son unas actas mensuales, pero que aquí implican recoger todo el proceso de construcción de cada uno de esos periodos de intervención y etapas al interior de esos periodos para validar que efectivamente podría recibirse y que no, con una preocupación adicional, que en términos de los contratos de concesión yo solamente puedo recibir unidades funcionales completas o periodos de intervención completados, y eso implica que los equipos se entreguen, se instalen y operen y cuando el contrato se suspende o se anticipa a la liquidación, literalmente todos quedamos quietos, no se puede ejecutar un elemento adicional más, salvo que y esa es una consulta que creo que ya se hizo, uno pudiera apelar a una liquidación por etapas, atendiendo un poco que es una consulta jurídica, me devuelvo acá a este porcentaje de determinación que está allí y que podría habilitar una liberación de esos recursos, pero obviamente la entrega de esas unidades funcionales.

Eso se consultó con el Concesionario diciéndole: “Termine las unidades y liberamos pagos para que usted tenga un mecanismo de poder cubrir con bancos, con proveedores y efectivamente tengamos un mejor tránsito en esta etapa de liquidación del contrato”; eso no tuvo recibo porque justamente su limitación sigue siendo financiera. Eso en qué nos pone en este momento, en que estos elementos que están en rojo, efectivamente no se van a ejecutar mediante el contrato de concesión actual, y nos deja, digamos, en una situación en la que la afectación al servicio implica hacer ese balance, ese inventario, todos los temas contables, tener frente a eso un cierre entre interventoría-concesionario y el aval de la supervisión de ANI y una reversión por etapas que implica varios temas. Más adelante vamos a tratar de precisarlos, que es un poco el plan de acción que se ha venido previendo entre ANI e interventoría. Lo que está en este plano que esquematiza los estados es, aquello que está en rojo, es que está con menos del 50% de ejecución, estas son, digamos, las principales actuaciones de los periodos de intervención y lo que está en blanco y línea de borde amarillo, son obras con más del 50% de ejecución; luego ahí tenemos en rojo varios de los elementos que, obviamente, en términos de recibo, implican un ejercicio minucioso de que efectivamente está allí para el momento de la

retoma, porque esto es literalmente una reversión retoma que implica una conversación, inicialmente entre interventoría y concesionario para validar qué es lo que se puede dar por recibido, que ahí hay una limitación, porque debería estar entregado como unidad funcional o como tramo ya ejecutado y en operación, y lo que en reversión le entregaría ANI a Aerocivil para que ella en paralelo vaya cometiendo, por un lado, un proceso que nos permita con mínima afectación, ir paulatinamente entregando las obras.

¿Cuál sería el mundo ideal?, pero eso depende un poco de la valoración que haga la Aerocivil frente a los riesgos, que uno pudiera tomar todo eso como en una fotografía y decirle a un operador nuevo: “Encárguese de terminar todo este componente y opérela”, pero ahí hay componentes eléctricos, componentes telemáticos, componentes de obra civil, componentes de temas de drenajes, temas de aéreas acondicionados, que implica una serie de disciplinas que tiene en este momento como valoración Aerocivil para estructurar los procesos bajo Ley 80, es decir, esquema convencional de obra pública para terminar las obras e ir recibiendo por parte de la ANI, seguramente gradualmente esos componentes e ir sacando o en un solo paquete o por componentes, con el riesgo de las interfaces por justamente los estudios y diseños aprobados con los contratistas que están allí.

Este es, digamos, un panorama que uno no quisiera desearle a ningún ejecutor, porque un siniestro de un contrato implica una serie de validaciones previas antes de pasar a la etapa de restablecimiento del contrato, o mejor, de las obras inicialmente pactadas para que el contrato siga funcionando. Yo a dónde debo apuntar acá, porque esto, creo que, no pasó, ah, perfecto. Entonces, qué tenemos, digamos, frente a la terminación anticipada, que ya lo han referido quienes me antecedieron en el uso de la palabra, todo el tema de las medidas cautelares y la demanda de reconversión que, obviamente, generó una demanda por parte de la ANI para buscar que se pueda retrotraer el proceso que en el laudo obligó a la liquidación del contrato. ¿Qué ha venido en ese entretanto desarrollándose entre la ANI y Aerocivil y obviamente el Concesionario? Es básicamente todo el tema de ir preparando la documentación, el acta de finalización del contrato de concesión, que implica un cronograma de esa reversión que tiene que ir validado y acompañado por interventoría y, obviamente, con la entrega documental y física de lo que el Concesionario haya ya cumplido como unidad funcional y, posteriormente, una definición del componente administrativo, jurídico y financiero de la retoma y operación de lo que al concesionario le había sido entregado y que paulatinamente deberá empezar a asumir en su operación y gestión Aerocivil.

En esto, más adelante yo le pediría al doctor Sergio que nos precisara cómo está el cronograma, entendiendo que por efecto del mismo detalle que

implica este proceso, algo que inicialmente teníamos previsto para el primer trimestre, posiblemente nos tome un tiempo adicional para efectivamente abrir procesos que nos garanticen una adecuada entrega de esos activos que están allí a quien va a asumir la terminación de las obras y lo que ya tiene un esquema de recibo conforme estaba inicialmente previsto en el esquema concesionado, la Aerocivil lo puede empezar a administrar y gestionar, porque obviamente hay instalaciones, equipos, procesos y personal a cargo de las operaciones de mantenimiento y operación en este momento en el aeropuerto, que deberá paulatinamente retomarla la Aerocivil y restablecerla con sus contratos convencionales como ya la hace en otros aeropuertos en otras partes del país. ¿Listo?

Estas son, digamos, las etapas que en este momento estamos cubriendo, entonces, el laudo, se pidieron aclaraciones y correcciones por parte de ANI y Aerocivil, ya básicamente el laudo está ejecutoriado, lo único que quedaría allí es la demanda que está en curso, que busca retrotraer el laudo a la etapa anterior y, obviamente, lo que está en este momento es todo el tema del acta de finalización de ejecución del contrato, la verificación de ello, actividades de la etapa de reversión y la retoma de Aerocivil que debería estarse materializando el segundo trimestre del próximo año y a partir de allí todo el esquema de procesos de contratación para culminar las obras.

Yo creería, salvo mejor opinión del doctor Sergio, que frente al escenario 2027, tenemos el tiempo para acometer las obras faltantes, los recursos también están habilitados, ya hay un equipo de Aerocivil preparando el detalle de lo que implica cada uno de los procesos de contratación o un solo proceso, junto con la interventoría de las obras y en lo que compete a las unidades funcionales en las que ya tenemos la posibilidad de asumir el control, Aerocivil está básicamente trabajando con sus equipos internos para tener, digamos, a punto dos componentes: éste es el detalle de lo que es la etapa de reversión, hay un cronograma de actividades y de revisión entre interventoría, concesionario, ANI y Aerocivil, todo el tema de inventarios, ese inventario tiene que tener un tema tanto documental como contable porque obviamente son activos que entran al balance de cuentas que tiene que manejar Aerocivil, todo el registro obviamente en una plataforma que tiene Aerocivil para incorporar toda esa información con pólizas, con los manuales de mantenimiento, todo el componente de equipos que deban ser recibidos por parte de Aerocivil para su operación, ahí hay una verificación Interventoría-ANI y ANI-Aerocivil para hacer, digamos, todo ese proceso de reversión, la suscripción de actas parciales de cada uno de los subsistemas que se van a empezar a asumir por parte de Aerocivil, todo el tema del acta de reversión general y a partir de allí, todo el tema de retoma que debería estar después de los 6 meses por parte Aerocivil y de los componentes

que hagan falta terminar; en paralelo, ya Aerocivil está preparando prepliegos y todo el componente que habilitaría la consolidación de un tema de obra pública, sin desconocer, ojo, sin desconocer que en el entretanto podría presentarse, por ejemplo, un originador privado que diga: “Listo, yo conozco el estado de ese contrato, sé que en este momento está en liquidación, perfectamente yo podría asumir la operación”; y eso implica un esquema de IP un poco diferente, porque es finalización de obras y operación y mantenimiento durante 8 o 10 años como lo planteo ese originador que puede también emerger como una posibilidad para que el aeropuerto tenga un operador nuevo. Ese modelo de operación por parte de la Aerocivil tiene dos componentes: por un lado, todos los servicios y componentes que él tiene que empezar a recibir, ahí tenemos todo el tema de muebles y activos fijos, administración de inmuebles, todo el tema de seguridad, todo el tema ambiental, social y control de fauna, servicios de control de incendios, algunos de los cuales están todavía por terminar, pero tienen que proveerse en *backup* por parte de Aerocivil, mientras se terminan los definitivos, todo el tema de equipos eléctricos, mecánicos, electromecánicos y de energía, todo lo que garantiza redes secas y redes húmedas, servicios médicos, operaciones aeroportuarias, atención a usuario, toda la facilitación a usuarios, es decir, la información de quienes llegan al aeropuerto para saber cómo viajan, los temas de lado aire y lado tierra y todo el componente de informática y telemática.

Interviene la Procuradora:

No hay sonido.

El doctor William Camargo Triana, Ministro de Transporte:

Perfecto, gracias Procuradora. Y el modelo de inversión que implica obviamente los contratos derivados que puedan requerirse para terminar las obras y asumir mantenimiento de operación; ahí tenemos, obviamente, todo el tema de terminar eventualmente estudios y diseños que hagan falta o retomar los que quedaron aprobados, apropiarlos y entregarlos obviamente al proceso de construcción, contrato de operación, mejoramiento y mantenimiento que, de alguna manera, es el esquema habitual que tiene Aerocivil cuando opera aeropuertos en general. Esto ya básicamente es como el balance, qué viene a continuación, esperaríamos un proceso de reversión, retoma en el primer semestre del próximo año, los recursos están disponibles y a partir de allí, en función de la complejidad de las obras que no parecieran ser procesos relativamente fuertes, es decir, lo que hacía falta realmente era menor frente a la cantidad del contrato inicial. Realmente queda uno un poco sorprendido por una limitación de caja, que uno la entiende por un tema reputacional inicialmente, pues termina por afectar la entrega y provisión de un aeropuerto en las condiciones que inicialmente esperaba o pactó la ANI con el Concesionario.

¿Qué tenemos en este momento? Pues todo el tema de reversión retoma, la priorización de intervenciones para buscar que en función de lo que mayor afectación está generando al servicio, se pueda acometer en etapas tempranas cuando se defina el modelo de contratación que puede ser o por unidades o por componentes o un solo operador, es una valoración que debería estar haciendo Aerocivil, esa retoma obviamente comporta un ejercicio de fin de año que no quisimos acelerar en esta etapa, justamente por las implicaciones que tiene frente a los usuarios. Ahí lo que logramos fue un acuerdo para que se mantuviera la operación por parte de este concesionario de interventoría o unas prórrogas al tema de interventoría para garantizar una mínima afectación al servicio de manera similar como lo hicimos en el aeropuerto de Cali donde tenemos una condición particular, pero con una extinción normal del contrato en concesión.

Eso es lo que inicialmente quería yo compartirles de carácter general, agradecería si el doctor Sergio y posteriormente la doctora Carolina tienen temas adicionales que acotar, y con eso quedaríamos ya como en el balance. Hay dos preguntas que se plantearon respecto al objetivo que la Comisión Sexta y el Senador Flórez había planteado. ¿Quién o quiénes fueron los culpables frente a lo que sucedió?, procuro, por principio de tranquilidad, no establecer esos juicios, ahí está la información del proceso que conoce este servidor hace un año, de lo que sucedió, hay unas investigaciones y hay unas actuaciones de los entes de control y también de jueces de la República frente a lo que pasó allí y las responsabilidades, como en todo, las determinarán en su momento los jueces. El plan de acción que efectivamente esboqué yo, tiene unos detalles particulares, que seguramente el doctor Sergio nos irá a precisar más adelante, pero inicialmente ¿qué tenemos ya previsto? Por un lado, una retoma del aeropuerto, una disponibilidad de recursos y una estrategia para garantizar una priorización de las obras y buscar que en el menor tiempo posible y como compromiso, pues antes de que efectivamente se active el tema de los Juegos, seguramente mucho antes de ello, tengamos los componentes de afectación directa al usuario, que es en este momento el componente más fuerte, todo lo que es pasajeros cubiertos y el de carga en paralelo en ejecución.

Una reflexión de cierre antes de darle la palabra al doctor Sergio y a la doctora Carolina; este esquema concesionado efectivamente ha venido teniendo una evolución en el tiempo y como lo decía ayer en el debate de Odebrecht, no satanizo el vehículo, tal vez el conductor o algunos conductores que no hemos y no han sido exitosos con la implementación de ese vehículo, hay ajustes que hacer, este Gobierno está ya explorando un tema de sexta generación que retoma algunos aprendizajes y hace una caracterización de para qué tipo de contratos es conveniente mantener un esquema concesionado como el que tenemos, más

el de APP que el de IP, el de IP nos está dejando una reflexión un poco, un sabor amargo con el tema de peajes, porque llevamos el esquema de peajes por no haber utilizado el tema de valorización y cargamos unos costos en unos modelos de concesión que terminaron afectando de manera importante la capacidad de pago de algunas comunidades, y ahí tenemos varios ejemplos que sugieren sobre eso una reflexión.

Cuando se trata de corredores completamente nuevos, hablo de carreteras, completamente nuevos, en los que no hay, digamos, corredores viales, la figura de APP tiene unas ventajas porque indudablemente el traslado de riesgos prediales, consultas previas, de estructuración de recursos financieros, tiene ventajas, pero cuando ya tenemos un activo que tiene una consolidación de tráfico, una infraestructura vial existente, podría ser más conveniente un esquema más parecido a lo que teníamos en Ley 80 de concesiones de corto plazo, separando construcción de operación y mantenimiento porque especializa uno la tarea de dos operadores que tienen esquemas de financiación y de gestión diferente. Un proceso de construcción implica un saber hacer, maquinaria y recursos muy fuertes y en eso en el país hay empresas que se han especializado en ese tipo de procesos. Y el de operación y mantenimiento implica unos roles distintos, una provisión de unos equipos que se encargan del mantenimiento de la vía, de la provisión de los servicios al usuario y obviamente unas condiciones de seguimiento mucho más rigurosas casi que diariamente y una menor disponibilidad de recursos para gestionar esos mecanismos. Cuando los empaquetamos, los riesgos de unos y otros terminan metidos en una sola bolsa y a la larga, lo que hemos evidenciado es que las concesiones se construyen y después de construidas se empiezan a tranzar en el mercado internacional, eso no es malo porque es parte un poco de la administración de ese negocio que termina volviéndose de un negocio de obra a un negocio financiero. Pero ahí también hay una reflexión frente a lo que podría significar el interés de oportunidad y la utilidad de esas concesiones; en una primera etapa, cuando el país estaba empezando en este mundo de las concesiones y abriendo el camino para que vinieran a invertir operadores internacionales, pues obviamente teníamos que hacer atractivo el modelo concesional y entonces las tasas de interés de oportunidad, la tasa de beneficio costo eran relativamente atractivas; ya estamos en la quinta y sexta generación, creo que es momento de revisar esos indicadores de rentabilidad y buscar mecanismos alternos que nos permitan como estado que la plata nos rinda más, en eso estamos nosotros revisando porque tenemos varias de ellas que ya están empezando a levantar la mano, por efecto de, no digamos que una inadecuada gestión de riesgo, yo lo llamo optimismo de los modeladores de tránsito; creímos que en el mejor de los escenarios íbamos a tener un crecimiento de tráfico muy alto y pongo

solamente un ejemplo que nos está tensionando en este momento, Bogotá-Villavicencio, esperaba un ingreso de recaudo por peajes de 700.000 millones de pesos al año, en este momento está en la mitad ese recaudo, y eso le impone a la concesión y a la aprobación de una iniciativa privada unos riesgos de financiación muy altos que nos tiene en conversaciones frente a ese proyecto en particular y para el cual vienen otros en curso, Bucaramanga-Pamplona, Mulaló-Loboguerrero, que nos invitan a reflexionar en ese esquema acogiendo, y con eso cierro, la recomendación de Antanas Mockus del saldo pedagógico. Ahí tenemos que aprender sobre lo que es conveniente mantener, sobre lo que tenemos que ajustar y sobre lo que definitivamente no tenemos que volver a incorporar en esas estructuras de modelos concesionados. Doctor Sergio y doctora Carolina.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias, señor Ministro.

El doctor William Camargo Triana, Ministro de Transporte:

Presidente, discúlpeme. Como nos habíamos comprometido, nos habíamos saltado al delegado de la Contraloría, quisiéramos darle la palabra antes, para que haga sus anotaciones antes de que intervengan la doctora Carolina y el doctor Sergio, y por supuesto, el doctor Billy también que está presente. Entonces, dígame ahí al doctor Guido que creo que está por ahí cerca, el doctor Guido no tiene el micrófono, o la Procuradora que nos haga el favor.

El doctor Luis Fernando Mejía Gómez, Contralor delegado para el sector de Infraestructura:

Gracias señor Presidente, nuevamente un cordial saludo a toda la Mesa Directiva, a las honorables Senadoras, honorables Senadores, al señor Ministro de Transporte, señora Presidenta de la ANI, Director de Aerocivil, señor Superintendente de Sociedades y demás personas que nos han acompañado en este muy importante debate.

Quiero felicitarlo señor Senador Flórez, su preparación del debate ha sido, a mi juicio, muy acertada. Quiero decirle también que creo que puso usted un buen contexto para las personas que no necesariamente conocen toda la información, ese es un punto muy interesante. Yo voy a comenzar y seguramente advierto señor Presidente que usted me regale un poquitico más de tiempo porque hay varios elementos que se han referido a la Contraloría General de la República y creo que es importante explicarlos con suficiencia. Lo primero que hay que decir, es que este contrato de concesión, que es del año 2015, a esta fecha ha tenido 31 modificaciones, dentro de ellas, 15 propiamente modificaciones, 5 adiciones, 10 prórrogas y una suspensión; luego, quiere decir honorable Senador Guido Echeverri, que efectivamente como usted bien dijo, no es el ejemplo maravilloso de un contrato de concesión

y menos en el caso aeroportuario. Seguidamente, honorable Senador Pedro, yo le voy a decir que de entrada cuente usted con que la Contraloría General de la República, como usted lo solicita, va a estar acompañando el proceso de reversión, esa es una instrucción que tengo directamente del señor Contralor General y cuente usted con que estaremos presentes como hemos estado presentes en la revisión en diferentes oportunidades de este contrato de concesión, entonces para que usted cuente con eso.

La Contraloría General de la República y particularmente la Delegada de Infraestructura ha hecho tres actuaciones sobre este contrato de concesión, desde el año 2019 hasta el año 2023, la primera fue una auditoría de cumplimiento en el año 2019; la segunda en el año 2021 se terminó, una actuación especial de fiscalización; y recientemente como bien lo presentó el honorable Senador citante, una actuación especial de fiscalización a la Agencia Nacional de Infraestructura, este contrato de concesión en particular.

Nosotros en este trabajo, quiero que ustedes por favor consideren lo siguiente: los auditores lo que hacen es mirar en el momento en que se está haciendo la auditoría, el estado del proyecto en ese momento; es decir, el pronunciamiento que hace el equipo auditor lo hace con base en la información que recauda, lo que revisa en el momento en que está trabajando en la auditoría. Entonces, es probable que hay algunas cosas que la Contraloría no haya revisado, justamente porque tiene una temporalidad el trabajo de auditoría, esa es la realidad.

Y, en la primera actuación, año 2019, no hubo hallazgos fiscales, el equipo auditor no encontró ningún hallazgo fiscal, pero sí encontró un hallazgo con presunta incidencia disciplinaria que fue trasladado, por supuesto, a la Procuraduría General de la Nación como es el deber nuestro. En la actuación del año 2021, quiero hacer un poco de contexto, por qué llegó esa actuación, que es una actuación especial de fiscalización, no es un elemento usual y, ¿por qué se llegó?, porque como todos ustedes han dicho en este debate y yo comparto esa apreciación, yo no soy abogado, yo soy ingeniero civil, pero sí quiero decirles que comparto la apreciación de los honorables Senadores en el sentido de que la Contraloría no considera adecuada la infraestructura aeroportuaria que tiene Barranquilla, esa es una realidad que tenemos que aceptar, todos estamos conscientes de que el aeropuerto debería ser mejor, yo comparto eso, el doctor Sergio sabe que he trabajado en estos temas de aeropuertos algo y debo decir que a mí también, yo soy manizaleño pero, por supuesto, no tengo problema en decir que me encantaría que Barranquilla tuviera un mejor aeropuerto.

En esa actuación especial de fiscalización del año... y Manizales también, sí señor, estoy de acuerdo con usted, porque usted fue conmigo un luchador para que nuestra región tenga un buen

aeropuerto. En el año 2021, también hicimos entonces esa actuación especial de fiscalización, basada en quejas absolutamente justificadas de la calidad del edificio de pasajeros, por eso llegamos a esa actuación y tampoco encontramos, el equipo auditor no encontró ninguna actuación fiscal que fuera considerada como un hallazgo fiscal, sí disciplinario, y por ende, vuelvo y reitero, fueron trasladados a la Procuraduría General de la Nación. Pero también debo decirles algo que fue una consecuencia de ese trabajo, se llama beneficio de auditoría, a raíz de esa actuación, el Concesionario a través de las observaciones que transmitió la Contraloría a la Agencia Nacional de Infraestructura, directamente y en ese momento se puso en la tarea de subsanar todas esas posibles observaciones, y por eso no quedó el hallazgo fiscal, porque el Concesionario bajo la supervisión del interventor, realizaron todas las obras que mencionó el honorable Senador Pedro Flórez, que estaban siendo observadas por la Contraloría, incluidas honorable Senador Pedro Flórez, lo que tenía que ver con seguridad, doctor Sergio, efectivamente en ese momento fueron subsanadas, pero, insisto, estoy hablando del año 2021, no estoy hablando de lo que esté pasando hoy en día. Entonces doy esa tranquilidad también, ese fue un beneficio de la auditoría que estaba realizando la Contraloría y debo reconocer porque también es nuestro deber, que reaccionó bien el Concesionario y reaccionó bien la interventoría y reaccionó bien la ANI porque lograron subsanar esas dificultades que en ese momento fueron identificadas. Y, también, recientemente terminamos la actuación especial de fiscalización del año 2023 donde efectivamente ya estábamos en medio de una realidad que era un tribunal de arbitramento, nosotros transmitimos en ese momento a la Agencia Nacional de Infraestructura tres observaciones, una de ellas fiscal, pero el laudo arbitral que es el juez del contrato, esa es una realidad como bien decía el señor Ministro de Transporte, eso lo tiene previsto el contrato de concesión y lo tiene también previsto los contratos de obra pública cuando así está acordado, en el laudo arbitral los jueces, en este caso los árbitros, dijeron: “No hay responsabilidad del Concesionario, no hay responsabilidad de la ANI por un caso de fuerza mayor”.

Entonces, en ese caso en particular, vea usted la paradoja, nosotros nos abstuvimos de elevar hallazgos en razón a que había un juez que había dicho que no había responsabilidad. Entonces, esto para decirles que efectivamente las actuaciones de la Contraloría, efectivamente han llegado a establecer observaciones y, desde el punto de vista de la Contraloría, pues hemos estado pendientes del desarrollo de lo que pactaron las partes. Permítame decirle honorable Senador Pedro Flórez, que lo que pactaron las partes en la terminal de transporte, es lo que está hecho. A mí personalmente me gustaría que fuera muchísimo mejor, pero eso es lo que quedó pactado y eso fue lo que aprobó en su momento, estoy hablando del año 2018-

2019, la Agencia Nacional de Infraestructura y la interventoría, a la propuesta que hizo en su momento el Concesionario de estudios fase tres para esa terminal, eso fue lo que quedó aprobado. Los auditores nuestros revisaron los compromisos y fueron cumplidos, luego nosotros, así no nos guste la terminal, así nos parezca que no es lógico, doctor Sergio, un aeropuerto donde usted tiene flujos mixtos entre las personas que están entrando y las personas que están saliendo, eso no es lo usual, eso no es adecuado, pero esa es la realidad, eso es lo que quedó pactado en el contrato, y eso fue lo que quedó aprobado por el contratante Agencia Nacional de Infraestructura y por la interventoría; luego en ese caso, en ese caso en particular, tampoco el equipo auditor pudo encontrar un incumplimiento del contratista, en ese caso. Es importante también advertir y ustedes lo han mencionado en algunos apartes, este contrato tuvo indudablemente varias o varios incumplimientos en cuanto al plan de obras pactado, pues de hecho les mencionaba que hay una serie de prórrogas que fueron pactadas y desafortunadamente las acciones y la gestión contractual y me voy al ejemplo del señor Ministro del vehículo y el conductor, pues efectivamente todas esas acciones, todas esas modificaciones tomadas de buena fe, porque yo parto de la buena fe, no rindieron el resultado que se esperaba, esa es la realidad, y el proyecto hoy en día desafortunadamente está incompleto y esa es otra realidad que debemos aceptar.

Nosotros también revisamos en la gestión contractual la oportunidad en que la Agencia Nacional de Infraestructura acoge o no las recomendaciones de sus interventores para los procesos sancionatorios, pero también debemos ser respetuosos, como lo decía el señor Ministro, el contrato establece un debido proceso y ese es un deber que hay que respetar y en el debido proceso efectivamente sancionar un concesionario tiene que ser después de que él haya tenido la oportunidad de defenderse con suficiencia y todo eso tiene un tiempo indudablemente. Por supuesto, también lo mencionó el señor Ministro, las medidas cautelares se han vuelto una forma de defensa, esa es otra realidad, y pues es un derecho que les asiste a los concesionarios y no podemos tampoco, así no nos parezca muy adecuado, pues efectivamente es un derecho que asiste; unos jueces consideran en algunos casos concederlas, en otros no, pero cuando las conceden, pues la entidad no puede ir en contravía de lo que decide el juez del contrato.

Yo no me voy a extender más porque no quiero cansarlos, pero les voy a dejar una reflexión: yo he visto en la presentación del señor Ministro, un muy completo plan de acción para la reversión. Yo quisiera sugerir que también se haga la posibilidad de tener un plan de acción en caso de que la nulidad tenga éxito. ¿Por qué?, porque todos ustedes han escuchado y el señor Ministro lo mencionó claramente, que tenemos un concesionario que tiene una seria incapacidad financiera para ejecutar

el proyecto. Entonces, si la nulidad llegase a tener éxito, creo yo que estaríamos en un escenario muy complejo, porque estaríamos ante la obligación de un concesionario de seguir cumpliendo sus obligaciones contractuales sin tener la posibilidad, aparentemente ya demostrada en el tribunal, de poderlo hacer por los efectos que tuvo con la pandemia.

Señor Presidente, muchas gracias. Honorable Senador Pedro Flórez, muchas gracias por su invitación y a todos ustedes, quedo atento si hay alguna inquietud. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias a usted señor Contralor delegado, Luis Fernando Mejía. Vamos a darle el uso de la palabra al Superintendente de Sociedades, Billy Escobar, para escuchar sus comentarios antes de darle la palabra a la Presidenta de la ANI y al Director de la Aeronáutica Civil. Doctor Billy, tiene usted el uso de la palabra.

El doctor Billy Escobar Pérez, Superintendente de Sociedades:

Bueno, muchas gracias. En primer lugar, les quiero decir que voy a ser breve, así que tranquilos, traigo una presentación, y yo sí voy a regañar a la persona de tecnología, porque no tiene código QR, pero, bueno, queda ahí para ustedes. Un saludo muy especial al Senador Pedro Flórez que es el citante, a los demás Senadores que nos han acompañado el día de hoy, al Secretario de la Comisión Sexta, al señor Ministro de Transporte, por supuesto, doctor William Camargo; al señor Presidente de la Aeronáutica Civil, a la Directora de la ANI, al señor delegado de la Contraloría, a la delegada de la Procuraduría y a todos los asistentes.

Yo me quiero unir a lo que tú acabas de decir, el papel de nosotros como Superintendencia de Sociedades, y quiero precisarles a los señores Senadores, el papel de nosotros es un papel de una vigilancia que tiene que ver con lo subjetivo, esto, ¿qué quiere decir? Con lo societario nada más, o sea, nosotros no tenemos nada que ver con el conflicto, para eso está la instancia que acaba de describir mi antecesor con mucha claridad y mucha precisión, el papel de nosotros tiene que ver con las empresas, con la vida de lo empresarial, con la vida de lo societario y hasta ahí llegamos nosotros. Pongo un ejemplo, recientemente, incluso estuvimos aquí con varios Senadores mirando un conflicto complejísimo que tenía que ver con las tecnologías, el famoso tema de Tigo, EPM y Millicom, a mí me invitaron y el tema era más del Ministro, del señor Ministro de las TIC, pero resulta que como Superintendencia, yo tengo que velar porque el vehículo que permita que eso se solucione o que la empresa exista o no exista esté ahí y afortunadamente nosotros garantizamos que ese vehículo estuviera y estábamos en un escenario de días, ustedes recordarán mis queridos Senadores y Representantes, y era una cosa de días

y estábamos hablando de 150 millones de dólares, 600.000 millones de pesos, ¿no?, más o menos, y pues yo era un delegado ahí, como un invitado de piedra, pero un invitado de piedra que sirve o no sirve, dependiendo de lo que hubiera pasado, si no se hubiera llegado a un acuerdo, seguramente yo hubiera tenido que entrar a liquidar esa sociedad, pero afortunadamente la presencia de nosotros sirvió como para orientar y buscar que se solucionara ese conflicto que finalmente se solucionó, y es algo de lo que planteaba doctor usted muy bien. En el caso nuestro, yo les vengo a contar, les vengo a hablar del Grupo Aeroportuario del Caribe S. A. S., de la situación en que se encuentra y lo que hemos hecho nosotros, es obrar como Superintendencia, para que ese enfermo se mantenga vivo, en tanto que se presente una solución de fondo de parte de las instancias que técnicamente ahí sí el objetivo entre a solucionar las dificultades que se ha planteado acá. Nosotros hemos cumplido con la parte que nos corresponde, en el sentido de realizar un análisis inicial que nosotros llamamos la admisión, para que esta empresa pudiera entrar en proceso de reorganización, no de liquidación, inicialmente llegan a nosotros es por reorganización. Y, ¿en qué consiste la reorganización? Pues la reorganización básicamente es buscar la forma de llegar a un acuerdo con los distintos acreedores, en este caso en particular, con los bancos, que permitan que la empresa pueda subsistir y mantenerse o ser viable y seguir adelante. Esa actividad nosotros ya la realizamos, de hecho admitimos la empresa en reorganización, nombramos un auxiliar de la justicia y hemos adelantado pues todas las actuaciones que permitan que la empresa se sostenga hasta ahora y se encuentre dentro del marco de la legalidad, a espera que se suceda alguna de las circunstancias que muy bien ha expuesto nuestro señor Ministro y, por supuesto, con mucha profundidad.

En ese proceso de reorganización, también hay otros actores que son los patrimonios autónomos, entonces está: el Grupo Aeroportuario del Caribe S. A. S., está el Patrimonio Autónomo Aeroportuario Ernesto Cortisoz y está el Patrimonio Autónomo de los Acreedores Ernesto Cortisoz. La otra labor que realizamos, entonces, primero admitimos, luego nombramos un promotor de alta calidad muy reconocido, calificado, de lista de auxiliares de la justicia y luego vino la coordinación del Grupo Aeroportuario del Caribe más estos dos patrimonios autónomos, esto, ¿qué quiere decir? Que la situación de esos patrimonios autónomos también está siendo considerada por el juez correspondiente de la Superintendencia de Sociedades y, por supuesto, a cargo de ese auxiliar de la justicia.

Entonces, hay un orden lógico, hay una concentración, hay un seguimiento que tiene que ver con el actuar de la empresa, con el diálogo con sus acreedores y en el momento presente, ya se han resuelto todos los recursos y, digamos, todas las actuaciones procesales correspondientes y en el momento presente pues estamos a instancias de

que se llegue a un acuerdo con los acreedores que permita que la empresa tenga viabilidad y pueda afrontar la causa correspondiente desde el punto de vista de lo técnico, específico y si se quiere, del negocio en marcha que pueda tener esa sociedad o que finalmente conduzca a su liquidación. Pero lo cierto es que entendemos que ya hay un acuerdo bien avanzado por voz del promotor que permite informarle a ustedes que seguramente llegarán a un acuerdo de reorganización. Digamos, ¿qué efecto tiene eso?, pues que de todas maneras la sociedad tiene que responder ante el escenario de la cancelación de su condición de contratista, de todas maneras, necesitamos que la sociedad esté viva, esté viva para acabar el contrato, esté viva para que responda por lo que tiene que responder patrimonialmente y, por supuesto, para que ponga la cara en términos legales de lo que se va a suceder de aquí en adelante y, repito, como muy bien expuso el señor Ministro. Con esto, pues creo que concluyo mi intervención y espero haberles dado claridad a las dudas que ustedes tengan.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias doctor Billy. Vamos a darle el uso de la palabra a la Presidenta de la ANI, doctora Carolina Barbanti Mancilla.

La doctora Carolina Barbanti Mancilla, Presidenta de la ANI:

Muchas gracias, buenas tardes a la Mesa, Senador Pedro muchas gracias por permitirnos venir hoy a ponerlos en contexto de toda la situación del aeropuerto en el que usted siempre ha estado muy atento, un saludo pues a los entes de control que hoy nos acompañan también y pues a toda la comunidad que nos escucha.

Pues lo que el señor Ministro ha puesto de contexto a la Mesa, digamos, yo no tendría que agregarle mucho más, pero sí quisiera profundizar, digamos, en la tarea del diario, en lo que estamos efectivamente para llevar a cabo esa reversión y la retoma por parte del Aeronáutica Civil. Es un ejercicio que venimos haciendo en mesas de trabajo las dos entidades, son actividades muy operativas, precisamente en este momento podríamos decir que la pelota la tenemos nosotros, la Agencia Nacional de Infraestructura, estamos haciendo ese inventario de todos los elementos, de toda la infraestructura que tiene el aeropuerto y es un ejercicio que nos toma, pues viene tomándonos bastante tiempo por la misma condición que hace un momento comentaba el Ministro, porque son equipos que están en la bodega, que pues es una bodega que está... la de carga, el espacio que tenemos para carga y están todos los equipos, pero son equipos que están totalmente sellados, son equipos nuevos, incluso, ni siquiera pues no están instalados, tampoco pues tenemos las unidades funcionales completas, entonces, todos estos elementos, todos estos equipos nosotros tenemos que revisarlos, esa revisión debe hacerse pues, digamos, de manera

adecuada, porque debemos abrir todas esas cajas donde están equipos, están aires acondicionados y escaleras eléctricas diseñadas específicamente para ciertos espacios, hay equipos de escáner, bueno, todo esto debemos abrirlo de manera adecuada, validar que estén. Pero además de eso, también tenemos que verificar que esos equipos funcionen y eso hace parte, digamos, de una tarea bastante complicada en la que en este momento estamos, como reiteré hace un momento, estamos con la pelota nosotros. La idea es que, finalizando este año, nosotros terminemos esos inventarios, podamos entregarlos a la Aeronáutica para que ellos también hagan la validación, trabajaremos en lo posible en temas conjuntos, pero también tienen que hacer el ejercicio de validación y continuaremos, digamos, con el proceso correspondiente de reversión, en un ejercicio que ya adelanta también la Aeronáutica, relacionado con todos los contratos, como el Ministro informaba, de mantenimiento de operación. Es importante que también sepan, las personas en el diario que laboran en las actividades, por ejemplo, lo de aseo, la operación misma del aeropuerto, pues eso también debemos tenerlo en cuenta en este ejercicio de reversión, que es lo más operativo que estamos haciendo.

Nosotros, pues hemos hecho, incluso a raíz de la visita del señor Ministro hace un mes más o menos, surgió la idea de poder lograr que el Concesionario también hiciera la intervención en este momento, porque los recursos que se requieren para llevar a punto esas unidades funcionales que tenemos en el 75, en el 80, en el 90%, tratamos nuevamente con el Concesionario, nos sentamos, pusimos de presente la posibilidad de hacerlo pues en el marco del proceso de liquidación; sin embargo, el Concesionario tiene su ejercicio y está es en el tema financiero; nos decía: “No, denme ustedes la plata dentro del mismo contrato de concesión, yo la invierto y ahí hacemos el cruce”. Nosotros pues en este momento no vamos a soltar ni un recurso de los que tenemos dentro de en la fiducia y lo que esperábamos era que el Concesionario dijera que ponía la plata y podía hacer esas intervenciones que son muy pequeñas, pero que le garantizan al aeropuerto una funcionalidad muy, muy importante. Otro ejercicio, también es posible pues en que se presente un originador y nosotros podamos hacer la revisión de esa propuesta como tal, que también más o menos son entre 8 y 9 meses que se hacen esas validaciones para más adelante, ya cuando pues la Aeronáutica esté en operación, pues nosotros también podamos estar adelantando las revisiones o estructuraciones respectivas para poder hacer nuevamente una concesión, si se llegara a dar el caso en el ejercicio que nosotros estamos haciendo.

Por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura toda nuestra disponibilidad para lograr que esta reversión y retoma por parte de la Aeronáutica se haga de la manera más tranquila para los usuarios y seguimos trabajando pues

para buscar una solución o un nuevo proceso de contratación que se llegue a dar para garantizar la terminación de las obras y, obviamente, que el aeropuerto quede en condiciones óptimas pensando ya, como yo les decía hace un momento, previa a la reunión, para los Juegos Panamericanos, que eso es ya casi a la vuelta, son 4 años que efectivamente podemos decir, pero eso se pasan muy rápido y las actividades deben garantizarse para que en ese momento Barranquilla cuente con el aeropuerto que necesita, se merecen, además pues, cada día más turistas van a venir a la ciudad.

Por parte de la Agencia, Senador, Senadores, cuentan con la Agencia para lo que necesiten, estos espacios son buenísimos para ponerlos en contexto de lo que estamos, porque creo que quedamos como en una película hace un mes o... pero todos los días en la Agencia trabajamos para el proyecto.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias doctora Carolina. Le sigue en el uso de la palabra el Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza.

El doctor Sergio París Mendoza, Director de la Aerocivil:

Presidente, muchas gracias, a los honorables Senadores presentes, al Senador Pedro Flórez, citante; al Superintendente de Sociedades, señor Ministro, a la Presidente de la ANI, a los representantes de los distintos gremios, a los Diputados electos y a los demás invitados.

Voy a ser puntual en tres importantes temas: lo primero, es que entre los Senadores que conversaron y nos pusieron inquietudes, llama la atención la del Senador Alex Flórez en el cual habla de los nómadas digitales y de todo lo que sucedió en Antioquia este fin de semana, aquí está nuestra Directora de Transporte Aéreo, seguramente tomando nota de esa experiencia que es como si hubiéramos hecho un Super Bowl en Estados Unidos, guardadas las proporciones. Pero a nosotros también nos enseñó, y gracias por jalonar ese tipo de actividades para lograr poner todo el transporte aéreo a disposición de una actividad de estas. Yo creo que eso hay que venirlo repitiendo, sobre todo en una ciudad como esta, como Barranquilla para su Carnaval, para sus actividades en general y para todo lo que significa el devenir de la ciudad.

El Ministro me pidió un tema específico sobre los cronogramas, pero también vale la pena entender el mensaje y decirles a los gremios y demás invitados que los recibimos. La veeduría que propone el doctor Cepeda pues es bienvenida, hemos escuchado que también el señor Contralor estará pendiente de todo el acompañamiento, del escenario de reversión, si ese es el escenario que nos depara a futuro, y en ese orden de ideas hemos tomado nota del listado de prioridades que usted ha dispuesto.

Nosotros en nuestra planeación tenemos una definición de valores de Capex, que se va a hacer con la ANI, en ese escenario, vuelvo y digo, no en el otro, que tendríamos que entender cómo está Aerocivil ahí, que implicaría tener una claridad para fines de diciembre, lo que nos va a llevar y me refiero solo a inversión Capex, a tener, señor Ministro, sobre el mes de febrero o marzo la solicitud de vigencias futuras para la culminación de las obras si es que nos corresponde a nosotros. Surtiremos ese proceso que esperamos se reciba en julio y de ahí ya iríamos a los procesos contractuales. Es claro para todos que la entidad se mueve bajo la Ley 80, la contratación pública, eso no quiere decir que no hagamos grandes cosas, lo hemos hecho en actividades muy importantes, lo hemos hecho en aeropuertos como todo lo que es Nariño, en lo que son en el mismo grado, ahí hay que tener claridad de cómo operamos, sobre todo para el doctor Cepeda. Nosotros operamos a través de dos grandes contratos de mantenimiento grande en un aeropuerto, un contrato que llamamos de lado aire, es decir, de donde se mueven los aviones, ese contrato ustedes lo ven en ejecución, por ejemplo en las pistas de El Dorado que administra la Aeronáutica Civil, usted tuvo la oportunidad de verlas desde su visita que hizo a la dependencia y funciona así y así lo tenemos en Santa Marta, lo tenemos en Rioacha y manejamos un contrato que maneja toda esa actividad incluyendo ayudas visuales y demás. Y, tenemos un segundo contrato que maneja lo que es el mantenimiento y lo llamamos así, de los edificios del lado tierra que son todas las edificaciones, esos son los dos contratos, más otros que nos proveen de todo lo que tiene que ver, como lo hacemos en San Andrés, que aquí está nuestro director regional, en lo que tiene que ver con la parte de baños, con la parte de aseo, con la parte de todo eso, y así lo hacemos en el país, es decir, vamos como entretejiendo cuatro contratos fundamentales que son los cuatro contratos que nos ayudan a operar.

Usted mencionó una cosa que es bien interesante y es la posibilidad de un operador, nosotros nos vamos a llevar esa tarea, aquí están mis compañeros, a pensar no necesariamente en el entendido de una concesión, pero sí en el entendido de la figura que establece el Código de Comercio de explotador de aeropuerto, a ver si esa figura para el caso de Barranquilla pudiese ser algo interesante, aquí está nuestro Director General, para unir y fusionar esos contratos del lado tierra, no del lado aire porque ahí hay unas responsabilidades, como lo decía nuestra compañera Irina, del control de tráfico aéreo, pero que integráramos todo en un solo paquete, de forma tal que también ha sido un pedido del señor Ministro, sea quien gestione eso con unas vigencias futuras en la operación. Yo creo que ahí podríamos encontrar alguna figura para aplicar los recursos, Senador Flórez, que usted mencionaba, que son importantes tener, y es, nosotros tenemos 49.000 millones de pesos en el presupuesto del año que viene, estimamos una operación cercana a los

40.000 con un dato que la ANI nos ha sugerido, que son 3.000 millones de pesos la operación, es decir, lo que le mencioné, mantener, operar, y tenemos 9.000 millones de pesos para de ahí empezar a apalancar las vigencias futuras y aprovecho ya para agradecerle a esta Comisión que nos ha ayudado tanto en obtener recursos para los demás presupuestos y obras que tenemos en este momento en contratación.

De ahí podemos apalancarnos y los compromisos de recursos pues una prueba es ustedes mismos en esta Comisión que han logrado proyectos tan importantes como los recursos para Tolú o los recursos para Ipiales, ya nos han ayudado en ese proceso y en ese orden de ideas, yo le vería a eso la facilidad de obtener unos recursos que pueden ser de 200.000, 250.000 millones de pesos en o hasta el final del Gobierno. Obviamente, hay cositas que afinar porque está el marco de mediano plazo y cositas, pero es posible ajustarlo, para contestarles sobre los recursos. En relación a lo que dijo el doctor Manuel Fernández, de la Cámara Ejecutiva, pues hombre, cuando uno se pone aquí a pensar en el potencial que hay pues lo es todo, usted habló de Procolombia y de todo lo que son las exportaciones, esta ciudad tiene esa vocación, hay una inversión muy grande, hay que mejorar y lo he comentado con la gente de transporte aéreo, no tanto en su infraestructura sino usar esta infraestructura de una mayor eficiencia con mejor conectividad y en ese orden de ideas estamos igualmente trabajando con Procolombia, tenemos un acuerdo que el señor Ministro ha patrocinado con el Ministerio de Turismo y demás para esa actividad. En relación a lo que nos mencionó el doctor Alberto Willis de la ANDI, pues es una oportunidad maravillosa; aquí estuvo una empresa muy grande de mantenimiento que fue Protécnica, aquí nació la aviación y nosotros tenemos un trabajo muy juicioso, de echo ayer estuvimos reunidos con la Viceministra del GSED, hablando precisamente del MRO y otras actividades de industria y acá está el potencial, cuente con lo que desde Aeronáutica podamos contribuir en ese proceso, la ANDI es muy activa a través de la Cámara de Fedemetal, tiene una mesa específica en eso y pienso que para Barranquilla y para la aviación, sobre todo, sería muy importante que ese MRO esté acá, porque ahí tendríamos la generación de un empleo calificado, una transformación como se dio en Rionegro, yo creo que el Senador Alexander Flórez es consciente con el MRO de Avianca y toda la dinámica que generó eso para riqueza de Rionegro y para nuevos técnicos y familias que hoy viven alrededor de la aviación allá.

Y, ahí entramos un poco en los temas de ordenamiento territorial que mencionaba el Ministro y de los cuales pues hay que ser parte de estos nuevos Diputados electos y que lleven el aeropuerto en su consideración, porque lo mencionaba tal vez el Senador en Bogotá, hay un trabajo alrededor del aeropuerto, hecho desde

la ciudad que es supremamente interesante y que ha venido moviendo la transformación del suelo alrededor del aeropuerto y que me parece que, como usted lo mencionaba, es un ejemplo para cambiarle el valor al suelo, de ese contorno del aeropuerto. Yo sí los invito, no sé si saben, tuvimos un..., es una zona difícil, pero se puede rescatar de esa situación. Les cuento simplemente una anécdota, que hubo un accidente de un helicóptero hace ya un tiempo, cuando fueron los rescatistas rescataron las personas, afortunadamente sin víctimas, cuando fueron a regresar a buscar las piezas, las turbinas y todo, no había nada, hasta la turbina desapareció. Y esa transformación que el aeropuerto puede generar allá, liderada por ustedes que están llegando, pues estamos dispuestos a ayudar en lo que podamos a que se consiga y usted lo mencionaba, Bogotá ha venido transformando el suelo y hay otras ciudades que se han empeñado en eso que es muy importante.

Así las cosas, regresando a la tarea que me puso el Ministro, nosotros estamos de la mano con la ANI en todo lo que tiene que ver con la reversión, la retoma y la operación, ese es nuestro objetivo fundamental, nosotros esperamos tener publicados en el Secop los pliegos en el modelo que usamos en otros aeropuertos para enero y de forma tal que podamos avanzar y dejar los pliegos en borrador hasta el momento en que ya estemos en la fecha cercana del primer semestre para que en ese momento se active. Y a la vez, ir definiendo las inversiones, si es que nos toca y nos corresponde, para también ir montando esos pliegos, que es una instrucción del Ministro para el 2024, para todo el sector, y quedarnos atentos al momento en que se dé, para ya pasarlos a la fase definitiva, lo que nos permite ir tramitando las vigencias futuras y de esa manera poderle cumplir a Barranquilla, poderle cumplir a los usuarios del transporte aéreo y con la claridad de que después de haber pasado un año muy complejo para la aviación, que tal vez sería de reacomodación, pues el futuro para esta ciudad se lo podemos, como ha sido la voluntad del Ministro y de todos nosotros, pues como fue hace 100 años, llevarlo a cabo para el beneficio de la ciudad y de la región. Esos serían mis comentarios, Presidente, Ministro. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias doctor Sergio a usted. Vamos a finalizar el debate con una intervención a manera de conclusión del citante, Senador Pedro Flórez tiene usted la palabra.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias señor Presidente. Bueno, lo primero es nuevamente agradecer la presencia del señor Ministro, de la señora Presidenta de la ANI, doctor París, doctor Billy, Senadores, Senadoras y todos los presentes, delegada de la Procuraduría nuevamente, señor delegado de la Contraloría.

Dentro de la metodología que planteé y que invité a esta sesión, al principio planteé dos grandes objetivos y quería invitar a que al final llegáramos a una revisión de si esos dos objetivos se cumplían o no en desarrollo de la sesión; el primero de ellos, pues que nos dijeran quién era o quiénes eran los responsables de la situación que hoy vive el aeropuerto de Barranquilla, acepto el principio de tranquilidad al que se acoge el señor Ministro, el desarrollo de su explicación fue muy claro y creo que cada quien saca sus propias conclusiones, y creo que aquí hay que seguir bregando para que se pueda transformar todo esto rápidamente, entonces yo pienso que ese objetivo se cumple señor Ministro, me declaro satisfecho como Senador citante a este debate de ese primer objetivo. Y, el segundo objetivo, estaba planteado en función de que nos dijera el Gobierno nacional a través del Ministerio, de la ANI, de la Aerocivil, específica y puntualmente cuál era el plan de acción y cómo iba a ser la apropiación de los recursos; entonces, el plan de acción pues quedó claro doctor William, frente a lo cual también me declaro satisfecho, vamos a estar muy atentos, yo celebro también el anuncio del doctor Cepeda en el sentido de que desde los gremios va a haber una conformación de una veeduría, lo cual creo que es importante, invite doctor Cepeda a ser parte de ese acompañamiento, que se haga un trabajo articulado porque esta Comisión también reconoce el trabajo de los gremios, reconoce el trabajo y la importancia y los grandes aportes del sector privado y ahí vamos a estar firmes también para trabajar de la mano. Y, la segunda parte de ese gran segundo objetivo era el tema de los recursos, no es algo menor, quizás lo más importante; el señor Ministro sin decirlo se acogió al principio de la prudencia, pero afortunadamente la Presidenta de la ANI y el Director de la Aerocivil sí puntualizaron en el tema y han manifestado que hay toda la voluntad de apropiar los recursos, incluso el doctor París menciona que sería en lo que resta del periodo de este Gobierno, algo, una cifra cercana a los 200.000, 250.000 millones de pesos con algunas consideraciones a manera de cuidado frente al marco fiscal de mediano plazo. De tal manera que, yo debo declararme también satisfecho en ese segundo gran objetivo, creo que hoy el Gobierno nacional en cabeza del Ministerio, de la ANI y del Aerocivil han asumido el compromiso de que Barranquilla, como lo dijo la señora Presidenta de la ANI, para el año 2027 cuando se van a celebrar los Juegos Panamericanos, Barranquilla debe tener su aeropuerto funcionando de una mejor manera y con una cara totalmente distinta y que esté a la altura de la ciudad y de su importancia estratégica en la región. De tal manera que yo reitero, como Senador citante, me declaro satisfecho de que esos dos grandes objetivos se hayan cumplido, permítanos señor Ministro, permítanos doctor París, permítanos señora Presidenta de la ANI continuarles haciendo el acompañamiento del caso como Comisión Sexta y como Senador de este territorio que siento y que

llevo profundamente impregnado en mi alma y en mi corazón y muchísimas gracias nuevamente por estar aquí.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Senador Pedro por la invitación a *La Arenosa* a discutir de este importante tema; al señor Ministro, a la señora Presidenta de la ANI, al Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio muy amable siempre, usted como siempre cumplidor con esta Comisión; al doctor Billy gracias por su presencia y sus anotaciones, a los Senadores que vinieron y nos acompañaron en la sesión, a los entes de control: Procuraduría, Contraloría, a los Diputados electos, los Alcaldes no nos pudieron acompañar; al Director de los gremios, doctor Cepeda Jr.; al Presidente de la Cámara de Comercio; al Director de la Cámara Colombiana de Infraestructura y a todos los presentes. Muchas gracias por su compañía.

Señor Secretario siguiente punto del orden del día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Estábamos, señor Presidente, revisando constancias y correspondencia y por su autorización se priorizarán para el próximo martes, donde fueron anunciados los proyectos de ley. Señor Presidente queda agotado el orden del día.

Agotado el orden del día, y siendo la una y diecinueve minutos de la tarde, el señor Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal, levanta la sesión e informa que se citará por Secretaría.

GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO
Presidente

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Vicepresidente

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 15-23, de la sesión del día 8 de noviembre de 2023, que consta de 48 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los veinte días (20) días del mes de febrero de 2024.

h.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República