



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - Nº 776

Bogotá, D. C., jueves, 6 de junio de 2024

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 029 DE 2024

(febrero 27)

Cuatrenio Constitucional 2022 - 2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2023 al 20 de
junio de 2024

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

Presidente Julián David López Tenorio:

Siendo las 10:34 de la mañana, del día miércoles 27 de febrero del año 2024, iniciamos la sesión de la comisión Sexta Constitucional y Permanente, señor Secretario por favor sírvase llamar a lista.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias Señor Presidente, buenos días honorables representantes, buenos días para los funcionarios del Gobierno nacional citados e invitados en esta comisión, buenos días para los funcionarios de la Comisión Sexta de la Cámara, funcionarios de las unidades de trabajo legislativo y para todos los colombianos que nos siguen a través de las plataformas, de las redes sociales.

Procedemos a realizar Presidente, de conformidad con su indicación el primer llamado a lista.

Carvalho Mejía Daniel

Cuello Baute Alfredo Ape

García Ríos Alejandro

García Ospina Pedro Baracutao

Gómez Castaño Susana

González Hernando

Hernández Palomino Dorina

Herrera Rodríguez Irma Luz

López Tenorio Julián David

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Rincón Gutiérrez Haiver

Torres Romero Dolcey

Señor Presidente, la Secretaría se permite certificar que, en el primer llamado a lista han contestado 12 representantes, en consecuencia y de conformidad con la Ley quinta del 92, tenemos quórum decisorio, Presidente.

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Representantes:

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Ochoa Tobón Luis Carlos

Salamanca Torres Jaime Raúl

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Triana Rincón Eduar Alexis

Honorables Representantes con excusa

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Sogamoso Alfonso Ingrid Marlén

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, señor Secretario, sírvase por favor darle lectura al orden del día.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias Presidente,

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE
CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2022 -
2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro
Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2023 al 20 de junio
de 2024

(Segundo Período de Sesiones del 16 de febrero
al 20 de junio de 2024)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 27 de
febrero de 2024

Hora: 10:00 a. m.

I.

Llamado a lista y verificación del quórum

II.

Citación a Servidores Públicos

De conformidad con el artículo 135-8 de la
Constitución Política, en concordancia con los
artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 y en
desarrollo de:

PROPOSICIÓN NÚMERO 009 DE 2023

-Aprobada-

(agosto 2)

**Presentada por los honorables Representantes
Daniel Carvalho Mejía y Alejandro García Ríos.**

Cítese a debate de Control Político en la Comisión
Sexta de la Cámara de Representantes al Ministro de
Transporte William Camargo Triana, al Presidente
de la Agencia Nacional de la Infraestructura (ANI)
Carolina Barbanti Mansilla y al Director de la Unidad
Administrativa Especial Aeronáutica Civil, doctor
Sergio París Mendoza; con el objeto de que expliquen
las acciones adelantadas por cada entidad respecto
a la ampliación del aeropuerto Internacional José
María Córdova, para lo cual se solicita que respondan
el cuestionario anexo.

AERONÁUTICA CIVIL

- a) ¿Cuál es el estado actual del cumplimiento del Plan Maestro del aeropuerto Internacional José María Córdova y de los estudios de viabilidad técnica, operacional, financiera y predial del polígono propuesto para la segunda pista?
- b) ¿Cuál es el estado actual de la actualización del Plan Maestro del aeropuerto Internacional José María Córdova y de los estudios de viabilidad técnica, operacional, financiera y predial del polígono propuesto para la segunda pista?
- c) ¿Cuál es el estado actual de los estudios de viabilidad técnica, operacional, financiera y predial de la segunda terminal del aeropuerto Internacional José María Córdova?

- d) ¿Cuál es el estado actual de cumplimiento de la propuesta que presentó la Aerocivil para expansión de la capacidad operativa de la terminal aérea para atender la demanda no esperada a corto y largo plazo?

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y ANI

- e) En el actual Plan Plurianual de Inversiones del Plan Nacional de Desarrollo se destinaron unos recursos para la ampliación del aeropuerto Internacional José María Córdova. Indicar en detalle el valor de los recursos, en qué se invirtieron o se van a intervenir, y las acciones y productos resultados de esta inversión.
- f) ¿Cuáles son los posibles impactos ambientales, sociales, arqueológicos y culturales que pueda traer la ampliación del aeropuerto Internacional José María Córdova?
- g) ¿Cuáles son las acciones de mitigación y conservación que se piensan ejecutar por el posible impacto de la ampliación del aeropuerto Internacional José María Córdova?
- h) ¿Cuáles son los planes de reasentamiento de las familias y predios que actualmente viven en los predios que piensan adquirir?
- i) ¿En qué etapa va la consecución de los predios en donde se planea construir la segunda pista?

III.

**Anuncio de proyectos de ley, de conformidad
con el artículo 8º del Acto Legislativo número 01
del 3 de julio de 2003.**

IV.

**Lo que propongan los honorables
Representantes**

El Presidente,

Julián David López Tenorio.

El Vicepresidente,

Alejandro García Ríos.

Secretario General,

Raúl Fernando Rodríguez Rincón.

Leído el orden del día Presidente, me permito
informarle que existe una proposición, en relación a
el mismo, Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, señor Secretario, por favor de
lectura la proposición.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Señor Presidente,

PROPOSICIÓN

**En virtud de lo dispuesto en el artículo 81 y
en el numeral 5 del artículo 114 de la Ley 5ª de
1992, propongo a la honorable Comisión Sexta
Constitucional Permanente modificar el orden del
día propuesto para la sesión del 27 de febrero de
2024 en el siguiente sentido:**

Que en el punto IV denominado “Lo que propongan los honorables Representantes” pase a ser el punto II; de esta manera el punto de “Citación a Servidores Públicos” pasaría a ser el punto III y el punto de “anuncio de proyectos” pasaría al cuarto lugar.

Firma la presente proposición el honorable Representante a la Cámara.

López Tenorio Julián David,

Representante por Valle del Cauca.

Presidente Julián David López Tenorio:

En consideración la modificación del orden del día, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueba la comisión?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobado el orden del día, Presidente, con la proposición que ha sido suscrita por su señoría y aprobada por los honorables Representantes.

Presidente Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del orden del día, entonces Secretario por favor.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Siguiente punto del orden del día, lo que propongan los honorables Representantes, bienvenido doctor Luis Carlos Ochoa.

Vicepresidente Alejandro Gracia Ríos:

Gracias Secretario, bienvenido compañero Ochoa, importante este debate de control político, su participación desde Antioquia.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Presidente si me permite darles lectura a las proposiciones.

Vicepresidente Alejandro Gracia Ríos:

Sí, señor Secretario.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias Presidente.

PROPOSICIÓN

En aplicación del numerar 3 del artículo 264 de la Ley 5ª del 1992 que establece que “Son derechos de los congresistas (...) Citar a los funcionarios que autoriza la Constitución Política, y celebrar audiencias para el mejor ejercicio de su función” a pruébese por parte de la Comisión Sexta Constitucional Permanente la Cámara de Representantes, la realización de Audiencia Pública en la ciudad de Palmira /Valle del Cauca), y en la Ciudad de Santiago de Cali con la participación del señor Ministro de Minas y Energía Ingeniero Ómar Andrés Camacho Morales, para hablar con la comunidad y con los sectores interesados sobre la reforma de los servicios públicos domiciliarios que será radicada en el Congreso de la República y que iniciará su debate en el seno de esta celular legislativa; con el fin de contar con mayores elementos de juicio para la toma de decisiones frente al mismo.

Firma la presente proposición el honorable Representante a la Cámara.

López Tenorio Julián David,

Representante por Valle del Cauca.

Siguiente proposición,

PROPOSICIÓN

Aprobar la realización de un debate de control político denominado “¿Cuál será el destino del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Palmira? en la hora y fecha que señale la mesa directiva de esta célula legislativa. En el debate se discutirán asuntos relacionados con la actual coyuntura que enfrenta el aeropuerto de Palmira sobre la posibilidad de otorgar una nueva prórroga al concesionario AEROCALI, o tomar la decisión de reversión para que sea la aeronáutica Civil la que lo administre.

Para tal efecto cítese al Ministro de Transporte, al presidente de la ANI, al presidente de la Aeronáutica Civil, e invítese a AeroCali, quienes deberán absolver previamente los cuestionarios adjuntos.

Firma la presente proposición el honorable Representante a la Cámara.

López Tenorio Julián David,

Representante por Valle del Cauca.

Siguiente proposición, Presidente,

PROPOSICIÓN

ADITIVA

Solicito a la honorable Mesa Directiva del Pleno la Comisión Sexta aprobar en la proposición #/2023 para que en el Debate de Control Político citado a INVÍAS doctora Mercedes Elena Gómez Villamarín, se cite de la misma forma al doctor William Camargo Triana Ministro de Transporte, para que en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, se sirva da respuesta al cuestionario adjunto.

Se solicita que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 se dé respuesta escrita dentro de los 5 días calendarios siguientes al recibido de la citación.

Firma la presente proposición el honorable Representante a la Cámara.

Sogamoso Alfonso Ingrid Marlen,

Representante por Boyacá.

Presidente, han sido leídas las proposiciones.

Vicepresidente Alejandro García Ríos:

Gracias Secretario, a consideración las proposiciones, tiene el uso de la palabra el representante Julián López.

Honorable Representante Julián David López Tenorio:

Muy buenos días, muchas gracias señor Presidente. Bueno, yo he presentado un par de proposiciones, la primera, la que tiene que ver con el tema de los servicios públicos, la reforma de los servicios

públicos, aprovecho la oportunidad para decir que a la mesa directiva llegó una invitación y me permito leer esa invitación, para toda la comisión, honorables miembros de la mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, de manera atenta reciban un caluroso saludo de parte del equipo del Ministerio de Minas y Energía, con ocasión de la coyuntura relacionada con la prestación de los servicios públicos y su regulación, le extendemos invitación a esta comisión, para exponer el ABC del proyecto de la nueva ley de servicios públicos, la cual tendrá lugar el próximo 28 de febrero, es decir mañana, en las instalaciones del Congreso de la República en el salón Luis Carlos Galán de la Cámara de Representantes, de 7 a 8:30, así que quedan notificados, de que mañana el Gobierno en cabeza del Ministro de Minas va a socializar el ABC de los servicios públicos, ojalá puedan acompañarnos; un proyecto muy importante que tendrá discusión este año en el Congreso de la República y que esperamos que esta Comisión esté a la altura, para que pueda salir de ahí nutrido el debate, y le podamos solucionar a los colombianos sus problemas en este importante sector de servicios públicos, y ahí, pues aprovecho para decir que queremos hacer una audiencia pública, una asamblea pública en Palmira, en Cali y, pues, por supuesto, me gustaría que quedara refrendada por esta importante Comisión, la audiencia se llevará a cabo el 7 de marzo, la próxima semana en Palmira.

Lo siguiente es, un debate de control político, que he citado, para que el Gobierno nacional, el Ministro de Transporte, el director de la aeronáutica, el director nuevo de la ANI, el concesionario Aerocali, nos cuente qué es lo que va a pasar con el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, su concesión se termina en abril de este año, y en la región en el Valle del Cauca y en todo el Pacífico, inclusive, por supuesto al eje Cafetero. Estamos muy preocupados de la suerte de este aeropuerto, la iniciativa de este debate de control político, es que el Gobierno nacional nos cuente si lo va a retomar, si va a hacer la reversión del aeropuerto, que nos cuente cómo lo va a hacer, ¿cuál es su plan de trabajo? O si bien si decide que la concesión siga, hasta tanto se tenga la nueva concesión, que ya está en camino, la nueva iniciativa privada, pues que nos diga también, para tener claridad meridiana, no podemos dejar caer la calidad del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

Además, tenemos la COP 16, en la última semana de abril, la primera semana de noviembre, así que vamos a tener más de 12,000 a 14,000 invitados, esto es la última semana de octubre Perdón, la primera semana de noviembre, adicionalmente la concesión paga aproximadamente 30,000 millones de pesos a mi municipio Palmira y, por supuesto que queremos saber cuál va a ser el destino de esa plata, y que públicamente de frente al país y a todos los vallecaucanos especialmente a los palmiranos, el Ministro de Transporte nos cuenta esa situación, entonces, es un debate muy pertinente, en donde todos en el Valle del Cauca estamos muy pendientes y queremos hacerle seguimiento milimétrico, para

seguir teniendo un aeropuerto potente vibrante, que sepamos para dónde va y poder que ese debate se dé también la otra semana, para avanzar rápidamente sobre esta situación, entonces compañeros, colegas, esas eran mis dos proposiciones, que las dejo a su consideración. Muchas gracias.

Vicepresidente Alejandro García Ríos:

Sí señor, profe Hernando, tiene usted el uso de la palabra,

Honorable Representante Hernando González:

Gracias señor Presidente, muy buenos días para todos, para la mesa directiva, en el mismo sentido yo quisiera con la venia suya, señor Presidente, que me permitiera adherir a esa propuesta de control político al Ministerio de Transporte, a la Aeronáutica Civil, porque hoy en el debate que hay, esas son mis preguntas, usted aquí le puede ver, ¿qué pasa con el aeropuerto de Cali? ¿cómo va su concesión? y ¿cómo va lo de la ampliación? porque nos quedamos cortos también, a ver si usted me permite hacer parte de este debate de control político, Muchas gracias, señor Presidente.

Vicepresidente Alejandro García Ríos:

Sí, representante, tiene uso de la palabra, para cerrar el representante Julián López.

Honorable Representante Julián David López Tenorio:

Muchas gracias Presidente, tomémoslo como una réplica y, además un poco esperando que llegue el Ministro de Transporte, que hoy va a atender otros temas, entonces me permito es contestarle a mi querido colega, el profe González, claro profe, bienvenido a la proposición, aquí con los brazos abiertos, para que la otra semana él nos cuente y es aclarar que son dos cosas: una cosa es lo que tiene que ver con la continuidad de la concesión actual, ¿cierto? Y otra cosa es lo que tiene que ver con la nueva concesión, que está desarrollando el concesionario como iniciativa privada, que está en estudio el Ministerio de Hacienda, que tendrá unos pasos y que serán entregada y viabilizada y concesionada para junio - julio - agosto del 2025, La idea es que el Gobierno nos cuente qué va a hacer durante este año y medio, si va a dejar la concesión o si efectivamente la ANI y después la aeronáutica va a operar lo que hoy tenemos, y además que nos digan cómo está el tema de la concesión hacia adelante, por eso, también el debate tiene que ver, invitamos también al de la concesión, es que ojo mis queridos colegas, esto es un debate de orden Nacional, el aeropuerto de Palmira, es un aeropuerto que presta los servicios a todo el país y si se nos cae el aeropuerto, vamos a estar en franco riesgo absolutamente todos los colombianos, entonces ahí atentos, Muchas gracias Presidente.

Vicepresidente Alejandro García Ríos:

Gracias a usted representante, entonces está en consideración las proposiciones leídas por el Secretario, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada la discusión, ¿aprueban los y las señores representantes las proposiciones?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Han sido aprobadas las proposiciones leídas, Presidente por unanimidad, bienvenido senador Esteban a su Comisión Sexta de la Cámara que lo recuerda con mucho cariño, en su paso por acá senador.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias mi querido vicepresidente, por presidir mientras estábamos explicando las proposiciones y muchas gracias a la generosidad de toda la plenaria, doctora Yulieth, bienvenida, siguiente punto del orden del día, señor Secretario.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Presidente, siguiente punto del orden del día, citación a servidores públicos,

De conformidad con el artículo 135 numeral, 8 de la constitución política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª del 92 y en desarrollo de la proposición, número 9 del 2 de agosto de 2023, presentada por los honorables Representantes Daniel Carvalho Mejía y Alejandro García Ríos, en el sentido como lo indicaba, de citar al Señor Ministro de Transporte el doctor William Camargo Triana; a la Presidenta de la ANI, la doctora Carolina Barbanti Mancilla; el Director de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil), Sergio París, con el objeto de que expliquen las acciones adelantadas por cada entidad, respecto de la ampliación del aeropuerto Internacional José María Córdoba, para lo cual solicita que respondan el cuestionario anexo.

Ha sido remitido por esta mesa directiva un cuestionario a la Aeronáutica Civil, al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura.

Presidente, ha sido leído el siguiente punto del orden del día.

Presidente de conformidad con el punto tercero, del orden del día, se permite la Secretaría certificar que el doctor William Camargo Triana, la doctora Carolina Barbanti y el doctor Sergio París, no se encuentran en el recinto, Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Sí, yo he tenido la oportunidad, gracias Secretario, yo tenido la oportunidad des de tempranas horas dela mañana, estar en contacto con ellos, ya se están desplazando hacia la Comisión, en el entretanto con la venia del citante el doctor Carvalho, vamos a darles un compás de espera de unos 15 minutos y retomamos la comisión, después de eso les pedimos su paciencia y su disposición, para después retomar, este es un debate muy importante, que todo el país debe de conocer, tiene el uso de la palabra el doctor Hernando González.

Honorable Representante Hernando González:

Gracias, señor Presidente. Pues yo creo que a nosotros nos han citado a las 10 y yo creo que es un momento de colegaje y decir que este debate de control político citado por el doctor Carvalho, es necesario que se respete, porque si es a las 10,

pues que se de media hora, pero faltan 4 minutos para las 11 y no han llegado, yo creo que nosotros debemos de hacer un llamado de atención, para que los funcionarios lleguen en los tiempos que se les cita. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Secretario decrete el receso por favor, Gracias.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias Presidente, de conformidad con la solicitud de la Mesa Directiva se decreta un receso de 15 minutos, para continuar con la sesión.

Presidente Julián David López Tenorio:

Buenos días de nuevo, se decreta el levantamiento del receso, señor Secretario por favor continuemos con el orden del día.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente se reinicia la sesión, convocada para el día 27 de febrero de 2024, señor Ministro de Transporte doctor William Camargo, bienvenido a su comisión, la Comisión de infraestructura, la Comisión Sexta de la Cámara, Presidente reinstalado el orden del día y levantado el receso, daremos trámite al punto tercero, en el sentido de desarrollar la proposición 9 aprobada el 2 de agosto 2023, Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Bueno, muy bien, tiene el uso de la palabra el señor citante, el honorable representante, doctor Daniel Carvalho Mejía, del departamento de Antioquia.

Honorable Representante Daniel Carvalho Mejía:

Presidente, muchas gracias, buenos días compañeras, compañeros, señor Ministro buenos días, Presidente quisiera saber si la funcionaria de la ANI, va a asistir a la comisión, debe estar por llegar, gracias ministro, bueno, lastimosamente debo empezar por hacer un llamado de atención señor ministro, si estamos a las 10 de la mañana, pasó 1 hora y 40, esto no es una invitación a una reunión de amigos, señor Ministro, esta es una citación formal de la comisión Sexta de la Cámara, que además es la Comisión que le compete a usted como Ministro de Transporte, entonces, pues muy desafortunado que uno intente venir con un tono conciliador y a buscar soluciones con el Gobierno nacional y que la respuesta sea llegar tan tarde a un debate de control político.

Voy a intentar ser bastante veloz, porque ya está muy tarde, quiero contarles señores congresistas, la situación del aeropuerto Internacional José María Córdoba, que no solo es de relevancia para el departamento de Antioquia, sino para otros departamentos vecinos, como los del eje Cafetero y el chocó, el aeropuerto, voy a ser concreto, el aeropuerto José María Córdoba, en el año 2016 se hizo un plan maestro que buscaba prever cómo debía ser el crecimiento de la infraestructura del aeropuerto y resulta que ese plan maestro se hizo con una previsión de que en el año 2036, tendríamos 13 millones de pasajeros, el 2036, resulta que esa meta

de 13 millones, se cumplió en el año 2022, es decir, 14 años antes, en otras palabras, el aeropuerto se nos quedó pequeño y no hemos previsto, y por supuesto no hemos ejecutado todas las mejoras, ampliaciones, etcétera que hay que hacer, para recibir este alto flujo de pasajeros, estamos hablando del segundo aeropuerto más grande de Colombia, estamos hablando de un aeropuerto que fue considerado como uno de los aeropuertos de mayor crecimiento en operaciones a nivel mundial, entonces de nuevo estamos en un problema, porque la infraestructura no creció al mismo ritmo y sabemos que cuando hablamos de infraestructura aeroportuaria esto no se hace, pues en 6 meses, sino que son proyectos que cuestan un montón de plata y que tardan 3, 4, 5, 6 años en ejecutar, entonces estamos ante un cuello de botella o un embudo que, además riñe contra, pues el desarrollo económico de la región y contra este propósito noble del señor Gustavo Petro, Presidente de la República, de hacer del turismo uno de los bastiones económicos de nuestro país.

El aeropuerto José María Córdoba, además hay que mencionarlo, es el núcleo de una red de aeropuertos y pistas que hay en el departamento de Antioquia, al que deberíamos sumarle también el aeropuerto del chocó y los aeropuertos de la zona cafetera. Como les decía ahora, el plan maestro se hizo en el 2016, se quedó corto, tuvo una o tenía un horizonte de 20 años, que, por las dinámicas propias del turismo en el país, de del boom turístico que está viviendo la ciudad de Medellín, el departamento de Antioquia, más ciertos cambios de dinámicas, que nos trajo la pandemia, hoy en día no corresponde con las necesidades.

Entonces, ¿qué ha pasado? reconocemos que el Gobierno nacional, este Gobierno por fin desembolsó la plata necesaria para hacer un nuevo plan maestro. Desde el año 2020, era yo concejal de Medellín, ya estábamos advirtiendo sobre lo obsoleto, que había quedado el plan maestro anterior, el Gobierno anterior no quiso desembolsar el dinero necesario, para esto y se reconoce que este Gobierno lo hizo, 11,000 millones de pesos están ya para este estudio, que ya está haciéndose, y que se debe entregar a final de este año. En otras palabras compañeros, empezamos de cero, porque hoy en día no podemos hacer nada, esperando a que el plan maestro salga a final de este año, tenemos que esperar a que el plan maestro nos dé indicaciones sobre cuál será el futuro del aeropuerto, cuáles son las inversiones prioritarias y, entonces mientras tanto, digamos que nos quedamos en veremos, hoy en día no podemos responderle a los antioqueños cuál es el futuro del aeropuerto José María Córdoba, hasta tanto no estén los resultados de este plan maestro.

De nuevo se reconoce que el gobierno entregó la plata y que este plan va a incluir análisis ambientales, sociales, todo el tema predial que está muy complicado y además los temas financieros. Una primera solicitud señor Ministro y el señor delegado por el director de la Aerocivil, es que este plan debería presentar unos avances periódicos en su elaboración, hay cierto hermetismo, un secretismo y, pues, por supuesto,

eso preocupa mucho a toda la gente de Antioquia, en particular a los habitantes y a los gobernantes del oriente antioqueño; en segundo lugar, yo le solicito por favor, que el plan maestro incluya unos indicadores de seguimiento y su implementación. ¿A qué me refiero? Sobre el plan maestro anterior si uno pregunta bueno y de todo lo que se dijo ahí, ¿cuánto se ejecutó? no hay nada, no sabemos del plan maestro que se hizo hace 8 años, cuánto logramos, qué quedó pendiente, entonces, ojalá este plan tuviera unos indicadores, que le permita a ustedes, al pueblo colombiano, en general saber, qué tanto estamos avanzando en eso.

Finalmente tengan en cuenta en la elaboración de ese plan y transmítelo a los que lo están haciendo, que el José María Córdoba no es un aeropuerto aislado, hace parte como decía ahora de una red de aeropuertos y en particular hay que analizar el potencial que tiene el aeropuerto de Medellín, Enrique Olaya Herrera y las pistas o la pista que hay en Santa Fe de Antioquia, y la idea, la especulación que hay de una posibilidad de hacer otro aeropuerto en San Pedro de los Milagros, en particular, para los habitantes del Valle de aburra, es muy importante decidir sobre el futuro del aeropuerto Enrique Olaya Herrera, porque muchos creemos que ese aeropuerto debe salir de la zona urbana de la ciudad, por un lado porque representa un peligro, ha habido accidentes aéreos en Medellín, de aeronaves que van aterrizar o que despegan del Olaya Herrera y, además el aeropuerto limita las posibilidades de crecimiento urbano, en un valle bastante estrecho, en el cual, los suelos de expansión ya se agotaron, entonces necesitamos que también piensen en eso.

Entonces decía ahora, que prácticamente partimos de cero, porque hay que esperar los resultados de este plan maestro, entonces, ¿nos vamos a quedar quietos? No, yo pienso que hay que hacer por lo menos tres cosas urgentemente; lo primero, y esto es lo más importante y es una lástima que la ANI después de dos horas de la citación todavía no haya llegado, pero por favor transmítale esto, la terminal existente del aeropuerto José María Córdoba, tiene unas necesidades gigantescas, en materia de modernización, de arreglos básicos y, pues resulta que la plata ya está, señor Ministro, la plata está en manos de la ANI, tiene 41.000 millones de pesos, cuya destinación es el mejoramiento, la optimización, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura actual, y no la han querido soltar.

Uno de los objetivos de este debate es que la ANI nos respondiera, ¿qué está haciendo falta para que podamos ejecutar ese recurso? Por favor, entonces nos responde, porque no entendemos, por qué si el dinero ya está y sabemos para qué se necesita y sabemos la enorme necesidad, tiene que ir usted a ver cómo está el estado de los baños, la silletería y mucha parte de la infraestructura del aeropuerto actual, entonces, qué podemos ir haciendo este año, mientras sale el plan parcial, mejoremos lo que ya tenemos, que además ya está la plata; segundo, no sabemos qué va a decir el plan maestro, pero sí sabemos que en algún momento van a proponer la construcción de una segunda pista, bien sea en el José María Córdoba

o en otra de las de los municipios cercanos al Valle de Aburrá, pues tenemos que ir pensando de dónde va a salir la plata para eso, porque las previsiones actuales, los cálculos que tenemos es que esa segunda pista con la segunda terminal, podemos estar hablando de 3 a 4 billones de pesos, podríamos ir adelantando, con el Gobierno nacional, con el gobierno departamental, con la alcaldía de Medellín, con los empresarios de la región, esta discusión, de bueno de dónde vamos a conseguir unos 4 billones de pesos, que es un platal, cuáles son las posibles alternativas, cómo puede el sector privado participar, en esto que podemos explorar a nivel de concesiones, para que no nos coja, entonces la presentación del plan maestro en diciembre, apenas, bueno, y ahora de dónde vamos a sacar la plata, ese debate se puede ir adelantando desde ya.

Igualmente, y esto yo seré muy insistente, con el nuevo alcalde de Medellín, hay que adelantar el debate sobre el futuro del aeropuerto, Enrique Olaya Herrera, que insisto, para mí debe salir de la ciudad, por las razones que ya mencioné ahorita, doy la bienvenida a un par de senadores antioqueños que nos acompañan, también al representante Mauricio Parodi, también antioqueño, que está, por supuesto, muy interesado por este tema.

Hay que decir señores compañeros y señor Ministro, que Antioquia ha hecho su parte, tengo que decir esto, porque infortunadamente hay veces el Presidente Gustavo Petro, sale a decir unas cosas completamente imprecisas, según las cuales, básicamente Antioquia nos ha regalado todo y eso es falso, es falso cuando lo dijo alrededor del metro de Medellín y es falso cuando salió a decir que las vías cuatro eran para los ricos del poblado, recordemos que el túnel de oriente que ya está en servicio desde 2019, fue pagado con recursos de la región y costó un billón de pesos. La segunda etapa, es decir, la segunda calzada del túnel que conecta el Valle de Aburrá con el Oriente antioqueño ya está también en ejecución, con recursos también de la región y el intercambio vial del aeropuerto, muy necesario hace parte de las obras prometidas por el nuevo gobernador de Antioquia, que ya tiene separados los recursos para eso, entonces, Antioquia ha hecho su parte y Antioquia nunca se queda cruzada de brazos, esperando a que le regalen las cosas, como dicen algunos.

Además como mencionaba ahorita, ya que el Presidente Gustavo Petro, ha sido tan insistente en el potencial del turismo, como motor económico de este país, hay que decir que esto se nota en el departamento de Antioquia, Medellín ya está recibiendo más de 1,200.000 turistas al año, muchos de ellos, además, no solo se quedan en Medellín, sino que visitan otras riquezas del departamento, e incluso, de departamentos vecinos, como el eje Cafetero, es decir, este es un proyecto que también es importante, para el eje Cafetero, compañero Alejandro, ya por fin se abrió, exactamente, ya tenemos la vía lista desde Medellín hasta el eje Cafetero, llegar en 3 horas y media, 4 horas, este aeropuerto Internacional también le favorece al eje Cafetero, el turismo es una actividad

creciente en Antioquia y en Colombia, y este tipo de infraestructuras, como las que mencionaban ahora también los compañeros sobre los aeropuertos del Valle del Cauca, se vuelven importantes de cara a esa meta del señor Presidente de la República, el doctor Gustavo Petro.

Voy a dejar un par de alertas, sobre lo que debemos tener en cuenta, lo primero, es que todo el tema urbano predial lo cual tal vez va a profundizar ahora mi compañero el senador Esteban Quintero, quien desde su liderazgo político en el Oriente antioqueño, ha sido tal vez quién más ha estado siguiendo esto, hay un caos con lo urbano predial, porque el plan maestro anterior, congeló una cantidad de tierras, la gente no sabe qué va a pasar, que sigue, entonces, tiene que haber un tema de protección a moradores, tenemos que tener en cuenta el impacto que puede tener esta futura ampliación del aeropuerto, en temas ambientales como el ruido, las fuentes de agua, los bosques que hay y finalmente, pues le corresponderá también a los alcaldes de los municipios de oriente, adecuar sus planes de ordenamiento territorial, a las expectativas que genera el futuro plan maestro del aeropuerto.

Termino diciendo, señor Ministro, que este es un proyecto de relevancia nacional, uno; Segundo, el departamento antioqueño ha hecho su parte y está dispuesto a seguir haciendo su parte en esto; tercero, es supremamente urgente que los recursos que tiene la ANI, para el mejoramiento de la infraestructura actual, sean ejecutados, ya están listos, están ahí, están ahí engordando en una cuenta bancaria, necesitamos que pase algo con ellos y que no podemos quedarnos esperando a que salga el plan maestro a final del año, para empezar las discusiones sobre de dónde va a salir la plata, para ejecutar esa obra, que por un lado es necesaria, pero por otro lado es urgente. Con esto termino, el aeropuerto José María Córdoba ya cumplió las expectativas de crecimiento, que había que tener para 2036, estamos más o menos 14 años atrasados, si queremos hacer del turismo un bastión económico de la región y el país, tenemos que empezar por actualizar nuestras infraestructuras. Muchísimas gracias, señor Presidente, le solicito que le demos la palabra al senador Esteban Quintero, y luego un par de invitados importantes que teníamos para esto. Muchas gracias.

Presidente Julián David López Tenorio:

Con mucho gusto señor representante, tiene el uso de la palabra el senador, bienvenido a la comisión, el doctor Esteban Quintero.

Honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, muchas gracias a usted, a los compañeros, por supuesto un agradecimiento muy grande para el representante Carvalho, por la invitación que nos hace a toda la bancada antioqueña, para este debate, a usted Ministro un saludo muy especial.

Quiero de pronto no repetir, pero sí ahondar en muchas de las cosas que acaba de decir el

representante Daniel Carvalho, y que yo creo que usted también tuvo la oportunidad de escucharme en la sesión descentralizada que tuvimos de la Comisión Sexta del Senado, en el municipio de Rionegro, en el consejo de Rionegro, agradecerle también Ministro por su presencia a esa comisión descentralizada y obviamente, pues, a este espacio tan importante para nosotros, Ministro, nosotros en el departamento de Antioquia, déjeme decirle que sobre todo en el Oriente antioqueño, estamos preocupados, pero además de eso, vemos o escuchamos con muchísimo, por decirlo así, desconsuelo, las declaraciones del Presidente Petro, cuando afirma que lo que se ha hecho en el departamento de Antioquia, son las vías en donde se conecta a los ricos, desde el poblado hacia allano grande, yo quiero decirle ministro y esto no lo quiero dejar pasar, el doctor Carvalho ahorita lo dijo, pero quiero decirle ministro que eso es completamente falso, nosotros en el oriente antioqueño que por demás somos una región supremamente institucional, organizado, donde hay demasiados gremios, que independiente también de los colores políticos que representemos, allá nos juntamos todos y no solo los del oriente, sino los del departamento de Antioquia, para buscar soluciones.

Yo fui diputado al departamento de Antioquia y cuando fui diputado al departamento de Antioquia logramos nosotros ampliar la concesión del túnel de oriente, una concesión que es regional y esa concesión no tenía ni un solo peso de la nación, inclusive, en ese momento el expresidente Juan Manuel Santos, llegó al parque de La Libertad, la plaza la libertad de Rionegro, siendo candidato a la presidencia y dijo que iba a poner unos recursos para el túnel de oriente, cosa que incumplió, no se hizo entonces el túnel de oriente con recursos de la nación, pero además, no se hizo con valorización, fueron recursos propios del presupuesto del departamento de Antioquia, si vamos más allá ministro, el exalcalde de Rionegro y hoy gobernador de Antioquia, el doctor Andrés Julián Rendón, por valorización ayudó a hacer las, o fue quien lideró todo la Revolución, por decirlo así lo digo yo, en temas de infraestructura, en el municipio de Rionegro y ahí nosotros podemos ver todas esas dobles calzadas que con las que hoy cuenta Rionegro.

Y, en otro sentido ministro en esta misma comisión, en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, bajo un debate que realicé iniciando mi periodo como Representante a la Cámara, a la ministra de ese entonces, la doctora Ángela María, logramos nosotros que la ANI autorizara, que los excedentes de una concesión que es privada, se lograran invertir esos recursos en la doble calzada entre Rionegro y el aeropuerto José María Córdoba, con una inversión cerca de 150,000 millones de pesos, excedentes de una concesión, que los excedentes de una concesión llegan después de que los usuarios pagan los peajes, entonces, decirle al Presidente Petro, desde acá y al Gobierno nacional que esas obras del oriente antioqueño nunca han recibido un solo peso del Gobierno nacional, pero sí queremos hablar de lo que le falta al Oriente antioqueño y la necesidad que

nosotros tenemos, para terminar algunas obras, pues aquí tenemos un listado bien grande, como es la vía del renacimiento, como es la vía autopista Medellín-Bogotá y es la ampliación de la segunda pista del aeropuerto Internacional José María Córdoba, que no precisamente es por donde pasan los ricos, Ministro, no precisamente donde pasan los ricos y que yo creo que ustedes deben entender que en el Valle de Aburrá, para conectarse al mundo tiene que bajar hacia el aeropuerto José María Córdoba, así que yo creo que es supremamente desproporcionado y desatinado el comentario del Presidente Gustavo Petro.

Frente al tema Ministro, en la sesión descentralizada de la comisión sexta en el municipio de Rionegro, se quedaron con algunos avances, yo creo que usted ya debe, como todo lo que obviamente pasa en el país, usted ya debe tener eso supremamente claro, pero como no se ha dado de alguna manera la solución que la comunidad necesita, no solamente por este Gobierno, sino también por los gobiernos anteriores, pues usted tendrá que escucharnos a nosotros una y otra vez, en estos debates de control político, hasta que encontremos la solución, en esa comisión sexta, nosotros y en ese debate la comisión sexta nosotros le contamos un tema bien delicado, que está pasando en el municipio de Rionegro sobre todo y es que los propietarios de los predios aledaños al aeropuerto José María Córdoba, hoy están supremamente confundidos, porque no saben por dónde va a pasar el polígono para la construcción de la segunda pista del aeropuerto, si van a ver afectado sus predios, no saben en ese momento, no sabían si podían vender o no podían vender su predio, porque estaba congelado.

Presidente Julián David López Tenorio:

Un minutico para que termine senador.

Honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Deme tres minuticos por favor, gracias presidente.

Aquí el tema es supremamente grave ministro, porque vemos entonces que se congelaron esos predios, después se descongelan, pero entonces no solo para Antioquia, sino para el país en general, sobre todo teniendo en cuenta que el volumen de pasajeros entre 2021-2023 aumentó el flujo, lo que se quiere decir que es necesaria la segunda pista del aeropuerto, pero ahora que se pueden vender los predios, los predios van a tener un valor muchísimo mayor, ¿que se le responde a esa, a esta comunidad? ¿se le van a comprar esos predios por el valor obviamente que se tienen? o que se debe tener Según la ley, no estoy tomando aquí un juicio de valor, pero ¿cree usted que hubiera sido mucho mejor seguir en el congelamiento de los predios? porque ya ese mayor valor, entonces quién lo va a asumir, de pronto ahí no había un detrimento, para las arcas públicas, ¿cómo nosotros podemos responderle a la comunidad? frente a este tema tan importante que los acecha todos los días y que tiene obviamente muchísimas dudas al respecto.

Yo quería decirle Ministro, rápidamente un compromiso que se dio en esa sesión de centralizada, y es la continuidad entre el rompo del tablazo y el

aeropuerto José María Córdoba, aquí sí confluyen las concesiones regionales y la y la ANI, por supuesto, si ustedes tienen presupuestado algún recurso, para la continuación de la doble calzada entre el aeropuerto José María Córdoba y el tablazo, en el sentido que es el cuello de botella que tiene obviamente toda esta vía, que eh tiene vehículos que van hacia el aeropuerto José María Córdoba; la segunda terminal, no solamente la adecuación de la primera terminal que existe, sino la segunda terminal, ¿tienen ustedes pensado la construcción de una segunda terminal ministro? ¿tienen recursos para esto? ¿por qué no se ha pensado a ejecutar esos 41,000 millones de pesos de los que hablaba el representante Carvalho? el tema de la afectación de los predios, yo creo que es muy importante que nos responda, este aspecto para que la comunidad quede tranquila.

Y, un tema fundamental ministro, es frente a cómo se va a garantizar el cubrimiento de las rutas que tenían las aerolíneas de bajo costo, con operación en Rionegro, por ejemplo, la salida de viva Colombia y la salida de Ultra, que tenían 13 destinos nacionales y 7 destinos internacionales, Bogotá, Cartagena, Montería, San Andrés, Barranquilla, Bucaramanga, Cúcuta, Armenia, Pereira, Riohacha, Villavicencio, Pasto, Valledupar, Miami, Orlando, Lima, Cancún, Ciudad de México, Buenos Aires y Sao Pablo, cuando nos anuncian que vienen otras aerolíneas al país, celebramos la noticia, pero, entonces cómo se va a cumplir con el compromiso que ustedes dieron, de que esas aerolíneas también se van a quedar en la región, para suplir ese déficit de rutas que se tiene, por ejemplo, en el aeropuerto José María Córdoba.

Y, yo no me puedo ir Ministro sin preguntarle una cosa muy importante, para los antioqueños y que yo creo que puede, de pronto salirse del tema, pero de alguna manera es también de suma importancia, para Antioquia y que usted yo sé que nos va a dar una respuesta fundamental, además de las declaraciones ahorita de la Ministra de Transporte, tengo una información, de que a precios de 2015, para el tramo 2 del túnel del tollo, que está encargo de una aprobación de 1, billón 189.000 millones de pesos, un billón de pesos, a precios de hoy, el faltante es de 650,000 millones, dicho, incluso, por Invias, la gobernación establece que terminará el tramo en junio y no se tiene garantizado la finalización del tramo a cargo de Invias, ¿ustedes van a poner esa plata? ¿cuándo llegarán esos recursos? ¿cuándo empezará a ejecutarse esto? para que nosotros no tengamos que decir que a este Gobierno nacional no le importa Antioquia y que sí va a terminar las vías 4G, gracias ministro.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, querido senador, se pone a consideración, doctor Carvalho nos ha solicitado sesión informal, entonces, en consideración la sesión informal.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

En consideración la sesión informal, Presidente ha sido aprobado por unanimidad, en consecuencia,

Presidente y de conformidad con la Ley 5ª, se declara la sesión informal, Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Entonces en cabina y de manera digital, tenemos a la doctora Laura Gallego, vicepresidenta ejecutiva de ProAntioquia.

Vicepresidenta Ejecutiva Proantioquia Laura Gallego:

Hola muy buenas tardes, muy buenos días, bueno ya tardes, ¿me escuchan? Yo aquí tengo puesta la cámara no sé si a mí me alcanzan a ver, Perfecto, bueno, lo primero, muchas gracias por la invitación a A Proantioquia, básicamente nuestra intención acá, es representar buena parte de los puntos, que los diferentes congresistas ponen en consideración, en esta conversación revelarles lo siguiente: y es que desde Proantioquia somos muy insistentes en que este proyecto, que repensar el aeropuerto José María Córdoba y acompañar este proceso de fortalecimiento de su infraestructura actual, pero además entender los retos que supone ese plan maestro, para lograr entender la segunda pista, como una apuesta que las proyecciones de 2016 nos daban, que iba a ser necesario en el 2036, con una demanda de 13 millones de pasajeros, y ustedes bien lo han dicho, esa demanda de pasajeros ya se cumplió en el 2022 y después de la salida de las operaciones comerciales de bajo costo, se proyecta con una llegada también de nuevas aerolíneas para 2024, volver a cumplir con esa proyección de movimiento de pasajeros, en la José María Córdoba, entonces, pues insistir en que este no es un reto solamente para Antioquia, esta es la infraestructura aeroportuaria del país, es la infraestructura que recibe un 30% del 1.200.000 de pasajeros que recibe Antioquia, son extranjeros y que, además llegan a Antioquia, pero, por supuesto, se conectan con otras regiones del país, entender que esta es una infraestructura fundamental para la competitividad y la productividad de este país, con un tejido empresarial, pero también un tejido social y un tejido institucional, cada vez más conectado, entre las regiones y, por supuesto, con los mercados internacionales, pretender no dar esta conversación hoy, es de verdad desconocer las dinámicas económicas y del desarrollo social, que están dando, que se está dando en las regiones y que se está dando en Colombia.

Simplemente refrendar y reiterar cuatro puntos: lo primero, es la importancia de resolver las situaciones de los predios, para evitar que un predio inviabilice el proyecto, es fundamental revisar bajo qué mecanismo vamos a proteger nuevamente ese polígono, donde iría esa segunda pista, ya lo dijo, ya se habían mencionado en reiteradas oportunidades, en esta conversación, esos predios que estaban afectados por utilidad pública, pues fueron desafectados el año pasado y cooperaciones que se han tenido con la gobernación de Antioquia, con la alcaldía de Medellín, con la alcaldía Rionegro, es importante con la Aerocivil, es importante con el Ministerio, revisar otra vez esa declaratoria de utilidad pública de los

predios; lo segundo, y lo más importante también, porque son ya mangos bajitos, acciones concretas, que se pueden empezar a trabajar es avanzar en la en el fortalecimiento de la infraestructura actual, hoy reconocemos la importancia de los resultados técnicos de la consultoría que se está haciendo desde con el plan maestro de aeropuertos, por supuesto estamos esperando los resultados, que ojalá sean resultados parciales de modo tal que nos permitan empezar a tomar decisiones, pero es muy importante tomar medidas inmediatas, para optimizar esa infraestructura existente y trabajar en la ruta de la segunda terminal.

Nosotros hemos tenido varias conversaciones con plan como concesionario, que tiene pues la concesión hasta el 2048, ahí se pueden hacer algunas rutas de trabajo, de emergencia y de cómo lograr optimizar mejor esa infraestructura del aeropuerto para avanzar; por último nosotros queremos mencionar dos asuntos importantes, ojo, que esta conversación no es solo sobre el aeropuerto José María Córdoba, también es sobre la red aeroportuaria de Antioquia, que atiende el norte del país y el Pacífico del país, recordemos las implicaciones que tiene para el Olaya Herrera ese plan maestro y para repensar si efectivamente se va a dirigir, o lo vamos a enfocar en una ruta de traslado del Olaya Herrera, eso qué implica en términos de operaciones comerciales y no comerciales, para el departamento de Choco, para el departamento de Córdoba, eso se tiene que incluir, tiene que ser parte de la conversación de una red de aeropuertos, que insisto son fundamentales para la competitividad del norte del país, del norte de Colombia.

Por último, que lo hemos conversado en muchos otros escenarios, es la conversación sobre el Olaya Herrera y José María Córdoba también va apalancado a una región aeroportuaria, recuerden que ahí hay una oportunidad muy importante de consolidar el oriente Antioqueño y los territorios conexos, y los municipios conexos al aeropuerto José María Córdoba, como un territorio para el landing de empresas aeronáuticas, pero también para pensar en el desarrollo de unos centros de operaciones y de mantenimientos de aerolíneas, eso ha sido parte de las conversaciones que hemos tenido con varias empresas interesadas, esa es una conversación que tenemos también con los alcaldes de la región, de atracción de inversión y de conectar los aeropuertos con una región que provee servicios y que se especializa en servicios aeronáuticos, entonces pues ahí es fundamental entender esto como un ecosistema, como un entramado de landing, empresas, capacidades aeropuertos, pero también entender las implicaciones que tienen no tomar decisiones y no facilitar el trabajo que hoy se está liderando con el concesionario conplan, para fortalecer la infraestructura actual y al mismo tiempo pues avanzar en tratar de encontrar una ruta que permita salvaguardar esos predios y armar una ruta de trabajo, para la consecución de los predios de una futura segunda pista, desde Antioquia todo el apoyo y por supuesto toda la interlocución, para acompañar estas conversaciones tanto a nivel local y regional,

como nacional y toda nuestra intención de esta infraestructura habilitante para el desarrollo del país, pueda contar con todas las condiciones en el territorio Antioquia, Muchas gracias por esta invitación a esta discusión.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctora Laura, tiene el uso de la palabra el doctor Martin Alonso Pérez, hasta por 3 minutos.

Presidente de la veeduría técnica de la ampliación del aeropuerto José María Córdoba Martín Alonso Pérez:

Buenos días, gracias por la invitación, al representante Daniel Carvalho y a el Representante Esteban Quintero, muchas gracias por la invitación, un saludo muy especial a la mesa directiva de la Comisión Sexta y al Ministro de transporte y a los funcionarios del ministerio.

Nosotros somos la veeduría técnica del plan maestro de José María Córdoba, estamos constituidos desde 2016, somos 5 entidades que se han conformado con el único interés de poder ayudar a que el plan maestro se implemente y podamos tener un aeropuerto internacional de primer nivel, esta veeduría está constituida por la sociedad antioqueña de ingenieros y arquitectos SAI, la Cámara de la Construcción Camacol Antioquia, la Universidad Católica del oriente, la universidad pontificia Bolivariana, con su facultad de ingeniería aeronáutica y la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, desde el punto de vista de su trayectoria, tiene los intereses para desarrollar toda la economía local del Valle de San Nicolás y del oriente antioqueño.

Mi tarea como presidente de esta veeduría es fundamentalmente, dar claridad frente a lo que hemos hecho desde 2016, con el primer plan maestro que se aprobó y era aportar reflexiones por parte de las entidades que conforman la veeduría, de poder ayudarle a los consultores y a la aeronáutica como la autoridad que convoca, para la formulación del plan maestro, de tener claridades sobre las necesidades locales y regionales, sobre todo para poder tener una herramienta como es el plan maestro, poder ejecutar los proyectos de acuerdo con la concesión que está adjudicada, qué hemos encontrado nosotros desde el punto de vista del seguimiento, ¿qué hemos hecho del primer plan maestro? Que es necesario por parte del Ministerio de transporte y de la ANI poder acelerar los procesos, hay una cantidad de temas que se vienen trabajando, sobre todo desde la administración anterior que quedaron plasmadas en las mesas técnicas que se conformaron, de poder tener focos muy precisos, para lograr avanzar en que ese plan maestro se pueda implementar en su totalidad.

Hoy tenemos un contrato de revisión y ajuste, y hay cinco temas que son muy importantes para poder ayudarle a los consultores, a la interventoría, que ya también se contrató y obviamente a los funcionarios de la ANI del Ministerio de transporte; lo primero, tener claridad en la parte jurídica de la tenencia del suelo con relación a los predios, que se requieren para

la ampliación de la segunda pista, obviamente de su construcción y obviamente de la terminal 2, eso quiere decir que hay necesidad con la de Rionegro de poder calificar ese suelo, ampliar el polígono, para que sea un uso aeroportuario, hay una tarea específica que hay que hacer con la alcaldía y obviamente que pueda ser también escalada a nivel regional, en lo que es la asamblea departamental, para poder que este proyecto sea de interés público por parte del departamento y podamos sumarnos también al Gobierno nacional, de que esto es un proyecto estratégico; el segundo aspecto, que es muy importante es lograr que a través del plan maestro se tenga claridad en los estudios y diseños mínimo en fase dos, ¿Por qué? Porque es necesario establecer en todo lo que es la parte operativa, técnica, realmente cuántos predios se necesitan y obviamente posiciones ambientales y del trazado aeronáutico y obviamente de diseño de esa segunda pista, para no afectar las infraestructuras que existen, hoy hay dos infraestructuras que son claves y es la base aérea de 5 y obviamente todo lo que es la zona franca es complementaria al desarrollo aeroportuario; tercero, es necesario dentro de lo que hemos discutido al interior de la veeduría técnica, de que vaya que más allá del plan maestro, como lo dijo el representante Daniel Carvalho, de pensar no solamente la infraestructura aeroportuaria, sino todas las áreas de influencia del aeropuerto, para tener un territorio que pueda integrarse de una manera ordenada, a todo lo que es el municipio de Rionegro, de Guarne, de Marinilla y en general del Valle de San Nicolás y en la parte central obviamente de Antioquia, incluyendo el Valle de Aburrá; el cuarto punto, que nos parece importante es poder tener la claridad desde el punto de vista del plan maestro, de que podamos identificar los costos reales del valor de la tierra, el trabajo con las comunidades es muy importante, creemos nosotros que la socialización del proyecto es necesario para poder hacer los avalúos reales y poder tener la certeza de que esos suelos se pueden comprar, y tener la garantía de que esos suelos tienen esa calificación de usos aeroportuario; y por último, el quinto punto, que la veeduría considera muy pertinente es tener la claridad de los valores de la construcción, con la autoridad ambiental, con Cornare es necesario hacer unas mesas técnicas, para poder tener las certezas y no especular sobre supuestos nacimientos de agua que no existen, algunos de ellos son escorrentías, pero es necesario tener esa precisión.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, mi querido doctor Martín Alonso Pérez, presidente de la veeduría técnica de la ampliación del aeropuerto José María Córdoba, le pregunta a la comisión, si quiere volver a la sesión formal, pues ha sido aprobado por unanimidad, entonces vamos a manejar el debate de la siguiente manera, Vamos a darle la palabra a nuestro Ministro de Transporte y a las demás entidades del Gobierno y posteriormente vamos a darle la palabra a los representantes y senadores que nos visitan el día de hoy, por supuesto, a los miembros también de la Comisión Sexta, entonces, tiene el uso de la palabra

nuestro querido Ministro de Transporte, bienvenido Ministro.

Ministro de Transporte William Fernando Camargo Triana:

Gracias Presidente, vicepresidente, a los senadores y representantes que nos acompañan, a los representantes de las veedurías y de la cámara de comercio, que también hacen parte de este ejercicio y obviamente a quienes nos escuchan.

Digamos que la intención un poco sobre la base de la presentación que teníamos prevista, es contarles en este momento cómo estamos avanzando con algunos de los compromisos, que efectivamente tuvimos en la comisión que se hizo en Rionegro, ir dando también algunas precisiones sobre inquietudes que surgieron, por parte de los representantes y senadores que convocaron y que acompañaron la sesión y a renglón seguido dar un espacio tanto a la ANI como Aerocivil, para que en algunas preguntas puntuales nos puedan ayudar en esa conversación.

Y empiezo por el tema más lejano a la infraestructura aeroportuaria, que es el tema del túnel del toyo, adicionalmente porque no es una discusión menor y es una discusión creemos nosotros con absoluta tranquilidad, que tiene que ver con un planteamiento del plan de desarrollo, que además no es nuevo y es algo que en diferentes territorios también hemos evidenciado, cuando acompañamos Gobierno subnacional, o cuando hacemos parte de equipos de Gobierno, la tarea de los gobiernos en su momento es tratar de hacer una distribución equitativa de recursos, hacer algo que en la práctica desde los gobiernos implica la redistribución de la riqueza y eso tiene unas connotaciones, de poder generar en algunos territorios, por seguramente mayores capacidades o mayores potencialidades, una inversión importante en recursos, mientras a los otros tratamos de irles paulatinamente mejorando esas capacidades, y esa es una realidad que no es solamente inherente a la nación, también es inherente a los departamentos, al interior de ellos también hay asimetrías o diferencias en la forma en que la inversión se ha venido materializando en las ciudades, y en las áreas metropolitanas pasa algo diferente, eso explica un poco la geografía económica de cómo se distribuyen los usos y la riqueza en los territorios, y es un proceso histórico, que tiene que ver con la forma como determinados momentos del tiempo y determinados instrumentos deciden la inversión en infraestructura, el país obviamente no ha sido ajeno a eso y allí hay una evidencia, que tiene que ver con los activos, que históricamente el país ha logrado consolidar en los centros urbanos y la conectividad, que esos activos tienen que proveer, con los puertos y también con el resto del país y eso cuenta una historia, que en la práctica nosotros hicimos visible y puede que eso en la retina de algunos no sea lo deseable, pero es lo que encontramos y eso cuenta una historia en la que la concentración o mejor la inversión que ha hecho históricamente el estado en los últimos 7 años, cuenta una historia muy distinta para Antioquia, Cundinamarca, Nariño, por algunas dobles calzadas y

otra muy diferente para otros departamentos, y parte de la discusión es justamente esa, cómo logramos en medio de una limitación de recursos, lograr una asignación que trate de restablecer, no digamos que un balance, pero una mejor asignación de recursos, sin, o mejor manteniendo, las condiciones de competitividad de los territorios que hoy en día van en la delantera de ese ejercicio.

Esa es la discusión que el Presidente ha abierto, que nosotros obviamente acompañamos, porque además por una formación que traemos algunos en la planificación urbano-regional, es parte del reto que tienen los planificadores, lograr que la dotación de equipamientos, la dotación de infraestructura atienda con la mayor equidad espacial las necesidades de quienes viven en el territorio, y eso tiene dos aproximaciones; una que tiene que ver con la garantía de derechos, que en algunos casos implica que sacrifique rentabilidad económica, por rentabilidad social, pero también con las reglas de mercado, que buscan una mayor eficiencia en la asignación de los recursos públicos, porque en últimas no pareciera tener sentido, que tuviéramos pérdidas en la inversión, pero eso es una tensión entre derechos y mercado, o entre derechos y beneficio-coste, que obviamente se reedita cada vez que vamos a discutir presupuestalmente, la asignación de las partidas entre el Chocó, Cauca, Nariño, la bota Caucana, El Pacífico litoral, la costa Norte del país, Antioquia y los departamentos vecinos, la Región Central y la Amazonía y que no es fácil, pero que tratamos nosotros de ambientar, buscando la mayor equidad posible, y ahí emergen discusiones tan interesantes como la que nos convoca el túnel de Toyo, que no es menor hemos a la fecha hecho una inversión de aproximadamente con vigencias futuras, si no me falla la memoria de alrededor de 1.4 billones de pesos, voy a precisar los datos, para no ser impreciso, en la que el Invías ha invertido en 2021 - 80,000 millones de pesos; en 2022 - 190,000 millones de pesos; en 2023 - 405.000 millones de pesos; en 2024 tiene previstos 340.000 millones de pesos y en 2025 una estimación de 330.000, pero que a la fecha habla de una necesidad de 1.1 billones de pesos, la pregunta es si quisiéramos en términos de equidad hacer un ejercicio similar, con todos los departamentos, cuál debería ser el presupuesto que deberíamos tener para cubrir esa necesidad, hagamos el ejercicio en este balance, nos está dando casi 1.4 billones de pesos, a los cuales le faltan en este momento 0.7, 2.1 billones de pesos, multipliquemos por 32, nos da 64 billones de pesos.

Esa es la discusión que estamos nosotros poniendo sobre la mesa, sin desconocer que la terminación de estas infraestructuras tiene un componente importante para mejorar la conectividad del país, pero por una, llamémoslo así, determinismo geográfico, cruzaron por Antioquia, y puede que se lea sobre eso que hay una lectura desafortunada, porque nosotros ponemos el foco en los departamentos que es la forma como territorializar la inversión, entonces, esa conversación tiene que estar cruzada en cómo definimos recursos

en la escasez presupuestal que tenemos, para los 32 departamentos, para que esos 1.1 billones de pesos que en este momento Antioquia nos está reclamando, con razón, porque hay que terminar las obras, nos acordemos, porque ese mismo levantamiento de mano lo podría hacer Chocó, lo podría hacer Guaviare, lo podría hacer Guainía, lo podría hacer La Guajira y, entonces en ese balance, ya no estamos hablando de 64, sino de 33 billones de pesos, que deberíamos en gracia de discusión, si fuéramos padres juiciosos, como habitualmente yo hago el símil en las casas, de tener para cada uno de sus hijos y no es una discusión fácil, y puede que en algunos momentos poner en evidencia moleste, sí, pero es nuestra responsabilidad como gobierno, frente a una coyuntura de limitación presupuestal y de buscar una asignación que además por plan de desarrollo que todos acordamos, y aprobamos, nos habla de convergencia regional y cómo logramos llevar recursos hacia otras zonas, que históricamente no han tenido esa misma generosidad en la asignación presupuestal, Chocó, Cauca, Nariño, Guaviare, Guainía, Amazonas, Arauca, Meta, Quindío, Caldas, no es fácil, pero abrimos la discusión y damos el debate entre todos, porque no pareciera tener sentido y yo gasto un minuto para contar el símil, de que en una familia los hijos mayores doctorado y posdoctorado y los hijos menores se queden con la sola primaria, eso habla muy mal de esa familia, esa misma historia habla muy mal de nuestro país, porque es la inequidad que históricamente no por decisiones de ustedes, del pasado, hemos construido, y que un Gobierno del cambio en principio, como compromiso con todos los que apoyaron este programa, debe buscar restablecer y no es un ejercicio de cuatro años, seguramente toma más tiempo, deseable que continúe, si no hay problema, es una decisión de a quienes hoy en día gobernamos buscando que la equidad se vuelva realmente una concreción en la asignación del presupuesto, que es donde efectivamente se materializa el acceso a los derechos.

Paso al siguiente punto, que tiene que ver con el componente aeroportuario, con una discusión en la que planteamos, nuestra intención es cerrar esa brecha presupuestal, busquemos los mecanismos, allí hay efectivamente unas opciones para encontrar esos recursos, hay un compromiso que el Gobierno tiene de 390,000 para el próximo año y 340,000 que este año están garantizados, eso es lo primero que hay que dejar claro y no es una vía de cuarta generación, es un corredor en ejecución por la ANI, las de cuarta generación tienen su propia historia, modelos de cierre financiero, que tienen la obligación en los contratistas de materializar unos hitos del contrato y honrar obviamente lo que acordaron, entregarle al país a través del mecanismo de ejecución de obras por asociación público-privada, o por iniciativa privada.

En el tema del aeropuerto, mientras nos van ubicando la presentación, voy a tratar en 2 minutos de explicar tres instrumentos que aquí han tenido una pedagogía, hay que reconocerlo, tal vez nuestros antecesores no fueron afortunados en explicar los instrumentos, cuando se va a desarrollar un proyecto,

lo primero que se hace para garantizar que el costo de la compra predial en el tiempo, no se vuelva oneroso para el estado, esa es hacer lo que se denomina anuncio de proyecto, el anuncio de proyecto lo que hace es informar a la opinión pública, en general que el Gobierno tiene la intención en una zona x, normalmente es un corredor o un área determinada de planificación a ejecutar, un proyecto y eso permite y obliga a las entidades que lo van a ejecutar a que tomen unos avalúos de referencia, lo ideal es que tomen avalúos de referencia en esa zona y en una zona piloto, eso habitualmente no se hace, ¿con qué finalidad? Para detectar en el tiempo por los cambios en valor del suelo, que el anuncio de ese proyecto genera en esta zona, y los cambios, que en esta zona donde no va a pasar el proyecto se están materializando, eso metodológicamente nadie lo hace, porque habitualmente lo que hemos hecho en las entidades, es hacer anuncio de proyecto, declaratoria de utilidad pública y pasar a la compra de los predios, eso pasa muy rápido, aquí por una situación que no califico del pasado, hicieron anuncio de proyecto, seguramente lo hicieron e hicieron la declaratoria de utilidad pública, la declaratoria de utilidad pública señores no congela el valor de los predios, el único instrumento, es más no existe en la Constitución, ni en la norma urbana, ningún instrumento, que congele el valor de los predios, aquí hay que ser de alguna manera preciso en los términos la declaratoria de utilidad pública, lo que hace es informarle a los propietarios de esos predios que la actuación del Estado, va por beneficio general, recaer sobre sus predios y le permite utilizar los instrumentos de expropiación por vía administrativa, o por vía judicial, para comprar muy rápido los predios, ese es un cambio sustancial entre la constitución del 91 y la constitución del 86, la constitución del 86 era garantista para los propietarios y teníamos predios que necesitaban proyectos congelados en el tiempo, y que solo se podían comprar luego de largos litigios jurídicos a 12 , 15 y 20 años, la constitución del 91 que, además la desarrolló en la 388 definió tres principios básicos del ordenamiento territorial, la prevalencia del interés general, la función social y ecológica de la propiedad que antepone el beneficio general, que es el tercer principio al beneficio particular, luego los propietarios subordinan su expectativa personal a las necesidades de la sociedad y tiene la obligación, obviamente mediante unos mecanismos de administrativa o por vía jurídica, de venderle exclusivamente al Estado esos predios, para la finalidad de construir los bienes públicos, aeropuertos, carreteras, universidades, colegios, centros de salud, entre otros.

Entonces, la declaratoria lo que habilita es un mecanismo expedito, para que el estado pueda comprar, porque son declarados de utilidad pública, esos predios tampoco limitan la transacción en el mercado. Y, la tercera, es la inscripción en el registro de propiedad de instrumentos públicos de otros gravámenes, podría aplicarse aquí, por ejemplo, una zona de reserva, Sí, pero la zona de reserva tiene la limitación de que solo puede extenderse por 5 años y 5 años siguientes, pero durante esos 5 años le paga

al propietario el hecho de limitar que ese predio él lo pueda vender, simplemente le dice ese predio va a estar en zona de reserva, ninguna entidad lo utiliza y le paga durante esos 5 años, el valor que ese predio produce en el mercado y se puede extender por 5 años más, luego en la práctica no hay instrumentos que congelen el valor de los precios, ningún instrumento lo puede hacer, porque son reglas del mercado, lo que sí habilita son unas reglas para que el Estado pueda en uso de en su orden la declaratoria, perdón el anuncio de proyecto, la declaratoria de utilidad pública y la inscripción, que normalmente puede pasar directamente a la oferta de compra, pueda comprar los predios.

Una historia, muy diferente, es que sobre eso se haya construido una teoría de que el predio está congelado en su valor en el mercado, no, hay elemento que congele el valor de los predios, que eso genera una expectativa en la cual los propietarios limiten su intención de venta, o alguien entre con prevención a ofrecer sobre un predio, esa es otra historia de mercado, pero aquí lo que hemos evidenciado, seguramente porque no se aplicaron estos instrumentos y ustedes mismos lo han evidenciado, es que el valor de los predios de esa posible segunda pista se ha disparado y es una reflexión, que seguramente en el marco del plan maestro, va a entrar en el balance, porque en la práctica todos desde las comisiones económica, desde la comisión de transporte y desde la tarea del gerente público, buscamos una eficiencia en el uso de los recursos públicos y no pareciera ser razonable, en términos económicos, que invirtamos una cantidad X de recursos, para hacer una la segunda pista, cuando existen o pueden existir alternativas, en otras zonas de habilitar una infraestructura alterna, con menor valor, no me anticipo porque eso es una tarea de lo que justamente el plan maestro nos va a contar, sí, pero en la práctica eso es lo que habitualmente hacemos y lo que hemos invitado, inclusive, está un decreto en curso o un acto administrativo desde el Ministerio de Transporte, es que en aquellos corredores o zonas donde sabemos que va a haber una actuación del Estado, podamos hacer por lo menos el anuncio de proyecto y tomemos la información de los avalúos de referencia, para evitar que estas situaciones efectivamente no tanto sucedan, pero tengamos cómo mitigarlas.

Muy rápido trato de ilustrarles lo que a la fecha tenemos en el aeropuerto, si alguien quiere tomar ese código QR, con ese QR ustedes pueden bajar la presentación que tenemos acá, y eso se vuelve de alguna manera como el guion que vamos a acompañar y es el documento que les puede servir, para que lo tengan guardado allí, para que alguno los compromisos, que aquí acordamos, o la información que está allí, se actualice o se ajuste, sí, es una práctica habitual que tenemos desde el Ministerio, para que todos cuenten con la información, que en el balance como en el plan maestro, es información pública, y que debe ser divulgada e informada a todos los interesados, en lo que allí pase.

Qué tenemos obviamente sin querer entrar en detalle, porque eso es un tema que está manejando Aerocivil, nosotros obviamente respetamos la tarea de cada entidad, del sector para la gestión de su propia infraestructura, es que hay diferentes alternativas, para proveer una visión de conectividad aeroportuaria regional y su integración con el resto del país y del mundo, eso es parte de lo que un plan maestro debe poner en discusión, con una reflexión que no es menor, el plan maestro nos indica en los indicadores, se alcanzó en la meta de usuarios hace 2 años, 2022, estamos 2 años después, la pregunta es ¿qué pasó antes de? No hubo suficiente evidencia de que eso iba a pasar o tal vez, no justifico, pero hubo un tema de pandemia allí en la mitad, en la que no esperábamos, ese rebote, pero seguramente los indicadores que antes de pandemia estaban empezando a mostrar un aumento de viajes de usuarios, ya sugería que debía adelantarse la actualización del plan maestro aeroportuario, nosotros respondemos desde el momento que asumimos el Gobierno hacia adelante, quienes estaban antes deberán contarnos, por qué no contrataron la actualización del plan, esa es su responsabilidad histórica en su momento, nosotros hoy en día estamos acometiendo la tarea, tal vez de manera inoportuna, debió haber sido antes, pero ya sobre la leche derramada, solo podemos recogerla y seguir trabajando, hay un plan que ya estamos ejecutando, y eso lo que busca es una evaluación que tiene como finalidad, primero, caracterizar la infraestructura existente, cómo estamos hoy en día en términos de lado aire, lado tierra, número de operaciones, conectividad; segundo, evaluar ese plan maestro vigente, es decir, de lo que estaba allí qué se cumplió, qué está pendiente, que efectivamente es todavía pertinente y que no; la tercera, es elaborar estudios de prefactibilidad; la cuarta, es la habilidad económica, cómo logramos cerrar los componentes financieros, las evaluaciones económicas, los impactos sociales, ambientales y los vehículos jurídicos, para que esas adquisiciones que ese plan recomiende, se puedan materializar paulatinamente.

Y pasamos a la etapa cinco que es en función de lo que define esa etapa cuarto avanzar a estudio ya a nivel de factibilidad, para concretar ya estudios definitivos y buscar el mecanismo más conveniente, en términos de la disponibilidad de recursos y la concurrencia de fuentes de Gobierno nacional y subnacional, para acometer lo que el plan maestro recomiende, como iniciativas prioritarias, para concretar una mejor oferta aeroportuaria, que se predica obviamente sobre lo que es lado a y lado tierra, pero también sobre el sistema de aeronavegación y el espacio aéreo, que es un componente que hace parte de ese balance y que se mira también en escala nacional, porque el tema de aeronavegación, no puede verse desconectado de lo que pasa con los VOR, algo en lo que afortunadamente cuentan con una ventaja hoy en día, este servidor fue el presidente de la ANI, yo me muevo en el mundo carretero, férreo, portuario, fluvial, relativamente bien, pero balbuceo en el componente aeroportuario, el presidente de la ANI, es piloto, fue presidente de director de Aerocivil, conoce

relativamente ese mundo, luego ahí tenga la absoluta tranquilidad de que en este componente las decisiones van a ser netamente técnicas, cuentan con la robustez de alguien que estuvo en la Aerocivil y que seguramente va a poder pilotear, si me permite la licencia, de manera adecuada un plan maestro que garantice una sostenibilidad en el tiempo de las inversiones y de cubrir, ojalá, esperemos en 20 años mirar hacia atrás y decir de manera adecuada el crecimiento de pasajeros, ¿Esto qué implica? un cronograma que está en ejecución, cursos que ya este Gobierno apropió, una presidente de la ANI, con el equipo de Aerocivil, unos compromisos de seguimiento y de divulgación de los avances, porque además los contratos tienen una obligatoriedad de divulgar avances y tomar información y sentarse con todos los holder, entonces aquí si le parece representante Carvalho, que además en buena hora convoca este debate, a acordar las mesas que sean necesarias para que todos estén con el mismo nivel de información y velación y venir las veces que considere usted pertinente, vengamos acá para ilustrar a quienes no nos pueden acompañar, porque el tema aeroportuario puede que no sea de su interés, o porque están preocupados por sus propias regiones, o porque hay otras agendas, para contarles aquí cómo vamos, eso en últimas da cuenta de una tare a pública, en la que todo el debate y la información entregada en tomadores decisión y la opinión pública nos ayuda a enriquecer la decisión, eso es necesario cuando se planifica, que todos sientan que sus preocupaciones, sus expectativas por qué no sus anhelos de que esto sea mucho mejor, se puedan recoger y resolver en el interior del proyecto, esto tiene obviamente una línea base, que empezó en enero, es decir, el contrato tiene dos meses aproximadamente, está levantando toda la información existente, las etapas de divulgación, ahorita le pido a Iván muy rápido que nos las pueda precisar y la intención es que esto en 12 meses nos entrega esa hoja de ruta, nos define eh las fuentes, los proyectos prioritarios, cuál va a ser la expresión de la geografía de transporte, que esa nueva oferta portuaria tiene que materializar en Antioquia y, adicionalmente nos recomienda el empaquetamiento de los proyectos y los mecanismos de financiación más idóneos, para lograr avanzar en esa hoja de ruta.

Esto relativamente es como los beneficios de una visión, de lo que implica una red aeroportuaria para el departamento de Antioquia, obviamente todo el incremento de capacidad de transporte aéreo, tanto carga como pasajeros, incentivar el turismo en la región, en una zona en la que obviamente acompañamos con este Gobierno, el fortalecimiento de las ofertas de infraestructura, carretera, férrea, aeroportuaria, portuaria y fluvial, sí existe, en Antioquia hay también esas posibilidades, potencial de desarrollo económico, atracción de inversión y nuevas oportunidades de negocio.

En el tema de las actuaciones que se acordaron tanto entre ANI y Aerocivil, yo le pediría si me permite Presidente, con su venia, que el ingeniero Iván, que hace parte del PMO, la gerencia de proyectos de la Aerocivil, y posteriormente de manera muy breve el ingeniero Francisco, el capitán Francisco Ospina, que

es el director de la ANI, nos cuenten en este momento por un lado, qué se hizo en la contingencia, porque había una presión o una tensión por la provisión de servicios a los pasajeros, en el lado tierra y que está previsto con lo que a la fecha tiene la ANI en línea de intervención con el concesionario, entendiendo que hay limitaciones al interior del contrato, y que eso tratamos de ser lo más rigurosos, para evitar daño antijurídico y riesgo al estado por sabemos necesidades que pueden existir en las infraestructuras, pero que tenemos que buscar el mecanismo más idóneo entre Aerocivil y ANI y los recursos que podemos disponer, para ejecutarlas y evitar riesgo tanto al contrato como a los tomadores decisión.

Entonces, si me permite con su venia Presidente, para que el ingeniero Iván nos cuente y posteriormente el capitán Ospina, sobre esos dos componentes.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, querido Ministro, tiene el uso de la palabra el ingeniero, funcionario de la Aeronáutica.

Ingeniero Iván:

Muchísimas gracias Presidente, Ministro simplemente para complementar, digamos, que frente a las líneas de acción que ha desarrollado la Aeronáutica Civil y frente a los temas como el representante lo había mencionado, efectivamente hoy venimos ejecutando nuestro plan maestro, digamos que atendiendo la línea estratégica y tal como usted lo mencionó frente al tema una de las más importantes, que es todo el tema del desarrollo de turismo, nosotros como Aeronáutica Civil y como instrumento, digamos, que puede ser ese Core para el desarrollar y potenciar el tema turismo, en el año 2023 desarrollamos y nos lanzamos a hacer dos líneas estratégicas, el plan maestro para Armenia y en el caso para Rionegro, precisamente cuando usted estaba mencionando y el Ministro presentaba frente al tema de las acciones y poder empezar a involucrarlas acciones, las inversiones requeridas para este importante aeropuerto, empezamos nosotros a hondar con la misma administración pública, nosotros nos reunimos en el año 2023 con la alcaldía que estaba en su momento y efectivamente firmamos un convenio, un convenio que estaba en busca de aunar esfuerzos, pensando no solo en el aeropuerto de Rionegro, sino efectivamente tal como ustedes lo están viendo, en el enfoque que tenemos en este plan maestro, es todo el tema de ese espacio aéreo, para la región de Antioquia, ¿por qué? Atendiendo dos líneas efectivamente y me quedó una frase que dijo en su momento el alcalde Medellín, tiene es un aeropuerto, que tiene una ciudad más no una ciudad que tiene aeropuerto, efectivamente nosotros bajo esa línea y bajo ese esquema, nosotros firmamos ese convenio y miramos que dadas las condiciones técnicas, que hoy se venían presentando para el aeropuerto de Rionegro, teníamos que formular y reformular nuestro plan maestro, un plan maestro que no solo mira hacia el lado de Rionegro, sino un plan maestro que está mirando qué condiciones tenemos hoy en el Olaya Herrera, que, digamos, que hace parte de la mitigación que ha tenido hoy el aeropuerto José María Córdoba en Rionegro y unos estudios de prefactibilidad, que desarrollaron en su momento,

se puede estar hablando digamos que escenarios en los cuales estamos buscando una posible cobertura de ese espacio aéreo, en dos puntos, uno en Santa Fe Antioquia y uno en Ovejas Antioquia, digamos que todas esas alternativas que se están, o esas dos alternativas desde el punto de vista infraestructura se están evaluando bajo la premisa que siempre estamos buscando, que nuestro plan maestro Rionegro se cumpla a su máxima expansión, mirando la posibilidad y la viabilidad técnica, legal y financiera de poder tener esa segunda pista, sabemos efectivamente de la importancia, por eso aquí también nosotros sabemos de la importancia que tiene el aeropuerto Rionegro, el José María Córdoba, no solo para turismo, se han sentado con nosotros inversionistas, en los cuales han planteado el desarrollo, como un centro el aeropuerto José María Córdoba, como un MRO y poder atender todo lo que está pasando en el mundo, no solo mundo Centro América y parte de Norteamérica, poder potenciar y desarrollar, digamos todo lo que puede generar, todo el tema de la industria aeronáutica y el tema de aviones, ahí en este Rionegro, por eso ese fue un punto de lanza que teníamos para este plan maestro, mirando ese espacio, nosotros esperamos tener esos resultados en los cuales ya nos diga esa consultoría, la evaluación técnica que esperamos y que todos conocemos frente a esa segunda pista, pero también que nos de dos líneas estratégicas y lo mencionaba también la veeduría, nosotros estamos formulando hoy un plan maestro, que no nos quedamos que en el 2016 y como lo mencionaba el ministro, esas anteriores administraciones quisimos avanzar dos pasos más el 2016, o esos planes maestros estaban hablando a nivel de una prefactibilidad casi técnica, hoy lo que nosotros queremos dejar con este plan maestro es unos estudios a nivel de factibilidad, que permitan estructurar técnicamente la solución que requiere el José María Córdoba y financiera y jurídicamente buscar esos mecanismos de apalancamiento, porque sabemos la importancia que tiene este aeropuerto y sabemos la importancia que tiene la región de Antioquia. El mecanismo de apalancamiento para este aeropuerto y jurídicamente qué modelos de transacción en los cuales nosotros podemos avanzar y desarrollar, este proyecto.

Ya para finalizar, efectivamente hay unas medidas de corto plazo, la Aeronáutica Civil desde el año 2022, dejó unos recursos por cerca de 45.000 millones de pesos, efectivamente tal como usted lo mencionó presentante, unas actuaciones y unos recursos que se dejaron para efectivamente poder atender ese lado tierra, esa terminal, ese disparo que hoy también tenemos que sabemos que nuestro plan maestro del año 2016 contemplaba un máximo escenario de 11 millones de usuarios, hoy ya estamos sobre los 13-14 millones, eso implica escenarios en los cuales teníamos que entrar a actuar muy rápidamente, en conjunto con la Agencia Nacional de Infraestructura, que ya le doy la palabra a al doctor Francisco, desde su competencia la Aeronáutica Civil dispuso de los 45.000 millones de pesos. Hoy estamos es a la espera efectivamente de la firma de ese otrosí, que tiene la agencia nacional con el concesionario, para empezar

a actuar en unas mejoras que tenemos al interior del Terminal y unas mejoras también frente al tema de plataforma de cara, pues efectivamente representante, también de puertas abiertas y como lo dijo el Ministro, es información pública y estaremos atentos y prestos a cualquier información que se requiera, en la medida que sigamos avanzando frente al tema de nuestro plan maestro.

También, nos mencionaba el tema representante, efectivamente la aeronáutica frente al tema de toda esa línea estratégica del desarrollo y de la operación, que tenemos hoy, es mencionarle que Smart una aerolínea va a entrar a operar desde el 14 de marzo, precisamente su primer vuelo va a ser Bogotá-Medellín, entonces, fortaleciendo el esquema de operación, Wingo también desde el mes de enero de 2024 está fortaleciendo su operación, tenemos operación desde Rionegro hacia Caracas, Avianca Igual, también como línea estratégica, Avianca incrementó su frecuencia, no solo para Rionegro, sino también para el país y ya hoy Avianca que a la luz de la viabilidad técnica de la Aeronáutica Civil y por competencia, hoy tiene eh la autorización para operar una nueva ruta, que es Rionegro-Córdoba y Córdoba-Argentina, digamos que ese sería el plan de implantación y esperamos que Avianca muy pronto haga esa apuesta frente a la importancia, que tiene toda esta región de Antioquia, el Oriente y en general, Medellín, creo que hasta ahí representante.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias a el funcionario de la Aeronáutica Civil, tiene el uso de la palabra el presidente, ahora sí en propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura, el doctor Francisco Ospina, que es ingeniero, piloto, varias maestrías, varias especializaciones, tiene usted un gran reto mi querido doctor y, además a pesar de que estuvo encargada la doctora Carolina Barbanti, pues ella lo hizo muy bien, así que tiene usted un gran reto, por favor tiene usted el uso de la palabra.

Presidente Agencia Nacional de Infraestructura – Francisco Ospina Ramírez:

Muchas gracias Presidente, muy amable por esas palabras, muchas gracias, respetados representantes, por ese espacio, señor Ministro Iván y, bueno, muy honrado por estar acá, compromiso total con los planes del Gobierno nacional, vamos a trabajar de verdad de manera incansable y esa es una de las condiciones que tiene cualquier funcionario que haga parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, porque los retos en infraestructura, relacionados con el crecimiento económico, con la equidad, con los grandes retos para la economía, con eliminar unos fantasmas irreales que giran en torno a teorías de debilitamiento del modelo de concesiones, pues es uno de los grandes retos, o son varios de los grandes retos que tenemos en la agencia.

Muy particularmente con el asunto relacionado con el aeropuerto de Rionegro, respetados representantes, comentarles que es bien sabido que un contrato de concesión, es un contrato, es un acuerdo de voluntades, desde finales del 2022, en este Gobierno se dispusieron 45.311 millones, se llevaron a una fiducia, a la subcuenta predial, de la subcuenta de

la fiducia del aeropuerto José María Córdoba, en un convenio interadministrativo entre la Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de que se pudieran desarrollar unas obras complementarias del plan choque, por el incremento no esperado de la demanda en el aeropuerto de Rionegro, estas son medidas, digamos llamemos las temporales, mientras se avanzan en medidas definitivas, como lo comentó el ingeniero Iván, de nuevas y el señor ministro, relacionado con nuevas infraestructuras que requiere esa región, teniendo en cuenta la altísima demanda que tiene, en ese contexto, de acuerdo de voluntades, el concesionario solicita, siendo muy puntual, la eliminación la modificación al contrato y la eliminación de una cláusula, que indica que no se pueden realizar obras complementarias, cuando se supera el 75% de los ingresos regulados esperados, esta cláusula es una cláusula eh esencial en este contrato, es un elemento esencial en el contrato, que no se puede eliminar, no obstante se puede hacer un recálculo, una actualización de esos ingresos regulados esperados y la Agencia le hizo una propuesta en este acuerdo de voluntades, al concesionario para que aceptaran esa fórmula sin la eliminación de la cláusula, esa cláusula naturalmente abriría la puerta a otras obras que no están contempladas dentro del objeto inicial del contrato, ya sería una modificación que no hace parte de una modificación digamos corriente, en el marco de un contrato, esa respuesta, tenemos mañana mesa de trabajo con la concesión, esperamos que ellos la están evaluando jurídicamente y dentro de su viabilidad abriría la puerta con la firma ese otrosí, para que se puedan ejecutar esas obras con esos 45.000 millones, es básicamente el resumen que les tengo al respecto, como les reitero mañana Esperamos que podamos vamos a avanzar y, pues de parte de la agencia tenemos toda la voluntad para que eso salga adelante, pues porque ya es un trabajo que lleva varios meses, años, tratando de sacarlo adelante. Muchas gracias, señor presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Bueno, muy bien, entonces ya después de haber escuchado el Gobierno, vamos a darle el uso de la palabra a los representantes y senadores, tengo aquí en el listado, ya varios que se han inscrito, tiene el uso de la palabra el honorable senador John Jairo Roldan, vamos a hacer rondas de 3 minutos, para que nos pueda rendir.

Honorable Senador John Jairo Roldan Avendaño:

Presidente muchas gracias, agradecerle a la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara, que nos permite este espacio, felicitar y agradecer al representante Carvalho, por este debate, señor Ministro no puede escapar la situación de otros temas de Antioquia, diferentes a un proyecto tan importante como la ampliación del aeropuerto José María Córdoba y la tercera pista, yo lo he escuché usted detenidamente señor Ministro y lamentablemente se observa en su discurso el tema de Antioquia y de pronto para compañeros que no son de Antioquia, dirán, bueno, este tema de Antioquia, tan sonado esto

qué, y yo creo Ministro que viene desde primero el contexto de las vías 4G, lamentablemente cuando el señor Presidente mal asesorado, en sus intervenciones habla que las 4G eran para que los ricos, fueran a las fincas y que no se iba a hacer inversiones en 4G en todo el país, en el tema de Antioquia, cuando lo escuchamos hace aproximadamente mes y medio, yo sé que usted conoce este tema, a mí personalmente como senador de Antioquia, que ha acompañado el Gobierno desde mi Comisión Cuarta Constitucional, yo sí quedé muy sorprendido señor Ministro, cuando el señor Presidente habla que las 4G de Antioquia, que pasaban por el poblado, el poblado haciendo una referencia con Bogotá, sería, digamos, como el parque la 93 y que pasaba por las fincas de los ricos de Llano Grande, de Rionegro y cuál sorpresa Ministro, yo no sé si usted o el carácter del señor Presidente le permita un subordinado, como usted decirle señor Presidente usted está equivocado, ninguna 4G de Antioquia pasa ni por el poblado, ni por Rionegro.

Escuchándolo a usted, señor Ministro, usted hacía un planteamiento de Antioquia, con los otros 31 departamentos, mire Antioquia tuvo 8 años presidente, en la historia republicana solo dos personas han sido presidentes 8 años, Álvaro Uribe Vélez y Juan Manuel Santos y en 8 años de presidente Antioqueño, pa' más señas con finca en Llano Grande, no se hicieron las vías, al final del gobierno, se empezó a hablar de autopistas de la montaña, después se habló de autopistas de la prosperidad y después se habló de vías de cuarta generación, y usted hacía una relación y considero ministro, se lo digo respetuosamente, inscribir Antioquia en ese discurso no es sano, porque es que usted compara Antioquia y yo siendo representante senador del chocó o de algunos de los nuevos departamentos, en su momento.

Presidente Julián David López Tenorio:

Pasa es que senador, vea yo le pido el favor de que me entiendan y todos los que van a intervenir, es la 1 de la tarde, la plenaria a las 2 y todos tenemos mucho que decir, entonces, yo le voy a dar porque usted es nuestro invitado, 30 segundos para que termine, pero de aquí en adelante a nadie le voy a dar tiempo extra, los 3 minutos y ya, 30 segundos mi querido senador, tiene el uso de la palabra el doctor Alejandro García, hasta por 3 minutos.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias Presidente, Gracias Ministro por acompañarnos, aunque yo aparecía como citante de este debate, por ser algo atinente netamente al departamento de Antioquia, permití que mi compañero y colega Daniel Carvalho hiciera la introducción, nosotros tenemos otros temas que somos ambos citantes, puntualmente con el tema de las vías de cuarta generación, donde se ve beneficiada la conectividad con Risaralda, y una preocupación que tenemos sobre las vías de conectividad de salidas del Chocó, hace poco vimos en las noticias un derrumbe que dejó sin vida muchas personas del Chocó, justamente alrededor de las fechas de vacaciones y de navidad, la vía que conduce de Chocó-Antioquia, pero si usted Ministro

se fija de la vía de Chocó a Risaralda, sucede algo muy parecido, en la parte de Pueblo Rico, entonces, creo que es un tema que tenía pendiente ministro, tocarlo, esa vía está en responsabilidad de Invías y creo que este gobierno tiene ese pendiente con este departamento del Chocó, que es una vía también muy importante, donde gran parte de la mercancía que entra al Chocó entra por allí, yo no podía dejar pasar que estuviese acá en la comisión, sin tocarle dos temas, este de 4G, el de la vía Risaralda-Chocó, y otros dos que tienen que ver con las vías verdes que le quiero agradecer Ministro a usted y a la anterior directora de Invías, porque nos ayudaron a rescatar los recursos de este convenio, para que se ejecute parte del tramo de la reactivación de las vías férreas en Risaralda, proyecta que es la entidad encargada de ejecutar estos recursos, además con serias dudas porque por allí está el manto de Mario Castaño, había indicado en contra del convenio inicial, que los recursos básicamente se interverdrían o se ejecutarían únicamente en Quindío, y ya se aprobaron unos tramos donde también se incluye el departamento de Risaralda por igual, en el 50%, entonces, quería no dejar de pasar esto para agradecer. También preguntar y para eso tendremos una reunión puntual, por el estado actual de ese proyecto, avances y tiempos o cronogramas, que se planteen para esta reactivación, es muy importante para lo deportivo, lo cultural, inclusive, lo turístico en nuestros departamentos.

Y finalmente, sobre vías del Samán, agradecerle porque destrabamos la parte financiera, porque logramos que se ejecutara, o se contratara la doble calzada, La Romelia-El pollo y los estudios y diseños de la doble calzada Cerrito-La Virginia.

Yo solamente anoto dos cosas: uno, evalúen los estudios y diseños Ministro y esto le corresponde a la ANI, donde celebra Francisco que usted esté allí, muy buena impresión tengo de usted, cuando estuvo encargado de la Aeronáutica Civil, uno, evalúen la doble calzada de Cerrito-la Virginia, en los estudios.

Presidente Julián David López Tenorio:

Tiene el uso de la palabra el doctor Óscar Darío Pérez del centro democrático.

Honorable Representante Óscar Darío Pérez Pineda:

Muchas gracias Presidente, para ganar tiempo, el otrosí del que estamos pendientes, para que se aceleren esas obras de infraestructura del aeropuerto, con los recursos totalmente asignados, yo creo que debe ser una conclusión, debe ser urgente, urgencia manifiesta, en el aeropuerto de Rionegro no cabe la gente, es imposible y yo creo que al tener los recursos y el concesionario estar dispuesto, estamos es pendientes de muy pocos pasos y le ruego al Gobierno celeridad, en ese punto.

Segundo: Ministro la primera comunicación a través de una concesión entre Medellín y el aeropuerto de Rionegro, la construyó el departamento de Antioquia, yo era el secretario de Hacienda cuando esos dineros se dispusieron, fue la primera, porque nosotros los antioqueños tenemos la condición y no es bueno dividir al país, nosotros tenemos la condición

de que nosotros hacemos nuestras propias obras, las centrales hidroeléctricas, ¿quiénes las hemos hecho? Pues nosotros, que alimentan de energía este país, la energía hídrica que se produce en Colombia, el mayor porcentaje está en Antioquia, nosotros atendemos las necesidades de salud, de educación, de nuestros hermanos del Chocó, le ayuda más Antioquia al Chocó, que el país la Chocó, para poner aquí cosas en blanco y negro, no es bueno esa división, las 4G pasan por Antioquia, los puertos de Urabá los hacemos nosotros, esas obras pasan por Antioquia, pero comunican el occidente de Colombia con el mar Caribe, ahorrándose cuatro 4, 5 o 6 horas, o sea, que eso es lo más importante para Resaltar en estos temas.

Yo, como el tiempo aquí es muy escaso, una pregunta, hay una tasa aeroportuaria de la cual Rionegro es usufructuario beneficiario, como lo es Palmira, como lo es el de Bucaramanga, ¿qué es lo que falta para que el Gobierno nacional que es una ley, se la entregue al municipio de Rionegro? o sea, yo no he podido entender, dónde está ese atranque, son recursos que ya los tienen y no los han trasladado, yo tengo que hacer una pregunta ¿qué es lo que sucede allí? yo no quisiera pensar que es por Rionegro queda en el departamento de Antioquia, eso sí ya hasta allá no quisiera llevar mi imaginación, que de por sí es bastante grande, así que yo sí señor Ministro le diría que es mejor moderar ese discurso, porque eso genera divisiones territoriales, que no dan a lugar, que no son pertinentes, Antioquia también es un contribuyente como el que más, el 17 por del producto interno bruto lo genera Antioquia, es que eso cómo se nos va a olvidar, el crecimiento de este país también pasa por allá, pasa por allá, entonces, son consideraciones respetuosas que haría aquí en este debate. Presidente, muchísimas gracias.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias a usted mi querido representante Óscar Darío Pérez, bienvenido a la Comisión, siempre sus luces aquí muy a lugar, tiene el uso de la palabra el doctor Mauricio Parodi, también bienvenido, de cambio radical.

Honorable Representante Mauricio Parodi:

Gracias Señor Presidente, con un saludo cordial a los colegas, a los funcionarios del Gobierno y a las personas que nos acompañan, servidores de la comisión y de la prensa.

Para una pregunta al señor Ministro y al señor director de la Aeronáutica, en Antioquia se ha hablado muchísimo de que la aeropuerto Olaya Herrera debería cerrarse y hacer uno en San Pedro de los milagros o en el occidente cercano, yo quisiera que ustedes nos dijeran, aunque escuchamos algo durante la presentación, el Gobierno nacional cómo quiere orientar este tema ¿Qué podemos esperar los antioqueños de esta situación con el Olaya Herrera y con un posible aeropuerto en algún municipio cercano? Gracias señor Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Gracias doctor Parodi, tiene el uso de la palabra el doctor Dolcey, del partido liberal.

Honorable Representante Dolcey Torres Romero:

Gracias Presidente, Ministro Camargo, mi afinidad por las reformas sociales, por los proyectos y por el plan Nacional de Desarrollo de este Gobierno, es de público conocimiento, pero también lo es y es bueno recordarlo, que la región Caribe y el litoral Pacífico, hicieron posible y viable las urnas, de que este proyecto de cambio, hoy fuera gobierno de cambio, esto se lo digo ministro, porque a nosotros nos dijeron que el plan Nacional de Desarrollo lo íbamos a construir entre todos los colombianos, las comunidades y que la idea era que se vincular ahí, planes estratégicos de desarrollo y así lo hicimos y así se hizo el Plan de Desarrollo, yo le hablo porque compete con usted, de dos temas específicos de planes, uno, ruta caribe 2, hoy nos estamos enterando que este proyecto estratégico, para el desarrollo económico de nuestra región, está en vilo porque no hay cierre financiero, está en vilo Ministro 7,000 empleos y 4.3 billones de pesos en nuestra región, después, pues, que nos dijeron de que ese eran los proyectos que se debían trabajar y otro proyecto que tuve yo la oportunidad de presentarle al presidente de la República, en Santa Marta, cuando se estaba construyendo el Plan de Desarrollo, el pasado 13 de marzo, fue el superpuerto de hidrógeno verde, yo no tengo ni idea de qué está pasando con eso, no he escuchado más, escuché entusiasmado al Presidente y le puedo poner entre comillas lo que dijo, ni por el chiras me lo dejan por fuera del Plan, y allí quedó y quedó, en el plan de inversiones, no sé cómo decía aquí nuestro compañero Óscar Pérez, si es que porque ese proyecto de mi autoría, queda en la región Caribe, ahí en Boca de ceniza, como lo he pensado, pero es un proyecto, no de impacto ni siquiera regional, es un proyecto de impacto nacional y multipropósito, porque además de en consonancia con la política mundial, de transición energética, permite producir hidrógeno verde, porque ahí están los insumos, en bocas de ceniza, necesarios para eso, el agua dulce de Río y la electricidad producto de la energía eólica, por los grandes vientos que ahí se dan, esa electrólisis, al unir estos dos temas, produce la segregación del hidrógeno, del oxígeno y ahí tenemos el oxígeno para almacenarlo y mandarlo al mundo, en esta crisis energética que tiene el mundo y el país, puede ser uno de los elementos que podamos utilizar para nuestra crisis energética, sobre todo acá en la costa, que hoy estamos hablando de tantas problemáticas, pero además es un proyecto multipropósito, porque resuelve al ser un puerto de aguas profundas, el tema del dragado permanente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctor Dolcey, tiene el uso de la palabra el doctor Gerson Montaña, de citrep.

Honorable Representante Gerson Lisímaco Montaña Arizala:

Señor Ministro, buenas tardes, bienvenido a todos los nuevos integrantes de su equipo de trabajo, en toda la estructura del Ministerio de transporte, ahora ya le puedo hablar con mucho más propiedad a usted, porque usted se conoce las tres subregiones de la costa

pacífica, del departamento de Nariño, barbacoas, usted estuvo en barbacoas y también estuvo en el charco, y Tumaco, usted entendió y midió la realidad en esos territorios y es lo que hemos venido nosotros exigiendo, como lo decía el representante Dolce Torres, para que la presencia del estado en ese sector, que usted representa sea efectiva, por ahí publicamos una foto, pasamos una foto de la vía que comunica Barbacoas con Tumaco-Junín, Ministro, en el sector de la Columbia, da pena, porque usted miró el potencial que existe en el territorio en donde yo soy oriundo, y todo para nosotros es un calvario, lo invito vuelvo insisto, lo invito ministro a que nos concentremos en las mega obras, pero también en esas micro acciones, la conectividad de la capacidad productiva en el campo y que llegue hasta la cabecera municipal, de cada uno de esos municipios, la acuapista que comunica al Pacífico del departamento de Nariño, con el norte de la región pacífica, es necesario ministro, invito nuevamente a que armemos grupos de trabajo. Esa es la columpia, para que la vean, ese es el estado, esa es la vía que comunica un municipio del departamento de Nariño, con otro municipio, para conectarse a la capital del departamento de Nariño, esto es urgente, es necesario hacer la intervención, mientras unos piden las vías 5G, nosotros solo estamos pidiendo vías de conectividad, no estoy en desacuerdo de eso, pero sí creo que es necesario actuar de manera conjunta, de manera coordinada, pero actuar en las pequeñas, es necesario Ministro, yo voy a seguir dejando la mano alzada, para tener la oportunidad de generar ese espacio que nos permita trabajar.

Cierro con lo siguiente, veo que hay una prioridad para un aeródromo en el municipio de Magüi y lo aplaudimos y también hay una prioridad para hacer una intervención en el municipio de Tumaco, del aeropuerto de Tumaco, el aeropuerto de Tumaco si le construimos la infraestructura para albergar a los pasajeros y no le aumentamos el tamaño de la pista, va a seguir siendo exactamente el mismo aeropuerto, porque la capacidad para los vuelos en la actualidad es para ATR, de acuerdo al tamaño de pista, nosotros hemos venido y con el doctor Iván tuvimos la oportunidad de sentarnos hace dos semanas, de decirles, sin ampliación de la pista, va a seguir siendo el mismo aeropuerto, en donde no se va a poder desarrollar a plenitud el turismo y todo el desarrollo económico, en esa región, que usted ya conoció, lo pudo verificar que es de altísimo potencial.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctor Gerson, tiene el uso de la palabra el doctor Nicolás Echeverry, del partido conservador.

Honorable Senador Nicolás Echeverry Alvarán:

Gracias Presidente, saludo muy especial a todos los miembros de la Comisión Sexta Permanente de Cámara de Representantes, que nos permitan por lo menos venir a decir presente, presente en varios aspectos, yo le escribí en estos días ministro, que celebré sus declaraciones en la polémica que se presentó en el tema del Caribe y la celebro es porque, usted como ministro sin herramientas fundamentales,

estructurales, de financiación, es imposible que las obras concluyan y lo otro que decía es, sí, obras que no tengan el suficiente presupuesto, sería irresponsable también adelantarla si no hay fuente financiación, no hay obra y en eso estamos completamente eh de acuerdo, a mí me alegra eso.

Yo le estaba pidiendo una cita, específicamente para el tema del peaje de Barbosa, donde creemos hay una buena solución, si su señoría le presta atención al tema.

No voy a repetir lo que mis demás compañeros han hecho, quiero agradecer al doctor Carvalho una vez más el esfuerzo, a los miembros de la Comisión Sexta, el doctor Esteban y demás que siempre han estado supremamente interesados.

La gran dificultad que tenemos es que no hay interlocución y se ha creado una premisa de que nosotros somos lo suficientemente bien atendidos históricamente, desconociendo que las vías 4G no son de Antioquia, ni son de Medellín, son vías colombianas, que conectan el interior con el mar Caribe, son vías que conectan el interior con el Chocó, son vías que el país necesita para hablar de productividad y competitividad, se hace un gran esfuerzo desde la industria antioqueña a través de los impuestos, a través del pago de diferentes emulaciones financieras, para poder contribuir al PIB y claro dicen que suman todo esas vías y dicen claro todo no se puede concentrar en un solo departamento, ese discurso Ministro ya está más que discernido, necesitamos quien produzca, necesitamos que haya excedente, necesitamos que haya productividad y competitividad, para poder que haya recursos con que hacer el equilibrio. ¿Pero sabe cuál es el problema que tenemos? No ha habido interlocución, en el tema de la ANI, o no se ha acertado, o no se ha podido resolver desde que usted se fue, que recorrió municipios pobres y municipios importantes del departamento de Antioquia y que tuvimos la oportunidad acompañarlo, pero desde que usted se fue, no hay esa mesa, no hay ese trabajo, no hay cómo construir, no hay cómo escuchar el tema y lo mismo en la Aerocivil con todo respeto, hay una especie de autismo, inclusive no sé si ya nombraría director en el departamento de Antioquia, pero creo que hay un encargado, pero no hay interlocuciones válidas, no hay con quien conversar, no hay quien defina, no hay quien defina la política, no hay quien resuelva, cosas cotidianas.

Presidente Julián David López Tenorio:

Senador esas eran las reglas del juego, tiene uso de la palabra el honorable representante Luis Carlos Ochoa.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias señor Presidente, con las tardes ya, para todos y para todas, agradecerle de manera muy especial la presencia al señor Ministro, a todo su equipo de trabajo, a los congresistas, a los compañeros representantes y senadores, agradecer en este espacio escasos 3 minutos, que dan para un saludo, para agradecerle de manera muy especial al doctor Carvalho, por liderar el este debate, este

gran debate, que yo creo que más es un punto de partida, porque aquí abra que tener una comunicación constante, al menos desde nosotros a mandar mensajes, no sé si con interlocución o no, porque pues es lo que uno siente y en eso, pues completamente de acuerdo con el doctor senador doctor Nicolás Alveiro Echeverry, en el que mínimamente tiene que haber una interlocución, a la presentación que hace el Señor Ministro con su equipo de trabajo, como siempre lo hace con una gran coherencia, con una gran Claridad, no sé si con la gran pertinencia porque aquí hay unos temas que también tenemos que salir a defender todos, como todos lo hacemos, en todos los territorios, por supuesto, cada departamento tiene que ir a resolverlo de cada departamento y aquí hay una responsabilidad de nosotros que es un tema nacional, estoy totalmente de acuerdo cuando usted plantea, que y pone el ejemplo de la familia y el papá con los hijos y que a uno los trate de una manera y que otro los trate de otra, aquí hay una responsabilidad con el país completamente, estoy seguro de eso y a eso tenemos que apuntarle, a que haya un tema de equidad, equilibrio de igualdad, pero también hay que dejar claridad también, que es que aquí hay unos temas en este caso el departamento Antioquia, que hay unos temas que ya vienen avanzando hace muchos años, que no fue el Gobierno de Duque, ni Uribe, aquí hay proyectos que hace muchos años avanzando, en los cuales, incluso, el señor Presidente, que hoy es Presidente, que la Constitución le permitió ser alcalde, ser senador de la República, hoy Presidente, obviamente hizo parte también de esos proyectos, desde el congreso de la República, no sé si oponiéndose o avanzando en ellos, yo lo que quiero manifestar es que hay unos proyectos en los cuales nosotros venimos peleando, porque ya se está convirtiendo es en una pelea clara, en el sentido de que son proyectos que ya venían avanzando y que hoy es más costoso devolvemos, que avanzar, pero además de eso, como lo dice doctor Nicolás, lo han dicho muchos congresistas acá hoy, es la comunicación desde del interior del país con el Atlántico y aquí el doctor Dolcey, cuando habla de la costa Caribe, es que el desarrollo que va a entrar a todo este país y que la costa Caribe que nos está esperando con los brazos abiertos, entra por Antioquia, entonces no son las 4G del departamento de Antioquia, no son las vías como le escuche al doctor Petro, diciendo en una locución, diciendo que está esperando que le pasaran el mapa, pero que el mapa lo que veía era que eran las vías del oriente, que no comunicaban, sino a los ricos, no, es el desarrollo de todo este país, yo sí quiero, pues como que se lleve esa esa connotación.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctor Ochoa, tiene el uso de la palabra del doctor Jaime Raúl Salamanca, del partido verde.

Honorable Representante Jaime Raúl Salamanca Torres:

Buenas tardes a todos, señor Presidente, he estado atento desde el inicio del debate, a pesar de ser quien les habla de Boyacá, porque considero que esos temas son muy importantes, tratarlos en la Comisión

Sexta y ejercer ese escenario de control político, que permite contarle al país qué está haciendo el gobierno del cambio, y de qué manera está asumiendo los retos que nos han dejado los gobiernos anteriores, me parece muy pertinente que los antioqueños y los colombianos sepan y escuchen, a un ministro que se ha puesto la camiseta por los 32 departamentos, que además ha asumido una actitud de responsabilidad frente a los manejos que gobiernos anteriores han dado al tema de la infraestructura, no solamente aérea, sino en general la infraestructura del transporte y aquí hay que reiterar una cosa que dijo el Ministro, que me parece fundamental y es que en gobiernos anteriores se asumieron unos compromisos muy grandes, con muy pocos recursos y dejando un margen de maniobra muy pequeño, para quienes han asumido la responsabilidad de dirigir los destinos del país y el Gobierno responsablemente y esto hay que decirlo a partir de la respuesta que da el Ministro y los documentos que se adjuntan al cuestionario, no está diciendo que no se le va a cumplir a Antioquia, que no se le va a cumplir al país, que no se le va a cumplir a aquellos compromisos que ya se han hecho, pero yo sí quiero decir y hacer énfasis en que Colombia somos 32 departamentos, y que hay departamentos en donde los niveles de pobreza y abandono son tal, que es muy pertinente el llamado del Gobierno nacional, para también llegar con recursos y con inversiones, porque las necesidades son grandísimas y yo me sumo a ese llamado que hace el gobierno nacional, para de manera técnica, de manera juiciosa, de manera responsable, no dejar de atender los compromisos adquiridos, pero sí llegar a los 32 departamentos, Boyacá queda unos muy pocos kilómetros de Bogotá, pero también tiene necesidades muy grandes y si se trata de deudas históricas, doctor Óscar Darío, mi departamento le dio la libertad a América y aún por donde pasó el libertador, no hay una vía pavimentada y es el único departamento que no tiene una aeropuerto habilitado, en la capital de, pues mi querido Boyacá, así que, pues tenemos el reto de trabajar y me parece que estos debates son muy pertinentes Daniel y vamos a estar muy atentos a esos escenarios de participación, que se abren desde el Gobierno nacional y le pido al director de la ANI, en San Luis de Gaceno las negociaciones se rompieron, por favor insistamos en la negociación y en el diálogo, porque la vía que comunica al Oriente del país, de esta transversal.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctor Jaime Raúl, tiene el uso de la palabra el doctor Pedro Baracutao.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Gracias Presidente, ahí con las buenastardes para todos y todas y para el Ministro Muchas gracias por su presencia acá, celebro su intervención, no solo porque le da respuesta a los compañeros del departamento de Antioquia y a toda su población, frente a inquietudes que han estado siempre como temas principales en la reuniones de bancada antioqueña, entonces me parece que eso es muy fundamental y celebro eso, tengo una pregunta Ministro, la resolución 00964 que hace la

declaratoria de obra de interés público y social, esta segunda pista del aeropuerto de Rionegro, si todavía tiene validez esa resolución o no, porque hay muchas especulaciones con este tema, sería muy importante esa claridad, para todos los compañeros que han venido interviniendo y sobre todo para los que tienen que ver con la veeduría de la vida por José María. Y de paso hacer una recomendación que en la construcción del plan maestro o crear esta hoja de ruta, se tenga muy en cuenta las intervenciones de la población, mucha población nos ha hecho llamados, señalamientos con las dificultades que ellos consideran se pueden presentar con esta obra estratégica, no estamos en contra del desarrollo, el contrario, vamos a impulsar todo lo que venga en beneficio de los antioqueños y del país, pero se necesita también tener en cuenta a nuestra población que tanto lo amerita.

Hablan de muchos temas y entre ellos está el tema ambiental, hablan de que más de 1000 árboles serán destruidos con esta obra, hablan de 1600 fuentes de agua que ponen en riesgo, el 40% del acueducto de Rionegro, hasta dónde será cierto todo esto, aparte de lo demás que han mencionado los compañeros, entonces, creo que es muy fundamental en esta construcción, se pueda tener en cuenta toda la población de los municipios comprometidos.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctor Pedro Baracutao, entonces, bueno, tiene el uso de la palabra el señor Ministro, el doctor William Camargo, hasta por 10 minutos, para que cuente la respuesta.

Ministro de Transporte William Fernando Camargo Triana:

Gracias Presidente, obviamente agradecer todas las inquietudes y aclaraciones, que se nos solicitan, estamos aquí con la disposición de atenderlas y empiezo en el orden inverso al que se fueron materializando, empiezo por precisar, al representante Baracutao, efectivamente la resolución ya perdió vigencia, eso lo que habilitaba era un espacio de tiempo, eran 5 años, para que se ejecutoriara la compra de predios, eso que quedó ya superado, es decir, que en este momento no hay en esa zona una declaratoria de utilidad pública, es decir lo que en principio se leyó como una congelación de valor del suelo, que aclaré no es esa figura, como acto administrativo ya perdió su vigencia, luego si hay una modificación o un nuevo trazado de esa pista o alguna configuración, habrá que sacar instrumentos nuevos, eso aclaro en ningún momento limitó que se hubieran podido transar los predios en eh en esa zona en Rionegro.

Lo segundo, las obras de interés que se van a desarrollar y el plan maestro, tienen las instancias de socialización correspondiente, Aerocivil tiene frente a eso una responsabilidad, parte de nuestro ejercicio es justamente como lo refería el representante Jaime Raúl, es fortalecer los mecanismos de financiación, porque obviamente las necesidades siempre son y aquí lo hemos evidenciado, ustedes como representantes, superiores a la disponibilidad de recursos y el reto es cómo encontramos entre todas fuentes, para que eso se vaya paulatina finamente cerrando, siempre van a

haber necesidades y además de la necesidad propia de cada uno de los modos, nosotros competimos con otros sectores, para la distribución presupuestal y tenemos que buscar fuentes propias, algunas de las cuales ya las hemos informado.

El tema de vías, efectivamente es una tarea mantener esa inversión y buscar mecanismos, para financiarla, representante Ochoa, en eso tienen el compromiso nuestro para cerrar los compromisos de las obras que vienen y buscar los mecanismos de concurrencia de acuerdo con departamentos, a través de varias fuentes para cerrarlas y lo que contractualmente es una obligación de los concesionarios, es nuestra instrucción además obligatoriamente por regla del contrato, ellos deben honrarla y en ese ejercicio recogemos lo que como contrato viene en ejecución, es nuestra tarea terminarlo y honrar los compromisos pendientes.

En cuanto al tema del doctor Echeverry, ya está el Presidente de la ANI en funciones, ahí hubo un tema obviamente en cuanto a la gestión del paje Barbosa, que ellos también nos acompañaron con otros representantes y senadores, a modular con la comunidad, ahí encontramos una salida relativamente tranquilizadora en los próximos meses, mientras evalúa la pertinencia o no de mantener el peaje, con una claridad, el peaje es un instrumento que por Constitución y por Ley 105 de la República, es necesario para financiar las obras, mientras no encontramos un mecanismo alterno que lo reemplace, o encontremos una fuente que lo pueda suplir como la valorización parcialmente, en eso estamos trabajando de la mano con la OPIT, para que nos entregue mecanismos que abra la discusión sobre qué otra fuente podemos encontrar, en lo personal si me preguntan a mí, el peaje debería sustituirse, por ejemplo; con una sobretasa en cada uno de los fletes o con un valor adicional a la gasolina y el diesel, pero esa es una discusión que tiene que darse en el seno de un componente técnico y llevarse obviamente a una discusión de orden legislativo, en muchos países en el que peaje no existe, simplemente hay una disposición de cada consumo en combustible, que tasa el estado toma una parte y eso va a una fuente y desde allí se distribuye, para construir la infraestructura nacional, esos son mecanismos alternos que tiene la OPIT, como tarea de desarrollar y que espero e invito, si nosotros eso no sucede hacemos el ofrecimiento de venir aquí a contarles que estamos explorando sobre eso, de cara al país y de manera transparente y responsable, no es diciéndonos que todo está bien, no así no funcionan las cosas, nosotros en la práctica hemos sido responsables frente a eso y nos separamos de algunas posturas de gremios que nos dicen que todo está bien, no está bien y eso es responsable, no podemos seguir asumiendo unos recursos de la nación, para cubrir, por ejemplo, diferenciales de recaudo, eso hay que hacerlo responsablemente.

Representante Gerson, tomo la información de Barbacos Junín, para mirar cómo revisamos sobre eso, qué podemos hacer desde el Inviás, qué recursos hay, para que porfa Yadira, tomemos nota y miremos

con el Invías, ahí tenemos en este momento a nuestra viceministra encargada, para ver qué se gestiona para ahí y ya hicimos digamos una inversión, que nos permitió reorientar recursos para Nariño, Cauca y Chocó, no son suficientes, hay una disposición además por un tema del evento en la vía Quibdó-Medellín, que el Presidente instruyó girar hacia esa zona, con un carácter preferencial y, además venía desde Plan de Desarrollo.

La preocupación del representante Dolcey, para estar tranquilos frente a eso, porque ahí se ha construido, es claro para nosotros y en un minuto les trato de ilustrar, qué encontramos en el mecanismo de concesiones históricamente, habíamos desarrollado vías por privada, bajo el marco de la Ley 80 y la Ley 508, Ley 80, es vías del samán un modelo relativamente en gestación, pero que promete ser relativamente tranquilizador en infraestructura existente, donde hay ya peajes que pueden generar un ingreso en el tiempo. El otro esquema que es bajo 1508 tiene dos vertientes, las Apps que es recurso de la nación y peajes, ese modelo vino construyendo parte de la cuarta generación, algunas de la quinta y las primeras generaciones, con las modificaciones que fue construyendo el país, entonces teníamos una inversión muy alta de capex de obra y una parte pequeña de opex de operación y mantenimiento, se pagaba con presupuesto de la nación y el resto con peajes en porcentajes, que podrían estar entre 65, 75, 80 %, 60-40, 80-20, vigencias futuras y peaje, que es últimas presupuestos nación, pero en un giro, yo digo optimista, decidimos o decidieron que íbamos a cargar todo el componente de obra, operación y mantenimiento, a los peajes y ahí tenemos la consecuencia, peajes que aumentan su valor en 150, 200 %, en zonas que obviamente resienten su capacidad de pago y que literalmente hizo implosión, al interior del modelo, le ha generado al Estado unos tribunales de arbitramento y unas tensiones sociales, que no ha sido fácil modular y tenemos dos ejemplos con generaciones diferentes; peaje de papiros, en el que nos instan a que no cobremos el peaje y peaje Turbaco donde nos dicen, hay que cobrar el peaje y el estado no ha hecho la gobernanza suficiente, en la misma zona Caribe, entonces, la pregunta es, ¿qué deberíamos hacer como estado? Invitación que hemos hecho a los concesionarios, al gremio que los agrupa y al Estado en general, que somos todos para resolver una tensión, que el año pasado en solos diferenciales de recaudo giró a los concesionarios por tráfico que no pasa por las concesiones 2.8 billones de pesos, este año tiene previsto girar 3.6, por vehículos que dijimos expertos y colegas míos, estructurando, iba a pasar por allí y que hoy no pasa, y que el otro año tiene 4 billones de pesos, ¿Esos recursos de dónde salen? del presupuesto de la nación, y limita capacidad de ejecución, para el Chocó, para terminar las vidas en Antioquia, para cometer las obras en Boyacá y las que hacen falta en Quindío, en Nariño, en todas partes, del Valle.

Esa es la discusión central que estamos dando y creo que es responsable que como país reflexionemos en qué mecanismo debemos explorar, con uno que además no

habíamos utilizado, que es el de la valorización y que ya genera cierta resistencia, pues señores el aumento de valor en los predios, por efecto de las acciones del Estado, aumenta el valor de los propietarios y eso tiene una denominación, enriquecimiento sin justa causa, obviamente el propietario no pidió que la obra pasara por allí, nunca lo hacemos, pero qué chévere que pase, porque cambia indudablemente el valor de mi suelo, habilita una mayor posibilidad de renta en el mercado y a veces ni siquiera pago la actualización catastral por ese predio, perdónenme, qué ejemplo estamos dándole a las generaciones futuras y a nuestra misma generación, cuando le decimos que hay decisiones del estado que aumentan el valor del predio y ni siquiera les cobramos la actualización catastral, cuando hablamos de valorización todos nos preocupamos, mucho más los propietarios, pero eso, es un ejercicio de redistribución de la riqueza, que además una tarea constitucional y que si no se hace, genera lo que hemos construido concentración de riqueza donde los activos se producen y pobreza donde no llegan, eso tiene que cambiar y es parte de lo que estamos proponiendo, porque con estos mismos recursos ampliamos la vía que nos piden entre el aeropuerto y una glorieta, recuperando parte de esa riqueza generada, que además no se va a poder recaudar toda, a diferencia de la plusvalía, que puede captar hasta el 50% el mayor valor la valorización, lo que hace es distribuir cuando es optimista la totalidad de las obras, la totalidad de las obras, y eso es lo que estamos invitando a hacer, el aumento de valor en esos predios, generan algunos casos en el corredor que estamos testeando, casi 6 billones de pesos en una obra que costó 1.4, y eso es parte de la discusión que estamos dando, para que esos recursos los pueda recuperar el estado, invertir una parte en la región y la otra llevar a las zonas, entonces, los corredores de la costa van a tener un mecanismo alterno, ahí podemos hacerlo bajo 15508, pero lo que sí no parece ser razonable, es que tomemos 4.7 billones, invirtamos el 30-35% para hacer obra nueva y el otro 65% para operación de mantenimiento, nos cuesta mucho pagar un mantenimiento tan costoso, cuando esos 4.7 billones de pesos recaudado seguramente en una menor cantidad por peajes, con esquemas de ley 80 como el samán, nos van a dar más alcance y es la discusión que mismos razonablemente, con una tensión que no es menor, que hay un contrato en curso, que ya no cierra financieramente y que ANI tiene la tarea de revisar y explorar, para mirar si le encuentra una otra salida, desde cuando yo entré a la ANI no fui optimista, salí del ministerio seguí perdiendo el optimismo, porque literalmente dos fuentes de pago, dos peajes, desaparecieron, del balance de ingresos y así es muy difícil cerrar el modelo, es muy difícil, es una tarea que tiene el Presidente yo le deseo suerte, asertividad y sabiduría en esa decisión.

El aeropuerto ya revisamos, sí me preguntan a mí y lo pongo, por el ejemplo, de Bogotá y cierro los últimos dos minutos, lo más chévere para un urbanita, que llega a una ciudad, es que el aeropuerto esté cerquita del centro, Bogotá es por eso una ciudad bendecida, porque el aeropuerto está a 15 minutos del centro, a 20 minutos, no pasa lo mismo en Bucaramanga, no pasa

lo mismo en Rionegro, no pasa lo mismo en París, pero tiene un aeropuerto alterno que llega al centro de la ciudad, cerca al centro, entonces, ahí hay una discusión de que es un activo valioso, para la ciudad en términos de ciertos viajes y que no, en la que yo no quiero entrar, porque para eso hay expertos urbanistas, planificadores, que seguramente van a evaluar que es lo más conveniente, pero simplemente cuento mi historia como urbanista, a mí me encanta Bogotá, por eso, porque uno llega a Bogotá y está en 15 o 20 minutos en el centro de la ciudad, en cambio cada vez que iba a dictar clases a Bucaramanga me parecía terrible gastarme 45 y 50 minutos, hoy en día me gasto hora y 10 para llegar a la universidad pontificia bolivariana a dictar dos horas de clase y esa es una discusión, que para algunos es valorada en términos diferentes, en calidad de vida.

Quibdó-Pereira, tenemos ya unos recursos para hacer una intervención que me refería el vicepresidente Alejandro, con las vías del Chocó.

Y, cierto con la preocupación del senador John Jairo Roldán, nuestra tarea es sincerar las cifras y contar lo que la geografía del transporte nos cuenta, en términos de inversión y tratar de mantener una inversión que sin afectar esos activos que ya están produciendo, generan PIB pueda tomar parte de esos recursos, que históricamente hemos asignado para allí y llevarlos a otras zonas y garantizar que los contratos se honran, ese es nuestro compromiso como Estado, que además recoge el pilar cinco del Plan de Desarrollo, que habla de convergencia regional y que, además nos insta a honrar contratos en ejecución y cerrar la brechas financieras, buscando, insisto, fuentes alternas para financiarlas. Gracias Presidente y gracias representantes y senadores por el debate.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, señor Ministro, en cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, pongo a consideración la proposición de declarar satisfactoria las explicaciones de los funcionarios citados, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado, ¿Aprueba la comisión?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, la Comisión Sexta de Cámara, ha declarado satisfactorias las explicaciones dadas por el señor Ministro de transporte, doctor William Camargo, junto con el equipo, que ha sido convocado a esta Comisión.

Presidente Julián David López Tenorio:

Anuncio de proyectos por favor, señor Secretario y también mañana hay plenaria temprano, entonces, la Comisión queda cancelada, pero por favor anuncio proyectos, nos vemos el martes.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Se les recuerda a los congresistas, la invitación realizada por el señor Ministro de Minas y Energía, para el día de mañana, con la finalidad de conocer el proyecto borrador de la Reforma de la ley servicios públicos, a las 7:30, en el salón Luis Carlos Galán, procedemos con el anuncio de proyectos Presidente.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

- **Proyecto de Ley número 11523**, “por medio de la cual se modifica la Ley 769 2002, se establece garantías constitucionales en el proceso de foto detecciones y se dictan otras disposiciones”.
- **Proyecto de Ley número 209 de 2023**, “por medio de la cual se imparte la enseñanza de la lengua creole en las instituciones educativas públicas y Privadas del departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.
- **Proyecto de Ley número 219 de 2023**, “por medio del cual se prohíben en todo el territorio nacional el desarrollo de las corridas de toros, rejoneo, novilladas, becerradas y tientas, así como de los procedimientos utilizados en estos espectáculos, enmarcados en tradiciones culturales que socavan la integridad de formas de vida no humana”.
- **Proyecto de Ley número 319 de 2023**, “por medio de la cual se establece el programa escuela de café y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 301 de 2023**, “por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones”.

Han sido leídos los proyectos, señor Presidente, los cuales se tratarán en la próxima sesión que se convoque para proyectos.

Presidente Julián David López Tenorio:

Se levanta la sesión, siendo la 1:45 de la tarde, del martes 27 de febrero del 2024, Muchas gracias a todos y a todas.

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Presidente

ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Vicepresidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO
Subsecretaria.