



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 752

Bogotá, D. C., jueves, 18 de junio de 2026

EDICIÓN DE 47 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 21 DE 2026

(abril 7)

El día siete (7) de abril de dos mil veintiséis (2026), siendo las diez y cuarenta y ocho minutos de la mañana (10:48 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron de manera presencial en el recinto de la comisión, con el fin de sesionar.

La señora Vicepresidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Asume la presidencia, da inicio a la sesión y ordena al secretario efectuar el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Por instrucción de la Mesa Directiva, haremos el primer **Llamado a lista:**

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Elías Vidal Julio Alberto

Flórez Porras Pedro Hernando

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Quintero Cardona Esteban

Ramírez Lobo Silva Sandra

Tamayo Tamayo Soledad.

Señora Presidenta, la Secretaría General certifica el llamado a lista de seis (6) honorables Senadores, tenemos *quorum* deliberatorio. Si usted permite, señora Presidenta, le doy un breve informe de los citados e invitados para esta importante comisión constitucional.

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

Castañeda Gómez Ana María

Daza Guevara Robert

Echeverri Piedrahíta Guido

Flórez Hernández Alex Xavier

Jaimes Cruz Sandra Yaneth

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo.

Con excusa deja de asistir a la sesión el honorable Senador Trujillo González Carlos Andrés

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Adelante, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Un poquito más de volumen que... un poquito más de volumen. Para la Comisión Sexta Constitucional Permanente fue citado el Ministerio de Defensa Nacional, ha confirmado su presencia el doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez, ministro de esta cartera; ¿se encuentra el equipo del Ministerio de Defensa Nacional en este recinto? –*¿El Director o el...? Ok, Ministro*– Está el equipo del Ministerio de Defensa, perfecto, cuatro funcionarios del equipo del Ministerio de Defensa. Por parte del Ministerio de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas Mantilla, Ministra, asiste; por parte del Ministerio de Transporte ¿se encuentran presentes?

Por fa, es que me han... de ...en la mano, y esto parece que no fuera el Congreso de la República. Si por favor asiste, por acá hay un ingreso, con toda la cordialidad; les brindo cafecito, agüita y los atiendo muy bien, para poder, por favor, verificar si asistieron a este debate constitucional.

Por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, presenta excusa el doctor Germán Ávila Plazas, Ministro, presente... y delega al doctor Leonardo Arturo Pazos Galindo, Viceministro Técnico; no se encuentra presente, en este primer llamado, nadie del equipo del Ministerio de Hacienda. De la Agencia Nacional de Infraestructura, el doctor Óscar Javier Torres, Presidente de la ANI, está presente; como siempre, doctor Óscar, usted, en su exceso de puntualidad, transparencia y generosidad con la Rama Legislativa, cumpliendo su deber –Retiro lo dicho– Por parte de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, el doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty, Director General... agradecerle al doctor Luis Alfonso Martínez su puntualidad, transparencia y generosidad en el tiempo, de asistir a este debate tan importante en la Comisión Sexta Constitucional. Contraloría General de la República, se encuentra presente la doctora Doris Noemí Pizarro Melgarejo, Contralora Delegada para el Sector Defensa y Seguridad; bienvenida, doctora. Tres funcionarios, perfecto, muchas gracias.

Señor Presidente Alex Flórez, después del ejercicio de consulta, de verificación de participación a la citación de debate de control político, le rinde la Secretaría General el siguiente informe: En este momento hay (7) siete honorables Senadores, tenemos *quorum* decisorio, para dar lectura al orden del día, y bajo su autorización y potestad someterlo a su aprobación. Segundo, se ha hecho el llamado a los citados e invitados a este importante debate de control político; se encuentra presente, por parte del Ministerio de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas Mantilla, que se encuentra al lateral suyo, señor Presidente; creo que también está, por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que hacemos el segundo llamado, se encuentra, ¿se encuentra el Viceministro Técnico? No se encuentra, por parte del Ministerio de Hacienda, señor Presidente, la delegación; hay una excusa por parte del Ministerio de Hacienda, asunto: Excusa del señor Ministro de Hacienda y Crédito Público para el debate de control político, Proposición número 028 de 2026. Reciban un cordial saludo. Ruego le manifiesten a los honorables Congresistas y demás asistentes a la sesión, la importancia que tienen las citaciones que hacen en esta cartera por parte de la Comisión Sexta del Senado de la República. No obstante, pido excuse al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Germán Ávila Plazas, por no poder asistir a la sesión del día 7 de abril de 2026, la cual tiene como propósito examinar las causas y responsabilidades del accidente del avión Hércules de la FAC; lo anterior debido a que el señor Ministro se encontrará atendiendo una citación anteriormente programada por el Presidente de la República. No obstante, dada la importancia del tema por tratar, asistirá el señor Viceministro Técnico, doctor Leonardo Arturo Pazos Galindo. ¿Se encuentra presente el Viceministro Leonardo Arturo Pazos Galindo? No se encuentra presente. Señor Presidente, por parte de la Agencia Nacional de

Infraestructura se encuentra el doctor Luis Alfonso Martínez, quien está...* (*fuera del micrófono*) con autorización suya, una silla de un Congresista, señor Presidente. Por parte de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil se encuentra el doctor Luis Alfonso Martínez, al lado derecho del doctor Pedro Flórez. –Hasta ahora estamos dando informe de citados, pero si quieren los citamos–

Señor Presidente, antes de dar lectura al orden del día, esta proposición fue aprobada en la sesión del 24 de marzo; la citación fue notificada a los despachos de los citantes el 26 de marzo, fecha en la cual se radicó la proposición y el cuestionario por parte del Senador Esteban Quintero, como citante principal, a la Aerocivil y MinTransporte; se les notificaron los cuestionarios el 2 y 3... de abril, 2 y 3, que fueron unos anexos el 30 de marzo. Señor Presidente, las preguntas enviadas a la Aerocivil, fueron enviadas el 1º de abril, al Ministerio de Transporte el 2 de abril; la Aerocivil y MinTransporte, cuestionarios dos y tres, el 6 de abril; al Ministerio de Defensa el 6 de abril; la Agencia Nacional de Infraestructura... las que habían remitido el 1º de abril de un correo distinto al de la notificación, el 6 de abril; por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el 7 de abril, a las 10:22 de la mañana. También, señor Presidente, certificar que la Ministra de Transporte ha llegado muy puntual a esta citación de debate de control político, como así lo certifica la sra. Vicepresidenta de esta Comisión Constitucional. Si usted autoriza, señor Presidente, para dar lectura al orden del día.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Con los buenos días, querido Secretario, dándole la bienvenida a la sra. Ministra de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas, al Director de la Aeronáutica Civil, al Director de la ANI, bienvenidos de nuevo a su comisión. Espero que este sea un debate provechoso, tanto para el Congreso como para el Gobierno, en un asunto que llama la atención del país, y que seguramente se van a presentar muchas respuestas en medio de este debate. Adelante con la lectura del orden del día, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Secretario, bajo el procedimiento establecido en la Ley Quinta, el Senador Pedro Flórez ha solicitado la lectura de una constancia, y yo he solicitado respetuosamente me permita leer el orden del día, antes de aprobado, que con su autorización lea la constancia.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, Senador Pedro Flórez, tiene la palabra.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Pero primero leamos aquí antes de la aprobación.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Comisión Sexta Constitucional Permanente

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día martes 7 de Abril de 2026, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Himno Nacional de la República de Colombia

III

Consideración y Aprobación de las siguientes actas:

Acta número 19 de 2026, de la sesión del 24 de marzo de 2026

Acta número 20 de 2026, de la sesión del 25 de marzo de 2026

IV

Citación a los Ministros de Defensa Nacional, doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez; de Hacienda y Crédito Público, doctor Germán Ávila Plazas; de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla; **al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura**, doctor Óscar Javier Torres Yarzagaray, **y al señor Director General (e) de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**, doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty, **en cumplimiento de la Proposición número 28/26.**

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Carlos Hernán Rodríguez Becerra, y al señor Procurador General de la Nación, doctor Gregorio Eljach Pacheco.

PROPOSICIÓN NÚMERO 28/26

DEBATE DE CONTROL POLÍTICO

Accidente del Hércules de la FAC: responsabilidades, presupuesto y verdad para el país:

De conformidad con lo previsto en el artículo 66 y 67 de la Ley 5ª de 1992, y la Ley 1909 de 2018, artículo 19 y demás disposiciones concordantes, se solicita a la honorable Mesa Directiva citar a debate de control político, con el objetivo de examinar las causas y las responsabilidades del accidente ocurrido el pasado 23 de marzo de los presentes en Puerto Leguízamo (Putumayo) al avión de la Fuerza Aeroespacial Colombiana con 110 tripulantes, a los señores Ministros de Defensa, Hacienda, Transporte, al Director de la Aerocivil y al Presidente de la ANI, sobre la situación de los aeropuertos del país.

Así mismo, invítase a la Procuraduría General de la Nación y a la Contraloría General de la República.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores Esteban Quintero

Cardona, Gustavo Adolfo Moreno, Julio Alberto Elías, Guido Echeverri Piedrahíta, Pedro Hernando Flórez Porras y Alex Xavier Flórez, y aprobada por unanimidad en la sesión del 24 de marzo de 2026.

Sírvanse responder el siguiente cuestionario:

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

1. ¿Cuál es el estado actual de la investigación técnica sobre el accidente del avión Hércules de la FAC ocurrido el 23 de marzo y cuáles son las hipótesis preliminares sobre sus causas?
2. ¿Qué controles de aeronavegabilidad y certificación estaban vigentes para esa aeronave antes del accidente?
3. ¿Cuándo fue la última inspección técnica mayor realizada al avión y qué hallazgos se reportaron en ese momento?
4. ¿La Aerocivil había emitido advertencias o recomendaciones sobre el estado de aeronaves militares de transporte como el Hércules que opera la FAC?
5. ¿Qué protocolos de supervisión aplica la Aerocivil sobre aeronaves militares que comparten espacio aéreo y aeropuertos civiles en Colombia?
6. ¿Se identificaron fallas en mantenimiento, operación o gestión del riesgo que debieron haberse detectado previamente?
7. ¿La Aerocivil considera que existen vacíos regulatorios en la supervisión técnica de aeronaves militares que deban corregirse?
8. ¿Qué coordinación existe entre la Aerocivil y el Ministerio de Defensa, para garantizar estándares de seguridad aérea en aeronaves de transporte militar?
9. Tras este accidente, ¿qué medidas inmediatas adoptará la Aerocivil para evitar eventos similares en aeronaves de características similares?
10. ¿Cuánto tiempo tomará entregar el informe final del accidente y se compromete la entidad a hacerlo público de forma transparente?

Sobre la situación de los controladores aéreos del país:

1. ¿Cuál es la evaluación oficial de la Aerocivil sobre el incidente ocurrido el 20 de febrero, cuando una aeronave comercial debió abortar su despegue tras cruzarse en trayectoria con un helicóptero militar en El Dorado?
2. ¿Qué fallas operacionales, de coordinación o de control de tránsito aéreo fueron identificadas preliminarmente en ese evento?
3. ¿Cuáles fueron las medidas inmediatas adoptadas por la Aerocivil, para evitar que una situación similar vuelva a ocurrir en el principal aeropuerto del país?

4. ¿Cuántos controladores aéreos activos tiene actualmente Colombia, según el registro oficial de la Aerocivil, y cuántos considera la entidad que se requieren para atender la demanda actual del tráfico aéreo?
5. ¿Existe un déficit de controladores aéreos frente al crecimiento del número de vuelos en el país y, en particular, en aeropuertos con alta demanda?
6. ¿Cuál es el plan de contratación, formación y certificación de nuevos controladores aéreos en el corto, mediano y largo plazo?
7. ¿Qué medidas está tomando la Aerocivil para evitar que la sobrecarga laboral o turnos prolongados afecten la seguridad operacional del sistema aéreo?
8. ¿Cómo está gestionando la Aerocivil el aumento de operaciones en aeropuertos con alta concentración de tráfico como:
 - Aeropuerto Internacional Rafael Núñez
 - Aeropuerto Internacional José María Córdova
 - Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón?
9. ¿Cuál es la capacidad máxima operativa real de despegues y aterrizajes por hora en El Dorado y cómo se compara con la operación actual?
10. ¿Qué protocolos existen para la coordinación entre operaciones civiles y militares en El Dorado y si estos protocolos fueron revisados después del incidente?
11. ¿Considera la Aerocivil que la coexistencia de operaciones militares y civiles en el mismo aeropuerto está generando riesgos adicionales para la seguridad aérea?
12. ¿Cuáles es el estado actual de la implementación de radares de superficie y sistemas avanzados de control terrestre para mejorar la gestión de tráfico en aeropuertos congestionados?
13. ¿Qué inversiones se han realizado en los últimos años para modernizar los sistemas de navegación aérea y control de tránsito aéreo en Colombia?
14. ¿Está evaluando la Aerocivil una modificación del sistema de asignación de *slots* (franjas horarias de despegue y aterrizaje)? En caso afirmativo, ¿en qué etapa se encuentra ese proceso?
15. ¿Qué criterios técnicos se utilizarán para definir la asignación de nuevos *slots*, especialmente en las franjas horarias de mayor demanda?
16. ¿Cómo garantizará la Aerocivil que cambios en el sistema de *slots* no incrementen la

congestión ni afecten la previsibilidad de las operaciones aéreas?

17. ¿Qué mecanismos de supervisión y control existen actualmente para verificar que las aerolíneas utilicen adecuadamente los *slots* asignados?
18. ¿Cuál es la posición de la Aerocivil frente a las preocupaciones sobre la tercerización de operaciones en el sector aéreo y su posible impacto en la seguridad operacional?
19. ¿Qué políticas existen para asegurar que el sistema aéreo colombiano cuente con personal altamente calificado, con experiencia y estabilidad laboral, especialmente en áreas críticas como el control de tránsito aéreo?
20. Finalmente, ¿qué medidas estructurales está adoptando la Aerocivil para fortalecer la seguridad aérea ante el crecimiento sostenido del tráfico aéreo en Colombia?

Preguntas para el Ministerio de Defensa

Ministerio de Defensa Nacional

1. ¿Cuál era el estado operativo y de mantenimiento del avión Hércules accidentado antes del siniestro?
2. ¿Con qué frecuencia se estaban realizando mantenimientos mayores a las aeronaves de transporte de la FAC?
3. ¿El Ministerio reconoce que existe un déficit presupuestal en las Fuerzas Militares frente a las necesidades reales de operación y modernización?
4. Según cifras conocidas públicamente, el Ejército recibió cerca de 12 billones cuando requería 22, la Policía 14 de 23, la Armada 3 de 4,6 y la FAC alrededor de 2,6 billones. ¿Cómo impactó ese faltante en mantenimiento, seguridad operacional y modernización de equipos?
5. ¿Cuántas aeronaves de transporte militar en Colombia superan su vida útil o están cerca de hacerlo?
6. ¿Qué plan de renovación de flota aérea militar existe actualmente y por qué no se implementó antes del final del actual Gobierno?
7. ¿El Ministerio recibió alertas internas de la FAC sobre riesgos operacionales asociados a falta de recursos o mantenimiento?
8. ¿Cuáles eran las condiciones de la misión que cumplía la aeronave al momento del accidente y si se evaluaron riesgos operacionales antes del vuelo?
9. ¿Qué medidas se adoptarán de inmediato para garantizar la seguridad del personal militar que utiliza aeronaves de transporte?
10. ¿Quién asume la responsabilidad política y administrativa, si se determina que hubo

fallas estructurales en la financiación o gestión del mantenimiento de las aeronaves?

Preguntas al Ministerio de Transporte:

Ministerio de Transporte

1. ¿Cuál es la evaluación del Ministerio de Transporte sobre el estado actual de la infraestructura aeroportuaria del país frente al crecimiento del tráfico aéreo registrado en los últimos años?
2. ¿Considera el Ministerio que existen riesgos para la seguridad aérea derivados de la congestión en aeropuertos estratégicos del país?
3. ¿Qué acciones concretas ha adoptado el Ministerio de Transporte para fortalecer la planeación del sistema aeroportuario nacional y evitar situaciones de saturación en terminales aéreas?
4. ¿Cuál ha sido el papel del Ministerio de Transporte en la coordinación entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Agencia Nacional de Infraestructura para garantizar inversiones oportunas en aeropuertos concesionados?
5. Frente a la situación del Aeropuerto Internacional José María Córdova, ¿qué decisiones ha adoptado el Ministerio para destrabar la firma del Otrosí número 27 que permitiría ejecutar el denominado “Plan de Choque” para la modernización de la terminal?
6. ¿El Ministerio de Transporte ha emitido algún concepto técnico o administrativo sobre los riesgos de continuar retrasando las obras de ampliación y modernización del aeropuerto José María Córdova?
7. ¿Qué papel ha tenido el Ministerio en la discusión sobre la denominada “regla del 75%” dentro de los contratos de concesión aeroportuaria y si considera necesario revisarla o modificarla?
8. ¿Cuál es la política actual del Ministerio de Transporte frente a la modernización y ampliación de aeropuertos regionales que tienen potencial de crecimiento, como el Aeropuerto El Edén?
9. ¿Por qué, pese a los diagnósticos y planes maestros existentes en varios aeropuertos del país, no se evidencian decisiones presupuestales y de ejecución que permitan avanzar en su modernización?
10. ¿Cómo está garantizando el Ministerio que los planes maestros aeroportuarios realmente se traduzcan en inversiones concretas y no se queden únicamente en estudios técnicos?
11. ¿Cuál es el plan del Gobierno nacional para asegurar que la infraestructura aeroportuaria del país esté alineada con las proyecciones

de crecimiento del transporte aéreo hacia los próximos años?

12. ¿Qué seguimiento está realizando el Ministerio a los aeropuertos que presentan señales de saturación operativa o limitaciones en su infraestructura?
13. ¿El Ministerio de Transporte ha recibido alertas o advertencias técnicas de la Aerocivil sobre riesgos asociados a congestión aeroportuaria o rezagos en infraestructura?
14. ¿Qué mecanismos de control y supervisión ejerce el Ministerio sobre la ANI en la ejecución de proyectos aeroportuarios concesionados?
15. En relación con la conectividad terrestre hacia aeropuertos estratégicos del país, ¿qué acciones ha adelantado el Ministerio para garantizar accesos viales adecuados que soporten el crecimiento del tráfico de pasajeros?
16. Frente al caso específico de la vía entre el Aeropuerto José María Córdova y el corregimiento El Tablazo, ¿qué gestiones ha realizado el Ministerio para garantizar la ejecución de la doble calzada anunciada anteriormente?
17. ¿Considera el Ministerio que los retrasos en proyectos de infraestructura aeroportuaria y vial pueden afectar la competitividad regional y la seguridad de los usuarios del sistema aéreo?
18. ¿Qué balance hace el Ministerio sobre la gestión del Gobierno nacional en materia de infraestructura aeroportuaria durante el actual periodo de Gobierno?
19. ¿Existe actualmente un plan de inversiones priorizadas en aeropuertos estratégicos del país que permita responder a la demanda proyectada de pasajeros?
20. Finalmente, ¿qué medidas estructurales está adoptando el Ministerio de Transporte, para fortalecer la seguridad, eficiencia y competitividad del sistema aeroportuario colombiano?

Preguntas para el Ministerio de Hacienda:

Ministerio de Hacienda y Crédito Público de Colombia

1. ¿Por qué durante los últimos años el presupuesto asignado a las Fuerzas Militares fue inferior a los requerimientos presentados por el sector defensa?
2. ¿Qué criterios utilizó el Ministerio de Hacienda para definir la asignación presupuestal a la defensa nacional?
3. ¿Se evaluó el impacto en seguridad operacional y mantenimiento de equipos militares, al reducir o no cubrir completamente las necesidades presupuestales?

4. ¿El Gobierno recibió advertencias del Ministerio de Defensa sobre riesgos asociados a la falta de recursos para mantenimiento y modernización?
5. ¿Por qué, si existían necesidades de renovación de equipos estratégicos como aeronaves de transporte militar, no se priorizó esa inversión en el presupuesto nacional?
6. ¿Cuál fue la evolución del presupuesto de la Fuerza Aeroespacial Colombiana durante este Gobierno y cómo se compara con los requerimientos técnicos de la institución?
7. ¿Considera el Ministerio que el país tiene actualmente una brecha de inversión en defensa que pueda afectar la seguridad nacional?
8. ¿Existe un plan de financiación extraordinaria para modernizar la flota aérea militar tras este accidente?
9. ¿El Ministerio contempla incluir en el próximo presupuesto recursos específicos para seguridad operacional y renovación de aeronaves militares?
10. ¿Qué explicación le da el Ministerio a las familias de los uniformados fallecidos frente a la *priorización* del gasto público en relación con la seguridad de quienes protegen al país?
 - Teniendo en cuenta la situación de los aeropuertos del país es necesario también consultar a la Aerocivil dentro de esta proposición de debate de control político sobre los siguientes temas:
 1. Por qué, si el mismo plan maestro concluye que la pista del Aeropuerto El Edén cuenta con condiciones operativas favorables y que puede ser utilizada en casi el 99% de las ocasiones desde cualquiera de sus cabeceras, esta terminal aérea no ha sido priorizada como infraestructura estratégica para el desarrollo regional y la conectividad del Quindío.
 2. Por qué, pese a que la Aerocivil reconoce que el Aeropuerto El Edén ya atiende operaciones de aeronaves 4C, la entidad no ha adoptado las decisiones técnicas, administrativas y presupuestales necesarias para adecuar formalmente la infraestructura a dicha realidad operativa.
 3. Cuáles han sido las razones por las cuales, a pesar de estar plenamente identificados en el plan maestro rezagos normativos y operacionales como la no declaración de la RESA, inconsistencias en la información aeronáutica y otras limitaciones funcionales, no se evidencia una intervención priorizada, financiada y ejecutada sobre el Aeropuerto El Edén.
 4. Qué decisiones de inversión concretas ha adoptado la Aerocivil frente a los hallazgos del plan maestro relacionados con deterioro de infraestructura, señalización deficiente, drenajes en regular estado y calles de rodaje en condición deficiente, y por qué dichos hallazgos no se han traducido en un plan visible de modernización para el aeropuerto.
5. La Aerocivil reconoce que la plataforma actual se encuentra limitada a la categoría C, no ha liderado una intervención orientada a ampliar o modernizar dicha infraestructura, con el fin de preparar al Aeropuerto El Edén para un crecimiento real de su conectividad aérea.
6. A juicio de la Aerocivil, la existencia de estudios, diagnósticos y plan maestro sin decisiones presupuestales de fondo evidencia una falta de priorización institucional del Aeropuerto El Edén dentro de la política nacional de infraestructura aeroportuaria.
7. Existe actualmente apropiación presupuestal concreta, discriminada por monto, fuente y vigencia, para iniciar una fase real de modernización del Aeropuerto El Edén; en caso afirmativo, sírvase detallar dicha apropiación y el cronograma previsto para su ejecución.
8. Si la Aerocivil considera que, teniendo ya identificado el potencial estratégico del Aeropuerto El Edén para el turismo, la economía y la conectividad regional, la ausencia de decisiones materiales de inversión responde a una falta de voluntad institucional y gubernamental para *priorizar* esta terminal aérea.
9. Para el desarrollo de las diferentes etapas de la ejecución del plan maestro, la Aerocivil ha contemplado la inclusión de este aeropuerto en un documento Conpes que asegure sus recursos.
10. ¿Cuál es el diagnóstico actual de la Aerocivil sobre la capacidad operativa y nivel de saturación del Aeropuerto Internacional José María Córdova frente al crecimiento de pasajeros registrado entre 2022 y 2024?
11. ¿Qué riesgos para la seguridad operacional ha identificado la Aerocivil derivados de la congestión en *check-in*, filtros de seguridad, plataformas, migración y salas de espera mencionados en la denuncia?
12. ¿Tiene la Aerocivil estudios recientes sobre el estado estructural de la pista, considerando que se afirma que no ha recibido un mantenimiento integral en cerca de 40 años?
13. En caso de existir dichos estudios, ¿cuáles son las recomendaciones técnicas que la Aerocivil ha emitido a la concesión y al Gobierno nacional sobre mantenimiento o intervención de la pista?
14. ¿Considera la Aerocivil que el aeropuerto está operando por encima de su capacidad proyectada en el Plan Maestro? De ser

así, ¿qué implicaciones tiene esto para la seguridad aérea y la eficiencia del servicio?

15. ¿Qué papel ha tenido la Aerocivil en la evaluación técnica del denominado “Plan de Choque” propuesto para modernizar la terminal y atender la demanda actual de pasajeros?
16. ¿La Aerocivil ha emitido algún concepto técnico o advertencia sobre los efectos que podría tener la no firma del Otrosí número 27 en la operación del aeropuerto?
17. Frente a la denominada regla del 75 % que limita obras adicionales, ¿la Aerocivil considera que esta restricción puede afectar la seguridad o el cumplimiento de estándares aeroportuarios internacionales?
18. ¿Qué medidas de mitigación se están implementando actualmente para manejar la saturación de infraestructura mientras se definen las obras de modernización?
19. ¿Ha recibido la Aerocivil reportes o incrementos en incidentes operacionales, demoras o riesgos asociados a la congestión del aeropuerto en los últimos años?
20. ¿Cómo está coordinando la Aerocivil con la concesión AirPlan y con la ANI la planificación de ampliaciones o intervenciones prioritarias en la terminal aérea?
21. Desde la perspectiva técnica de la Aerocivil, ¿qué impacto tendría para la seguridad de los usuarios y las aerolíneas que se sigan retrasando las obras de modernización?
22. ¿Cuáles es el plan de supervisión y vigilancia que adelanta la Aerocivil sobre la infraestructura crítica del aeropuerto, especialmente pista, calles de rodaje y plataformas?
23. ¿La Aerocivil considera que el aeropuerto requiere intervenciones urgentes para evitar afectaciones a la seguridad aérea en el corto plazo?

Para la Agencia Nacional de Infraestructura:

Aeropuerto José María Córdova:

1. ¿Puede explicar la ANI por qué, si el Otrosí número 27 fue aprobado por el Comité de Contratación el 26 de diciembre de 2025, aún no se ha suscrito formalmente?
2. ¿Qué trámites administrativos, jurídicos o técnicos faltan para que se firme este otrosí y se inicie la ejecución del denominado “Plan de Choque”?
3. ¿Confirma la ANI que el plan de inversiones por 397.646 millones de pesos sería financiado totalmente por el concesionario AirPlan S. A. S. sin recursos del presupuesto nacional?
4. En caso afirmativo, ¿cuáles son las razones por las cuales no se ha dado luz verde a una

inversión que no implicaría gasto público directo?

5. ¿Qué evaluación ha realizado la ANI sobre el impacto de la saturación del aeropuerto, considerando que la demanda proyectada para 2036 ya fue superada entre 2022 y 2024?
6. ¿Qué riesgos operativos o contractuales ha identificado la ANI si no se ejecutan oportunamente las obras planteadas en el otrosí 27?
7. ¿Cuál es la posición oficial de la ANI frente a la denuncia sobre un presunto bloqueo contractual por parte del Gobierno nacional?
8. ¿Qué papel ha tenido el Ministerio de Transporte en la decisión de avanzar o no con la firma de este otrosí?
9. Respecto a la llamada “regla del 75 %”, ¿puede explicar la ANI en qué consiste esta disposición contractual y por qué estaría limitando la ejecución de obras adicionales?
10. ¿La ANI considera necesario modificar o actualizar esa regla contractual para responder a la realidad actual del aeropuerto?
11. ¿Cuáles son las 14 intervenciones prioritarias que se ejecutarían con el Plan de Choque y qué impacto tendrían en la operación del aeropuerto?
12. ¿Ha recibido la ANI advertencias técnicas de la Aerocivil o del concesionario sobre riesgos para la seguridad o la operación si continúan los retrasos en las obras?
13. ¿Cuál es el estado actual del contrato de concesión con AirPlan y qué obligaciones tiene el concesionario frente a la ampliación y modernización de la terminal?
14. ¿Existe algún conflicto jurídico o financiero que esté impidiendo avanzar con el Otrosí número 27?
15. ¿Qué cronograma concreto tiene la ANI para destrabar esta situación y permitir el inicio de las obras?
16. ¿Considera la ANI que la falta de avance en estas obras puede afectar la competitividad de Antioquia y del sistema aeroportuario del país?
17. ¿Cómo está garantizando la ANI que la infraestructura del aeropuerto se mantenga acorde con el crecimiento del tráfico aéreo en la región?
18. Finalmente, ¿puede comprometerse la ANI a informar públicamente en qué fecha se tomará una decisión definitiva sobre la firma del otrosí 27?
19. En el debate anterior que realicé en esta comisión sobre la infraestructura de las vías en el oriente y en Antioquia, se informó por parte del Ministerio de Transporte y la ANI

sobre la doble calzada, entre el aeropuerto José María Córdova y el corregimiento El Tablazo de Rionegro vía que pertenece a la Nación y tiene en concesión la firma Devimed, hasta la fecha este tramo de cuatro kilómetros no se ha ejecutado ninguna obra y menos se ha realizado el convenio entre el departamento y la ANI como se anunció en el referido debate. Sin embargo, como la vía es nacional las gestiones contractuales y de ejecución son competencia de la Agencia Nacional de infraestructura, la falta de la doble calzada genera la mayor congestión vial para los usuarios y empleados del aeropuerto ¿Cuándo se va a ejecutar esta obra que está a cargo de la ANI y es responsabilidad de la Nación?

20. ¿Cuál la fecha de terminación del contrato de concesión entre la ANI y Devimed?
21. ¿Cuál entidad operará la concesión de la autopista Medellín-Bogotá una vez se termine la actual concesión otorgada a Devimed? ¿Quién se encargará una vez terminada la concesión de los aspectos logísticos, seguridad, seguridad vial, siniestralidad, de los dos peajes de la Autopista Medellín-Bogotá y Las Palmas, mantenimiento y en los demás aspectos que exige la vía?
22. En qué condiciones quedará la ejecución de los convenio o contratos que tiene la ANI y/o Devimed con los municipios y/o departamento de Antioquia en obras como la doble calzada La Ceja (Yeguerizo hacia San Antonio). Todas estas vías son caminos de acceso al aeropuerto José María Córdova.

CUESTIONARIO 2 ANEXO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 28-26

Para el Ministerio de Transporte y la Aerocivil:

1. ¿Cuál es el estado actual del proyecto Aeropuerto del Café, indicando de manera detallada el avance físico y financiero, así como el cronograma actualizado de ejecución, incluyendo fechas de inicio de obras, hitos principales y fechas estimadas de finalización por etapas?
2. ¿Cuál es la fecha estimada de entrada en operación del aeropuerto y bajo qué condiciones se proyecta la realización del primer vuelo comercial?
3. ¿Cuál es el alcance técnico y funcional de la infraestructura actualmente contratada, especificando qué obras se encuentran incluidas, cuáles no, y si lo contratado permite la operación efectiva de un aeropuerto en términos de capacidad, tipo de aeronaves y condiciones operativas?
4. ¿Cuál es el valor total estimado del proyecto en su conjunto, cuál es el estado actual del cierre financiero, qué recursos se encuentran efectivamente asegurados, sobre qué componentes o etapas recae dicho cierre y qué recursos adicionales se requieren para garantizar la terminación y operación integral del aeropuerto?
5. En caso de existir brechas de financiación, ¿cuáles son las fuentes previstas para cubrir las, en qué horizonte temporal se proyecta su consecución y qué riesgos existen asociados a la no materialización de dichas fuentes?
6. ¿Cuál es la relación completa de contratos vigentes asociados al proyecto, indicando su objeto, valor, estado de ejecución y entregables esperados, así como el esquema de interventoría y supervisión aplicable?
7. ¿Cuáles son los principales riesgos identificados para el proyecto en términos técnicos, financieros, contractuales e institucionales, y qué medidas han sido adoptadas para su mitigación, particularmente en lo relacionado con posibles afectaciones al cronograma, al costo total y a la entrada en operación?
8. ¿Qué recursos han sido comprometidos y ejecutados en gastos administrativos, de seguridad, comunicaciones, asesorías, acompañamiento social u otros conceptos distintos a la construcción directa de la infraestructura aeroportuaria, discriminando por contrato, valor, fuente de financiación, vigencia y estado de ejecución? Así mismo, indicar la justificación técnica y jurídica de cada uno de estos gastos en relación con el objeto del proyecto, precisando su contribución directa a la materialización de la infraestructura aeroportuaria y su funcionalidad.
9. En ese sentido, informar si dichos gastos se encontraban contemplados en la estructuración inicial del proyecto, en los documentos Conpes, en los estudios de prefactibilidad y factibilidad, en el modelo financiero o en los instrumentos de planeación que soportan el cierre financiero, o si corresponden a decisiones posteriores de ejecución.
10. Adicionalmente, indicar qué instancias aprobaron dichos gastos, bajo qué criterios de necesidad, proporcionalidad y eficiencia fueron evaluados, cuál es su participación respecto del total de recursos del proyecto, y qué mecanismos de control, seguimiento y auditoría se han aplicado para garantizar que estos no afecten la destinación específica de los recursos públicos ni comprometan la sostenibilidad financiera del proyecto, especialmente en un contexto en el que la financiación integral del aeropuerto aún presenta componentes no asegurados.
11. ¿Cuál es el esquema de gobernanza del proyecto, indicando las responsabilidades

específicas del Patrimonio Autónomo, de la Aeronáutica Civil y del Ministerio de Transporte, así como los mecanismos de control fiscal, administrativo y técnico actualmente vigentes?

12. ¿Es posible afirmar que con los recursos actualmente asegurados y los contratos vigentes el proyecto podrá entrar en operación completa como aeropuerto funcional? En caso negativo, indicar de manera precisa qué condiciones técnicas, financieras o contractuales adicionales se requieren para garantizar dicha operación.

Presentado por el honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta

CUESTIONARIO 3 ANEXO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 28-26

Para el Ministerio de Transporte y la Aerocivil:

1. ¿La Aerocivil tenía información previa sobre riesgos operacionales asociados a aeronaves tipo Hércules en Colombia o en la región?
2. ¿Existen reportes históricos de incidentes o fallas recurrentes en aeronaves de este tipo que hubieran requerido alertas preventivas?
3. ¿Qué sistema de monitoreo continuo de seguridad operacional (SMS) aplica la Aerocivil para identificar riesgos en aeronaves que operan en el país?
4. ¿La Aerocivil realizó auditorías recientes a los procedimientos de operación en aeropuertos como Puerto Leguizamó?
5. ¿El aeropuerto donde ocurrió el accidente cumplía con todos los estándares de seguridad operacional exigidos?
6. ¿Qué evaluación ha hecho la Aerocivil sobre las condiciones meteorológicas al momento del accidente y su incidencia en el siniestro?
7. ¿Se identificaron posibles fallas en la planificación del vuelo desde el punto de vista técnico?
8. ¿La Aerocivil tiene competencia para suspender operaciones de aeronaves militares en caso de detectar riesgos? En caso afirmativo, ¿por qué no se aplicó?
9. ¿Qué mecanismos existen para compartir información crítica de seguridad entre la Aerocivil y la Fuerza Aeroespacial Colombiana?
10. ¿Se ha identificado alguna falla en la cadena de supervisión técnica que dependa directa o indirectamente de la Aerocivil?
11. ¿Qué indicadores de seguridad aérea venían mostrando deterioro antes del accidente?
12. ¿Qué fallas sistémicas del sistema aeronáutico colombiano podrían estar relacionadas con este accidente?
13. ¿Se han suspendido temporalmente operaciones de aeronaves con características similares mientras avanza la investigación?
14. ¿La Aerocivil reconoce fallas institucionales en su rol de supervisión que puedan haber contribuido indirectamente al accidente?
15. ¿Qué acciones correctivas inmediatas se han implementado en el sistema de control y supervisión aérea?

Presentado por el honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado.

V

ANUNCIO, para Discusión y Votación de las Ponencias para Primer Debate de proyectos de ley.

VI

Lo que Propongan los honorables Senadores.

El Presidente,

Alex Xavier Flórez Hernández.

La Vicepresidenta,

Sandra Ramírez Lobo Silva.

El Vicepresidente,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

Sr. Presidente, se ha dado lectura del orden del día establecido por la Mesa Directiva; se ha dado informe de los citados para este importante debate, hoy martes 7 de abril de 2026, y señor Presidente, procederíamos, bajo su autorización, a dar aprobación del orden del día leído. No obstante, bajo su autorización, antes de ser aprobado, el Senador Pedro Flórez quiere dar lectura de una constancia, la cual usted autorizó.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, señor Secretario; darles la bienvenida también a los Senadores Citantes y miembros de esta comisión, a los demás Congresistas que están asistiendo, Representante Parrado, bienvenido a la Comisión Sexta del Senado, a los miembros de la prensa, que están haciendo una labor importante informativa para el país, a la cúpula militar y a los miembros de las Fuerzas Militares, que hacen presencia en esta comisión, es un gran honor el que ustedes estén aquí presentes, y habla de su compromiso con el país el estar aquí también, para dar las explicaciones correspondientes, respecto a los hechos que acontecen en la Nación y que tienen que ver con el desempeño y el actuar de las Fuerzas Militares de Colombia, así que muy bienvenidos al Congreso, muy bienvenidos a la Comisión Sexta del Senado. Tiene la palabra, para una constancia, el Senador Pedro Flórez.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Gracias, Presidente, por su generosidad de permitirme presentar esta constancia muy concreta, pero en mi caso muy sentida en medio de este

debate, y en aras del tiempo y de no afectar el desarrollo de este debate, que es un debate de país, voy a hacer una constancia muy concreta, repito, muy sentida, saludando también de manera muy especial a todos los funcionarios del Gobierno nacional, citados a este debate de control político, por supuesto, a los invitados, a las Fuerzas Militares, a los medios de comunicación, a cada uno de los Senadores y Senadoras, y en general a todos los asistentes. Mire, hoy es una fecha muy especial para los caribeños, pero de manera especial para los barranquilleros. Hoy nuestra ciudad Barranquilla, el pulmón del Caribe, “la Puerta de Oro de Colombia”, conmemora su cumpleaños número 213, fue erigida un 7 de abril, y hoy es una ciudad que durante este tiempo es testimonio de una carga histórica de lucha, de diversidad, de grandeza y de transformación. Barranquilla no sólo es una ciudad, en nuestra opinión es el alma caribe de esta nación, es el alma caribe de esta República. Barranquilla es cuna de músicos, atletas, científicos, escritores y emprendedores, pero, sobre todo, Barranquilla es cuna de hombres y mujeres extraordinarios, valientes, festivos, y con una gran estirpe y un gran componente social, que le han dado nombre a Colombia ante el mundo. Barranquilla es la ciudad que vibra a ritmo de cumbia, de vallenato y de un sinnúmero de folclores, que deslumbra al mundo con su carnaval, el más grande de Latinoamérica y uno de los más importantes a nivel del mundo, declarado Patrimonio Cultural e Inmaterial de la Humanidad por parte de la Unesco, y que a orillas del río Magdalena ha sido siempre punto de encuentro entre diversas culturas, razas e ideas. En este aniversario de mi ciudad quiero elevar mi voz de reconocimiento y felicitación a los casi 2 millones de barranquilleros y barranquilleras, que con tenacidad y alegría han convertido a nuestra ciudad en un referente de transformación para toda Latinoamérica.

Sin embargo, no es coincidencial que este aniversario 213, Presidente, de nuestra querida Barranquilla –usted es un hombre caribe también y tiene vínculos con Barranquilla–, no es casualidad que hoy, 7 de abril, también se celebre este debate de control político, que, entre otros temas, pretende, como lo hemos propuesto, revisar el estado del arte, revisar la situación de los diferentes aeropuertos de nuestro país. Y aquí viene esta coincidencia, la deuda histórica que la Nación continúa acumulando con Barranquilla, con sus habitantes, por deberle aún el aeropuerto que la ciudad se merece. Por lo tanto, no puedo pasar esta fecha por alto sin alzar la voz, en representación de los barranquilleros y barranquilleras, que de manera unánime reclamamos un aeropuerto digno para nuestra ciudad. Barranquilla es la cuarta ciudad de Colombia, es el motor económico del Caribe; es sede de empresas de talla mundial, destino de millones de turistas, no solamente durante el carnaval, sino durante todo el año, y es y ha sido puerta de entrada al norte del país. Sin embargo, su aeropuerto se encuentra en unas condiciones lamentables; parece, mi querido dr. Martínez, aeropuerto de una ciudad que no está a la

altura de Barranquilla. A pesar de las intervenciones de los últimos años, su infraestructura continúa siendo deprimente; no está a la altura de los barranquilleros y de las barranquilleras, y tampoco está a la altura de la Barranquilla del futuro; las limitaciones en pistas, salas de espera, tecnología, conectividad con el área urbana, representan un freno real a la competitividad de Barranquilla y al desarrollo de su potencial turístico e inversionista para la región y para el país. Ciudades con menor tamaño y dinámica económica que Barranquilla cuentan hoy en nuestro país con aeropuertos modernos, eficientes y bien conectados; por lo tanto, no es admisible que la Puerta de Oro de Colombia siga esperando eternamente una solución aeroportuaria estructural. Aquí hoy, al frente del sector Transporte en nuestro país, hay hombres caribe: Ud., doctor. Martínez, es un hombre caribe; usted, doctor Óscar, es un hombre caribe; y nosotros debemos asumir la responsabilidad de entregarle a Barranquilla y al Caribe, a Tolú, a San Andrés, los aeropuertos que se merecen y que indudablemente este Gobierno se ha comprometido. Por lo tanto, y para finalizar, en este aniversario de mi querida ciudad, hago un llamado al Gobierno nacional, a la Aerocivil, a los concesionarios privados, que también le han fallado a la ciudad, y que también le han fallado a los barranquilleros y a las barranquilleras, los concesionarios privados también hacen parte del problema y de la deuda histórica con los barranquilleros y las barranquilleras, les hago un llamado para que le cumplamos a la ciudad y a esos cerca de 2 millones de hombres y mujeres caribe, que esperan contar con un aeropuerto internacional de excelentes condiciones, que honre a su historia, a su gente y especialmente a su futuro. Muchas gracias, sr. Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador Pedro; señor Secretario, antes dándole las gracias...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, después de la lectura del orden del día, si ud. autoriza...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Antes, querido Secretario, dándole la especial bienvenida al sr. Ministro de Defensa Nacional, el doctor Pedro Arnulfo Sánchez, y a los demás miembros de la cúpula militar que llegan con él, a esta, la Comisión Sexta del Senado, a los demás Senadores que también han hecho presencia en el recinto, bienvenidos a la Comisión. Señor Secretario, siguiente punto del orden del día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, sr. Presidente, bajo la dinámica legislativa, hemos dado lectura al orden del día establecido para este importante debate; procederemos al llamado de lista de manera nominal, para su aprobación, no sin antes saludar a quien nos acompaña aquí en el

recinto, al Representante a la Cámara Gabriel Parra y otros con... –¿Parrados?– y otros Congresistas que están aquí.

- Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier	Sí	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimés Cruz Sandra Yaneth	Sí
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Sí	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	Sí
Trujillo Andrés González Carlos			
Votos favorables			10
Total votos			10

Honorables Senadores, diez (10) votos por el Sí, ha sido aprobado el orden del día leído y establecido. Me informan que por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público se hace presente el honorable... el sr. Viceministro Técnico, Leonardo Arturo Pazos; bienvenido, señor Viceministro. Señor Presidente ha sido aprobado el orden del día por usted establecido. Si autoriza, procedemos.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, señor Secretario, siguiente punto del orden.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Himno Nacional de la República de Colombia.

Himno Nacional de la República de Colombia.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Siguiente punto del orden del día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señor Presidente. Tercero, consideración y aprobación de las siguientes actas. Antes de la aprobación y consideración de las siguientes actas, señor Presidente, a la Secretaría General ha sido radicada una constancia de no votación del Acta número 20-2026, de la sesión del 25 de marzo, del Senador Julio Alberto Elías Vidal; y por parte de la honorable Senadora Soledad Tamayo, de no votar el Acta número 19 de 2026, de la sesión del 24 de marzo de 2026. Señor Presidente. La Secretaría General certifica estas dos constancias, que queden bajo la constancia del expediente; y por parte de la Senadora Ana María Castañeda, no votará el Acta número 19, del 24 de marzo de 2026, y el Acta número 20, del 25 de marzo de 2026, ya que se encontraba en esas fechas cubriendo comisión oficial; y el Senador Gustavo Moreno, frente a la Secretaría General, deja constancia de no participar en la votación del Acta número 20 de este respectivo informe. En este momento, la Secretaría General certifica claramente cuatro (4) constancias, establecidas como la Mesa Directiva ha determinado. Señor Presidente, pasaremos a votación nominal del tercer punto, de consideración y aprobación de Actas número 19 y número 20.

- Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	Sí*
Flórez Hernández Alex Xavier	Sí	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimés Cruz Sandra Yaneth	Sí
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Sí*	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	Sí*
Trujillo Andrés González Carlos			
Votos favorables			10
Total votos			10

* *Votan con constancia.*

Han sido aprobadas las actas 19 y número 20 del punto 3 del orden del día. Señor Presidente, dando continuidad al orden del día establecido, procederemos al punto cuarto: Citación a los Ministros de Defensa Nacional, doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez; de Hacienda y Crédito Público, el doctor Germán Ávila Plazas; de Transporte, dra. María Fernanda Rojas Mantilla; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Óscar Javier Torres, y al señor Director General Encargado de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, doctor Luis Alfonso Martínez, en cumplimiento de la Proposición número 28/2026. También invítese al señor Contralor General de la República, doctor Carlos Hernán Rodríguez Becerra; y al señor Procurador General de la Nación, doctor Gregorio Eljach Pacheco.

Proposición número 28/2026:

Debate de Control Político: Accidente del Hércules de la FAC: responsabilidades, presupuesto y verdad para el país. De conformidad con lo previsto en el artículo 66 y 67 de la Ley Quinta (5ª) de 1992, y la Ley 1909 de 2018, artículo 19 y demás disposiciones concordantes, se solicita a la honorable Mesa Directiva citar a debate de control político, con el objetivo de examinar las causas y las responsabilidades del accidente ocurrido el pasado 23 de marzo de los presentes en Puerto Leguizamo (Putumayo) al avión de la Fuerza Aeroespacial Colombiana con 110 tripulantes, a los señores Ministros de Defensa, Hacienda, Transporte, al Director de la Aerocivil y al Presidente de la ANI, sobre la situación de los aeropuertos del país. Así mismo, invítese a la Procuraduría General de la Nación y a la Contraloría General de la República. Presentada a consideración de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República por parte de los Senadores Esteban Quintero Cardona, Gustavo Adolfo Moreno, Julio Alberto Elías, Guido Echeverri Piedrahíta, Pedro Hernando Flórez Porras y Alex Xavier Flórez, y aprobada por unanimidad en la sesión del 24 de marzo de 2026. Sirvanse responder los siguientes cuestionarios.

Señor Presidente, los cuestionarios anexos han sido enviados a cada uno de los citados a este importante debate de control político, establecido por la Comisión Sexta Constitucional Permanente y presentado por los honorables Senadores citantes, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Querido Secretario, nuevamente con el saludo y especialmente también a los comandantes de las Fuerzas Armadas, al Comandante General de las Fuerzas Militares, Hugo Alejandro López, saludando también al Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, Carlos Fernando Silva Rueda, y saludando especialmente también al Comandante del Ejército Nacional, Royer Gómez Herrera, dándoles la especial bienvenida a esta Comisión Sexta, me permito también poner en consideración de los honorables Senadores y Senadoras una solicitud, que me ha presentado el sr. Ministro de Defensa, que tiene que ver con la delicadeza y la importancia de algunos de los temas que van a ser discutidos y conversados en este debate de control político, en el que además quiero iniciar dando las gracias a las Fuerzas Militares, al Ministerio de Defensa y a los demás miembros del Gobierno nacional, por traer este tema de especial importancia, y recordando, además, la solidaridad de este Congreso y quienes lo conformamos con cada una de las familias que sufrieron las terribles pérdidas, así como las Fuerzas Militares mismas, que ocurrieron en razón del triste accidente, del que todos tuvimos conocimiento y noticia, que sea también la oportunidad para honrar la memoria de cada uno de esos militares, que valientemente prestaron su servicio a la Nación y que hoy honramos en este Congreso de la República, los honran las Fuerzas Militares, los honra el Gobierno nacional y los honra su Congreso, en la medida que les da la importancia suficiente para dedicarles una sesión solemne de la Comisión Sexta Constitucional del Congreso, del Senado de la República, a esta conversación alrededor, entre múltiples temas, de este hecho que aconteció. Por esas mismas razones, el sr. Ministro de Defensa me manifiesta que algunos de los informes que se presentarán o que tenían la intención de presentarse por parte del Director o uno de los comandantes de las Fuerzas Militares, son materia de reserva; no pueden ser compartidos de forma pública, por fuera del conocimiento del Senador o Senadora, en representación de la voluntad popular, que es, digamos, la labor constitucional que nosotros ejercemos aquí, representar al pueblo de Colombia en esta sala. Luego, no está o no es viable, obviamente por las características del desarrollo de la Comisión, el que yo pueda sacar a todas las personas ajenas a la Comisión y quedarnos únicamente los Senadores durante ese particular. No es que sea toda la presentación; hay un evento en particular que tiene esas condiciones de reserva y que debo entonces poner en consideración. Lo he conversado con el Secretario, y vemos que lo más prudente podría ser entonces realizar una conversación privada, en la que se pueda presentar ese informe a los Senadores. El sr. Ministro inmediatamente, por supuesto, me pregunta: “Bueno, ¿en qué momento hacemos esa conversación?”, en la que la parte que corresponde a un informe, que tiene que ver con lo acontecido en los hechos que vengo mencionando, deben ser únicamente conversados de forma reservada, con

la obligación, además, de no poder extender esto a otro tipo de medios de comunicación y a nuestras redes sociales, precisamente por la delicadeza del asunto, que es materia de investigación, y que las Fuerzas Militares y el Gobierno, en cumplimiento de la responsabilidad constitucional que tienen con el Congreso, como representante del pueblo, viene a presentar ese informe y a dar esa comunicación, pero con esas salvedades, que son importantes. Entonces para presentar su consideración al respecto, Senador Esteban Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, muchas gracias, un saludo muy especial para todos mis compañeros, para el Gobierno nacional, para sus ministros, para los medios de comunicación, para todos los asistentes. Mire, dada la razón que le asiste al Ministro, yo primero quiero hacer una claridad: Este es un debate supremamente importante, pero es un debate que, por lo menos de mi parte, según los cuestionarios, contiene cuatro temas; entre ellos está, por supuesto, el más relevante, porque se trata de la vida de los militares, es el tema del accidente; por supuesto, que ahí es competente la Aeronáutica y es competente el Ministerio de Defensa, pero hay otros temas como la situación del aeropuerto José María Córdova, la situación del aeropuerto del Edén y el otro tema, que es el que confluye, por supuesto, de manera general en todo y es la situación de los controladores aéreos y todo el sistema aeronáutico en nuestro país, que puede conllevar a este tipo de accidentes. Entonces mi sugerencia respetuosa es que se nos dé la palabra, como siempre, a los Congresistas Citantes, Senadores Citantes, nosotros hacemos la exposición frente a lo que consideramos y los temas que consideramos, y después, por supuesto, va a tener que responder cada ministro en su tema respectivo, y cuando el Ministro de Defensa deba responder, pues seguramente podrá responder algunas cosas, pero las que no, pues ahí de pronto alzaré la mano para decir que debe ser reservado, pero es como mi sugerencia, Presidente. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Perfecto, Senador. Para el asunto puntual y que podamos avanzar, creo que por impresión personal estamos de acuerdo en la consideración que ha hecho en ese sentido también el Senador Esteban Quintero, sobre avanzar con los elementos y eventos del debate que no son materia de reserva, y que cuando se presente uno que tenga que ver con este asunto particular, pues el señor Ministro hará la salvedad respecto a este asunto, que entendemos, por el desarrollo óptimo y oficial de las investigaciones, y además el respeto y la honra que este Congreso le rinde a sus Fuerzas Militares y al evento que ocurrió, no vamos a entrar en, digamos, en conversar sobre eventos que sean materia de investigación. Senador Pedro Flórez, para una...

El honorable Senador Pedro Hernández Flórez Porras:

Presidente, gracias. Mire, este debate de control político, como todos los debates que se realizan aquí en el Congreso de la República, Presidente, y estoy seguro que usted está de acuerdo conmigo, no son en contra de nadie, son “a favor de”. Este debate de control político es a favor de la vida de los colombianos y de las colombianas; este debate de control político es a favor de la seguridad aérea de nuestra nación, de tal manera que lo que queremos es que este debate de control político se pueda desarrollar y se pueda realizar. Entonces dos, dos consideraciones: La segunda a manera de propuesta, señor Presidente, si a bien usted lo estima conveniente, y, por supuesto, mis compañeros Senadores y Senadoras; la primera consideración, por supuesto, por supuesto que entendemos, y en mi caso atiendo la petición del sr. Ministro de Defensa, en que alguna información tiene el nivel de reservado, y así debe atenderse por parte de esta comisión, cuando el sr. Ministro considere que llegó ese momento o ese punto de la información, pues, por supuesto, así debe ser porque es un tema de responsabilidad, de seguridad nacional. Y lo segundo, que es una petición, sr. Presidente, es que son las 11:36 de la mañana, el debate no ha iniciado, bien lo decía el Senador Esteban Quintero, y yo lo quiero reafirmar, este debate, Senadora Soledad, tiene cuatro (4) grandes frentes: Uno, el hecho lamentable que pasó con el avión Hércules; dos, lo de los controladores aéreos; tres, los sucesos que han sucedido en la pista de El Dorado, donde han habido hechos entre la aviación comercial y la aviación militar; y cuarto, y no menos importante, la situación de los aeropuertos, que no solamente incluye lo que menciona el honorable Senador Esteban, sino lo que yo mencioné en mi constancia y los del resto del país. Entonces, yo creo que aquí estamos frente a un debate de control político, que estoy seguro no vamos a votar el día de hoy; entonces mi propuesta puntual, Presidente, que hoy debatamos uno de esos puntos, quizás el que el país más reclama, que es el del suceso con el avión Hércules, y en la próxima semana, si no llegáramos a evacuar los otros tres bloques que conforman este gran debate, que la próxima semana sí continuamos este debate o cuando su Señoría, sr. Presidente, lo estime conveniente. Yo creo que lo más razonable es hacerlo máximo en una o dos semanas, porque los otros temas son igual de importantes y el debate no se puede diluir rápidamente. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Senador Pedro. Senadora Sandra, para...

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias Señor Presidente. Mi saludo para todas las Fuerzas Militares, que hoy están acá presentes; el Congreso de la República siempre tendrá las

puertas abiertas en honor y homenaje al servicio que le prestan a los colombianos. Señor Presidente, mi propuesta: Me sumo a las consideraciones del Señor Ministro de Defensa, también las que hace el honorable Senador Esteban Quintero, de levantar la mano y lo que sea de reserva, de reserva, se hace, se deje así. Segundo, mi segunda propuesta es que antes de iniciar el debate sí hagamos un minuto de silencio, señor Presidente, por esos jóvenes que su vida quedó suspendida en el tiempo.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Senadora sr. Secretario, atendiendo la solicitud del minuto de silencio, procedamos con el desarrollo del debate e indique usted para iniciar ese minuto.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señor Presidente. Por parte de la Secretaría General avanzamos con el minuto de silencio.

Minuto de silencio.**El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:**

Gracias a todos. Señor Presidente, ya que usted ha desarrollado el enfoque de la citación, los Senadores Citantes han solicitado respetuosamente el procedimiento de iniciar el debate en esta importante comisión y ya usted, a través del desarrollo legislativo, fijará procedimientos en su momento para sesión reservada, terminando la comisión constitucional o en una próxima sesión, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, señor Secretario. Tiene la palabra, Senador Esteban Quintero, y le voy a pedir amablemente, no solamente a Ud., sino a todos, le voy a poner tiempo, Senador Quintero, para que podamos avanzar por la cantidad de citantes y de temas, que Ud. mismo ha mencionado. Yo le pido amablemente que Ud. pueda sintetizar, de la mejor manera posible, su intervención y que podamos escuchar, luego de las solicitudes que hagan los que son citantes, las respuestas del Gobierno nacional. Entonces inicialmente le doy, Senador Quintero, 7 minutos y, cumplidos esos minutos, podemos evaluar, pero tenga muy presente que el tiempo que yo le asigne a usted, voy a tener que asignarlo luego a los demás citantes. Hay seis citantes; si el tiempo se alargare es poco probable que pudiéramos siquiera llegar a escuchar al Gobierno nacional, que fue a lo que vinimos puntualmente en esta comisión, o si es de la consideración de los citantes, el que para este tema puntual escuchemos, en primer lugar, el informe del ministro y de los ministros al respecto, y luego los Senadores puedan explayarse, en sus consideraciones, sobre la intervención que hagan los ministros.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, 7 minutos es imposible, se lo digo, primero, soy citante, yo creo que por decoro incluso, citante de... que hago parte o soy el único aquí Senador de la oposición; segundo, es un debate supremamente importante; tercero, soy el citante principal. Yo creo que la sugerencia es: No nos vamos a demorar aquí, por supuesto, sabemos nosotros que tenemos que medirnos en el tiempo, pero nos vamos *yendo** (00:54:45) porque también el debate, como dice...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Entonces le indico, Senador...

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

El Senador Pedro puede, puede continuar...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Voy a ser, voy a ser muy puntual, Senador: Usted tiene 10 minutos máximo para la intervención, los demás Senadores Citantes tienen 7 minutos, los Senadores de la Comisión tienen 5 minutos para cada una de sus intervenciones. Tiene la palabra, Senador Esteban Quintero, hasta por 10 minutos. Tiene la palabra, Senador Pedro.

El honorable Senador Pedro Hernández Flórez Porras:

Gracias, Presidente. Mire, yo creo, y en uso de su autonomía como Presidente de esta Comisión, yo creo que... yo le pido que resuelva mi solicitud respetuosa, de desarrollar el debate. Senador Quintero, usted lo ha dicho, en 10 minutos... ni siquiera en 15 minutos, estoy seguro, usted puede evacuar sus posiciones frente al debate. Yo ratifico mi propuesta que dividamos el debate y si hoy abordemos un punto...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador Pedro, pero eso está en la autonomía del citante, yo no me le puedo meter en su intervención. Entonces para que empecemos, Senador Quintero, tiene la palabra hasta por 10 minutos.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

No, por eso *no*... de la palabra, esto frente al tema. Mire, yo llegué aquí a las 10 de la mañana puntual, fui el único, y los compañeros empezaron a llegar a las diez y veinte, y cuarto, y algunos llegaron a las once y veinte. Yo creo que aquí se nos debe respetar el derecho que tenemos en la oposición, 10 minutos para un debate es muy poco; yo sugiero que nos dejen hablar en el tema y precisamente tenemos hasta las 3 de la tarde, que es Plenaria, y si no se alcanza, podemos postergar el debate para mañana o para la próxima semana...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador, para que podamos empezar, este no es un debate de la oposición, ni fue pedido en ejercicio del derecho del debate de la oposición...

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Estoy hablando de decoro.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Por eso, pero usted está manifestando que por ser oposición debería tener otro tipo de garantías. Ud. ha recibido y recibe todas las garantías que ha requerido y solicitado en esta comisión, tanto más como de quienes han ejercido la Mesa Directiva de la Comisión. Se le está dando, como citante principal, más tiempo que a los demás, pero no nos podemos quedar, Senador Quintero, trabados en una única intervención. Si usted luego quiere hacer nuevas intervenciones, puede solicitar el uso de la palabra y, nuevamente, se le asignará en el orden de la palabra. Hasta por 10 minutos máximo tiene la palabra, Senador Quintero, para que inicie su intervención.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Usted es el que manda, Presidente, pero jamás en esta comisión han dado 10 minutos a un citante en un debate, primera vez. Bueno, muchas gracias a todos por la presencia, gracias a los citados por estar acá, me ahorro los saludos.

Accidente en el Putumayo, hay 69 familias que hoy no están viendo este debate y no lo están viendo precisamente porque están lamentando su pérdida. Esto debería bastar para entender la magnitud a la que nosotros nos estamos enfrentando con este debate, del cual dieron 10 minutos para que intervengamos. Hoy no se está discutiendo un accidente, sino revelando una realidad, que en mi concepto puede ser algo de incómoda para el Gobierno nacional, y aquí, por supuesto, vamos nosotros a respetar las investigaciones y las reservas a las que haya lugar, pero sí tenemos muchas dudas frente al tema del accidente, dudas que tienen todos los colombianos. En mi concepto, el Estado colombiano falló y no sólo por el accidente, sino por la crisis del mantenimiento de las aeronaves, por la infraestructura aeroportuaria deficiente, y por la deficiencia en las herramientas que se les dan a los controladores aéreos. Cuando el Estado falla en lo más importante, que es proteger la vida, esto ya no se habla entonces de un debate político ni de un error técnico, sino que debe existir una responsabilidad política. Desmontemos la primera mentira, la que dice el Presidente, Gustavo Petro, o el Gobierno, que estábamos ante la presencia de un avión chatarra: Un avión chatarra, que no lo era, en mi concepto, porque era una aeronave con 10,000 horas de vuelo, con capacidad operativa proyectada hasta 2036, y según lo que entiendo, ustedes me desmentirán, Gobierno, hubo un mantenimiento en el 2023, un mantenimiento por 3 millones de dólares. Entonces,

existe aquí una contradicción, de esas propias del Presidente Petro: si hicieron un mantenimiento en el 2023, si era un avión tan chatarra, ¿por qué dejaron que siguieran utilizando el avión y lo siguieran usando, si el avión es tan chatarra? No creo que sea chatarra, pero sí creo que existan diferentes dudas frente a su mantenimiento y frente a la situación, por supuesto, que tuvo lugar en este accidente. Si el avión era técnicamente viable, ¿por qué falló?, eso es lo que nosotros nos preguntamos. El avión se cayó al minuto de despegar, y hay testimonios de sobrevivientes: ruidos anormales, pérdida de control, inclinación crítica, avión con 127 personas, avión con carga, avión con condiciones térmicas exigentes, pista amazónica limitada, además, era un vuelo de entrenamiento; una cadena de decisiones equivocadas. Pero es en serio, ministro, ¿el Estado colombiano autorizó un vuelo con personal en formación, con más de 100 militares a bordo, en condiciones operativas críticas? ¿Es en serio que el Estado colombiano autoriza este vuelo en esas condiciones? Esto, en mi concepto, aquí y en cualquier lugar del mundo, podría llevar a llamarse negligencia. Pero vamos más allá, no nos quedemos en la discusión ideológica que plantea el Presidente, Gustavo Petro, el mantenimiento de una flota, que incluso los mismos Estados Unidos de Norteamérica habían advertido sobre la falta de recursos. Todas estas advertencias fueron ignoradas, pero algo más grave, apreciados compañeros, el entorno: Un avión que no cayó en una pista segura, cayó en un aeropuerto precario, donde no había las condiciones óptimas, en mi concepto, de visibilidad, incluso por donde se encuentra, un aeropuerto que tiene fallas de aproximación, con vegetación sin control, y sin espuma química para apagar los incendios de la aviación, los bomberos tuvieron que llegar allí, para terminar apagando el fuego. Si nosotros conectamos todo esto, queridos compañeros, sale un patrón: 11 accidentes aéreos, 116 muertos en Chocó, Antioquia, Bolívar, Vichada, Putumayo desde el 2023, entre la Fuerza Pública y Satena.

El mantenimiento no falla de un día a otro; el mantenimiento falla por diferentes decisiones o actuaciones que se omitieron, y ahí es donde yo me pregunto ¿quién responde políticamente frente a esto? Hay responsabilidad por ignorar alertas, hay responsabilidad por debilitar el mantenimiento, hay responsabilidad por operar al límite, hay responsabilidad por hacerse los de oídos sordos. El Estado colombiano hizo vulnerable una aeronave segura, y eso es lo que yo quiero que nos cuente, ministro: ¿Cuál es la verdad de la situación?; ¿quién responde políticamente?; si hubo negligencia; ¿cuál fue la actuación de parte de ustedes *a priori*? Si estamos ante un avión chatarra; si hubo mantenimiento; si hubo entonces, si era chatarra, ¿por qué lo dejaron seguir operando?, y todas estas cosas que acabo yo de preguntar.

Segundo capítulo, controladores aéreos: Existe una preocupación técnica supremamente grave, una crisis estructural frente al tema aeronáutico en el país.

Documentos oficiales, como un informe técnico, en marzo de 2026, de la Regional Noroccidente, o las diferentes alertas de asociaciones como Acedta y Sintratac, desde septiembre de 2025, muestran un escenario completamente de abandono institucional. No se trata de fallas aisladas, se trata de infraestructura física deteriorada, sistemas tecnológicos y de servicios de navegación y de vigilancia e información meteorológica obsoletas; la seguridad operacional del espacio aéreo colombiano está enfrentando una amenaza real, porque lo que no pueden hacer los aparatos electrónicos le toca hacerlo al ser humano, pero ese ser humano que, por supuesto, le toca redoblar sus jornadas porque no existe el suficiente capital humano, que, por supuesto, ayude a operar al respecto. Los sistemas de aterrizaje por instrumentos ILS, fundamentales para la operación, querido Director, de la baja visibilidad, presentan fallas graves o están por fuera de servicio en aeropuertos como el de Bogotá, el de Cúcuta, el de Cartagena, el de Montería, el de Pasto, el de Bucaramanga, el de Yopal y, apreciado Senador Pedro, el de Barranquilla. ¿Impacto técnico de las fallas en el sistema de aterrizaje por instrumentos? Impide, por supuesto, aproximación de precisión, que reduce los márgenes de seguridad, y aumenta la probabilidad de incidentes en la fase más crítica del vuelo, que es el aterrizaje. Inventario de fallas técnicas adicionales: Podemos ver, por ejemplo, el sistema de vigilancia, el radar primario de Cerro Verde en Rionegro, que está fuera de servicio, apreciado director, o un sistema como el *data link*, adquirido a altos costos, que no funcionan. Yo quiero hacerme la siguiente pregunta o se la quiero hacer a usted, Director: La Aeronáutica 2026 cuenta con un presupuesto de 3.4 billones de pesos; a febrero de 2026 han ejecutado el 10.9%. Pero vámonos al 2025: Contaron con un presupuesto asignado de 3 billones de pesos y al corte del 31 de diciembre ejecución presupuestal del 61.8%, o sea, tienen recursos ¿y por qué no los utilizan para pagar estos temas tecnológicos o para mejorarlos? Estamos hablando de la vida de los colombianos, ¿por qué no ejecutaron estos recursos para eso?, también es mi pregunta: Una infraestructura aeronáutica en radares, en sistemas ADS, en iluminaciones LED, que se necesita, un déficit en personal técnico. Frente al tema de la infraestructura aeronáutica, en todo el país, supongamos que haya una cifra, que sea un billón de pesos, y tenían un presupuesto de 3 billones de pesos y no ejecutaron el 40%.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

¿Cuánto tiempo necesita para terminar, Senador?

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Una moción de orden, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Senador, le voy a dar 3 minutos de mi tiempo como citante, para que usted concluya su intervención...

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Moción de orden.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene 3 minutos... estamos en medio de una intervención, Senador Guido; luego de la intervención del Senador Quintero le doy le doy el tiempo. Adelante, Senador Quintero... Ok, tiene 7 minutos más, que le está dando el Senador Guido como citante, Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias, Doctor Guido; gracias, Presidente. Miren, entonces tenían los recursos y no los asignaron para eso tan importante. Vamos a la infraestructura aeronáutica, ya lo dije, el billón de pesos y tenían 3 billones de pesos, pero mire esto, Director, Director, mire esto: El uso de las pistas del Dorado recoge 33,000 millones de pesos mensuales; sólo con dos meses podrían cambiar el sistema de comunicación FIB, que vale 50,000 millones de pesos, es que no estamos hablando, con todo respeto, de absolutamente nada prioritario, estamos hablando de la vida de los colombianos, que muchos de nosotros, por supuesto, utilizamos las aeronaves. El factor humano, por supuesto, fatiga como riesgo sistémico, impacto de la fatiga en la seguridad, déficit de controladores aéreos, actualmente hay 799 y son necesarios entre 1,000 y 1,200, 1,000 y 1,200, pero ¿dónde están los recursos?, ¿dónde están los recursos? Incidente en El Dorado: Un avión de LATAM abortó el despegue porque un helicóptero de la Fuerza Aeroespacial Colombiana se cruzó en su trayectoria; causas: Fallas de radar, congestión operativa. Pregunto, Director, ¿qué falló en la coordinación, en el incidente de El Dorado? ¿Qué medidas han tomado para que esto no se repita? ¿Con qué sustentan ustedes que la seguridad del país, la seguridad aérea del país, o por decirlo así, todo el sistema aéreo del país hoy es seguro? ¿Por qué no se ha realizado una auditoría técnica internacional independiente, que llegue a concluir lo que ustedes dicen, que volar en Colombia es seguro? Ustedes también dicen que no tienen nada que ver frente al tema de lo del accidente en el Putumayo, pero es que recuerden que ésta es la Comisión Sexta, que toca todos los temas aeronáuticos, ¿cómo no van a tener que ver con el aeropuerto?, ¿cómo no van a tener que ver con ese tema de sistemas operativos? Claro que tienen que ver. Vamos a ir al aeropuerto del Edén, que tengo una conclusión al aeropuerto del Edén: El Edén necesita que se expida el documento CONPES, para poder atender las necesidades plasmadas en su plan maestro. Todas las cosas que nosotros averiguamos para este debate de control político, tienen que ver, porque ese documento

CONPES hoy no se ha expedido, ¿cuándo se va a expedir, sabiendo que la terminal es categoría 3E y recibe aeronaves 4C? ¿Cuándo se expedirá ese documento CONPES, para cumplir con el plan maestro, cuando hay una subutilización de activos, porque se cuenta con una pista de 2,500 metros, que no se aprovecha para consolidar al Edén como nodo nacional e internacional? También la Aerocivil conoce rezagos graves, como falta de declaración de zonas de seguridad, RESA, y carencia de medidor RBR* (01:11:32), lo que limita la operación en mal clima. Además de eso, además de eso, hay una crisis en la experiencia del usuario y del entorno urbano, los GOLFS* sufren aglomeraciones, el terminal internacional tiene temperaturas muy altas, inadecuadas para los viajeros. La seguridad técnica y tecnológica, volvemos a lo mismo, se reportan fallas en las alarmas contra incendios, scanner y falta de sistemas en Auto Check-In. Una realidad económica que tiene varias preguntas: ¿Qué plan de incentivos comerciales o gestiones con nuevas aerolíneas ha implementado la Aerocivil, para recuperar la conectividad perdida de 14 % en pasajeros en el 2025: 665,000 pasajeros? ¿Cuál es la posición oficial de la Aerocivil frente a la posibilidad de concesionar el aeropuerto, para, por supuesto, tener más productividad? Un proyecto de 590,000 millones de pesos está paralizado por la falta de firma de un CONPES, ¿cuándo se va a firmar ese CONPES?, ¿cuándo lo vamos a tener?, ¿lo van a cumplir en estos cuatro meses que le queda al Gobierno del Presidente Petro?, entre otras cosas. Aeropuerto José María Córdova, y voy terminando mi intervención: Aeropuerto José María Córdova supera la capacidad, un desfase desmedido de demanda: Mientras se proyectaba para 2025, apreciada ministra, que se movilizaran 3.6 millones de pasajeros, hoy la realidad supera ya los 14.5 millones de pasajeros, de 3.6 a 14.5 millones de pasajeros. La terminal opera en un 40 % por encima de su capacidad real y para el 2026, este año, esperan que se proyecta a 15.5 millones de pasajeros. Fases del plan maestro, apreciada ministra: Tres etapas críticas con una inversión total, según el plan maestro, de 22 billones de pesos: Fase 1, de 2025 a 2030, 6.4 billones de pesos; fase dos, de 2030 a 2035, 1.85 billones de pesos; fase tres, 2035 a 2050, 14.6 billones de pesos. Problemáticas críticas: Colapso del servicio, sólo 250 sillas para más de 1,000 personas y, por supuesto, uso de un sistema de vigilancia de radar obsoleto de 2014, y hoy estamos en el 2026. Crisis financiera, ministra, que deviene a muchos interrogantes: Insuficiencia de recursos; el plan de choque mínimo, ustedes nos lo dijeron acá y nos lo han dicho reiteradamente, va una cifra de 390,000 millones de pesos, pero solo van a viabilizar, que hicieron el anuncio la semana anterior a Semana Santa, 164,000 millones de pesos, 164,000 millones, cuando el Director de la ANI, el Presidente de la ANI aquí, había dicho en ese momento que eran 185,000 millones de pesos. Yo le quiero preguntar varias cosas, apreciada ministra, que es importante: El Ministro Reyes, porque todo esto es un ministerio

y es una cartera, dijo “se hará la segunda pista y la segunda terminal”, así lo dijo expresamente, o sea, que se cumplirá con todas las fases, tres fases. La ANI, en mayo de 2025, dijo que una operación por 185,000 millones de pesos, para adecuación y mejoramiento de operación, hoy, a 2026, viabilizan, no 185, sino 165,000 millones de pesos para 15.5 millones de pasajeros; no cubre el plan de choque que había sido 397,000 millones de pesos; entonces hagamos una cuenta clara, de esas que solemos hacer cuando van a las tiendas en calculadora, la cuenta para los huevos, apreciado Senador Pedro; vamos a hacer la siguiente cuenta: Están dando la etapa uno, vámonos simplemente para la etapa uno, o no, vámonos para todo, las tres etapas, 22 billones, 22 billones, y están dando 165,000 millones, o sea, el 0.75 % de lo que prometió el Ministro Reyes. Pero vamos a lo que prometió usted, ministra, que son la primera etapa, 6.4 billones, primera etapa; están dando el 2.58 %, es decir, le están dando limosnas al aeropuerto José María Córdova, y salen con unos anuncios sorprendentes de que por fin llegaron a firmar lo que tenía que firmar, y que entonces iban a entregarle 165,000 millones de pesos al aeropuerto José María Córdova, que además lo pone la concesión, esa que no les gusta a ustedes, las concesiones, las concesiones; si no les gusta ¿por qué no lo hacen ustedes con el presupuesto de ustedes, desde el Gobierno Nacional? Porque no tienen la plata, no tienen los recursos, y por eso todos esos discursos ideologizados del Presidente Gustavo Petro. Aquí se nos incumplió a los antioqueños, una vez más, porque prometieron la segunda pista, la segunda terminal, adecuaciones; después dijeron que 300,000 millones, porque aquí también estuvo una ministra, que la delegó usted en ese momento, y dijo que podría llegar a 300,000 millones, pero quedémonos con los 185,000 del Presidente de la ANI, y ya no son 185,000, son 165.000, y además, entre otras cosas, 165,000 en nuevas ampliaciones, que no es tan cierto, “el aeropuerto es muy pequeño, no hay para dónde crecer, van a poner más counters”, dicen, “no tienen para dónde”. Lo que van a hacer es “enchiquecer”, van a poner más pequeños los counters, para que quepan muchos más, y las posiciones de parqueo las van a hacer en...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto para terminar, Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

las van a hacer en otros sitios, para que las aerolíneas, por supuesto, tengan que pagar los buses, para llevar a esas partes a los pasajeros. Entonces yo quería decirles a todos ustedes, queridos compañeros, que, si hay una crisis en el sistema aeronáutico de nuestro país, todas las crisis, que esto de los recursos fue un engaño del Gobierno Nacional, del Ministro Reyes, que después fue una serie de engaños repetitivos durante 5 o 6 debates que hice acá y en Rionegro también. ¿Que eso puede esperar? Seguramente eso puede esperar, pero no

nos dejemos engañar más, antioqueños, por este gobierno. Pero lo que sí no puede esperar en la vida de los colombianos; por eso, Ministro, yo le pido a usted, Ministro de Defensa, que nos responda con claridad las dudas que tenemos, con todo respeto, que usted seguramente tendrá esas respuestas claras; y a usted, Director de la Aerocivil, que nos diga dónde está la plata que ustedes no ejecutan, y que se siguen accidentando aviones en este país. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador Quintero. Tiene la palabra el Senador Citante Pedro Flórez; hasta por 10 minutos, Senador.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Gracias, Presidente, yo voy a ampliar muchísimo menos tiempo. Mi propuesta de ampliar este debate de control político, fundamentalmente es extensivo a la situación en infraestructura de los aeropuertos del país, sin embargo, quiero aprovechar unos minutos para realizar un par de preguntas, frente al suceso que se presentó con el avión Hércules, que es quizás la parte más sentida de este debate, y también dejar unas preguntas formuladas frente a otras preocupaciones que hay, especialmente con la Aerocivil. Entonces el Senador Esteban dio un dato muy triste y lamentable, dijo que cerca de 69 familias no estaban, o cerca de 69 compatriotas ya fallecidos no estaban viendo esta transmisión, pero hay un dato que no es menos dramático y es que según diferentes fuentes, estamos frente, Senador Julio Elías, al peor accidente militar en la historia de Colombia; Sr. Ministro, no sé si estas fuentes se equivocan o tienen razón; le pido, por favor, que nos aclare esto. Ojo, el peor accidente aéreo militar en la historia de Colombia. A manera de repaso, ésta es una aeronave del año 1983, contaba con 43 años de haber sido fabricada, donada por el Gobierno de Estados Unidos en el mes de octubre de 2020; efectivamente se le realizó un mantenimiento mayor de aproximadamente 3,000 millones de dólares... 3 billones de pesos, que deja un saldo triste de 69 personas fallecidas, 57 heridos, tres días de duelo nacional, y frente a las que se han planteado, dentro de las causas, las siguientes hipótesis: Primero, una falla en motores: La aeronave alcanzó aproximadamente 15 metros de altura y se precipitó al minuto de haber despegado; una posible pérdida de potencia en uno o varios motores, y esto está en análisis, y lo establecerá el estudio de la caja negra recuperada. Otra posible hipótesis, posible sobrepeso: Más de 100 ocupantes, superando la capacidad de estándar de esta aeronave, que va entre 90 y 110 pasajeros, según los manuales del C-130; eso también está en análisis. Limitaciones de la pista: La pista del aeropuerto Caucajá va de 1,200 a 1,500 metros y está diseñada para aviones medianos; también está en análisis. Y un error humano también entra dentro de las hipótesis: El copiloto era Subteniente de segundo año, con pocas horas en ese tipo de modelo. Pero

resulta que hay una hipótesis, que aquí incluso en la intervención del Senador Quintero no se manifestó y es la posibilidad de que esta aeronave haya chocado con unos árboles, que se encontraban alrededor de la pista, entonces es importante conocer también estas explicaciones al respecto.

En lo que tiene que ver con los incidentes en la pista de El Dorado, supremamente lamentable, simplemente para no repetir lo que manifestó el Senador Quintero; hay una cita oficial del Coronel Álvaro Bello Vega, Director de la DIAC, abro comillas, dice: “No hay espacio para poder afirmar que si el avión hubiera despegado, no hubiese habido un conflicto o un caso de “mid air collision”, que es un encuentro de trayectoria de vuelo de dos máquinas. No podemos minimizar este suceso porque sencillamente no se haya dado el suceso o no se haya dado un hecho más lamentable”. Pero fíjense, por ejemplo, el resultado de esto: El avión, que era un Airbus A320, del vuelo LATAM 4278, que cubría la ruta Bogotá a San Andrés, ojo, con 157 pasajeros, más 6 tripulantes, es decir, 163 vidas, 163 almas, Sra. Ministra, que corrieron un riesgo que nunca debió suceder, se tuvo que evacuar hasta 163 personas, el avión terminó con cuatro llantas desinfladas y un frenón, que prácticamente dejó en desuso a esta aeronave. La pregunta sería si hubo ausencia de procedimientos estandarizados para este tipo de cruces de helicópteros en el aeropuerto El Dorado, y como estoy seguro que este debate, Presidente, no va a culminar hoy, y en cumplimiento de la Ley Quinta (5ª), yo quiero, Presidente, dejar formuladas unas preguntas, para que sean resueltas, si se puede, hoy, pero si no, en el siguiente... en la continuación de este debate de control político, y que tienen que ver con el funcionamiento y mantenimiento de los sistemas ILS del aeropuerto El Dorado. Yo quiero, Sr. Presidente, que quede, que quede... estas preguntas queden totalmente planteadas, para que las podamos sacar adelante: ¿Qué criterios técnicos y de priorización se utilizaron para la instalación reciente de nuevo sistemas de vigilancia?, y ¿cómo se está midiendo su impacto real en la seguridad operacional? ¿Cuál es el nivel actual de cobertura efectiva del sistema de vigilancia aérea en el país?, y ¿qué zonas continúan presentando limitaciones en detección o seguimiento del tráfico aéreo? Perdón, Presidente, que la tecnología no me está acompañando en este momento... -ahora sí, ahora sí- Recapitulo, Presidente: Estas son preguntas que quiero formular en cumplimiento de la Ley Quinta (5ª), para que puedan ser resueltas en la continuación de este debate de control político. El primer bloque de preguntas tienen que ver con los sistemas de ILS en cada una de las pistas del aeropuerto El Dorado: Primera pregunta para...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Qué pena, Senador. Le agradezco mucho a los asistentes a esta comisión, que guarden silencio y respeten cuando un Senador de la República o un

miembro del Gobierno esté interviniendo. Adelante, Senador.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Gracias, Presidente. Queremos saber si se puede confirmar, ante esta comisión, por qué la pista norte del aeropuerto El Dorado opera actualmente en categoría 1, mientras la pista sur sí mantiene categoría 3, siendo éste un aeropuerto de alto flujo internacional. Segundo, ¿se reconoce que operar una pista en categoría uno reduce la capacidad operativa en condiciones de baja visibilidad y puede generar demoras, desvíos o riesgos operacionales? Tercera pregunta, ¿cuánto tiempo permanecerá la pista norte en esa condición degradada?, y ¿cuál es el cronograma exacto para restablecerla a categoría 3? Cuarta pregunta, ¿se puede garantizar que, en escenarios de contingencia, donde la pista sur no esté disponible, el aeropuerto mantendrá los estándares Internacionales de seguridad? Quinta pregunta, ¿cuáles son hoy las principales vulnerabilidades identificadas por la entidad. en materia de ayudas a la navegación en el país? Sexta pregunta, ¿qué garantías puede ofrecer al país de que la infraestructura de ayudas a la navegación no representa un riesgo para la seguridad operacional? Segundo bloque de preguntas, que tienen que ver con los radares y el sistema ADS-B: Primera pregunta, ¿cuál es el nivel de cobertura actual efectiva del sistema de vigilancia aérea en el país?, y ¿qué zonas continúan presentando limitaciones en detección o seguimiento del tráfico aéreo? Segunda pregunta, ¿qué criterios técnicos y de priorización se utilizaron para la instalación reciente de nuevos sistemas de vigilancia?, y ¿cómo se está midiendo su impacto real en la seguridad operacional? Tercera pregunta, ¿cuál es el estado actual de confiabilidad de los radares principales del país, particularmente en aeropuertos de alto tráfico?, y ¿qué contingencias están previstas ante eventuales fallas? Cuarta pregunta, ¿en qué fase se encuentra la plena implementación del radar de superficie en el Aeropuerto Internacional El Dorado?, y ¿qué condiciones aún impiden su operación definitiva al 100 %? Tercer bloque de preguntas, tienen que ver con el centro de control y modernización tecnológica: Primera pregunta, es de público conocimiento que el sis...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto para terminar... tiene 2 minutos para terminar.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Gracias, Presidente, por tanta generosidad. Es de público conocimiento que el sistema de gestión de tránsito aéreo ATM del país presenta rezagos tecnológicos, situación que incluso ha sido advertida en escenarios institucionales y debates anteriores. En ese sentido, ¿se podría indicar al país cuál es el estado real y actual de la actualización de este sistema, y si hoy cumple plenamente con los

estándares internacionales exigidos? ¿Qué riesgos concretos está asumiendo hoy el país al operar con infraestructura de control aéreo parcialmente obsoleta?, y ¿cómo se están gestionando esos riesgos en tiempo real? Segunda pregunta, ¿por qué la Aerocivil no ha logrado ejecutar una modernización integral del sistema ATM de manera oportuna?, y ¿qué responsabilidades institucionales explican estos fracasos? Tercera pregunta, Presidente -me faltan dos preguntitas, ¿oyó, Presidente?, para que no me corten - ¿Qué garantías puede ofrecer la entidad de que la actualización tecnológica no seguirá siendo fragmentada, evitando así repetir problemas de incompatibilidad e ineficiencia en el Sistema Nacional de Control Aéreo? Y cuarta y última pregunta de este tercer bloque de preguntas, ¿cuál es el cronograma real y verificable para la modernización integral de los centros de control aéreo en nuestro país?, y ¿qué riesgos operacionales enfrenta Colombia, mientras se mantiene la infraestructura tecnológica con marcados signos de obsolescencia? Gracias, Sr. Presidente, estas son preguntas, repito, y con esto cierro, que dejo planteadas, en cumplimiento de la Ley Quinta (5ª), para que sean resueltas en el segundo tiempo de este debate, que, reitero amablemente, pueda ser en un tiempo no inferior a una o máximo dos semanas.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador. Tiene la palabra el Senador Gustavo Moreno, Senador Citante, luego tiene la palabra el Senador Julio Elías, y luego de los citantes, intervendrá el Gobierno nacional. Después de los citantes tiene la palabra el Senador Carlos Guevara y luego tiene la palabra la Senadora Sandra Jaimes, luego tiene la palabra el Senador Robert Daza, la Senadora Sandra y el Representante Parrado. Antes, usted, Senadora Soledad Tamayo, como miembro de esta comisión, por supuesto, tendrá prioridad en el uso de la palabra. Senador Gustavo Moreno, hasta por 10 minutos.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchísimas gracias, Presidente. Primero, quiero darle la bienvenida al Gobierno nacional, al Ministro de Defensa, a la Ministra de Transporte, al Viceministro de Hacienda, al Director de la ANI y de la Aeronáutica Civil. Primero, yo quiero manifestar que es muy grave lo que está pasando en temas de sistemas de transporte aéreo en nuestro país, es muy grave lo que está pasando en Colombia, y no solamente, Senador Esteban, es un tema de este gobierno, es un tema estructural y de fondo de lo que hay que hacer y que hay que resolver en el transporte aéreo de Colombia durante muchos años. Durante los últimos años van 62 accidentes aéreos, cerca de 400 personas muertas; durante los últimos tres meses, de enero a marzo, van 91 muertos, Senadores y Senadoras, murieron cuatro... seis víctimas fatales, el accidente de un artista, cantante,

en un avión privado, iba en su avión, en su avioneta privada, y murieron seis personas; luego en un vuelo comercial de SATENA, operado por el Estado Colombiano, querida Ministra de Transporte, una aerolínea comercial, murieron cerca de 15 personas, entre ellas un compañero Congresista, Cámara de Representantes; y luego muere el 23 de marzo 63 personas de la Fuerza Aeroespacial, soldados, militares que iban en un avión de la Fuerza Aérea, la Fuerza Aeroespacial. Entonces aquí hay unas fallas estructurales, lo que está pasando en el transporte aéreo, esto no es simplemente, Senador Esteban, de la Fuerza Aérea, de las fuerzas militares, también un avión privado, también un avión comercial, y aquí lo que cabe, unas preguntas de fondo, es ¿quién está haciendo los controles?, ¿quién está haciendo el seguimiento al transporte aéreo, y el seguimiento al mantenimiento de las aeronaves públicas, militares, privadas, de nuestro país? Cualquiera de nosotros, queridos Senadores, ministro, ministra, cuando uno necesita ir a cualquier región de Colombia, se va en un avión de la Policía; ¿quién está haciéndole ese seguimiento, querida Ministra de Transporte? ¿Es la Aeronáutica Civil? La Aeronáutica Civil dice que es el encargado del operador de las torres de control, pero que cada... no hace el seguimiento al mantenimiento, ¿o son ustedes, queridos señores de la Aeronáutica, quienes hacen ese seguimiento y ese control, de que un colombiano se monta en un avión de Avianca, en un avión de LATAM, en cualquier avión, y ese avión sí tiene los mantenimientos? Recuerde que son empresas y la empresa busca rentabilidad, pero cualquiera de nosotros está viajando en un avión comercial, y es ahí donde yo quiero llamar la atención: 91 muertos durante los últimos 3 meses en este país, y aquí este debate a lugar no debe enfocarse de que si el avión era viejo o era chatarra o demás, el debate es el mantenimiento, y aquí hay unos controles rigurosos de la Fuerza Aeroespacial, de la Fuerza Aérea, de las fuerzas militares de nuestro país, y un avión Hércules, donde iban cerca de 100 militares, lastimosamente 61 militares murieron, y aquí lo que tenemos que revisar, querida ministra, es el debate de fondo: Aquí hay una crisis aérea, una crisis de cuál es el papel de la Aeronáutica Civil o cuál es la entidad competente, encargada de hacer los controles rigurosos en materia de la Fuerza Aérea, en materia del transporte aéreo, porque yo estoy seguro de que la Fuerza Aérea, la Fuerza Aeroespacial, quizás ellos tienen su propio mantenimiento, son más rigurosos los controles, son mucho más rigurosos, porque hay ingenieros aeronáuticos, hay ingenieros mecánicos, y ellos están pendientes de su misma flota; lastimosamente faltan recursos, que es un punto que quiero abordar más adelante. Y quiero decir que los propios documentos oficiales permiten desmontar la idea de que la edad cronológica por sí sola explica lo ocurrido, aquí hay unos mantenimientos

de fondo, y a mí me parece muy grave que en el mes de diciembre, querido Senador Esteban, un hijo, querida ministra, de un operador, un joven de 20 años, desde la torre de control del aeropuerto principal de este país, un joven que no tiene nada que ver con la Fuerza Aérea, dio la autorización de despegar y de aterrizar de 64 vuelos en Colombia; ¿aquí quién hace ese control riguroso, señor de la Aeronáutica, aparte de la pésima infraestructura que tienen los aeropuertos de nuestro país? El Ministro de Defensa, en su manifestación, recordó que para evaluar las aeronaves, aplican metodologías como el “Safe Life” y el “Damage Tolerance”, con las que se mide la acumulación del daño, la aparición de grietas y los límites estructurales en las horas y los ciclos de vuelo; Senador Esteban, el avión que se recibió en el 2020, en el Gobierno Duque, no tenía simplemente 10,000 horas de vuelo, eran casi 14,000 horas de vuelo, 13,555 eran las horas de vuelo de este avión. Pero yo aquí no quiero enfocarme en un debate ideológico, en un debate de qué gobierno o quién tuvo la culpa; aquí lo que se necesita, y es este debate, es corregir una falla estructural de actualización y de poner un mayor rigor a la aeronáutica de nuestro país, tanto pública, privada, comercial y de las fuerzas militares, porque cualquiera de nosotros puede morir, morir en un accidente aéreo, y muchas veces no sabemos qué entidad rigurosa tiene que velar por ese control riguroso, porque aquí todos se lavan las manos, aquí nadie asume una responsabilidad seria con respecto al transporte aéreo, de que verdaderamente se hagan esas revisiones a todo el transporte aéreo, a todas la aeronaves que se muevan, así sean de esas aeronaves... avionetas que se prestan para aprendices, personas que están aprendiendo en la aviación de nuestro país, y por eso yo hoy llamo la atención. Y también quiero manifestar un tema, que me parece de extrema gravedad, este avión... la Fuerza Aérea, la Fuerza Aeroespacial, las fuerzas militares, carecen hoy de recursos, querido Viceministro de Hacienda; en el año 2025 pidieron cerca de 50,000 millones de pesos, las fuerzas militares, para el mantenimiento de las aeronaves, solamente contaron con 25,000 millones de pesos y finalmente le apropiaron 2,500 millones de pesos quiero que me corrijan si esta cifra es verdadera o no, y por eso yo hoy, en esta comisión, quiero decirles... *(01:41:29) ahora, la brecha especialmente, según el Ministerio de Defensa, la respuesta oficial es que las fuerzas militares registraron una necesidad por 53,419 millones de pesos, mediante el Decreto número 1477 del 30 de diciembre del 2025, pero apenas se apropiaron 21,000 millones de pesos, la brecha especialmente severa en inversión, mientras el anteproyecto que enviaron fue de 25,000 millones, la apropiación fue de apenas 2,400 millones; existe una diferencia sustancial entre lo que el sector considera necesario, todas las fuerzas, Policía, FAC,

todas las fuerzas que tienen que ver con la aviación de nuestras fuerzas militares, y lo que necesitaban verdaderamente para hacer el mantenimiento a esta...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto para terminar, Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, Presidente, voy a saltarme y yo quiero dejar unas preguntas, que espero sean respondidas en este debate; por eso quiero decir de que el debate no debe centrarse, querido ministro, si el avión era viejo, sino que quien era el encargado de garantizar las condiciones necesarias para la operación, ¿actuó oportunamente frente al riesgo y tomó decisiones técnicas ante la tragedia?, ¿o sólo fueron después de esta tragedia? ¿Por qué no se advirtieron antes restricciones de operación, retiro o reemplazo de estas aeronaves, si algunas eran obsoletas? Dijeron que iba a haber un tema paulatino de renovación de la flota, que necesitaban un CONPES para esta renovación, pero lastimosamente se viene a actuar después de una tragedia. Qué hallaron... ¿qué hallazgos arrojaron las inspecciones previas, querido Ministro de Defensa?, y ¿cómo impactó la brecha presupuestal de solamente dejar 2,500 millones de pesos, habiendo las fuerzas militares pedido 25,000 millones de pesos, que fue cerca del 10 %? ¿Esto impactó en los repuestos, sostenimiento y el mantenimiento de las aeronaves? ¿Por qué sí la aeronave, por qué sí la renovación seguía proyectada a mediano plazo, si el problema ya era conocido, lo que estaba pasando con las fuerzas aéreas, con los aviones de la Fuerza Aérea de nuestro país? Pero yo aquí quiero dejar una reflexión, querida ministra, y es que este país necesita hoy un tema muy riguroso en tema del transporte aéreo en Colombia, supuestamente...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

30 segundos, Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Supuestamente decimos que el transporte aéreo es el más seguro del mundo. Colombia es el tercer país de América Latina, después de Argentina y Brasil, donde más accidentes aéreos se han presentado; ¿por qué esa falta de rigor con respecto al seguimiento, al control, del mantenimiento de todas las aeronaves públicas, privadas, comerciales y de las fuerzas militares? Esto no es un error y esto no es simplemente culpa de un gobierno, es un tema estructural del Estado Colombiano, que hoy necesitamos un mayor control riguroso de las fuerzas, con respecto al transporte aéreo en Colombia. Muchísimas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Senador. Tiene la palabra, por último, y antes de la intervención del Gobierno nacional, el Senador Citante, Julio Elías.

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias, Ssnador Presidente. No voy a ser muy extenso porque ya mis compañeros han dicho todo y no tenemos mucho tiempo. Primero, quiero darles la bienvenida a los señores ministros, Sra. Ministra, Sr. Ministro de Defensa, Sr. Director de la Aerocivil, el Presidente de la ANI, Sr. Viceministro de Hacienda, a la Comisión Sexta del Senado de la República. Como decía ya mi compañero y han dicho todos, yo no creo que el interés de este debate, o no sé si mis compañeros lo verán así, pero no creo que el interés de este debate sea venir a lanzar culpabilidades acá, sobre todo en un tema que apenas está en plena investigación, pero sí venir a hacer interrogantes sobre qué se está haciendo, para evitar que esto vuelva a suceder, sería lo principal. El tema pues ya está sobre la mesa, un avión Hércules de la Fuerza Aeroespacial cayó en Puerto Leguízamo, con más de 120 personas a bordo, de las cuales 69 perdieron la vida hasta ahora, y más allá de eso, la situación amerita que se tomen correcciones en el camino, como lo que planteaba el Senador Pedro Flórez sobre el helicóptero, que el 20 de febrero, en el aeropuerto El Dorado, se le cruzó a una aeronave comercial, poniendo en riesgo la vida de muchas personas también, que independientemente si son de la Fuerza Pública o no son de la Fuerza Pública, son colombianos y hay que tener en cuenta la vida de estas personas. En la respuesta que hoy nos da la Aerocivil y el Ministerio de Defensa, quedan claras varias cosas: Una, que la Aerocivil no es la responsable de ese avión, el Hércules es una aeronave militar y las aeronaves militares tienen su propio régimen, sus propias reglas y unas reglas establecidas bajo una cadena de mando; la Aerocivil no lo certifica, no lo inspecciona, no lo supervisa, no puedo ordenar que se quede en tierra, y esa responsabilidad es de la Fuerza Aeroespacial y el Ministerio de Defensa, así está establecido en la normativa colombiana e incluso en la internacional. El Ministerio de Defensa respondió ayer formalmente que el avión tenía sus mantenimientos al día y como lo decía el Senador Moreno, yo no creo que sea cosa de hablar si el avión era viejo o no era viejo, es una chatarra o no es una chatarra, en Colombia hay volando de todo, aviones nuevos, aviones medianamente usados, aviones viejísimos; en la aviación privada yo conozco aviones de aquí, porque además soy un fanático, que cada vez que le veo la cola a un avión, le tomo la foto al número de la cola del avión y miro cuántos años tiene de uso; aquí en Colombia hay aviones volando de 60 años, aviones privados sobre todo, en la en la aviación comercial hay aviones de 25, de 30 años, volando todavía, el primer A320 creo que llegó el país en el año 97 y creo que todavía está funcionando, siendo que le hacen correctamente todos sus mantenimientos, entonces no creo que se trate de que sea un avión viejo, sea una chatarra, no sea una chatarra o esté bien o esté mal el avión, pero sí se necesitan respuestas porque nosotros estamos acá por los intereses, no solamente de los colombianos que no tienen el fuero militar, sino también de las

familias, de todos estos militares que perdieron la vida y que se accidentaron en este avión, ¿qué pasó ahí concretamente en ese accidente?, ¿qué pasó? Hay un choque de trenes, hay un choque de trenes... -se enojó el Sr. Ministro de Defensa- hay un choque de trenes entre la aviación comercial y el alto mando militar, que hace que se... que no se entiendan en las pistas, que hace que uno esté por encima del otro, o ¿qué es lo que está pasando ahí? Pues eso es lo que quisiéramos saber, ¿quién manda en la aviación militar en el país?, que hace que muchas veces, obviamente, esté por encima de la aviación comercial, pero poniendo en riesgo la vida de muchos colombianos. Pues eso es lo que queremos escuchar acá, como respuestas, en la Comisión Sexta. Esta aeronave, que despegó en Puerto Leguízamo, a los 36 segundos se cayó con 120 personas o más a bordo, 36 segundos; ¿hipótesis? Muchas, incluso si nos ponemos a revisar la hipótesis de las redes sociales, pues hay hasta teorías conspirativas y todo de por medio, una... hasta mostraron una foto de un dron, que iba por ahí volando por en medio, otros que hubo una explosión interna dentro del avión, que puede ser por parte de las municiones que llevaban ahí los soldados, eso no está comprobado si fue antes de o después de la caída del avión, el exceso de peso, los años, las condiciones de la operación de la pista. Hay otra cosa que hay que tener en cuenta, y esto sí es para... de pronto la ministra, o no sé si en la legislación está así, pero el aeropuerto de Puerto Leguízamo, un aeropuerto que no tiene torre de control siquiera, primero que todo, y segundo, que lo maneja la alcaldía municipal, no lo maneja ni la Aeronáutica, ni lo maneja una concesión, ni lo manejan los militares, ni lo manejan... sino la alcaldía municipal; ¿sí está facultada operacionalmente la Alcaldía Municipal de Puerto Leguízamo, para manejar un aeropuerto como estos?, ¿sí está facultada técnicamente la Alcaldía de Puerto Leguízamo para responder a esto, sin torre de control siquiera? Al no haber torre de control y equipo que sustenten el vuelo de este tipo de aviones y aeronaves, ¿pues qué hacen los militares en ese sentido? Se comunican por radio, es lo que se ha dicho, se comunican por radio a decir: "Voy a despegar, haz esta maniobra, no hagas esta maniobra", entre ellos internamente; esa es la capacidad de respuesta que tenemos en el país. Yo entiendo que nosotros somos un país con una geografía compleja y un país que no cuenta con los recursos para dotar a toda la capacidad aeropuertos y pistas en el país con toda la tecnología, pero por lo menos sí debería haber, en estas pistas habilitadas, para que funcionen ciertos vuelos y, sobre todo, estos que transportan gran cantidad de pasajeros, pues un mínimo, un mínimo de tecnología, para que se pongan de acuerdo entre la aviación comercial y la aviación militar, y que no pase lo que pasó en Puerto Leguízamo, y, sobre todo, que eso pase en Puerto Leguízamo, que no tiene torre de control, pues esperemos las explicaciones, para ver si nos satisfacen; pero que pase en Bogotá, como lo decía el Senador Pedro, que un helicóptero militar

se le cruce en el camino a un avión comercial, y que por poco genera también un accidente, que afortunadamente no estamos hoy lamentando, pues eso sí ya es para estudiar. Entonces yo creo que aquí no estamos para, Sr. Ministro, Sr. Director, no estamos para acusar a nadie el día de hoy, pero sí queremos respuestas, es lo que queremos hoy en este debate: ¿Qué es lo que está pasando con la aviación en nuestro país?, ¿se están haciendo correctamente los mantenimientos? -ya Uds. lo dijeron- ¿quién es el que está a cargo de esos mantenimientos?, ¿qué fue lo que pasó en el accidente de este Hércules, que costó la vida de 69 militares?, ¿qué fue lo que pasó en Puerto Leguízamo? Y que nos puedan informar, de verdad, a los colombianos, a los Senadores, a este Congreso de la República, qué acciones, de verdad, van a tomar, para que esto no vuelva a suceder en el país. Entonces le dejo ahí y le regalo el minutico que queda, Señor Presidente, porque, de verdad, vinimos fue a escuchar al Sr. Ministro, al Director de la Aeronáutica, a la Señora Ministra, para que nos digan las acciones concretas que el Gobierno nacional va a tomar respecto a esto. Muchas gracias, Señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Senador Elías. Tiene la palabra el Señor Ministro de Defensa, para iniciar las intervenciones del Gobierno nacional; ¿cuánto tiempo necesita para su intervención, Señor Ministro?

Ok, Ministro, le voy a dar 20 minutos y en ese momento revisamos, que es el mismo tiempo que utilizó el Senador Citante de este debate, para que ustedes presenten las respuestas a las diferentes intervenciones hechas por los Senadores de esta Comisión.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias, Señor Presidente. Muy buenas tardes a todos, un saludo muy especial al Señor Presidente de esta Comisión, Alex Flórez, a la Señora Vicepresidenta, Sandra Ramírez, a todos los citantes, y también a quienes me acompañan como citados, a nuestra Ministra de Transporte. Estamos aquí porque hay que dar la cara al país, frente a un evento supremamente trágico, y agradecemos este espacio, que es necesario y hace parte de la Democracia. También agradezco ese homenaje auténtico de gratitud, que obviamente nos recuerda ese dolor en el alma por la partida del 69 héroes de la patria, que estaban haciendo o cumpliendo una misión con el máximo empeño, que murieron vistiendo el uniforme que juraron defender, y que murieron haciendo lo que más amaban, proteger a cada uno de los que estamos acá, a cada colombiano, y a lo que nos pertenece. A pesar de ese dolor, no nos doblega para nada la tragedia, todo lo contrario, nos conecta con ellos, para, en honor a ellos, responder todas las preguntas que ustedes han hecho, pero con el debido respeto y con la debida responsabilidad. Las familias

de nuestros héroes, al igual que cuando yo perdí un hermano en un accidente similar hace 14 años, esperamos respuestas claras, y el país también las exige. La responsabilidades que tengamos que asumir, pues las asumimos, para eso estamos, y esas respuestas claras deben ser también respetuosas, y por ello invito a no hacer hipótesis o apreciaciones personales, lo hago con el mayor respeto, que en algunos casos se tornan son irrespetuosas, irresponsables, y otras las buscan tipo mediático, en medio del dolor. Una tripulación no aborda una aeronave porque sea insegura subirse a ella, lo hice yo durante el tiempo que estuve volando, durante 35 años, 6,700 horas de vuelo, y volar obviamente aquí en Colombia no es lo mismo que volar en Suiza, el contexto cambia, y por ello quiero hablarles del contexto y también los hechos, para aclarar dudas, y como ustedes nos han dicho claramente, para saber, de alguna manera, qué pasó, cómo pasó, por qué pasó y, sobre todo, que no vuelva a ocurrir. Sin embargo, como no se ha concluido la información, cualquier dato que se dé acá, puede cambiar en el transcurso de la investigación, y sería una responsabilidad dar esos datos; por ello habrá una parte reservada, que la anunciaré, y estaremos dispuestos, cuando el Presidente de la Comisión y ustedes lo estimen conveniente, bajo los protocolos de reserva de la misma información, explicárselos claramente. ¿Colocamos la presentación, por favor? Aquí, primero que todo, quiero hablar, en esta gráfica que podrán observar, algunas personas han dicho que prácticamente se han acabado las aeronaves en este gobierno; aquí no vengo a hablar de un período en sí, sino para hablar con los hechos y las cifras. No es cierto que se ha reducido en este gobierno la flota de la Fuerza Pública, ahí ven los datos, en la parte superior ven la cantidad de aeronaves que tiene Colombia, una de las más grandes de Latinoamérica; eso sí es cierto, la más operativa de Latinoamérica, y en la parte inferior ven lo que son la cantidad de aviones y la cantidad de helicópteros: El color azul es la cantidad de aeronaves que tiene la FAC; el verde, el Ejército Nacional; el azul clarito, la Armada, y lo otro, la Policía Nacional. Si ustedes miran ahí, el promedio de aeronaves en esta línea es de 677 aeronaves, en este gobierno, por encima del promedio incluso del 2018 al 2022, de 659 aeronaves, y ahí vemos que unas aeronaves salen, otras aeronaves entran; eso nos recuerda dos cosas básicas, diría yo: Primero, que las aeronaves no son eternas, tienen que ir en algún momento salir, y segundo, que son hechas por humanos, es decir, que en algún momento podrían fallar -siguiente- Y uno se pregunta entonces por qué sale una aeronave de las líneas de operación; cuatro elementos podría uno agrupar: El primero de ellos es que es por el tiempo de vida útil y ese tipo de vida útil se mide en horas de vuelo o en ciclos, que produce una fatiga, por ejemplo, el avión Hércules, que lo utilizamos para extinción de incendios, lleva mucha carga larga, por cada hora de vuelo es como si volara siete la estructura, entonces

se contabiliza así, y eso le reduce el tiempo de vida útil. ¿Qué aeronaves han salido porque hayan cumplido el tiempo de vida útil en la FAC? Por ejemplo, el Boeing 707, que era un avión que se empleaba como tanquero. Otro elemento es porque ya es muy costoso y el tren logístico pues de mantenimiento no da, el avión OB10, que es un avión que utilizamos aquí de *apoyo**(02:01:28) cercano, salió porque ya no daba, era muy costoso mantenerlo, y obviamente buscar un repuesto de un avión hecho en los 60 y que ha dejado de producir, sí ya es muy costoso encontrarlo y muy difícil ese tren logístico; es lo que nos pasa ahorita con los aviones Kfir, los aviones Kfir se ha alargado el tiempo de vida útil, pero ya se vuelve costoso y ya encontrar un repuesto de esa aeronave, que Colombia es prácticamente el único que lo opera, pues no es rentable. Otro es el índice de confiabilidad, que bueno, está bien, la aeronave está volando, pero falla muy seguido, nos pasó con los aviones T37, que salió Ud. a vuelo y apenas aterrizaba, de una vez tenía que meterlo al hangar, hacerle mantenimiento porque falla una parte, un reloj, etc., o cuando iba a salir, lo prendían y lo chequeos no daban, y tenían que meterlo. Y el último ya es el contexto operacional, algo que tal vez ya no sirve para el conflicto, podríamos aquí traer el Hughes 500, un helicóptero pequeño, que se utilizó de transporte armado... de transporte, y perdón, y armado, pero ya por las condiciones dijimos no, se requiere una mayor capacidad de poder de fuego. Esos elementos es para tomar decisiones y las decisiones deben ser responsables, y por ello es que aumentan en algún momento el número de aeronaves, en otro momento se disminuye, por ejemplo, en el caso de la FAC, sacó 29 aeronaves de línea en los últimos 5 años: A-37, Arava, Boeing 727, CASA C-212*, un Cessna 337, dos aviones Fokker 28, un Kfir, un ScanEagle y... T37, pero adquirió otros 16 nuevos, para reemplazar esas capacidades, para mejorar la confiabilidad y la capacidad de alistamiento de las aeronaves; eso es un ciclo constante, pero vuelvo a la gráfica de atrás, inclusive se han mantenido más aeronaves que en el periodo del gobierno anterior -siguiente- Otro de los aspectos entonces para entender este accidente es hablar de alistamiento, ¿qué es alistamiento? Que una aeronave le asegura que usted la puede utilizar inmediatamente para cumplir una misión, y nosotros tenemos en cuenta, uno, la aeronavegabilidad, es decir, que todo le funciona; dos, que se han cumplido todos los estándares, como es hecho por el ser humano y va a desafiar todas las leyes de la gravedad, pues se tienen que hacer unas listas de chequeo muy exhaustivas, muy rigurosas, para poder uno salir a vuelo; que tenga la configuración operativa, es decir, si va a ser, en el caso de la operación militar, si va a ser un *rappel*, que tenga adecuadamente las obras, si no las tiene, así la aeronave esté buena, pues no está lista para cumplir esa misión, y lo otro, que tenga la disponibilidad de tripulación y repuestos y apoyos en tierra, es decir, por ejemplo, el avión Kfir, si no

tiene la planta de aire, pues no va a funcionar, o la planta eléctrica, no va a funcionar, no va a poder volar, a pesar de que la aeronave esté buena; y al ser una aeronave hecha por humanos, pues puede fallar, entonces, por ejemplo, ahí coloqué esas dos gráficas, que se ven ahí, boletines de cazas, fabricantes de helicópteros, donde les dicen: Mire, revise esta balinera, porque por allá, en otro país, hubo el daño en una balinera y se afectó la flota, y entonces tienen que parar en tierra y tiene que revisarse cada detalle, ¿y eso pasa solamente en la aviación militar? No, pasa en la aviación civil, pasó con Avianca, recuerden, por ejemplo, sí, el Boeing 737 Max, por ejemplo, 2018 - 2019, unos accidentes en África, pararon toda la flota, un avión recién hecho, y luego, en el 2024, por un problema de desprendimiento, una parte en el fuselaje, pararon 171 aviones, porque dicen: "ojo, que eso está fallando". Eso es normal, eso ocurre; por algo los procedimientos que tienen los pilotos, dicen ahí claramente cómo responder a una emergencia, es decir, que la probabilidad de que algo falle existe, pero se tienen que hacer unos chequeos muy, muy minuciosos para ello. Ahora, ya entendiendo, digamos, el alistamiento que hay, ¿cuál es el alistamiento de la fuerza pública? -siguiente- Algunos dicen que se desplomó el alistamiento; eso es los hechos, yo no vengo aquí a decir algo diferente a la realidad. Lo ideal es que una cuarta parte de las aeronaves que usted tenga, por lo menos desde el punto de vista militar, es que lo tenga en mantenimiento, porque tiene que entrar algo a mantenimiento sino entonces sería irresponsable, no le estaría haciendo mantenimiento, o sea, que el 25 % esté en mantenimiento y el 75 % lo tenga listo. Nosotros hemos estado en un alistamiento, han visto, en un promedio del 62 %, pero cuando ustedes miren allá, ha sido casi la misma tendencia desde el 2015 a la fecha, es más, en el 2015 hubo 59 %, el año pasado cerramos con 61 %, tuvimos un momento de 63, 64 % de alistamiento. Miren la gráfica, para que esas apreciaciones mediáticas, que son irresponsables, pues pierdan valor. Pero ahí quise resaltar, en una franja del 2022 al 2025, a la fecha, que es la guerra Rusia-Ucrania, que afecta drásticamente el mantenimiento de los helicópteros MI17; si ustedes ven en la parte inferior, ven que los helicópteros, claro, son los más afectados en mantenimiento y ha sido principalmente por esta guerra, ¿y por qué? Porque las empresas que hacen mantenimiento a los helicópteros en MI17, están en la lista OFAC y no pueden hacer negocios, no pueden hacer transacciones con países como Colombia, y eso nos ha generado una afectación importante en el alistamiento. A pesar de esa limitación internacional, que no existió en los años anteriores, miren ustedes el estado de alistamiento que ha tenido nuestra fuerza pública, y obviamente en cada aeronave que se sube ahí, es porque puede volar, es seguro volar. Ah claro, necesitamos el 75 %; claro, ¿qué se necesita? Plata, no más, plata, que nos den más presupuesto, y ahora les explicaré cómo estamos en presupuesto -siga- ¿Por qué es

diferente volar en la aviación civil a la aviación militar? Pues son unas diferencias muy grandes, muy grandes, por ejemplo, el ambiente es hostil: Cuando un avión comercial despegue de un sitio a otro, lo están esperando otros pasajeros, otra gente; en el caso de nosotros, nos está esperando es la amenaza, que muy seguramente nos va a atacar. Otro de los elementos es que son puntos imprevistos de aterrizaje: Un combate uno no calcula en qué momento y en qué lugar se da, puede ocurrir en cualquier momento, y allá tenemos que ir a hacer apoyo aéreo cercanos o hacer evacuación aeromédica en medio de la selva, en medio de la noche, etc. Operamos en múltiples aeronaves, ustedes no ven aviones de Avianca o LATAM volando uno con otro; en la última operación que hicimos contra alias Mordisco, hasta 27 aeronaves llegaron a ser empleadas, despegando de diferentes sitios, a encontrarse en medio de la selva, en medio de la nada, para atacar un objetivo; eso es diferente a la aviación civil, visores nocturnos, sin luces, entonces cuando nos preguntan allá, que aterrizar allá en Puerto Leguizamó, lo hacemos inclusive sin luces, con visores nocturnos, pero para eso se requiere un entrenamiento muy exhaustivo. También vamos a puntos remotos o desconocidos, es decir, la topografía cambia, la metodología cambia, con una limitada información meteorológica; y hacemos algo diferente también, que son operaciones especiales, que se haga un asalto rappel o en SPIE, alguna unidad de fuerzas especiales armada, equipada, listos a entrar en combate, eso no ocurre en otro tipo de aviación, o lanzar paracaidistas o lanzar *carne** (02:10:08). Voy a ir bastante rápido, Sr. Presidente, entonces y aquí una pregunta que nos dicen ¿que si hay un choque? Bueno, en la Aerocivil y nosotros no lo hay ...compartimos el mismo espacio aéreo, pero aquí hay dos tipos de seguridades: Una seguridad de que una aeronave no se vaya a chocar con otra, ¿sí?, pero otra seguridad es que ninguna aeronave hostil llegue al espacio aéreo colombiano. Cuando uno mira las diferentes guerras, el primer elemento que utiliza una fuerza militar, un país, para defender a su nación, es poder aéreo, son aeronaves de combate, entonces ambas tienen que convivir. Ahora, hay una relación muy fuerte con la Aerocivil y hay unos estándares y unos procedimientos muy fuertes, porque así lo exige, la decisión se toma es en segundos, y en las investigaciones aeronáuticas civiles es civil, pero yo les saqué a hablar de este ambiente hostil, ¿quién de *AEROCIVIL* me va a hablar de emisores nocturnos, de múltiples aeronaves?, ¿quién? ¿Un piloto Avianca?, ¿un piloto de LATAM?, ¿un piloto de American Airlines? ¿Quién me va a hablar de lanzamiento de paracaidistas y ¿de operaciones remotas? No, lo hace la autoridad aeronáutica de la aviación de Estado, es decir, hay dos autoridades aeronáuticas acá, que se relacionan muy estrechamente: Por la parte civil, la Aerocivil, y para la parte de aviación de Estado, la autoridad aeronáutica de aviación de Estado, que depende

directamente de la FAC -Seguimos, por favor- Ahora vamos ya al tema puntual, entonces en caso de accidentes e incidentes, es clave diferenciar: Accidentes básicamente se refiere a que hayan personas lesionados o hayan daños estructurales fuertes; e incidentes es que ocurra algo que puede influir en la seguridad aérea, pero no se convirtió en un accidente, por ejemplo, esa foto que está ahí, es de un avión que aterrizó en Estados Unidos, que le falló el motor y aterrizó en una Interestatal, en los Estados Unidos. El tema de la regulación, que ahorita muy seguramente lo explicara mejor el señor comandante de la FAC, el General Silva, de esos aeródromos no controlados, eso es en toda parte del mundo, allá en Estados Unidos es común y ellos mismos se controlan, etc., lo importante es cumplir los procedimientos. -siguiente- Nos han dicho que aquí prácticamente, en este periodo de gobierno, se ha accidentado, mejor dicho, la más alta tasa de accidentalidad de la historia; esa es la cantidad de accidentes que hemos tenido, la mayoría son en helicópteros, por la misma condición operacional de los helicópteros, y en el 48 % de esos accidentes hemos tenido accidentes fatales. Esa línea punteada roja no la tracé yo, automáticamente uno le escribe ahí, a la tabla de Excel, "tendencia" con esa gráfica y le muestra esa tendencia; la tendencia de reducción de accidentes va hacia la baja, llegar a cero es imposible por las razones que hay. A nivel global, y se parece mucho a estos factores de por qué ocurren los accidentes, es factor humano el 75 %, factor técnico el 22, factor operacional 2 %, y 1 % por determinar en algunos momentos las causas. Después de ocurrir un accidente -siguiente, siguiente. Ese es de... ese periodo de 92 accidentes es del 2008 hasta el 2026- Después de ocurrir un accidente, ¿qué pasa? Ocurren cuatro tipos de investigaciones: Una, que es la que está adelantando la Fuerza Aeroespacial Colombiana, que tiene que ver con una investigación de tipo técnica y busca concluir cuáles son las causas y tomar acciones, para que no vuelva a ocurrir; no es nada sancionatorio, busca es conocer, de manera objetiva, qué pasó, por qué pasó, cómo pasó y qué acciones hay que tomar para que no vuelva a ocurrir. Pero vienen otras investigaciones, que esas sí tienen otro tipo de responsabilidades: Una investigación penal, en este caso lo inició la justicia penal militar y policial; una investigación disciplinaria por el superior competente y, o la Procuraduría General de la Nación, y lo mismo, una investigación de tipo administrativo por el superior competente o por la Contraloría. Pero... dale de paso aquí al Señor General Silva, que yo creo que amerita, antes de ello, otorgarle un minuto de silencio hoy; sé que ya lo hicimos, pero no puedo, como Ministro de Defensa, dejar pasar rendirle homenaje como Nación y que recordemos tal vez los nombres de quienes están ahí, y por ello los invito a un minuto de silencio, por favor.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Un minuto de silencio, por favor, desde cabina.

Minuto de silencio.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Nos sentamos, por favor. Para nosotros, como colombianos, es claro que los hijos de nuestros héroes, que partieron en ese accidente, no eligieron esa tragedia; ¿qué va a hacer el país con los hijos de los héroes? Es una invitación que pues también hago yo; obviamente, como Ministro de Defensa, estoy aquí respondiendo por lo que ocurrió, pero creo que no los podemos dejar solos; acá algunos Congresistas me han pedido que mantenga esta imagen, que es de unos 30 o 40 segundos, qué podemos hacer, y ahí pueden los Congresistas que me han escrito, que quieren hacer la donación, me piden que dejémosla unos 30 segundos, para que escaneen el código QR y se unan, como nosotros nos hemos unido...

La Presidenta, honorable Senador Sandra Ramírez Lobo Silva:

Continúe Señor Ministro.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Hacer una donación, de tal manera que ayude a la educación, a mejorar las condiciones de educación de nuestros soldados profesionales, suboficiales y oficiales que perecieron. Le doy la palabra al Señor General Silva, quien va a hablar sobre la flota Hércules y una parte preliminar, Señor Presidente, de lo del accidente. La otra parte estaremos dispuestos a su indicación.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Sr. Ministro. Bienvenido, Sr. Comandante, ¿cuánto tiempo necesita?

El Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General Carlos Fernando Silva Rueda:

5 minutos, Sr. Presidente.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Tiene 5 minutos, adelante.

El Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General Carlos Fernando Silva Rueda: Gracias y buenas tardes para todos, Señor Presidente, señores ministros, honorables Senadores. Voy a ir rápidamente, para ahorrarnos el tiempo. -Siguiendo, por favor- Quiero hablar un poco de la flota de Hércules a nivel mundial: El Hércules es un avión construido... diseñado en el año 54, entró en servicio en el año 56; hoy en día 70 países del mundo operan el equipo C-130; han sido construido más de 2,400 aviones, actualmente operan más de 1,200 aviones y el 68 % de la flota de Hércules del mundo tiene la misma edad que el FAC 1016, y ahí ustedes pueden ver los países

que están en azul, claro, son los que tienen aviones como el 1016, en azul oscuro aviones de nueva generación, es el Súper C-130, que está siendo operado en algunos países, en combinación con la misma flota del C-130...* (02:19:07) -Siguiendo- ¿Para qué se utiliza el C-130? Es eminentemente un avión de transporte de carga, lo llamamos nosotros táctico porque es para transportar tropa a lugares complicados, pistas difíciles, no preparadas; por eso tiene unos motores altos, por eso tiene una rampa de carga que le permite ser muy flexible y ágil en todas sus operaciones; lo utilizamos además para extinción de incendios, ustedes lo han visto, el Sr. Ministro lo decía, penaliza a la aeronave, hay que hay que contabilizarle más horas cada vez que utiliza eso, cuando lanza paracaidistas también, porque el avión sufre algunos estreses estructurales adicionales; lo utilizamos para operaciones especiales, que son operaciones militares fuera del estándar: Transporte aeromédico, como se hizo el mismísimo día del accidente, y se hizo... antes de mediodía ya teníamos a los sobrevivientes en Bogotá, transporte aeromédico, búsqueda y rescate, y transporte de ayuda humanitaria. Estos son los mismos aviones que nosotros hemos enviado a Chile, hemos enviado a repatriar gente, me acuerdo hace unos años, a Jordania; es la misma fuerza aérea que va a Boujan, la misma fuerza aérea que va al Japón, a repatriar colombianos, en la misma fuerza aeroespacial -sigamos- Este es el alistamiento o más bien la flota que tenemos desde el año 2015 hasta el año 2025; en este momento tenemos 7 aeronaves. Como también lo mencionó en alguna entrevista pasada el Sr ministro, se están retirando dos aeronaves, precisamente porque su costo para mantenerlo ya no, ya no... ya no justifica exactamente. Entonces en este momento tenemos 7 aviones y arriba ustedes ven las dos gráficas: La azul es el alistamiento, en este momento tenemos un 40... o el año pasado manejamos un 40 % de alistamiento, es decir, un poco menos de la mitad de los aviones, ¿por qué? Porque esa otra mitad están en un mantenimiento, algunos porque su mantenimiento toma tiempo, otros porque es un mantenimiento imprevisto y se está atendiendo eso o estamos esperando un repuesto, pero la flota desde el 2015 se fue reduciendo porque vamos retirando aeronaves, en el 2021 recibimos tres aeronaves más del gobierno norteamericano; y la línea verde son las horas de vuelo que hemos volado en este equipo a lo largo de estos años; como ustedes se dan cuenta, hemos tenido una capacidad para volar cada vez más horas de vuelo en este aparato durante los últimos 4 años -Sigamos- Hablando un poco del accidente en sí -siguiendo- y hablemos del FAC 1016, ésta es su ficha técnica: Un avión construido en 1983, fue donado a Colombia en el año 2020, es decir, sí, tiene 43 años; cuando llegó tenía disponibles 16,000 horas, como las que figuran ahí, BH; esas son horas equivalentes de base, se llaman así, horas equivalentes de base, es para lo cual está diseñado el avión. Estos aviones salen con una disponibilidad de 38,000 horas de vuelo base, sin embargo, en la medida que nosotros los operamos, si se opera,

por ejemplo, para extinción de incendio, entonces hay que multiplicar esas horas, entonces vamos reduciendo un poco su capacidad de disponibilidad. Llega a Colombia con esas 16.000 horas, lleva en servicios 6 años o llevaba en servicio 6 años, y lo que habíamos volado con esa aeronave...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

¿Cuánto tiempo más necesita, Comandante? 3 minutos más.

El Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General Carlos Fernando Silva Rueda:

1,300 horas. Si hacemos el cálculo en este momento, le quedan 20,000 horas; a razón de 340 horas anuales pues podemos volar 45 años más, previendo que tengamos la disponibilidad presupuestal para hacerle repuestos, para hacerle los mantenimientos; ahí enfrente están los mantenimientos, el más importante que se le hizo fue el PDM, costó 11,500 millones. Un PDM se hace cada 6 años a cualquier avión de estos. Aparte de eso, se le hizo el Home Station Check y los chequeos isocrónicos; los isocrónicos se hacen más o menos cada año y medio, dependiente de las horas que van volando, y el Home Station es en medio de la isocrónicas; y, por supuesto, se le saca un certificado, que en este momento lo tenía vigente, dura 3 años la certificación; la certificación es verificar que está cumpliendo con todos los parámetros y que está operativa la aeronave -sigamos- Nuestra aeronave... la misión que estaba volando con esos 126 pasajeros, de los cuales 11 eran tripulantes, estaba volando una misión, no de entrenamiento, era una misión de transporte, ¿que llevaba una tripulación adicional? Sí, es cierto, ¿para qué? Para aumentar inclusive la alerta situacional. Cuando uno va en entrenamiento es porque el operador es un alumno; en este caso no iba ningún alumno. El subteniente que murió era un copiloto que estaba haciendo observación, porque el copiloto que venía operando los controles del avión, sobrevivió, está afortunadamente recuperándose en nuestro Hospital Militar y ha sido una fuente de información importante para esta investigación. De tal manera que esa es la ruta que estaba volando, ya todos la conocemos; el avión iba a despegar con un peso de 133,000 libras, en Leguizamo ese tipo de aeronaves puede despegar hasta con 139,000 libras, y su peso máximo de operación, en una pista que sí se ajuste para esto, era de 155,000 libras; es una aeronave con bastantes capacidades. -Sigamos- El proceso de investigación que se está siguiendo -sigue- tiene una finalidad de evitar accidentes, no es punitiva; la autoridad competente es...*(02:25:43) la fuerza que mantiene el control de la aeronave; los resultados se darán en dos informes: Un informe preliminar, para el cual hay un plazo de un mes; y un informe final, que no tiene plazo porque la investigación tiene un rigor que muchas veces excede tiempos en determinar unos factores y unas causas, que pueden ser humanos, tecnológicos o técnicos, operacionales u organizacionales. Todo

esto no es caprichoso, hay un soporte normativo, basado en una norma universal de la OACI, de la cual Colombia es signatario y tiene...

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

2 minutos para que termine, Comandante.

El Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General Carlos Fernando Silva Rueda:

Y finalmente la fuerza pues tiene su propia reglamentación, no la fuerza, toda la Fuerza Pública, el RACAE, el Reglamento de Procedimientos Aeronáuticos de la Fuerza Pública. -Sigamos- Hemos pedido la colaboración de otras entidades norteamericanas, en este caso la Misión Aérea de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, el Centro de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos; a través de ellos logramos que viniera Lockheed Martin, el constructor del avión, Rolls-Royce, el constructor de los motores, y TCG, que es el operador logístico tanto de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, para proveerle repuestos, informaciones, etc., como de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, de tal manera que ellos están aquí en el país, estuvieron en el sitio, están revisando todos los procedimientos de mantenimiento y de operación que sigue la Fuerza Aeroespacial Colombiana, de tal manera que su información nos ayude en la investigación. Gracias,

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Comandante.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias, Señor Presidente. No solamente hay que atender, digamos, la investigación del accidente, sino también las familias, ¿qué hicimos después? -siguiente, por favor- Ese mismo día del accidente otro avión Hércules fue allá y evacuó... terminó de evacuar a todos los sobrevivientes, que fueron 57. Al siguiente día el Presidente de la República decretó un duelo nacional por tres días y se les rindieron los honores respectivos. En cuatro días apenas, entre el 25 y el 29 de marzo se identificaron -esto es un reconocimiento a Medicina Legal, a todo el país, la verdad, yo jamás había visto el país unido tanto en pro de atender esta tragedia, es una gratitud enorme-se identificaron los cadáveres y se rindieron las honras fúnebres respectivas de los 69 héroes que murieron; a todas las familias les hicimos el apoyo y les estamos dando el apoyo psicológico social y logístico. También -siguiente- tenemos previsto entre el 6 y el 10 de abril, con el obispado castrense, continuar con este apoyo; es una tragedia cuando uno ve esa imagen de 69 rostros que ya no volverán a estar acá, pero no por ello nos doblegamos, todo lo contrario, avanzamos, y nuevamente la invitación a que los hijos de honor, aquellos hijos de nuestros héroes, que no eligieron esa tragedia, los apoyemos. Si un militar o un policía está dispuesto a dar la vida por nosotros, ¿qué daríamos nosotros por ellos cuando ya no están? Otra de las líneas fuertes es

el tema de vivienda; para ello nosotros, a través de Caja de Honor, ya tenemos la solución de 62 viviendas para 62 familias, siete de ellas estamos gestionando ya que no estaban asociados con Caja de Honor, pero es un compromiso del Gobierno nacional dárselas, y estas viviendas se mejorarán con ayuda de las alcaldías y gobernaciones, y con cualquier colombiano que quiera hacerlo, ¿cómo lo hace? Ingrese a corporacionmatamoros.org y se da el certificado de donación, y ayuda también a una familia. Pero también para las familias hay pensión de sobreviviente, hay indemnización y hay también los honores póstumos; aquí me voy a reunir con las familias esta semana de manera virtual, porque he conocido que algunas personas han llegado a decirles que firmen algún papel, que les puede afectar la vivienda que les da el Gobierno Nacional, a través de los aportes que hicieron en Caja de Honor. El Comando General de las Fuerzas Militares estuvo directamente allá con los soldados e hizo una actividad de participación, para elevar la moral combativa, prácticamente una compañía les apareció allá; cuando hablé con el Capitán, me dijo “perdí a todos mis soldados”; allá estuvo el Comandante del Ejército, el Comandante General y se recuperó esa capacidad, pero algunos héroes que podemos nosotros rescatar también, es la población de Puerto Leguizamó. Aquí le dejo 2 minutos o un minuto al Sr. Comandante del Ejército, el Señor General Roger Gómez, quien va a hablar desde este momento.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, General, tiene la palabra.

El Comandante del Ejército Nacional, Mayor General Royer Gómez Herrera:

Gracias, Señor Ministro; permiso, Sr. Presidente, y honorables Senadores, muy buenas tardes, muchas gracias por el espacio. Como le decía al Sr. Ministro, somos una fuerza militar de resilientes, que a pesar de las dificultades y a pesar de este suceso, que nos dolió muchísimo y nos causó muchísimo dolor a todos nosotros y a todo el pueblo colombiano, recuperamos capacidad *desde su** (02:31:17) Batallón de Selva número 49. El Batallón de Selva número 49, que está en La Tagua, Putumayo fue el batallón que perdió los tres pelotones, una compañía completa, y en menos de 9 días nosotros, con una fuerza militares integradas, direccionadas por nuestro Ministerio de Defensa Nacional, y con el apoyo de muchas entidades, ya habíamos identificado y entregado a sus familias y rendir honores a los 61 soldados muertos en el accidente, los 6 tripulantes de nuestra Fuerza Aeroespacial Colombiana y nuestros dos policías. Sufrimos 52 hombres heridos del Ejército Nacional; al día de hoy tenemos tres en el Hospital Militar, hay cinco en el Batallón de Sanidad y tenemos ya un total de 44 muchachos, que se recuperan en casa, ya fueron dados de alta y están pasando sus incapacidades. Quiero destacar algo importante y son cosas que de pronto en el nivel de detalle se pierden: Un suboficial,

el Cabo Primero Jairo Andrés Rincón Machado, ese muchacho salió ileso del accidente y se fue a ayudar a rescatar y a sacar a sus soldados; en una de los intentos de entrar a sacar a sus soldados, las granadas que iban en el avión explotaron y el Cabo perdió la vida; ese muchacho es un héroe anónimo y seguramente para muchos de nosotros es eso, un héroe anónimo. Igualmente, el soldado profesional Óscar Eduardo Piedra Tejada, ese muchacho logró salir del avión, se devolvió y sacó a nuestra Técnico Aeroespacial, una niña que era técnica de la tripulación del avión, y la logró sacar con vida; esa niña sufrió una fractura de tibia y peroné, pero el soldado logró sacarla del avión y salvarle la vida. Esas son esas historias pequeñas, que cuando uno está allá en el sitio, hablando con sus soldados, se entera de esos detalles, como les digo, que marcan la diferencia entre nosotros y esos héroes anónimos, que en el pueblo colombiano desconocemos. Total gratitud con toda la población de Puerto Leguizamó, con su alcalde, con todo su equipo de gobierno, con la población civil; igualmente con la Fiscalía Seccional del Putumayo, que nos ayudó para la identificación plena de los cuerpos, y luego poder evacuarlos en el menor tiempo posible a Bogotá, a Medicina Legal; igualmente el reconocimiento y gratitud para Medicina Legal, para nuestra Fuerza Naval de la Amazonía, allá todos los infantes de Marina nos ayudaron igualmente con la evacuación y la atención a todos nuestros soldados; y al final la gratitud inmensa para todos y para todo el pueblo colombiano, por los mensajes de condolencias, por los mensajes de apoyo, que recibimos nosotros para poder levantarnos y continuar. Muchas gracias, Señor Ministro.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Sr. Presidente, ya solicito muy respetuosamente, cierra ya mi intervención el Señor General López, Comandante General de las Fuerzas Militares.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Adelante, Señor Comandante.

El Comandante General de las Fuerzas Militares de Colombia, General Hugo Alejandro López Barreto:

Gracias, Sr. Presidente, un saludo muy especial a los Sres. Senadores de la Comisión Sexta, gracias por las palabras de agradecimiento, de apoyo, en este momento tan especial. Sí, es una tragedia, la tragedia más fuerte en la historia reciente de las Fuerzas Militares Aéreas; perdemos 69 hombres, de los cuales 61 del Ejército, seis de la Fuerza Aeroespacial, dos de la Policía Nacional; no podemos olvidar eso, son 69 muertos, 57 heridos. Pero quiero decirle que también todas las instituciones del Estado a nivel regional, local y nacional, se movieron en apoyo a las Fuerzas Militares, y aquí yo quiero presentar un agradecimiento muy especial a cada uno de ustedes y a cada una de las instituciones, porque a las 5 de la

tarde, habiendo pasado este accidente a las 9:40 de la tarde, ya teníamos nuestros heridos en cada uno de los hospitales, tanto de Puerto Leguizamó como de Florencia y Bogotá, atendidos; las 69 familias, como lo dijo el Sr. Ministro, las estamos atendiendo. Quiero contarles a ustedes, señores embajadores... señores Senadores, perdón, que todos los días las fuerzas militares estamos moviendo miles de hombres en helicópteros, en aviones; todos los días estamos haciendo operaciones militares y esto es un riesgo permanente. Escuchaba al Señor Senador hablar de los tres accidentes este año, son lamentables: Un accidente de la fuerza militares, que no esperábamos, nadie espera esto; esto es una verdadera tragedia y para uno, como comandante, lo marca porque es perder 69 hombres que estaban cumpliendo su misión institucional. Pero quiero decirles de que estamos atentos a las investigaciones, que tenemos que ser muy responsables con lo que estamos haciendo, primero, para que no vuelva a pasar, y poderle también decir al país realmente qué fue lo que pasó. La selección de nuestros oficiales, de nuestros suboficiales, pilotos y técnicos, es muy rigurosa, no es por amiguismo, ni por amistades, tienen un protocolo, es un proceso que se hace en cada una de las fuerzas certificado; y el mantenimiento, nosotros no sacamos una aeronave sin mantenimiento, esto lo tengo que decir claramente, porque he escuchado muchas voces de diferentes partes, que dicen que sacamos; eso sería irresponsable de nuestra parte, nunca hemos sacado, nunca hemos mandado a un equipo de soldados, en una operación militar, en un momento o movimiento aéreo, o a sacarlos de permiso, en una aeronave que tenga alguna falla; eso inmediatamente se suspende, por el contrario, por tomar medidas de seguridad y de control, hoy tenemos informes, hoy nos mandan cosas por redes. ¿Por qué no abastecemos a un soldado, una unidad, uno o dos días? Lamentable, es un delito, claro, pero es mejor no abastecerlos dos días y meter una tripulación o un poco de hombres a un accidente aéreo por el tiempo. Muchas gracias por esto, me parece que hay puntos muy interesantes: El aeropuerto de Puerto Leguizamó necesita, Sra. Ministra, necesita un apoyo y yo creo que eso es lo que tenemos que hacer, como país, para poder avanzar. Muchas gracias, Señor Presidente; gracias, Sr. Ministro.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Comandante. Ministro.

El Ministro de Defensa Nacional, Dr. Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias, Señor Presidente. Voy culminando el tema de presupuesto, que nos han dicho de cómo se ha asignado: En esta gráfica podemos evidenciar que hemos tenido el presupuesto más alto en el sector Defensa de toda la historia, en términos de

precios constantes, lo pueden ustedes observar en la gráfica, y esa franja amarilla corresponde a inversión que se aumentó enormemente -siguiente- En algún momento se dijo que en el 2023 le habían reducido 800,000 millones de pesos al presupuesto de Defensa; eso fue aprobado, esa reducción, con la Ley de Presupuesto General del 2023, pero inmediatamente salió otra ley, donde se adicionaron 1.3 billones, es decir, hubo un superávit de 535,000 millones de pesos más para el sector Defensa. Pero si hemos tenido más plata, ¿dónde se va la plata?. Básicamente casi el 80 %, el 79 %, se va en gastos de personal y en gastos de personal ¿a qué corresponde? -siguiente, por favor- Corresponde a temas de pensiones o de sueldos de retiro, de los salarios, etc. Entre el 2022 y el dos mil... perdón, 2012 y 2008 hubo un incremento de Fuerza Pública de 90,000 hombres y mujeres, porque el país lo necesitaba así, pero, ¿cuándo salen a retiro? Pues entre el 2022 y el 2028. A pesar de ello, se ha recuperado el pie de fuerza y se han aumentado todas las capacidades para el despliegue, tanto de policías como de militares -siguiente- así que la flexibilidad del gasto es menor. Que el tema de la desmoralización o que estaban desmotivados: Éste es... en términos porcentuales de un salario, ¿cuánto se le pagaba a un soldado que arriesga la vida por nosotros?, ¿a un soldado regular? El 15 % hasta el 2017 inclusive, en el 2018 se sube al 30 %, pero ya en este gobierno es, a partir de este año, el 100 % de un salario mínimo, que prácticamente ha sacado también a casi 100,000 familias de la línea de pobreza -siguiente- La inversión más alta en términos de un período tan corto de 12 meses, 31.6 billones de pesos; ahí están las cifras: 16.8 en temas de superioridad aérea, 1 billón para los proyectos de este año, 0.8 para el escudo antidrones y 13 billones con el nuevo CONPES -siguiente- Pero si la seguridad es de todos, yo hago una invitación muy respetuosa también al Congreso de la República -siga, por favor- tenemos 10 proyectos y requerimos la urgencia, por lo menos en uno, que tiene que ver con los drones. China es el país que más produce drones y China es el país que ha dicho que todos los drones vayan a tierra, porque se ha convertido en una amenaza enorme para China, para el mundo, así que se tiene que avanzar en una regulación muy fuerte. A mí me dirán, como Ministro de Defensa, “pero es que puede afectar a la industria de los drones”, ¿y yo qué le digo ahí a esa persona que perdió su hijo, su padre, por el ataque de un dron? ¿Qué vale más? ¿Esa industria? La posición del sector Defensa es que vale más, y del Presidente de la República y creo que de la Constitución, vale más la vida. Todo esto que hemos hecho, de fortalecimiento de la Fuerza Pública, todo este empeño por darle lo mejor a nuestros militares y policías, viene en cabeza del Presidente de la República. Si bien es cierto, puede haber algunas diferencias, algo que ha quedado claro, con estas cifras, es el compromiso por volar de manera segura, por cumplir la misión, pero también por saber qué pasó frente a esta tragedia,

que requiere respuestas claras. Muchas gracias a todos.

El Presidente, honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Muchas gracias, Señor Ministro. Tiene la palabra la Sra. Ministra de Transporte, la Doctora María Fernanda Rojas. ¿Cuánto tiempo necesita, Ministra? Tiene 20 minutos, Señora Ministra, adelante.

Le propongo, Senador, que al finalizar las intervenciones, podamos acordarlo juntos. Adelante, Señora. Ministra.

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Muchas gracias, Señor Presidente, muy pues animada a este debate, para poder entregar una información, que considero que es muy importante, a partir de la solicitud de los citantes, los Senadores Esteban Quintero, Gustavo Moreno, Julio Elías Vidal, Pedro Flórez, principalmente, que hicieron, digamos, como sus planteamientos como ponentes. Un saludo para usted, Presidente, Señora. Vicepresidenta, Secretario, demás integrantes de las dos corporaciones y a mi colega, el Ministro de Defensa, y a todo el equipo de las fuerzas que hoy lo acompañan, a todos nuestros asesores, medios de comunicación. Rápidamente, Presidente, voy a omitir por completo el punto relacionado con ese inolvidable accidente que ocurrió con el avión Hércules o inolvidable por la magnitud del dolor que genera a las víctimas, que nos genera también a nosotros como sociedad, y como decía el ministro, el Ministerio de Defensa pues tiene la autonomía y la competencia total para hacer todas las investigaciones; el ministro sabe muy bien, nosotros tenemos comunicación permanente frente a muchos temas, que trabajamos juntos, y él sabe que cuenta con las capacidades de la Aeronáutica Civil, para efectos de cualquier investigación, peritaje, que pueda aportar, de hecho quienes en la Aeronáutica trabajan esos temas altamente técnicos, pues suelen ser incluso miembros de la Fuerza Aeroespacial Colombiana y conocen muy bien todos estos protocolos. Entonces voy a pasar a los otros puntos, Senador Esteban Quintero, voy a tratar de abordar como principalmente los que ustedes han planteado con más fuerza, de manera general, para que después, tanto el Director de la Aeronáutica Civil como el Presidente de la ANI, puedan complementar lo correspondiente. Ha habido bastante insistencia, por obvias razones, en sus intervenciones sobre los temas de seguridad operacional y, por supuesto, en este ámbito de la navegación aérea, ése es el tema esencial, ¿sí?, por los factores que incluso el ministro mencionaba: El hecho de estar en el aire implica que una entidad como la Aeronáutica, se ciña estrictamente a la reglamentación internacional que establece la OACI, que es esa organización... más conocida la IATA, pero la IATA es una organización comercial, que vela por los intereses comerciales de las aerolíneas y hace muy bien su trabajo, pero quien vela por la seguridad operacional, las condiciones

del funcionamiento de toda la navegación, etc., es la OACI y existe un sistema de RAC o reglamentos aeronáuticos que se aplican en el mundo, Colombia tiene los suyos, son 65, y tienen reglamentos en distintos aspectos de esa navegación aérea, centrado en el tema de seguridad. Por eso yo he dicho insistentemente, cuando se presentó el tema de algunos riesgos en el cruce de trayectoria entre el helicóptero militar y un avión comercial, que pese a ese incidente la Aeronáutica tiene per se unas reglamentaciones muy estrictas, porque ni siquiera depende de su decisión, es como opera la aviación en el mundo, o sea, es como la lógica de la aviación en el mundo, sino no habría operación en Colombia: Quien tiene riesgos muy altos para esa operación, sale de la, digamos, de la operación. Entonces frente al tema de la seguridad, además de estos elementos que les digo, hay un aspecto en el que viene trabajando la Aerocivil, que es fortalecer el papel de y las condiciones de trabajo de los controladores aéreos; hoy en día hay 714, de una planta autorizada de 799 cargos, ¿qué es lo óptimo? La Aerocivil viene haciendo ese estudio, lo óptimo es un número entre 1,065 y 1,144 cargos, y viene haciendo el proceso de buscar esas mejoras, esa ampliación, ese fortalecimiento de una labor que es central en toda la operación y en la seguridad aérea. También hay una circunstancia, que yo creo que se ha compartido en varios debates, y es que hubo un concurso, que llevó a que personas que permanecieron durante años trabajando en este tema de controladores y navegación aérea, salieran de la entidad, entonces la entidad ha tenido que hacer un esfuerzo para complementar ese recurso humano, para que, digamos, no se baje el nivel. Entonces lo que quiero decir con esto es que aunque no se note por fuera, porque en el trabajo cotidiano cuando uno... pues uno, o sea, a nadie le tienen que dar las gracias por hacer su trabajo, pero sí quiero reconocer que dentro del Aerocivil hay un esfuerzo muy grande, para poder equilibrar todas estas situaciones que se han presentado. Desde el día uno, cuando yo me reuní con el equipo de la Aerocivil, estando el primer director, que además ha sido colega mío en distintos momentos, lo primero que nos decían es el impacto de ese concurso, entonces es algo con lo que se ha tenido que estar trabajando internamente, pero, digamos, mi mensaje es que está adelantándose una reestructuración integral, que permita articular esa gestión de tránsito aéreo, de infraestructura CNS, que es la de comunicación, navegación y vigilancia, de, digamos, todo el sistema de gestión de seguridad, con los estándares de la OACI, y que, sobre todo, pues tiene que hacer un esfuerzo mayor, y lo viene haciendo, en los aeropuertos con más tráfico aéreo, además, hay que reconocer una situación en Colombia, que es positiva, pero que pone retos nuevos y muy exigentes, y es que toda esta política de promoción del turismo, funcionó, y entre agosto... éste es un dato del Viceministerio de Turismo, del Ministerio de Comercio, entre agosto de 2022 y diciembre de 2025, o sea, datos completamente en el marco este gobierno, llegaron...

hubo un crecimiento, bueno, llegaron 22 millones de visitantes no residentes, o sea, turistas, turistas netos, hubo un aumento del 134 % de esa afluencia de turismo, hubo un crecimiento del 74 % de pasajeros aéreos, y eso, digamos, que es muy positivo, trae divisas, genera mucho desarrollo, pues tiene el reto de que hay que poner una infraestructura, que ya de por sí tenía un rezago, el Gobierno no recibió una infraestructura con la capacidad instalada que se necesitaba, viene de un déficit de décadas, y entonces ¿qué ha tenido que hacer? Buscar instrumentos para ir poniendo al día y dejar planteadas inversiones, para actualizar esa infraestructura; en el caso del José María Córdova, Senador Quintero, que yo comparto toda la preocupación o el interés por ese aeropuerto, y le reconozco a usted que siempre lo ha planteado, ese aeropuerto venía con un déficit enorme, incluso los actores políticos de allá de Medellín dicen “14 años de déficit del aeropuerto”; bueno, entonces a pesar de que se recibió con ese déficit, se ha venido trabajando justamente, para no sólo poner al día unas deudas, sino también proyectar el futuro de esas instalaciones, y les voy a mencionar el tema puntual de ese ejercicio, que se hizo con la ANI, porque se ha explicado tal vez de manera muy general, pero ¿cuál fue la gracia, por decirlo en palabras coloquiales, de lo que hicimos con esa negociación, esa concertación, que se hizo con el concesionario Airplan, ¿sí?, que... y es que desde 2016 se congeló la posibilidad de hacer obras, 2016. Algunos, Senador Quintero, actores políticos en Medellín dicen “el aeropuerto tiene 14 años de esas*(02:51:52), es cierto, pero además de eso, la concesión que lo cubría desde 2016, quieta, pasaron 10 años. Sí, yo sé que, claro, el que está hoy, responde, pero 10 años pasaron sin que se hubiera buscado una solución. Logramos la solución, ¿por qué se congeló eso? Porque una de las cláusulas contractuales y estas reglas del 75 %, que la ANI puede explicar con más detalle, llevaba a que pactar nuevas obras estaba condicionado a que los ingresos generados alcanzaran el 75 % de los ingresos esperados, entonces al llegar a ese nivel, se congela, y ahí quedó en el tiempo, una cápsula del tiempo, ahí quedó dando, dando vueltas en ese loop, y con 10 años, digamos, que se generó ese tiempo de espera; ¿qué hicimos? Esa... ¿y qué hizo la ANI?, y reconozco esa labor que se desarrolló desde la Agencia Nacional de infraestructura: Buscar alternativas para tener un otrosí, que permitieran extender ese plazo; hoy en día, ustedes lo van a decir ahorita de manera más precisa, pero se amplió... estamos en el 25, 20, 25 años más la posibilidad, porque esto, más que los tiempos, las concesiones funcionan más con unas fórmulas econométricas, que determinan más los ingresos, las ganancias, que los tiempos, ¿cierto?, pero más o menos se puede extender unos 20, 25, con la posibilidad de una ganancia razonable, porque cuando lo vimos por primera vez, la verdad, podría ser un muchísimo mejor negocio para lo público, y eso fue lo que hicimos, ¿sí?, no necesariamente usted tiene que aceptar la primera propuesta que le dé un

concesionario; esa ha sido la tradición, para que para... digamos, donde prevalece a veces el interés particular. Aquí hicimos una concertación para llegar a un acuerdo, donde lo público ganara bastante, y eso fue lo que se logró; el otrosí se firmó el 26 de marzo y muy pronto van a comenzar las primeras intervenciones, muy pronto es muy pronto. Nosotros hemos logrado en la ANI, en INVIAS, en Aerocivil, incluso, en varios proyectos, romper un poco la inercia, que a veces lleva a demasiados tiempos entre que usted firma el acta de inicio y comienza una actividad, porque eso tiene una burocracia y una lógica ahí, que estamos, digamos, tratando de romper; entonces muy pronto comienzan esas tareas. Ahora, esa suma que usted mencionó, 165,000 millones de pesos, se basa en unos cálculos, que también ahorita los pueden detallar, que es, digamos, la estimación de esas primeras intervenciones, pero ¿qué es la gracia de ese otrosí? Que abre la puerta a otras inversiones, porque rompió el techo que contractualmente *estaban** (02:55:11); el otrosí rompe ese techo y abre el espacio de tiempo y abre la posibilidad de nuevas inversiones, entonces las inversiones no solamente van a ser en el José María Córdova, también van a ser en el Olaya Herrera, también van a ser en el Caranto de Quibdó –es que estoy buscando todos– también van a ser en el aeropuerto de Carepa y el de Corozal, ¿se me quedó alguno, por fa? Ah, me falta... el de Montería súper importante, ¿sí?, también súper importante, porque además el de Montería tiene todo el desafío de la internacionalización; ya hay en curso una inversión, que si no estoy mal, son 18,000 millones de pesos por otras fuentes, pero por esta fuente va a llegar, con estas negociaciones que se están haciendo a través de la ANI, más recursos para ese desafío de la internacionalización del aeropuerto de Montería, que hoy mismo está haciendo intervenciones, ¿cierto?, ustedes lo pueden comprobar, y entonces esto, esta puerta, fue muy importante abrirla. Voy a pasar a otro... ah bueno, y además, también se ha venido haciendo esa concertación, y yo sí quiero, digamos, hacer un énfasis: Sé que podemos tener perspectivas distintas sobre las concesiones, de pronto algunas personas creen que en el Gobierno etc., existe una, digamos, una estigmatización de las concesiones, y yo les quiero decir que no, le voy a decir mi posición y es: Las concesiones pueden ser una herramienta muy importante, pero hay dos grandes retos: Uno es negociar mejor para el interés público, porque muchas veces, cuando usted ve esos contratos, dice: “Juepucha, cómo, ¿cómo entregamos la platica así, a cambio de muy poco?” ¿Sí? Y con el tiempo, entre la primera y la quinta generación, ha habido mejoras, pero aún en este gobierno hicimos más mejoras en las cláusulas concesionales y ejemplo de ello es Estanquillo – Popayán, que me voy para un tema carretero, donde el tema social y ambiental se hizo desde la estructuración, se incorporó; van a haber discusiones, seguro, en el desarrollo de la obra, pero no es lo mismo cuando usted hace una concertación con las comunidades y

autoridades locales, desde la estructuración, a cuando ya está ejecutando y se le va a armar una conflictividad social casi inmanejable, que para obras, muchas de esas... Buenaventura, el de la concesión de Buenaventura, que tenemos el riesgo de que se saque la unidad funcional, donde está la vía alterna interna al puerto; donde se saca eso, ¿cuándo se va a construir esa vía?, y ¿cuándo se va a contar con 200,000 millones o una suma similar para hacer esa inversión? Entonces ¿qué es lo que no hemos querido? Unas concesiones que sean muy desequilibradas, donde lo público siempre asume lo costoso, lo oneroso, el déficit social, ambiental, etc., y donde lo privado sólo asume el buen negocio, el TPD excelente, un recaudo que asfixia a la gente. Entonces, digamos, creo que esa es como la diferencia de las concepciones que tenemos y creo que en este gobierno podemos dejar un salto, que se avanzó en establecer unas concesiones, como la de Estanquillo - Popayán, con mucha más sostenibilidad financiera, social y ambiental. Y voy como cerrando con otros temas; estoy tratando, Senador, como de... Senadores, como de no dejar, de no omitir como los temas importantes que ustedes mencionaron: Puerto Leguizamó, desde el primer momento también, en lo que a mí corresponde, porque el resto es como el Ministro de Defensa lo ha planteado, ese proceso de investigación que tiene el sector Defensa sobre el tema, pero hemos... yo misma contacté, no esperé a que me contactara, al alcalde de Puerto Leguizamó; lo busqué, nos pusimos a su disposición, hemos trabajado con él, hemos trabajado con él y la Aeronáutica Civil, y el alcalde sabe que puede contar con nosotros, para que la administración de esa pista pasé a manos de la Aerocivil, del Gobierno nacional, y podamos hacer unas mejoras sustanciales a las condiciones físicas de esa infraestructura, que a veces, es cierto, queda... es, digamos, un reto demasiado grande para un municipio que tiene pocos recursos, ¿cierto?, entonces ellos ya saben, de hecho, hablé, yo hablo... creo que hablamos como todas las semanas con el alcalde y la última conversación fue ayer, ellos tienen que hacer una formalización, pero ahí han contado con todo nuestro apoyo, no sólo para éste, sino para varios temas. El Edén, el plan maestro fue aprobado mediante Resolución número 00172 de 2026, se cuenta con estudios de ingeniería de detalle, hay un presupuesto requerido, requerido, de 195,000 millones para la primera fase, 18,000 millones están apropiados en la presente vigencia, y paralelamente se estructura el CONPES de declaratoria de importancia estratégica con vigencias futuras. Créame que estamos articulando el trabajo con Aerocivil, DNP, Presidencia, para que ese CONPES, que además creo que hay varios CONPES en trámite, pueda salir rápidamente. Ahora, el CONPES, como decía alguien, un CONPES no se le niega a nadie; por eso hay que garantizarle que tenga el respaldo financiero, que es hacer toda la gestión de las vigencias futuras, para lo cual pues el Ministerio de Hacienda siempre está presto en esa discusión. Y eh... ¿qué otro tema le puedo mencionar? Que sea... Aerocafe, que,

digamos, se ha mencionado tangencialmente, pues es un proyecto donde creo que logramos algo, en lo que nadie creía, igual que el de Estanquillo - Popayán, igual que Dorada - Chiriguaná. Yo, digamos, yo les confieso algo, ha sido como todo un reto tratar de sacar esto adelante y que todo el mundo diga "ustedes no van a poder, no lo van a hacer, no le...", y todo lo hemos sacado, y en el caso de Aerocafé, quiero reconocer también todo ese trabajo del mismo Gerente Fernando Merchán, y de, digamos, esa disciplina, el apoyo que también ha habido de Aerocivil, porque ése ha sido un esfuerzo conjunto y del Ministerio de Transporte y de la Viceministra Liliana Ospina también en todo este proceso, que nos ha acompañado, y Aerocafé firmó ayer...

La Presidenta, honorable Senador Sandra Ramírez Lobo Silva:

Por favor, perfecto.

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

No, cierro con una frase y si tienen preguntas, más bien la... muchas gracias, señora. Vicepresidenta. Ayer se firmó el acta de inicio de interventoría, con esto ya se puede firmar el acta de inicio de obra, que será esta semana. Una cosa importante: La etapa de preconstrucción estaba programada a 10 meses; desde la última visita que estuve allá, hablamos con el contratista para que la reduzca a 6 meses y pueda, a final de septiembre, ya entrar a la fase constructiva. Logramos algo que también decían que no íbamos a lograr, que era un contrato con ISA, para hacer el movimiento, doctor Guido, de esa línea de media tensión, porque la pista, el trazado de la pista está así y la línea está acá, entonces eso ya está garantizado, la subterráneización de esa línea, ya de hecho empezaron trabajos como en los extremos de la pista, y yo creo que el proceso va bien y es pues, digamos, una cosa muy importante para el Eje Cafetero.

Y pues quedo atenta a cualquier pregunta que ustedes tengan sobre estos avances, y ya detalles, los detalles ya, el último es... estos accidentes aéreos que se presentaron, que ustedes han mencionado y que también a nosotros pues nos ocupan y hemos hecho todos los protocolos, me parece importante que el Coronel Bello, que es una persona muy solvente en este tema de investigaciones aéreas, dirige esa área, pero además, esa área tiene una independencia, veamos: Aunque está en la estructura, en el organigrama, él tiene una... el área tiene una independencia porque es quien investiga y debe... incluso, si considera hacer recomendaciones, etc., a la propia Aerocivil, tiene esa autonomía, y me parece importante que él pueda darles avances de esos incidentes y también de los accidentes; la diferencia es la gravedad y, por supuesto, las víctimas, cuando ocurren, para que sea clara esa ruta. ¿Por qué somos tan cautos con eso? Lo fue el ministro también sobre el resultado de las investigaciones, porque como en toda investigación, cualquier prueba, cualquier

indicio, puede cambiar por completo las hipótesis del caso, entonces en manos de los técnicos nosotros somos súper claros que los técnicos, expertos en esas investigaciones, son los que deben hablar y poderles dar las conclusiones; pediría un espacio para que el Coronel Bello pueda hacer esa presentación. Y por lo demás, deseables un feliz cumpleaños a las ciudades de Villavicencio y de Barranquilla, que ayer y hoy están de cumpleaños; una es mi ciudad natal y la otra es una ciudad a la que siempre dan ganas de volver. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, señora ministra, y saludamos a la ciudad de Barranquilla y a la ciudad de Villavicencio por sus cumpleaños. Gracias por su intervención, siempre bienvenida a la Comisión Sexta; sus reflexiones y sus informes son insumos para nosotros, aquí en esta Comisión. Tiene el uso de la palabra el doctor Óscar Javier Torres; ¿cuántos minutos, cuánto tiempo necesita, doc?

El Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, Doctor Óscar Javier Torres Yarzagaray:

Yo creo que diez.

La Presidenta, honorable Senador Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿10 minutos? 10 minutos.

El Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, Doctor Óscar Javier Torres Yarzagaray:

Bueno, muy buenas tardes a la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, a los Ministros de la Defensa y Ministra de Transporte, al director de la Aeronáutica, Viceministro de Hacienda, a la Viceminis... la Vice Milena, mi Vice de Estructuración desde la ANI, un saludo muy especial a todos los Senadores de la Comisión y a todos los asistentes. También resaltar pues al citante, que es una persona que siempre viene muy bien documentada, pero vamos a precisar unos datos. Vi que, en mi intervención, hace unos meses acá, pues tomó atenta nota y es bueno aclarar: La capacidad declarada del contrato de concesión de la red de aeropuertos de Centro Norte son 11 millones de pasajeros y es muy cierto que en el año 2025 cerramos con 14 millones de pasajeros, muy por encima pues de lo que estaba estimado.

Este otrosí número 27 va a mejorar la capacidad, no en 15 millones. H. Senador, sino en 17 millones y medio de pasajeros, y esto le da pues toda la justificación técnica en la precisión de poder contar, en el mediano plazo, con un aeropuerto que cumpla con todas las condiciones técnicas, para dar garantía a la prestación del servicio. Otro dato muy importante con el tema de las inversiones, que usted tocó: Cuando estamos hablando hoy de 164,600 millones en CAPEX, en OPEX 206,974 millones, en reposición de equipos 3,839 millones, el tema impositivo 22,223 millones, para una sumatoria de 397,000 millones, pero quiero decirle

que la inversión total de esta obra son 444,000 millones; usted se preguntara. honorable Senador, el diferencial de los 397,000 millones contra los 444,000 millones, qué es, y es precisamente eso, que es la rentabilidad que va a adquirir la concesión a lo largo de los años. Tenemos establecidos, como bien lo planteaba la señora Ministra de Transporte, en que no solamente es el aeropuerto de Rionegro, sino también está el Olaya Herrera de Medellín, Los Garzones de Montería, el Antonio Roldán de Carepa, el de Quibdó y Las Brujas de Corozal. Aquí tenemos unos datos muy interesantes, que son de mucho interés en que se conozca en esta Comisión: Cuánto ha sido la contraprestación aeroportuaria que han recibido estos municipios y son unos datos bien interesantes, puesto que esto se convierte en ingresos corrientes de libre destinación; quiere decir que estas obras concesionadas terminan aportando al fortalecimiento de las finanzas públicas territoriales.

En ese orden de ideas, a 31 de diciembre del 2025, tenemos nosotros que Rionegro recibió por contraprestación 91,594 millones; Medellín, 8,892 millones; Montería, 6,116 millones; Cereté, 3,728 millones; Quibdó, 2,481 millones; Carepa, 1,435 millones; y Corozal, 317 millones, para un total de sumatoria de estos siete (7) municipios en 114,557 millones de pesos. La otra pregunta, para darle respuesta técnica, con relación al diferencial que presentamos nosotros, con relación a las inversiones, lo que usted mencionó de 187,000 millones, queremos decirle que una vez revisado por la interventoría y las diferentes áreas de la ANI, se definieron que esos 187,000 millones correspondían a 164,000 millones, entendiendo que estamos hablando de valores corrientes del 2007, entonces no quiere decir esto que ha disminuido la inversión con relación al aeropuerto, porque si mostramos la diapositiva, donde tenemos las intervenciones inmediatas que adelantara el concesionario, para atender la demanda esperada del José María Córdova, está el mismo listado, lo que cambia es que estamos hablando de valores corrientes, entonces el dato son 444,000 millones, entendiendo que tiene CAPEX, OPEX, impuestos y reposiciones de equipos. Aparte de eso, también allí se encuentra contemplada la rentabilidad que espera la concesión, con relación al escenario de este otrosí número 27. Estuvimos acá y miramos las limitaciones que presentaba la regla del 75% desde el 2016, para realizar las inversiones pertinentes, que ya fueron solucionadas este 26 de marzo, y que están contempladas dentro del plan de inversiones del aeropuerto, entonces creo que puntualmente era necesario pues mostrar los nuevos datos y que el Senador Quintero pues tuviese la claridad de las inversiones que se van a realizar en el importante aeropuerto José María Córdova. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senador Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, doctor Óscar Javier Torres, y gracias también por el buen uso del tiempo. Tiene la palabra el doctor de la Aeronáutica Civil, Luis Alfonso

Martínez, ¿por 10 minutos o cuánto necesita doc?... Ah, perfecto.

El Director General (e) de la Aeronáutica Civil, Doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty:

Buenas tardes a todas y a todos, honorable Congresistas, Senadores, Mesa Principal, el señor Ministro de Defensa, señora ministra, la persona que viene a nombre del Vice de Hacienda, aquí invitados, medios de comunicación -Hay unos invitados primordiales, que creería yo que es de soporte, mucho soporte aquí en esta Plenaria, los controladores aéreos- Empezamos inicialmente con el accidente ocurrido el 20, para eso tiene la palabra, como decía la señora. ministra, que tenemos una Dirección de Accidentes Aéreos, en el cual inclusive a nosotros nos investigan ellos, entonces de hecho le cedo la palabra y sigo yo con las siguientes preguntas.

La Presidenta, honorable Senador Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Cuánto tiempo necesita?... 15 minutos.

El Funcionario Aeronáutica Civil:

Bien, buenas tardes para todos, de manera rápida trataré de darles una explicación relacionada, desde aplicación de protocolos de investigación de incidentes y accidentes aéreos. La investigación de un accidente o de un incidente aéreo va alineada con lo que está establecido desde la Organización de Aviación Civil Internacional, en lo que corresponde al anexo 13. Desde allí se establece una independencia y una rigurosidad relacionada con el proceso investigativo; esto es una investigación que está dentro de un marco relacionado en seguridad operacional, esto no es una investigación de otra índole, diferente a lograr identificar factores contribuyentes, hechos factuales, lograr identificar una causa probable, y establecer unas recomendaciones, que se vuelven en una voz de alerta, desde una autoridad de investigación de accidentes, hacia los diferentes entes, entidades o partes involucradas en el caso.

En el caso del incidente grave ocurrido el 20 de febrero, se logra identificar un peligro por operación simultánea de espacio aéreo congestionado en el Aeropuerto Internacional El Dorado, y operación simultánea de aeronaves militares y aeronaves civiles; ése es el peligro, el evento crítico está identificado en la reducción de separación entre aeronaves, con un riesgo latente de una colisión en vuelo. A lo largo del informe final ustedes van a encontrar detalles que se han encontrado y que se lograron sustentar de manera técnica, para lograr identificar cuál fue el desplazamiento de cada una de las aeronaves, y cómo se integra, segundo a segundo, con la interacción que hay en comunicación, entre las torres de control norte y sur, el helicóptero de aviación de Estado y la aeronave que está empezando su carrera de despegue, en un contexto de un aeropuerto que por su elevación es bastante crítico para la operación de cualquier tipo de aeronave...

La Presidenta, honorable Senador Sandra Ramírez Lobo Silva:

Perdón, doctor, perdón. Yo pido por aquí silencio, por favor, para que escuchemos, silencio. Continúe.

El Funcionario Aeronáutica Civil:

Eso conjugado que tenemos un avión que está empezando una carrera de despegue con su máximo peso y con su potencia en el máximo régimen, para lograr precisamente esa operación. Se identifican unos errores operacionales desde lo que es la gestión del control de la aeronave, el control de gestión de indicaciones o restricciones para el cruce de trayectorias, en un aeropuerto internacional, en un momento donde hay congestión, hay alta demanda de aterrizajes y despegues en un aeropuerto internacional. De ahí se plantean unas recomendaciones relacionadas con directamente el establecimiento de estándares operacionales; no quiere decir eso que no existan manuales para operar al interior de la torre de control en El Dorado, al contrario, sí existen unos manuales, pero es necesario incorporar procedimientos que no estaban estandarizados en este momento de este evento. Para el personal de controladores se le asigna una responsabilidad a la autoridad aeronáutica civil, para que desde allí se atiendan las necesidades que se logren identificar, en términos de competencias, en términos de cantidad de personal, en términos de análisis de fatiga al factor humano, relacionado con el control del espacio aéreo en Bogotá.

A la Aeronáutica Civil se le hace la recomendación para que genere unos espacios de nivel estratégico, donde tenga una comunicación directa con el comando de la Fuerza Aeroespacial Colombiana y verifiquen y den instrucciones relacionadas con los protocolos de operación de aeronaves, en un espacio aéreo simultáneo de aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Adicionalmente, se plantea una recomendación, donde se debe adelantar un procedimiento de entrenamiento y capacitación para el personal de controladores de tráfico aéreo. Paralelamente, al interior de la Fuerza Aeroespacial Colombiana se recomienda, desde la Aeronáutica Civil, para generar precisamente estándares o niveles operativos, en términos de experiencia, para las tripulaciones que operan en un momento en espacios aéreos críticos como El Dorado. Lo importante de la investigación no es encontrar quién es el culpable, porque el factor humano, el error del factor humano, es un síntoma; la causa raíz, en este evento, se identifica en dos partes organizacionales, la Aeronáutica civil como autoridad de aviación civil, y la Fuerza Aeroespacial Colombiana, por eso es importante que a partir de todo lo que se deja aquí registrado, se empiece a hacer tarea: Lo que hay que hacer en este momento es efectivamente que las condiciones que fueron encontradas, sean corregidas para que este evento no repita, entonces ustedes van a preguntar: ¿Y qué pasa con el evento que sucedió después en condiciones similares? Es un evento similar, con una condición de errores diferente, y en su momento será sustentado, cuando

el protocolo de investigación termine y logre establecer precisamente cuáles son los factores contribuyentes y la causa probable de ese evento. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Ah, muchísimas gracias, doctor. Tiene la palabra, doctor.

El Director General (e) de la Aeronáutica Civil, Doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty:

Tengo 15 minuticos, por fa, para explicarle aquí a los honorable Senadores, que participaron dentro de las preguntas que me competen a mí como director de la Aeronáutica Civil. Para ir complementando, con base a lo que estaba diciendo el señor ministro, que nosotros siempre hemos estado coordinados, inclusive tenemos dos personas del área que existe de la parte de la FAC, en autoridades en las cuales vigilan y controlan el espacio aéreo; con esto quiero decirle que empezamos con el lamentable hecho que le decía a la señora. Ministra, le decía un día: “señora. ministra, nosotros aquí, desde que entramos, no sé qué ha pasado, pero nos cayó no sé qué, pero ha habido muchos muertos”, y eso sinceramente a nosotros nos afecta mucho, porque son seres humanos, a los cuales nosotros lo que más queremos es que todos estos seres humanos estuvieran escuchando este debate hoy, pero no de un tema como éste, sino algo agradable. A las familias del accidente ocurrido en el avión, desde la Aeronáutica Civil lamentamos mucho este hecho y, señor. Ministro, automáticamente le dije a mi asistente que cogiera el tema para la donación, que estaremos nosotros aquí prestos a hacerle esas colaboraciones, y por otra parte, hablando desde el Aeropuerto de Puerto Leguizamo, que es el que nos compete, como aquí el honorable Senador estaba comentando, nosotros los aeropuertos que están concesionados y de hecho aquellos aeropuertos también que están sobre la administración municipal, nosotros tenemos varias restricciones, ¿sí?, de hecho no es que no podamos nosotros invertir en algunos temas, como son espacios técnicos, en los cuales podemos analizar exactamente cómo está la pista, ¿sí?, eso es lo único que podemos hacer, inclusive, en el 2020 tuvimos un contrato de exactamente 7,296 millones, que era realizar las asistencias técnicas, como es que nos compete a nosotros como Aeronáutica Civil, y que los aeropuertos que están en otra administración, pues tenemos restricción de invertir un recurso donde el aeropuerto no tiene un retorno, porque es que acuérdense que en la Aerocivil tenemos que nosotros tenemos recursos propios, que manejamos recursos propios.

El tema de realizar la asistencia técnica aeronáutica a las entidades territoriales, con base en la Resolución número 967 del 2020, también se hizo otra inversión, de realizar la interventoría integral de la asistencia técnica aeronáutica en las entidades territoriales, con base en la Resolución número 967

del 2020; esto quiere decir que nosotros hemos hecho intervención, ¿con base a qué? A estudios y diseños, qué se puede hacer, pero no es cierto que nosotros no estemos interesados en esta clase de aeropuertos, en los cuales el nivel de pasajeros, el nivel de carga, o sea, para la Aerocivil es importante. Con esto le comento que exactamente nosotros, el 18 del mes pasado, antes de que ocurriera el evento que ocurrió, nosotros aunamos esfuerzo, le decimos a los indígenas, que pudiéramos hacer algo, porque ese aeropuerto tiene condiciones que se le sale un... como que una lama, un moho, ¿sí?, en la cual eso lo que trae es que los aviones no aterricen bien, entonces hicimos un tema en el cual hicimos una limpieza, pero se hizo con los materiales que inclusive no teníamos recursos para eso, pero si aunamos esfuerzo con base a eso. Al señor alcalde exactamente le dijimos la semana pasada, ocurrido el accidente, que nosotros...

La Presidenta, honorable Senadora. Sandra Ramírez Lobo Silva:

Perdón, doctor Luis Alfonso, es que necesitamos declarar la sesión permanente: ¿La Comisión está de acuerdo en que se declare la sesión permanente?

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Certifica la Secretaría General la sesión permanente general, honorable Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, señor Secretario. Puede continuar, doctor Luis Javier... Luis Alberto.

El Director General (e) de la Aeronáutica Civil, Doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty:

Bueno, con base a toda esa intervención, nosotros llegamos y, como les dije anteriormente, hablamos con el señor. alcalde, que estaba muy interesado, y que nos... eso es unos protocolos que tenemos nosotros que surtir, esto no es de que, no, de palabra, no, tenemos que tener...hice, con base a esto, tengo exactamente ya 4 meses de estar aquí dentro de la Aeronáutica y lo que he encontrado son temas de esta índole, hice un inventario real de todos los aeropuertos que están en las mismas condiciones, y estamos haciendo un análisis técnico, porque eso no lo decido yo, lo decide la parte técnica, que en si realidad el aeropuerto puede ser donado a nosotros; nosotros no nos negamos en eso, porque el señor Presidente de la República lo que nos dijo es que ayudáramos a estos aeropuertos que están en la “Colombia profunda”. La idea nuestra es de decirle al señor alcalde que ya tenemos el diagnóstico, cuándo se puede invertir en ese aeropuerto, inclusive se nota la decisión de poder tener ese aeropuerto en la administración nuestra, porque inclusive tenemos aquí que esto, el estudio y diseño, arroja un valor exacto, la inversión sería alrededor de 105,456 millones, en el cual nosotros teníamos que surtir todos los efectos para que el aeropuerto pase ya a administración nuestra. Me acaba de decir la asistente que él acaba hoy, acaba

de hacer la respectiva radicación, para que podamos hacer mesas técnicas lo más pronto posible y que el aeropuerto ya sea nuestro. Listo, bueno, por otra parte, pasamos a otra pregunta, que teníamos con base al *Presidente** (03:28:45), bueno, ya lo dijo el señor aquí, el director; vamos, no sé si salteamos, no sé si podemos colocar en la diapositiva, por favor.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Cuánto tiempo más necesita?

El Director General (e) de la Aeronáutica Civil, Doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty:

Como 10 minutitos no más.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Cuánto? ¿10 minutos?

El Director General (e) de la Aeronáutica Civil, Doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty:

No... no, no, vamos con un tema primordial, que están unos invitados primordiales, que son los controladores aéreos. Para su información, señores. Congresistas aquí presentes en la Comisión Sexta, les comento algo: Desde el día 1 que yo llegué aquí a ser el director de la Aeronáutica Civil, enseguida había una resolución, en la cual no tenían ni siquiera ellos participación en los consejos de seguridad, y yo automáticamente hice de una que se les diera espacio a todas esas personas de los sindicatos de los controladores, que para mí ellos están presentes, y podrán decirles, que creería yo, de que en todas las administraciones que han pasado, el que los hubiese escuchado más, he sido yo, e inclusive les dije a ellos: “Hagamos algo, ustedes son prácticamente el centro de la operación aeronáutica, Uds. son muy importantes para la entidad, para Colombia. Vamos a hacer algo, denme todas las necesidades; si las han radicado, pues haga una tarea, radíquenmela nuevamente, me las envían a mí”, y yo siempre he tenido exactamente, desde el momento que llegué, exactamente como seis (6) reuniones y les he solucionado varios temas, en los cuales ellos, no sé, son invitados acá y ellos, no les miento, ellos podrán decir que soy de las personas que estoy pendiente.

Con base al tema de los controladores, que exactamente esas cifras, señora. Ministra, yo ahí le argumento un poquito, eso es un estudio que se hizo de 1,054, lo que pasa es que hablamos de temas de fatiga, ¿por qué? Porque como tenemos exactamente este... exactamente tenemos 717 actualmente, ¿qué pasa con eso? O sea, nosotros no es que no estemos, sí, pero hay una tarea que no se hace bien, que es el tema de fatiga, ¿por qué? Porque hay horas extras, ¿sí? Ese número que está allá arriba es el que nosotros podemos operar, no teniendo horas extras, ¿sí? Entonces ¿qué pasa con esto? Tenemos 799 para proveer actualmente, ¿qué pasa? Nosotros nos faltarían exactamente los... bueno, de ahí habían 85, 82 para proveer la necesidad, que próximamente tendremos ese valor, ese número de personas. La otra variable que existe con base a esto

es que esto es misional, son los únicos en Colombia que están especializados para eso, ¿y qué pasa con la Aeronáutica? La Aeronáutica tiene un factor importante, que es que tiene el tema del Centro de Estudios Aeronáuticos, que es la única que certifica a estas personas, eso duran exactamente 9 meses, ¿no? 9 meses en los cuales ya tenemos un resultado, de que ya tenemos unos muchachos que ya vienen saliendo, y con esto proveemos exactamente el valor que nos queda ahí, o sea, el número de personas que nos queda, los 82, porque salen, como en 3, 4 meses, salen 85 ya, ya formados para este tema.

Pero viene otra variante, el tema de los concursos: Ese tema de los concursos, no sé, yo inclusive tuve que hablar con el Presidente de la República, para ver si podíamos hacer algo con base a este tema de los controladores, que me parecen de las personas, bueno, más importantes que existen, porque son el centro de toda la operatividad que existe. Más allá de lo que me estaba diciendo el señor contratista, que es la otra pregunta que...* (03:33:15), que no se ha invertido casi en seguridad aérea, claro que sí, aquí le tengo las cifras; el hecho de que no se observen exactamente, pero ahí las tenemos. Creería yo, cuando empecé y llegué a ser director de la Aeronáutica Civil, tenía 40 días y en 40 días subí la ejecución al 23%. Dentro de mis temas soy más gerencial, estoy aprendiendo mucho de aeropuertos, estoy aprendiendo mucho de este tema, y me parece muy interesante invertirle a todo este tema de seguridad aérea y en el tema de controladores. Este tema de las personas que no están involucradas acá, no es tema de presupuesto, eso no es porque no tengamos presupuesto para nosotros invertir en ellos; no, es un tema de la Comisión de Servicio Civil, ¿sí?, son otras variantes, en las cuales tenemos que surtir unos protocolos, como llamo yo, para llegar a que ellos se involucren.

Lo más importante que existe en los controladores, es que aquí no existen contratistas, en controladores no observa usted a un contratista, todas las personas son de carrera administrativa y provisionales, ¿sí?, pero el evento que me pasa a mí con esto, es que tenemos que hablar con la Comisión de Servicio Civil, porque esas personas que entran ahorita, que ya asumen, entonces convierten este tema, que es misional, a sacarlo a un concurso, ¿y eso qué nos trae? De que las personas que vienen entrando en provisionalidad, no tienen tanta la experiencia, entonces pierden los concursos el que ya tiene el nivel de aprendizaje o la curva de aprendizaje, y automáticamente los que salen, tenemos que colocarlos como ayudantes de los que saben, y eso se nos convierte también en un problema, pero de hecho estoy pendiente en eso. ¿Qué otra pregunta me hizo señor...? El aeropuerto El Edén. Honorable. Senador, desde la Aeronáutica Civil nosotros sí le hemos invertido a ese aeropuerto, está en un 99% de funcionalidad, ¿sí?, 99%; eso no quiere decir que está a un 99% de funcionalidad para que lleguen aeronaves más grandes; no, así como está, está funcionando al 99% De hecho, aquí

tenemos una inversión exactamente , con base en un CONPES también, que lo tenemos establecido en 312,000 millones de pesos; de hecho, no es cierto que no hemos invertido en este aeropuerto; este aeropuerto es uno de los puertos interesantes, en el cual en estos momentos, como tiene que vienen aerolíneas internacionales, entonces es un aeropuerto internacional. El hecho es que hace falta, con normativas de los RAC, de la autoridad, que tenemos que invertirle en ampliar, no el largo de la pista, sino el ancho, que tiene que cubrir un 45%, y eso involucra otra inversión con base al lado tierra, ¿por qué? Porque esos son unos reglamentos ya establecidos dentro de los RAC, para que funcione un aeropuerto como internacional, como lo quiere, y ese aeropuerto se va a dar porque ya tenemos la inversión.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Cuántos minutos más, doc? Unos dos minutos, por favor, para cerrar bien, ¿sí?, ¿sí? ¿2 minutos?

El Director General (e) de la Aeronáutica Civil, Doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty:

Sería eso. El hecho más importante aquí dentro de esta, de esta... de este, aquí que tenemos, es que lamento mucho todo esto que ha ocurrido en el espacio aéreo, con todas estas muertes que se han dado y estos incidentes, ¿sí? Me decía un auditor, que es para responder la última pregunta que me decía el Senador, que nosotros no teníamos una auditoría internacional; sí la tenemos, hace como 10 días llegó un señor, que se hizo una visita técnica para el mejoramiento continuo, para fortalecer los sistemas de aviación, el señor se llama Eddian Méndez, Oficial Regional de la OACI, y viene de México, ¿y sabes qué nos dijo el señor? Que nosotros teníamos, en el grupo de la Aeronáutica Civil, a unos excelentes expertos; lo único que sí le preocupaba era el tema de que con ese tema de los concursos pues no se puede operar bien, entonces esa es la única recomendación que nos hizo el señor, para usted. Bueno, y para terminar, yo nací en un pueblo del sur de Bolívar y me fui de los 3 años para Barranquilla y Barranquilla es mi alma vivida, y en estos 213 años unas felicitaciones para ello. De hecho, muchas gracias y en cualquier eventualidad la Aeronáutica está a su disposición. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchas gracias, doctor Luis Alfonso. Tiene la señora. Ministra... ¿cuánto tiempo, señora. Ministra? ¿Un par de minutos?

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

2 minutos.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

2 minutos. Gracias, señora ministra.

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Muchas gracias, Presidenta de la Comisión. Yo, yo solamente quiero, porque pues hubo una frase, mi apreciado Luis, él sabe que yo lo aprecio, es un hombre, como se puede ver, sensible frente a todos estos temas, y eso es muy importante, porque uno como funcionario no puede perder la sensibilidad, pero sí cuando uno habla de los efectos de un accidente aéreo, tiene que tratar de vencer la emoción y hablarlo un poco más con la técnica. Él lo sabe que... sabe que se lo digo con cariño, con aprecio, pero aquí tenemos que hablar con la técnica. ¿Qué pasa con el tema del riesgo?, y el Ministro de Defensa aproximaba ese tema también, y es: Esta operación exige... siempre va a tener riesgos, pero exige trabajar mucho en la reducción, en la minimización y en el control de los riesgos, por eso todos los instrumentos y el recurso humano están concentrados en eso especialmente, y cuando existe algo, un incidente o un accidente, donde no se logró controlar suficientemente el riesgo, el impacto es muy alto, pero, digamos, lo clave es allí poder tener toda esa investigación, que indique qué pasó, especialmente en esos dos accidentes de la aviación comercial, donde hubo personas fallecidas, que nos duelen inmensamente, algunas de esas víctimas muy cercanos acá a los Congresistas, porque era Congresista, candidato en plena campaña, todos sus acompañantes.

Ocaña para nosotros es un lugar muy importante. porque allí abrimos esta ruta etc.. Así que lo más importante es que se haga ese trabajo y se tomen las medidas. Hace pocos días, el 23 o 26 de marzo, hubo un accidente en Estados Unidos, incluso por un cruce de trayectoria entre un helicóptero militar y un avión, y hubo fallecidos; digamos, que no se está no se está exento en el mundo, en estos días ha habido alrededor de 50 accidentes aéreos con víctimas fatales, y el mensaje más importante es, al margen de la sensibilidad que uno tenga cuando ocurre algo de esto, porque nosotros como funcionarios también nos afectamos, ¿sí?, pero uno tiene que sobreponerse a eso, meterle técnica, para poder dar un mensaje de tranquilidad al país, y es que los protocolos, las investigaciones y las decisiones que se derivan de esas investigaciones, como ya tener una ruta, un protocolo, para evitar los conflictos en esos cruces de trayectoria, neutralizar esos riesgos, eso ya está marchando, para que la gente tenga la tranquilidad de que todas las medidas que minimicen los riesgos, se están tomando; y tuvimos un accidente de unas características muy, muy fuertes, como es el de la Fuerza Aérea, donde el número de víctimas fue muy alto y, por supuesto, eso genera un impacto, pero quiero dar esa tranquilidad, de que los instrumentos, los protocolos, las herramientas que existen en la seguridad aeronáutica, están dispuestas para que todos podamos viajar de manera segura en nuestro país. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchísimas gracias, señora. Ministra. Concluimos las intervenciones de los señores funcionarios y vamos a dar la palabra a los Senadores no citantes, aquí tengo de primer orden al Senador Carlos Guevara; permóneme, Senador, pero está aquí de primer orden, sumercé había cedido la palabra al Senador Esteban.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Pero no voy a intervenir como citante sino como Senador al final del debate.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, Senador, aquí ya tomó nota y, por favor, Senador Carlos Guevara.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Muchas gracias, Presidenta.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias, gracias, Presidenta, no sé si el ministro se ausentó, el Ministro de Defensa, porque quisiera referirme a unas afirmaciones que él hizo; no sé si nos acompaña o se habrá ido ya.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Perdón, Senador, que ya sube el señor. Ministro.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Bueno, yo esperaría, Presidenta, porque es importante lo que voy a señalar, para poder también tener un contexto de lo que hemos venido planteando, pero si me lo permite, entonces cedería la palabra al siguiente interviniente y esperaría al ministro.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Senadora... Senadora Sandra Jaimes, o Senador Guido, ¿no? Tengo aquí a la Senadora Sandra Jaimes; Senadora Sandra Jaimes, por favor, tiene el uso de la palabra.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Primero las damas, Sandra.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias, doctor Guido, como siempre, un caballero. Bueno, un cordial saludo a los ministros que nos acompañan, a la señora Ministra de Transporte, al director de la Aeronáutica, por supuesto, al Ministro de Defensa. Yo quiero hacer pues hacer unas precisiones acá, frente al accidente del avión Hércules en Putumayo, que, por supuesto, enluta a nuestras fuerzas militares, por supuesto, a toda la nación; y a las familias de estos uniformados, pues nuestra solidaridad, siempre sabemos el dolor

grande. Pero también, con la misma responsabilidad, debemos abordar este debate con rigor, con evidencia y con sentido de Estado -al señor. Ministro lo saludé- porque en medio pues de esta tragedia, lo peor que podríamos hacer es reemplazar la verdad técnica por juicios apresurados, que es lo que ha pasado en la andanada de prejuicios apresurados y la evidencia es clara, porque de acuerdo a la información oficial del Ministerio de Defensa, la aeronave FAC 1016 no operaba por fuera de los estándares ni en condiciones irregulares, por el contrario, cumplía con todos los protocolos exigidos por los manuales técnicos de fabricantes y la normatividad aeronáutica vigente; tenía certificado de aeronavegabilidad vigente hasta 2027, había cumplido los mantenimientos mayores, intermedios y periódicos, dentro de los ciclos establecidos, y se encontraba dentro de un programa isocronal de mantenimiento.

Esto no es una opinión, esto es un hecho técnico y real; además, no existían alertas institucionales que advirtieran de riesgos operacionales derivados de la falta de mantenimiento o recursos. Los hallazgos propios del uso normal de una aeronave, eran detectados y corregidos, conforme a los manuales del fabricante, garantizando así su aeronavegabilidad. Entonces hay que decirlo con claridad, y bienvenido este debate, no hay evidencia hasta este momento de que este accidente sea consecuencia de negligencia o abandono institucional, eso debe quedar muy claro. Ahora bien, frente a las condiciones del vuelo, también es importante precisar se trataba de una misión rutinaria de transporte militar, con plan de vuelo aprobado, condiciones meteorológicas favorables y dentro de los límites de peso y operación establecidos; no hubo reportes previos de fallas ni condiciones extraordinarias de riesgo antes del despegue, y por eso mismo hoy la investigación técnica se adelanta y está en curso, ya nos lo han manifestado acá y lo han demostrado, porque además en aviación, como lo ha señalado la Organización de Aviación Civil Internacional, las causas de un accidente no se presumen, se determinan. Pretender sacar conclusiones anticipadas, no sólo es una actuación irresponsable, es injusto con la verdad y, por supuesto, con las instituciones; entonces así, honorables. Senadores y a todos los presentes, también se ha querido instalar la idea de que este accidente es producto de un abandono presupuestal, pero nuevamente los datos cuentan otra historia, que se ha evidenciado acá en esta Comisión, el sector Defensa ha sido uno de los sectores con mayor asignación presupuestal en el país, se han registrado incrementos significativos...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva

Un minuto para que redondee, Senadora.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Especialmente en el 2023-2025. ¿Sí existen brechas entre necesidades y recursos? Sí, las hay, pero eso no es nuevo, es una realidad histórica en

el sector Defensa en Colombia y en el mundo, y lo importante es qué ha hecho este gobierno frente a esta realidad, y lo que ha hecho es claro, ha priorizado la operatividad de la fuerza militares, ha incrementado la inversión estratégica, ha impulsado un proceso de modernización reciente. Entonces yo considero que acá finalmente, sobre la responsabilidad política, aquí también debemos ser serios, en un Estado de Derecho la responsabilidad no se asigna por presión mediática ni por conveniencia política. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

A usted, Senadora, muchísimas gracias. Tiene el uso de la palabra el Senador Carlos Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias, Presidenta, un saludo muy especial al Ministro de Defensa, de igual manera a la Ministra de Transporte. Quiero, en primer lugar, solidarizarnos con estos 69 héroes de la patria y también con sus familias; también nuestro respaldo a la Fuerza Pública, ministro, usted sabe que nuestro partido, el partido MIRA, siempre ha sido un partido aliado de la Fuerza Pública y nos duele que este accidente haya cobrado la vida de estos 69 funcionarios, héroes y soldados de la patria, y por eso me alegro que usted hoy nos presentara un informe detallado sobre lo que está pasando con las familias. Yo quisiera que usted, en la próxima oportunidad, nos puede dar un dato preciso sobre cada una de las familias, su reparación, el apoyo que les están brindando en este momento tan difícil, y desde acá les expresamos un saludo muy especial, pero eso no basta para señalar lo siguiente, ministro:

Usted ahora, en su presentación, señalaba que durante los últimos años se han presentado 35 accidentes con aviones y 57 accidentes con helicópteros; quiero recordar que eso no es casual y voy a señalar y voy a retomar una constancia que hizo mi compañero de bancada en la Plenaria del Senado, el Senador Manuel Virgüez, señalando lo siguiente, porque no solamente se comprometió la vida de 69 personas que fallecieron, sino de 126 personas que estaban a bordo, y eso requiere anticipación, eso requiere prevenir los riesgos, requiere también proteger eficazmente la vida de todos los ciudadanos y particularmente de los soldados de la patria, y voy a recordar porque se han hecho evidentes, y por eso quiero que usted me lo señale ahora, problemas con aeronaves, que en su práctica, en su gran mayoría, tienen ala rotatoria, y que operan en entornos completos, aeronaves con alas rotatoria que operan en entornos complejos:

Accidente el 21 de julio del 2022, Convención, Norte de Santander, un accidente del helicóptero UH-60 del Ejército Nacional, 4 militares fallecidos; 26 de febrero del 2023, Meta, accidente de helicóptero del Ejército Nacional, 4 militares fallecidos; 19 de marzo del 2023, Chocó, Quibdó, Chocó, accidente del helicóptero de Ejército Nacional, 4 militares

fallecidos; febrero del 24, Antioquia, accidente de aeronave del Ejército Nacional, 4 militares fallecidos; 23 de abril del 24, sur de Bolívar, accidente de helicóptero MI-19 del Ejército Nacional, 9 fallecidos, más los que usted relacionó, que parece bastante complejo. Eso señala que debe haber una revisión exhaustiva de todos los manuales operacionales y los protocolos que debe tener la Fuerza Aeroespacial en cada una de sus operaciones y, por supuesto, del mantenimiento de los aviones; yo estoy seguro que ustedes, y eso esperamos, que el helicóptero y, por supuesto, las aeronaves que tuvieron esos incidentes y, por supuesto, también ahora el último incidente, pues el Hércules tenía todo su mantenimiento en orden, eso es lo que usted nos manifiesta en las respuestas; pero yo sí quisiera que usted nos hiciera llegar, aquí a la Comisión, un informe detallado sobre la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana, qué niveles de acreditación tiene esta compañía, que es la que hace el mantenimiento de los aviones, qué tipo de interventorías tiene, cómo nos asegura que efectivamente se hizo el mantenimiento exhaustivo a este avión Hércules C-130. De otro lado, cuando uno observa, ustedes prácticamente, en los protocolos de seguridad tienen una duplicidad, porque AEROCIVIL tiene un protocolo, la Fuerza Aérea...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Un minuto, señor.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Tienen 2 protocolos en paralelo y lo que pasó en Bogotá me deja muy preocupado, yo no quedé satisfecho con las respuestas del director de la AEROCIVIL; no puede ser que, y de la persona que intervino aquí de la Comisión, que hace seguimiento a los temas e incidentes, porque no hubo respuesta, ¿qué pasó?, ¿por qué un joven operó durante una hora en la torre de control?, ¿qué pasó ahí?, ¿qué pasó ahí? Entonces que nos expliquen al país, porque una hora, según lo que dice la prensa, porque no tengo aquí información al respecto, hubo una persona que no tenía ni los certificados ni las condiciones para hacer esa operación. Y de otro lado, en virtud también de la ampliación del aeropuerto El Dorado, que prácticamente ya está al 100%, ministra, y que están ya pidiendo la operación de una segunda pista, pero que paralelamente hay una operación allí de CATAM, ¿cómo articular esos 2 protocolos?, porque son dos protocolos de interacción y operativamente independientes.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

30 segundos.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Y ahí es donde estamos poniendo en riesgo la vida de los pasajeros. Y, por último, Colombia es uno de los países con mayor número de accidentes en el mundo... no, en Suramérica, 497 accidentes

durante los últimos 10 años, según lo ha señalado una agencia que hace seguimiento, que es la Aviation Safety Network, tercer país en Sudamérica con más incidentes y siniestros en Sudamérica. Eso es muy complejo y usted lo ha señalado...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿10 segundos?

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Ud. ha señalado, ministra, que Colombia viene incrementando su número de turistas, me parece fabuloso, pero necesitamos ...mejorar la infraestructura de los aeropuertos que están en las zonas más apartadas del país, necesitamos mejorar la infraestructura, llevar allí... y quiero señalar y agradecerle al personal civil, allí en el accidente fueron los primeros que salieron a acompañar a nuestros miembros de la Fuerza Pública y rescatarlos, ellos merecen una medalla de honor. Ministro, esta persona que en su moto transportó a los soldados a...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿10 segundos o...? Gracias, Senador. Tiene el uso de la palabra el Senador Guido; pido excusas por no darle el tiempo, porque no lo había visto.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

No se preocupe, Presidenta, no. Lo primero es que quiero valorar, en su justa dimensión, el debate que ha propuesto el doctor Esteban Quintero. Creo que este debate es necesario, sigue siendo necesario, seguirá siendo necesario, hasta que no se esclarezcan, por lo menos, lo que tiene que ver con esta parte del debate, las circunstancias que dieron origen a ese accidente, que supusieron la muerte de 69 personas. Yo creo que este accidente ha generado más muertes que la invasión de Estados Unidos a Irán, y con esto pretendo no se sobredimensione un acontecimiento, sino valorar la gravedad de estas circunstancias. Todavía me resuenan las palabras del doctor... del Ministro de Defensa, señor. Ministro de Defensa, cuando usted decía que de pronto aquí ha habido, pues eso entendí yo, desinformación, imprecisión, conjeturas, que no eran leales con las circunstancias que ameritaban un debate serio. Yo le quiero decir que quien empezó con imprecisiones, con conjeturas, con confusiones, fue el Presidente de la República, quien fue quien dijo, aún sobre la sangre caliente de los muertos, que ese avión se había caído porque era chatarra, y además fue desagradecido, porque dijo que -es cierto- esos aviones regalados no servían para nada; tuvo que replicarlo y aquí valoro inmensamente la actitud del señor. Comandante de la Fuerza Aérea, cuando le dijo que, una cosa elemental, es que la operatividad de un avión no se mide en años sino en horas de vuelo, y le dijo el comandante que efectivamente ese avión tenía condiciones para seguir volando muchos años más, y estoy es muy grave y por eso

digo que este debate tiene que continuar, porque cuando el que manda, que es el Presidente, pretende que encaje su concepto o su teoría o su explicación en la realidad, esto puede generar muchos sesgos. Yo tengo que citar aquí alguna reflexión que hacía Thierry Ways en El Tiempo, del pasado domingo, cuando decía que una cosa similar había ocurrido con Chernóbil; Uds. recuerdan cuando explotó una central atómica en ese país, en ese lugar, y la Unión Soviética por tratar de precau... o Rusia o la Unión Soviética por precautelar la buena imagen de ese país, terminó intentando que su teoría sobre el accidente encajara en la realidad, empezando porque minimizaron ese accidente, y eso obviamente generó muchísimos problemas en materia de lentitud de rescate a las víctimas y de dimensionamiento de las circunstancias que fue muy dramática, frente a la cual todavía se siguen viviendo consecuencias. De tal manera, ministro, que al margen de que existe algunos temas que tendrán que tratarse con discrecionalidad, como secreto de Estado, es bueno que la opinión pública, y esto es muy importante lo que hecho Ud., doctor Esteban, porque la gente le pregunta qué pasó allá, todavía hay inquietudes, “eso fue que el ala izquierda se chocó contra un árbol”, “tenía mucho peso el avión porque habían más de 100 pasajeros” y dicen que habían volquetas también ahí, unos aparatos muy pesados, se habla de dificultades en la pista, se habla de dificultades atmosféricas o se habla de una normalidad en las condiciones que dieron origen, que no explica por qué se dio origen a este accidente, y qué bueno...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Un minuto, un minuto, Senador.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Que usted a esta altura del tiempo está aprendiendo de aeropuertos, uno supone que ya debería estar aprendido cuando llega a un cargo tan importante. Aquí nos recuerda la intervención de algún director de Planeación, que dijo que él había sido muy malo matemático en la universidad y obviamente así lo hizo en Planeación Nacional. Gracias, Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, Senador, por su intervención. Tiene el uso de la palabra el Senador Robert Daza.

El honorable Senador Robert Daza Guevara:

Bueno, muchas gracias, Senadora. Presidenta, un saludo a los señores ministros, miembros del gobierno, a los integrantes de la Fuerza Militar que nos acompañan, a los medios de comunicación. Al gobierno, por lo general en estos debates, siempre se le exige inversión, pero cuando se trata de aprobar los presupuestos y la Ley de Financiamiento, se le niega, o sea, yo creo que tiene que haber coherencia en esa parte, porque si exigimos inversión, también se le debe habilitar los instrumentos al gobierno, para que cumpla con estas solicitudes y necesidades

que se tienen en los territorios. Yo me voy a salir del marco del debate, para hacer un reconocimiento, porque hay que reconocer las cosas buenas que se hace en el gobierno también. Señor Ministro de la Defensa, General Pedro Sánchez, en nombre de la comunidad nariñense y caucana, quiero agradecerle porque se ha visto la presencia de la fuerza pública y militar en esa Panamericana, tan azotada por los grupos criminales, y conocemos, hemos visto nosotros, porque yo soy de allá, del territorio, hemos visto la presencia del Ejército haciendo los operativos, que, con seguridad, o sea según la gente que vive allí en el territorio, eso es lo que ha hecho bajar el impacto tan negativo que esto ha sido para la comunidad de estos dos departamentos.

Hoy se tiene una sensación de seguridad mucho mejor, a pesar de los esporádicos atentados que hay en esta vía, y le solicito, señor. Ministro, que, por favor, ojalá se mantengan estos operativos, y que no se abandone esta presencia tan importante, que hoy miramos en esta vía. señora. Ministra de Transporte, la inversión que se ha hecho en obras tan importantes en el suroccidente colombiano, como la variante San Francisco - Mocoa, la doble calzada, con variante, Popayán - Timbío - El Estanquillo, las inversiones que se han hecho en el puerto de Tumaco, que se han hecho en helipuertos de la costa pacífica, en la ampliación, señor director de la Aerocivil, del aeropuerto de Ipiales, que hoy está funcionando ya, digamos, ya con muchos más vuelos y prestando un mejor servicio a esa frontera como un aeropuerto internacional. Yo creo que eso es de resaltarlo porque por primera vez en la historia estos territorios, que han sido abandonados, sienten que hay una inversión y un reconocimiento de estas necesidades, que no únicamente son para nuestro país. La solicitud, señora. Ministra, es que no olvidemos esta vía Mojarras - La Unión - Pasto, que es de Invias, y que hace falta mucha más atención. Muchísimas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias a usted, Senador, por el buen uso del tiempo. Tiene el uso de la palabra la Senadora Soledad Tamayo.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias, señora Presidenta, aquí muy paciente desde el comienzo de la sesión, saludando, por supuesto, a los señores ministros, al ministro... el General Pedro Sánchez, a la Ministra de Transporte, al Presidente de la ANI, al director de la Aerocivil y, por supuesto, también al General Hugo López, Comandante General de las Fuerzas Militares, al General Carlos Fernando Silva de la Fuerza Aeroespacial, al Mayor General Roger Gómez y a todos los invitados a esta sesión. Yo creo que, si bien es cierto, aquí al comienzo de la sesión se estaban separando varios temas, que tienen que ver con todo lo que concierne alrededor de la seguridad aérea, pues hay varios temas, Senador Pedro Flórez, que

usted los quería plantear, pero en particular también se habló del tema de este accidente, donde enlutó al pueblo colombiano la pérdida de estos militares.

Por supuesto lo que yo tengo que decir es que aquí sí haya un aumento creciente de la conectividad aérea y, por supuesto, que hay unos problemas estructurales, como el crecimiento de pasajeros y carga más rápido que la infraestructura, no andan al mismo tiempo, y esa demanda aérea, sin crear infraestructura, sin tecnología y la capacidad institucional, pues trae serios problemas, que ustedes ya los han planteado alrededor del debate; hay una saturación de unos aeropuertos principales o más grandes; hay desigualdad en la conectividad regional, en algunos lugares más apartados que otros; hay unos retrasos tal vez en la ejecución de la intervención de algunos proyectos en particular; es decir, que tenemos como un diagnóstico que hoy se pone sobre la mesa en las intervenciones de nuestros colegas, pero que ustedes también, de alguna manera, lo han entendido, la necesidad de hacer intervenciones puntuales en cada uno de los aeropuertos que tiene el país.

Yo tengo aquí unos datos que son que Colombia tiene 590 aeropuertos y aeródromos, de los cuales 74 son administrados por la Aerocivil, 14 por departamentos, 94 municipales, 9 militares, 185 de fumigación y 214 privados; pero aquí también se ha dicho que la Asociación Colombiana de Controladores ha denunciado, ¿y qué ha denunciado esa asociación colombiana? Que hay ausencia de sistemas confiables estables, que hay fallas de datos meteorológicos, que hay fallas en radares y sobreentrega insostenible de tráfico aéreo, por lo que las aeronaves deben proceder a aeropuertos alternos, a realizar sobrevuelos. Uno pensaría, y aquí lo dijo ya el Presidente de la ANI, lo ha dicho usted, señora. Ministra, en lo que tiene que ver -y el director de la Aerocivil- que hay unos recursos que se han destinado o que se tienen destinados para intervenir algunos aeropuertos, que ya están determinados, pero aquí yo creo que, como lo dicen, y razón tiene el señor. Director de la Aeronáutica, que hay un escenario de expansión y fortalecimiento del sistema, y que la planta óptima de controladores es superior a lo que hoy tiene la capacidad de la Aerocivil, y que es necesario que se haga, no cualquier concurso, porque es meramente técnico, son áreas meramente...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Cuánto necesita, Senadora? Dos minutos más para la Senadora

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Son meramente técnicas y que necesitan, por supuesto, personal muy específico, con unas condiciones específicas. Por eso creo yo que es necesario que se advierta, y razón tienen seguramente quienes hoy están ocupando esas funciones dentro de los cargos de la Aeronáutica, para que se pueda

cumplir. Aquí se ha dicho, con relación al accidente, señora. Presidenta, que pueden haber factores humanos, pueden haber factores técnicos, pero hay varias hipótesis que uno podría decir, que, como se ha dicho, hay una pista muy corta, estaba... iba muy pesado el avión, chocó con los árboles, hay varias hipótesis que nosotros no podríamos determinar, ni siquiera quienes han intervenido y están adelantando la investigación, para determinar dónde estuvieron las fallas y los riesgos, que corrieron quienes estaban ahí. Lo único cierto, señora. Ministra y señor... y digo señora. Ministra del Transporte, con todas las áreas que hacen parte de ese ministerio, es que hay un diagnóstico de la situación individual de cada uno de los aeropuertos y de la necesidad de hacer intervenciones puntuales, pero no puede ser que sigamos aplazando las intervenciones. Un pensaría que en Puerto Leguizamo pudo ser que la... siempre se brega porque la pista es muy corta y porque las condiciones del lugar no son las más apropiadas, pues habría que trabajar entonces en esos elementos, para que no vuelva a repetirse una situación de esta naturaleza, y minimizar los riesgos que llevaron a que pudo ser una u otra circunstancia, otra... una u otra...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

30 segundos, Senadora.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

...Esta situación. Por eso creo que lo que ha dicho aquí el Senador Esteban Quintero, es que está de por medio la vida y cuando está de por medio de la vida, no solamente la seguridad vial, sino la seguridad aérea, en la operación aérea, tenemos que mejorar en las condiciones, que nos permitan ser garantistas de un servicio, de una demanda de servicio aéreo, que hoy ha aumentado en el país y que necesita intervención.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Otros 10 segundos, Senadora? Muchísimas gracias por su intervención, Senadora Soledad. Tiene el uso de la palabra el Representante Gabriel Parrado, 4 minutos.

El honorable Senador Gabriel Ernesto Parrado Durán:

Gracias, Presidenta. Primero que todo, desde aquí nuestro saludo a las familias de las víctimas y esperamos que en el ejercicio que hace toda la institucionalidad, estos actos no se vuelvan a repetir. Yo quiero hacer un llamado a todos los medios, a los Senadores, Representantes, a que no, no especulemos, porque es que especulamos y escasamente conocemos un tiquete de avión y pare de contar. No busquemos las... no busquemos responsables, se buscan las causas del accidente y para eso está claro un procedimiento, que hay que partir de una investigación técnica, una investigación penal, una investigación disciplinaria y una investigación administrativa; con base en eso

se hace una recopilación o una recogida de datos y pruebas, y esa recopilación nos va a llevar a un informe preliminar, que ya aquí les pusieron tiene un mes de plazo, pero hay un informe final, que no tiene tiempo determinado para que se defina qué fue lo que sucedió. Mientras tanto, respetemos la memoria de las víctimas y, mientras tanto, evitemos especular sobre todas las cosas que uno escucha a diario, repito, buscando responsables, cuando hay que buscar es las causas técnicas, objetivas, por qué sucedió este proceso.

Pero también quiero hacer desde aquí un llamado a la Aerocivil: No solamente se requieren controladores, ahí tenemos el caso de unos aeropuertos que se van a tomar, otros que por ley se han establecido, y la pregunta es ¿dónde están los técnicos?, ¿dónde están los inspectores de seguridad aérea?, ¿dónde está el personal de información aeronáutica?, ¿dónde están los inspectores?, ¿dónde están los bomberos?, ¿dónde está la infraestructura técnica que se requiere para eso? Y hacerle un llamado a los Senadores y Representantes: Hacemos muchas leyes que se convierten en saludo a la bandera y finalmente no llevan a ninguna parte, y por eso quiero recordarle, ministra, paisana, doctora, yo soy paisano, Ley 439 de 1998, por la cual se determina que se debe hacer aeropuerto en Villavicencio; yo volví y la metí en el Plan Nacional de Desarrollo.

Yo no me volví a presentar porque no me satisfizo mucho esto y se me acabó el tiempo, y ahí decía, en el Plan Nacional de Desarrollo, “alternativa de aeropuerto para Villavicencio”, porque tenemos un aeropuerto que se llama “el Aeropuerto de Vanguardia”, que gloria a Dios no nos ha generado accidentes, pero por su ubicación y por otra serie de factores, y por el desarrollo que tiene la Orinoquia colombiana ya el departamento del Meta y la Orinoquia deberían tener una alternativa de aeropuerto, en unos espacios, imagínense ustedes, los que no conocen Villavicencio, el aeropuerto queda pegado a la cordillera y nosotros tenemos miles de hectáreas planas y no hacemos un aeropuerto donde va el desarrollo. Recordemos que vamos a ser tren entre Villavicencio, Puerto Gaitán y Puerto Carreño, y queremos un transporte multimodal, y desde aquí hago un llamado para que Villavicencio, el departamento del Meta, la Orinoquia y Colombia, que quiere conectarse con el mundo, tenga un aeropuerto, que ya está establecido por Ley en el 98, se vuelve a reactivar en el Plan Nacional de Desarrollo, y hasta el día de hoy yo estoy quedando mal, porque yo también hago fuerza para que mi territorio se desarrolle. He dicho, Presidenta, y si lo dice Parrado, póngale cuidado.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, Representante, por su intervención. Cerramos las intervenciones de los Senadores y vamos a escuchar a tres personas que están aquí en el recinto, que quieren hablar. Yo pido que la Comisión declare sesión informal para escucharlos, ¿sí? El señor Alexander Pérez, por favor, tiene 2 minutos.

El Señor Alexander Pérez: Buena tarde para todos los presentes, no extendiendo mi saludo por la premura del tiempo. Primero que todo, efectivamente el señor director tiene razón en que nos ha escuchado, no sólo a los controladores de tránsito aéreo, sino a todos los grupos misionales de la entidad o, por lo menos, a su gran mayoría, y es que esta administración no está presentando problemas o fallas de 4 meses, esta administración está heredando problemas y falencias de hace más de 20 años. Nos decía el señor director que se resiente mucho por las situaciones que se han venido dando durante su administración, pero estas situaciones no son más que el resultado de una entidad abandonada, de una entidad que tiene una gran problemática y es, primero que todo, su politización, con el respeto que ustedes me merecen, es una entidad de carácter netamente misional y que debería obedecer a un rigor netamente técnico, pero desafortunadamente no es así y dependiendo del gobierno de turno, nosotros, el grupo misional, tenemos que enfrentarnos con las decisiones que toman las personas, y cuando se van, somos nosotros quienes soportamos, en la mayoría de ocasiones, sus malas decisiones o su falta de gestión. 30 millones de pasajeros se movieran en el año 2021 por medio aéreo; para esa fecha habían hecho la última ampliación de nuestra planta, es decir, la que exponieron* (04:16:36) hoy, para 2025 59.5 millones de pasajeros, básicamente el doble, pero nuestra planta sigue igual. La administración saliente, diferente a esta administración, frente a este tipo de denuncias que hemos venido haciendo, tuvo como respuesta a llevarnos incluso a la Procuraduría, acusándonos de terrorismo; esta administración, por el contrario, nos ha invitado, no a Procuraduría, sino a mesas de trabajo, donde hemos empezado a tener soluciones, como, por ejemplo, la vinculación en no más de 3 meses de 82 controladores...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

30 segundos para que termine, sumercé.

El Señor Alexander Pérez:

...De 82 controladores de tránsito aéreo, porque también esta entidad tiene un grave problema y es la fase de los concursos, como lo decía la señora. Ministra, en todas las entidades del Estado se ha presentado crisis con este tema de concursos y esta entidad no es diferente; por ahora vamos en una fase de concursos administrativos y tenemos el 90% de la planta administrativa apenas aprendiendo a desempeñar sus funciones en la entidad. Para la parte misional hay una preocupación bastante grande, porque de darse unas...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

10 segundos para que termine, por favor.

El Señor Alexander Pérez:

De darse a dar una situación de concursos en la parte misional, dada la especificidad de nuestra función, sería básicamente catastrófico, nosotros no

podemos parar la actividad aérea del país un solo día, una sola...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchísimas gracias, don Alexander. Tiene el uso de la palabra el señor Daniel Gallo de SINTRATAC, por 2 minutos, por favor.

El Presidente del Sindicato de Trabajadores Aéreos en Colombia, Sintratac, Señor Daniel Gallo:

Muchas gracias, muchas gracias a los ministros, a los honorable Senadores que están acá presentes, por escucharnos. Como Presidente del sindicato mayoritario del sector aéreo en Colombia, queremos decir que la seguridad es lo más importante e intransable que tenemos en aviación y a veces no la sentimos y nos sentimos muchas veces el respaldo. Sé que han heredado, como decía mi compañero, mucha problemática, pero hoy en día quedó más preocupado, cuando en el año 2017 la Comisión Accidental de Seguridad Aérea, presidida por el entonces Senador Galán, determinó y recomendó que no debería existir un aeropuerto militar en instalaciones civiles, como el aeropuerto El Dorado; no ha pasado nada. También la OACI, como ente rector mundial de la aviación civil, recomendó esta misma situación; no pasa absolutamente nada, controladores operan operación mixta, militar y civil, en un aeropuerto. El Coronel Bello acá decía que se hizo una investigación, la cual para mí no fue clara:

¿Dónde están las recomendaciones vitales para que esto no vuelva a pasar?, ¿dónde están? No fueron claros, no ha salido ningún documento que diga y que se determine por qué hay excursiones de pista en el aeropuerto más concurrido del país. Nos falta infraestructura, ¿dónde está el radar que se compró para operación terrestre?, que pudo haber evitado esto. Factores humanos, que es lo más importante: Si no fuera por la capacidad y el entrenamiento del capitán que iba operando la aeronave de LATAM, estábamos hablando de un accidente y el peor accidente en la historia de Colombia, pero aquí no pasa nada, como siempre. Entonces necesitamos seguridad, necesitamos que capitanes, auxiliares de vuelo, técnicos de mantenimiento, personal de ground handling, controladores aéreos, que estamos brindando todo por nuestro país para...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

10 segundos, sumercé,

El Presidente del Sindicato de Trabajadores Aéreos en Colombia, Sintratac, Señor Daniel Gallo:

Siempre crezca, se dé la seguridad aérea, ¿sí?, de otra forma no se va a poder, y yo invito al Senado de la República a volver a crear una Comisión Accidental, para que...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias a usted, Don Daniel. Tiene el uso de la palabra Martín David Peñaloza de Sintraeronáutico, por 2 minutos sumercé.

El Vicepresidente del Sindicato de Trabajadores de la Aeronáutica Civil, Sintraeronáutico, Señor Martín David Peñaloza Beltrán:

Bueno, muchas gracias a todos aquí en el espacio de la Democracia, a los Senadores citantes. Yo quiero decir aquí una cosa y a todos ustedes, para que *quede**(04:21:01) en la retina: Urgente, los trabajadores de la Aerocivil, en nuestras manos tenemos vidas humanas. Senador Alexander, necesitamos una auditoría forense inmediata a la Aeronáutica Civil, a ver qué pasa con tanta plata que se ha invertido en sistemas de ayudas a la navegación aérea, que hoy no sirven para nada, como los que ya se han anunciado; necesitamos que este recinto, este espacio de la Democracia, ayude a los trabajadores de la Aeronáutica Civil, para que por lo menos, de manera inmediata, para resolver el tema de déficit de personal, se nos construya una planta temporal, mientras hacemos un estudio técnico para fortalecer la entidad. Controladores aéreos, repito lo que aquí me dijo mi querido Representante Parrado, no solamente controladores, pongan un millón de controladores, pero si no tienen el soporte ahí para abajo, la Aeronáutica no funciona.

Les agradezco que, para cualquier decisión, así como internacionalizaron el aeropuerto de Yopal sin tener en cuenta a los trabajadores, de aquí en adelante esta Comisión se preocupe y antes de tomar decisiones, nos tengan en cuenta a nosotros, los trabajadores, que somos la columna vertebral y quienes realmente soportamos la estructura y a todos ustedes que viajan por el mundo, utilizando los servicios de la Aeronáutica Civil. Por eso es importante aquí, repito y recojo las palabras de mi compañero, creemos nuevamente una Comisión Accidental, donde empecemos, en mesas técnicas de carácter urgente, a establecer y analizar la problemática que tiene la entidad, que es un problema bastante coyuntural, desde el régimen especial de los controladores, que lo estamos violando, porque ellos tienen...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

10 segundos para que termine.

El Vicepresidente del Sindicato de Trabajadores de la Aeronáutica Civil, Sintraeronáutico, Señor Martín David Peñaloza Beltrán:

La edad de retiro de los controladores es 55 años y hoy tenemos controladores de más de 50 a 58, 68 y casi 70 años en el servicio y bomberos aeronáuticos, lo mismo.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchísimas gracias, don señor Martín, por su intervención. ¿Desea la Comisión volver a la sesión

formal? Tiene el uso de la palabra el Senador Citante; Senador Esteban, por favor, sus conclusiones de este debate de control político.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidenta, antes de mis conclusiones, quiero decir algo procedimental, una moción de procedimiento: Los compañeros hablaron y tuvieron algunas preguntas, que no hubo respuestas por parte de los ministros, entendiendo el tema del tiempo, entonces nos hace falta la sesión reservada. Considero yo que esta sesión reservada, de acuerdo al plan cronológico que usted tenga en el tiempo con el ministro, pues la podemos hacer en los próximos días y ahí poder concluir ese tema; es lo que creo yo que debe hacerse, ¿cierto? Y frente al tema de la Ministra de Transporte, con toda su cartera, como no se da respuesta a este tema, yo ya voy a hacer las conclusiones, quisiera que ella, mediante mis conclusiones, me respondiera por escrito y, por supuesto, también el director de la Aeronáutica y el director de la ANI, frente a las preguntas que también tengo y, por supuesto, las preguntas que hicieron los compañeros, porque no puede pasar que yo haga las conclusiones del debate y usted después le dé la palabra a los ministros; si usted está de acuerdo, lo hacemos así, sino escuchemos a los ministros, para yo después concluir.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Senador, no hay ningún inconveniente, escuchemos a los ministros. señor. Ministro de Defensa, por favor.

El Ministro de Defensa Nacional, doctor. Pedro Arnulfo Sánchez Suárez: Voy a dar respuesta...

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Cuánto tiempo necesita?, perdón.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Yo creo que ¿tres minutos?

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Tres minutos.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Sin embargo, si en algún momento me queda algo que no haya anotado de las preguntas, por favor, me dicen. Lo primero que mencionaban ahí, ¿por qué se accidentan más los helicópteros que los aviones? Varias razones, tienen que ver principalmente con variables operacionales, aunque tenemos un poquito más de helicópteros que aviones, pero en ese término de variables operacionales podríamos hablar del sitio de aterrizaje: Un avión generalmente aterriza en una pista, algo preparado, organizado, etc.; un helicóptero lo hace en una zona improvisada, generalmente en el campo de combate, en algo que no está totalmente preparado, como sí lo está totalmente un aeródromo.

Otro es la misma capacidad y rendimiento de las aeronaves, los helicópteros vuelan generalmente más bajito que los aviones y eso hace que la topografía colombiana, que es bien compleja, con una meteorología bien adversa, con unas montañas bastante altas, pues eleva el riesgo en la operación. Otro tiene que ver con el tipo de operaciones que se adelantan para restablecer el orden público, una de ellas tiene que ver con múltiples aeronaves, es común ver helicópteros volando varios, en aviones es muy raro, solamente se ve en aviones de combate cuando van a hacer, por ejemplo, una operación de bombardeo.

Otro es el porcentaje de horas de vuelo, que lo hacen en ambientes más limitados, por ejemplo, de noche con visores nocturnos; es más común ver los helicópteros volando de noche con visores nocturnos. Y un último, que va relacionado con todo, es el ambiente operacional, que es más esfuerzo del helicóptero en ambientes de combate, ¿eso qué significa? Que son más expuestos al riesgo y para ello la mitigación del riesgo es aún más exigente se revisan esos parámetros y se analiza, por ejemplo, si va a volar de noche, múltiples aeronaves, se mira qué tripulación va configurada, qué tipo de altura, y se toman unas decisiones para mitigar el riesgo, cambiar el piloto, colocarle uno con más experiencia, y se hace una valoración del riesgo previa y acorde a eso se autoriza o no cumplir la misión. Respecto a la CIAC, la CIAC primero tiene que tener unas certificaciones, que son luego auditadas, para poder vender servicios aeronáuticos; las certificaciones van desde la Aeronáutica Civil, también otro tipo de certificaciones de parte de autoridades de los Estados Unidos, como la FAA, otra española también tiene esa certificación, que es la AENOR, también está el certificado en ISO 9000, y también está el certificado con otra, que es SRVSOP, que es de cuatro países, Uruguay, Perú, Ecuador y Chile; ¿eso qué le permite? No solamente darle servicio aeronáutico de alta calidad a la aviación de Estado, sino a empresas civiles.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

¿Cuánto más necesita, Señor ministro?

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Un minuto, voy a ir más rápido.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Un minuto, un minuto.

El Ministro de Defensa Nacional, Doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

También Avianca, por ejemplo, le da servicios. Si no tuviera esos certificados, si no tuviera ese nivel de confiabilidad, no podría dar esos servicios, sin embargo, como Ministro de Defensa ordené hacer una nueva auditoría específica al C-130, que estará integrada por personal del ministerio, por personal de la Aeronáutica Civil, por personal de la aviación

de Estado, por personal de la FAC, que le revise al detalle, y lo mismo la Contraloría, que haga la revisión de absolutamente todos los contratos. Los helicópteros que mencionó que se han accidentado, responde básicamente a la principal causa que mencioné, factor humano, mala toma de decisiones por todas esas variables que expliqué anteriormente, que es un ambiente supremamente complejo, muy limitado y por ello hay que tomar ciertas medidas. ¿Por qué se accidentan tal vez en Colombia la mayor cantidad de accidentes? Se debe medir la cantidad de accidentes, no por número de accidentes, sino por tasa de accidentes, Colombia tiene seiscientas... 680, 680 aeronaves, eso no lo tiene otro país aquí en Suramérica, entonces se mide es por cada 100,000 horas de accidente... por cada 100,000 horas cuántos accidentes tiene, y cuando comparamos con otras fuerzas, es muy baja la colombiana, a pesar del contexto tan complejo que tenemos.

El tema de las familias, les daré una explicación un poco más detallada, pero en temas de vivienda estamos atendiendo a las familias de las víctimas fatales, indemnizaciones, pensión de sobrevivientes, y también atención psicológica, jurídica, todo lo que se requiera. Pero aquí también... eso lo está haciendo como gobierno, el Presidente ha estado muy al frente de eso, pero aquí también la invitación es a que todos nos unamos en esto, o sea, apoyemos a los hijos de honor, la “carrera Matamoros”, por ejemplo, ayuda a recoger dinero, es el 3 de mayo. Y, por último, es también el recono... y lo haré un poco más específico, familia por familia, tuve la oportunidad de visitarlas a casi todas, en Montería también estuve, una mamá con los dos hijos hermanos, que murieron ahí. Y lo último es el reconocimiento también a la población de Puerto Leguizamo, en próximos días estaré allá, vamos a hacer unos reconocimientos y también vamos a hacer otras cosas, que eleven las condiciones de bienestar de la gente de Puerto Leguizamo. Si queda algo por contestar, estoy atento.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, señor. Ministro. Tiene el uso de la palabra la señora. Ministra, Senador.

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Senador, lo que pasa es que en este tema de hacer el análisis de las causales de un incidente como éste, donde se presentó ese conflicto en el cruce de trayectoria entre el avión, el helicóptero militar y el avión de LATAM y demás, yo en eso soy muy cauta porque hay una persona que lleva años estudiando eso, que conoce, digamos, todo el manejo que se le debe dar a esos episodios. Lo que le puedo decir es que la Dirección de Investigación de Accidentes, que coordina el Coronel Bello, hizo el análisis, nos presentó el informe al director de la Aeronáutica y a mí, allá en la oficina del director, está colgado en la página y entre las recomendaciones está generar un protocolo, para evitar este tipo de situaciones, y esto

ya se generó, también está colgado en la página, ¿me lo confirmas, Luis? Está colgado en la página, eso conversamos ayer, y está disponible para, digamos, conocimiento.

Pero ¿qué le puedo decir yo, también a partir de los análisis que nos ha hecho el Coronel Bello, y de una realidad que tiene un aeropuerto como El Dorado, que es un aeropuerto que tiene 75 operaciones - perdóneme, acá- por hora, 34 despegues y 40 aterrizajes? O sea, esa cifra, usted la puede comparar con estándares del mundo, es una cifra grande, entonces éste es un aeropuerto de nivel 3, los otros aero... son uno, dos y tres, el tres es el que su infraestructura... sus operaciones, tiene tanto movimiento que necesita administrar muy eficientemente la infraestructura. Entre otras, ahí estaba la discusión de los slots, que finalmente no se dio; yo quedé frustrada porque la estudié con bastante profundidad, pero finalmente esa discusión no se dio. Los slots son esos espacios que se les conceden a cada aerolínea, para que despegue o aterrice aviones, y de ahí se desprende un montón de cosas:

Los costos de las tarifas, que a usted le pongan un horario y termine volando 8 horas después, y le van corriendo. Todo eso depende de esa discusión de slots, pero el caso es que por esa congestión, esa gran... el éxito de El Dorado, tiene la otra parte, la otra cara, entonces optimizar esos protocolos, precisar que las comunicaciones entre cualquier aeronave y la torre de control, cuando puede haber ese cruce de trayectoria, sean absolutamente claras, y tanto un piloto como el otro tengan la claridad de sí puedo pasar, no puedo... es lo que se está precisando en ese nuevo protocolo, que ya la Aeronáutica hizo la tarea de redactar y publicar, y pues viene todo ese proceso de apropiar pues por parte de todos los... ya de las tripulaciones, para que sea claro cuáles son los protocolos precisos para ese tema. Es un tema común en el mundo, es parte de lo que ocurrió en el aeropuerto La Guardia, en Estados Unidos, recientemente, entonces es un desafío de los aeropuertos que tienen mucha actividad.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchísimas gracias, señora. Ministra. Tiene el uso de la palabra el Senador Citante, Senador Esteban.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias, Presidente. Bueno, queridos compañeros, al Gobierno nacional darle las gracias, a los ministros, por este interesante debate, primero por su presencia; como siempre, ministra, siempre tengo que reconocer la presencia suya en esta Comisión; por supuesto que nos honra muchísimo que el Ministro de Defensa esté aquí con nosotros; y decirle también que lamentamos mucho, que ya se acaba este periodo como Senadores en la Comisión Sexta y no le conocimos la cara a ninguno de los Ministros de Hacienda, jamás llegaron a pisar esta

Comisión muy lamentable eso, sin embargo, a usted muchas gracias, muchas gracias por acudir al llamado. Lo primero que quiero decirle al ministro es que nosotros, como partido político, como Centro Democrático, y usted bien lo sabe, ministro, somos unos defensores de la Fuerza Pública y creemos en lo que ustedes hacen, de hecho, siempre los hemos apoyado y siempre los vamos a apoyar, o sea, que nuestra total confianza en esa investigación que ustedes están haciendo y, por supuesto, en el resultado que allí derive, pues vamos a acompañarlos en mirar cómo podemos evitar que esto vuelva a pasar, y ayudar muchísimo a las familias de quienes, por supuesto, pues murieron en este lamentable hecho.

Yo quería decirle, Ud. dijo ahorita algo, yo no lo tomé contra mí, ni más faltaba, pero sí como para hacer claridad, porque tengo que ser también muy responsable con lo que se dice y nosotros jamás, jamás, vamos a estar jugando con una tragedia ni para protagonismo político, ni nada de esas cosas, y sé que usted no lo dijo por mí, sin embargo, quiero decirle que si yo reaccioné a esta situación, en vez de esperar, que siempre soy muy prudente y muy paciente y propuse este debate de control político, no reaccioné ni siquiera los hechos, porque yo creo que debe esperarse la investigación, yo reaccioné fue a la postura del Presidente de la República, esa fue mi reacción, porque él, a mi criterio, sí ideologizó esta situación, y a mi criterio, en vez de estar el mismo día o sino al otro día, como debe hacerlo un Comandante y Jefe de las Fuerzas Armadas, que es el Presidente de la República, en el lugar, en el sitio, en vez de hacerlo lo que hizo fue empezar a desvirtuar la opinión, a echarle la culpa al gobierno anterior, que quién había comprado la aeronave o quién se la había donado, y segundo, a decir que era un avión chatarra, un avión chatarra, contradicciones propias de él, que incluso después se contradice con afirmaciones que ustedes hoy están dando acá. Por eso me alinee ahí con el doctor Guido Echeverri y es que este debate es precisamente, es precisamente frente a ese pronunciamiento del Presidente Gustavo Petro. Por lo demás, frente a usted, ministro, todo el respaldo a las Fuerzas Armadas, a la investigación, y espero, que en esa sesión reservada que vamos a tener cuando usted lo indique, nos pueda dar un poco más de claridades y también, por supuesto, reconocer los insumos que ustedes están teniendo en este tema. Muchas gracias, ministro.

Ministra... -no, ya la ministra, qué pena. ministra, no me demoro mucho, tranquila, Presidente-ministra, yo frente a usted le tengo dos, como dos conclusiones: La primera de ellas es: Yo no puedo culpar al director de la Aeronáutica de no haberme dado respuesta absolutamente a ninguna pregunta que le hice, y no lo puedo culpar porque es que lleva 4 meses, lleva 4 meses; antes aquí veo cómo los diferentes gremios están defendiendo de que los ha tenido en cuenta y ha hecho mesas técnicas, y eso lo celebró. Pero, ministra, yo sí necesito que usted, como jefe de la cartera, me ayude dando una respuesta por escrito, si lo puede tomar como

conclusión de este debate, sino como una solicitud de información, a las preguntas que hice frente al tema de los controladores aéreos, que no me dieron respuesta, uno. Dos, dos -gracias, gracias, ministrados -lo gestiona para que lo haga el director - dos, frente al tema presupuestal, el por qué a 31 de diciembre del 2025, en un presupuesto asignado de 3 billones de pesos, sólo se destinó 60...perdón, se ejecutó 61.8%, o sea, había plata y no se destinó esto a las necesidades que había, por ejemplo, que ya habían anunciado los controladores aéreos; eso es muy importante, por favor, a que le den respuesta en ese sentido.

Frente a estos temas, también quisiera que ustedes me den respuesta a cuatro preguntas importantes: El estado de los contratos del lote 1 y lote 2 de radares; según entiendo, si hicieron un acuerdo en diciembre del año pasado y deben entregarse a 31 de Julio; yo sinceramente no creo que se vayan a entregar a 31 de julio, pero esto ¿será cierto o no? *¿Ya va a la baja* (04:41:17) en ejecución presupuestal de la Aeronáutica también?* La modernización de los centros de control, ¿qué plan tienen para esa modernización de los centros de control? Los proyectos priorizados estratégicamente para la ejecución de la entidad de la Aeronáutica, para el 2026, ¿cuáles son esos proyectos? Y ¿cómo se encuentra el plan de navegación aérea de Colombia? ¿Se encuentran actualizados a las necesidades del país? ¿Sí se está utilizando esa planificación de los proyectos estratégicos, que hoy requiere el sistema de navegación aérea de Colombia? Esas son unas preguntas, más las que hice ahora, querida ministra y querido director, que yo sí quisiera que ustedes nos las atendieran, y propongo para eso que se active la Comisión Accidental, que se creó desde hace 3 años, Comisión Accidental de aeropuertos de la cual yo soy miembro y se creó en el municipio de Rionegro, en sesión descentralizada, para hacer una mesa técnica frente a ese tema, con los controladores aéreos, que yo creo que la Comisión debe ser pues protagonista en ese tema.

Y el tercer tema, ministra, es frente a usted, ministra, que realmente la respeto bastante y creo es una ministra juiciosa y una ministra que en sus respuestas, por supuesto, ha tenido toda la responsabilidad y nos ha llevado en estos cuatro o cinco o seis debates, que yo le he hecho a usted pues de alguna manera en temas concretos, pero usted no puede olvidar, ministra, que usted es la responsable, qué pena así decirlo, pero no solamente de la gestión suya, sino de la que hicieron los otros tres ministros que estuvieron antes de usted, porque es la cartera, y si no es así, entonces es el Presidente Petro, porque es el Presidente de la República, entonces dejémoslo así, tiene razón, el Presidente Petro sí es el responsable, y entonces nosotros hace 3 años y medio nos decía el Ministro Reyes lo siguiente -Mónica, por favor, qué pena-: *“Sí o sí, sí, se va a hacer la segunda terminal, sí la segunda pista”*.

Ya, concreto, sí se va a hacer la segunda terminal y sí se va a hacer la segunda pista, y eso nos lo dijeron

hace 3 años y medio o un poco más, y entonces nosotros no nos pueden culpar porque ahora, que estamos haciendo el control político, entonces ustedes cada vez nos digan o se comprometan a menos, y entonces ¿dónde está lo que prometieron? Ah, que hace 10 años no se hacía ninguna inversión al aeropuerto José María Córdoba, o 14; busquen las promesas que hicieron los anteriores presidentes y háganles los controles a ellos. Yo soy Senador de este periodo y le hago control político al gobierno del Presidente Gustavo Petro, y el Presidente Gustavo Petro dijo que iba a hacer la segunda terminal del aeropuerto José María Córdoba y que iba a hacer la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba. Dos, ustedes dicen que Rionegro recibe 91,594 millones en compensación, mediante un tema de una sobretasa aeroportuaria; recuerdo que es un artículo incluso liderado por nosotros, por el doctor Óscar Darío Pérez y mi persona, porque eso es bajo ley de la República, y además de eso, no lo entrega el gobierno, ¿de dónde sale esa plata? De los usuarios, de los usuarios.

Entonces aquí no es que este gobierno le está entregando, para dar claridad a la ciudadanía, 91,594 millones de pesos al municipio de Rionegro; no señor, esto es, como dice, una sobretasa a los usuarios, porque el aeropuerto José María Córdoba queda en Rionegro y, por supuesto, pues que el beneficiado tiene que ser el municipio de Rionegro, para hacer las obras respectivas. Además de eso, que, con la gobernación de Antioquia, el ex alcalde de Rionegro, hoy gobernador de Antioquia, puso los 60,000 millones de pesos para hacer el intercambio vial en el aeropuerto José María Córdoba, ¿adivinen qué?, con cero recursos del Gobierno nacional, cero recursos del Gobierno nacional. Tercero, Uds. acá nos dijeron que iban a hacer una inversión de 185,000 millones de pesos, ahora dicen que son 165,000 millones de pesos, pero el Presidente de la ANI viene y nos dice que no es así, que es de 440,000 millones de pesos por el CAPEX, el OPEX, la reposición de equipos, los impuestos; por supuesto que sí, entonces ¿qué pasó?, ¿qué pasó ahí?

Dicen ustedes, porque la diferencia entre 444,000 y los 185,000 millones es la rentabilidad que tiene el concesionario; ah, ya así hicieron la inversión con quienes ustedes no soportan, que son las concesiones, ya así, ahora sí. Hubieran tomado otra decisión diferente, la misma que están planteando para todas las concesiones, que se acaben, que se terminen, que vayan las vías al INVIAS, porque el gobierno tiene mucha plata y muchos recursos para mantenerla; se dieron cuenta que no tienen los recursos y llegaron a tener que aceptar que debía hacerse mediante concesión, no 185, sino 165,000, y, por supuesto, ministra, por supuesto, que aquí es bien importante que la comunidad lo sepa, y sólo el 0.75% de los 22 billones de pesos del plan maestro, y el 2.58% de los 6.4 billones de la primera etapa del plan maestro. colombianos, rionegreros, antioqueños, aquí el ministro... la ministra, perdón, y el Gobierno nacional no están cumpliendo absolutamente

nada, antes está incumpliendo, porque las obras ya tuvieron que estar terminadas, no decir que en próximos días las iban a hacer, es que el Ministro Reyes las anunció desde hace 3 años y medio, y nos vinieron recortando el presupuesto para quedar con 165,000, pero puestos por el concesionario que tanto odian. Gracias, Presidente.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

A usted, Senador, habló sin límite de tiempo, muchísimas gracias, y muchísimas gracias a la ministra, que estuvo puntualmente. ¿Los anuncios? Ah, perdón, primero vamos a hacer anuncios.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señora. Presidenta.

Proyecto de Ley número 190 de 2025 Senado, Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 178 de 2025 Senado, Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 430 de 2025 Senado, 186 de 2024 Cámara, Carlos Trujillo.

Proyecto de Ley número 47 de 2025 Senado, Pedro Hernández Flórez.

Proyecto de Ley número 299 de 2025 Senado, 363 de 2024 Cámara, Soledad Tamayo

Proyecto de Ley número 453 de 2025 Senado, número 316 de 2024 Cámara, Carlos Andrés Trujillo.

Proyecto de Ley número 13 de 2025 Senado, Robert Daza Guevara.

Proyecto de Ley número 165 de 2025 Senado, Julio Alberto Elías.

Proyecto de Ley número 34 de 2025 Senado, Alex Xavier Flórez.

Proyecto de Ley número 78 de 2025 Senado, Alex Xavier Flórez.

Proyecto de Ley número 226 de 2025 Senado, Gustavo Adolfo Moreno.

Anunciados los proyectos de ley, Señora Presidenta.

Siendo las tres y treinta y ocho minutos de la tarde (3:38 p. m.), la señora Presidenta, honorable Senadora. Sandra Ramírez Lobo Silva, levanta la sesión e informa que se citará por Secretaría.

ALEX XAVIER FLÓREZ HERNÁNDEZ
Presidente

SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA
Vicepresidenta

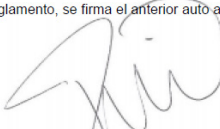
JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta No. 21-26, de la sesión del día 7 de abril de 2026, que consta de 72 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los nueve (9) días del mes de junio de 2026.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta