



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 No. 19-26, de la sesión del marzo 24 de 2026

Acta No. 20-26, de la sesión del marzo 25 de 2026

IV

Citación a los Ministros de Defensa Nacional. Dr. Pedro Arnulfo Sánchez Suárez; de Hacienda y Crédito Público, Dr. Germán Ávila Plazas; de Transporte, Dra. María Fernanda Rojas Mantilla; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, Dr. Oscar Javier Torres Yarzagaray; y al señor Director General (e) de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Dr. Luis Alfonso Martínez Chimenty , en cumplimiento de la proposición No. 28/26.

Invitación al Señor Contralor General de la República, Dr. Carlos Hernán Rodríguez Becerra; y al Señor Procurador General de la Nación, Dr. Gregorio Eljach Pacheco;

PROPOSICION No. 28/26

DEBATE DE CONTROL POLITICO

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 5 de 1992, 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 causa 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, 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 Piedrahita, Pedro Hernando Flórez Porras, y Álex 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. ¿Cuál 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 (franja horaria 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. ¿Cuál 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?

21. Cuál la fecha de terminación del contrato de concesión entre la ANI y DEVIMED
22. ¿Cuál entidad operará la concesión de la autopista Medellín – Bogotá una vez se terminó 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?
23. 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 No. 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 cubrirlas, 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 Piedrahita

CUESTIONARIO 3 ANEXO A LA PROPOSICIÓN No. 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 Leguísimo?
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

Discusión y Votación de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley:

1.- Proyecto de Ley **No. 190 de 2025 SENADO** “POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL ESTUDIO DE LA PROGRAMACIÓN EN COMPUTADORES, SE PROMUEVE EL

ACCESO AL NIVEL DE EDUCACIÓN TÉCNICA, SE GARANTIZA EL INTERNET EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.
Publicada en la Gaceta No. 1840/25

Autor: H. S. HONORIO HENRÍQUEZ, ESTEBAN QUINTERO Y OTROS

Ponente: H. S. ESTEBAN QUINTERO CARDONA

2.- Proyecto de Ley No. **178 de 2025 SENADO** “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.
Publicada en la Gaceta No. 074/26.

Autor: H. S. ESTEBAN QUINTERO CARDONA Y OTROS

Ponente: H. S. ESTEBAN QUINTERO CARDONA

3.- Proyecto de Ley No. **430 de 2025 SENADO, No. 186 de 2024** “POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN AL MUSEO ARQUEOLÓGICO DE GALAPA – MUGA – Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. **Publicada en la Gaceta No. 1611/25.**

Autor: H. R. MODESTO ENRIQUE AGUILERA Y OTROS

Ponente: H. S. CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ

4.- Proyecto de Ley No. **047 de 2025 SENADO** “POR MEDIO DE LA CUAL SE FOMENTA LA INVESTIGACIÓN, DESARROLLO Y PRODUCCIÓN DE TECNOLOGÍAS EBN SALUD A PARTIR DE EMPRENDIMIENTOS DE BASE CIENTÍFICO TECNOLÓGICA”. **Publicada en la Gaceta No. 1603/25**

Autor: H. S. PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS

Ponente: H. S. PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS

5.- Proyecto de Ley **No. 299 de 2025 SENADO, No. 363 de 2024 CÁMARA** “POR MEDIO DE LA CUAL SE EXALTA EL CULTIVO, PRODUCCIÓN Y PROCESAMIENTO DEL CAUCHO NATURAL, SE RECONOCE AL MUNICIPIO DE EL DONCELLO CAQUETÁ COMO CUNA DEL CAUCHO NATURAL EN COLOMBIA Y SE PROMUEVE EL FESTIVAL DE LA DANZA DE LA LABOR CAUCHERA”. **Publicada en la Gaceta No. 2312/25.**

Autor: H. R. HECTOR MAURICIO CUELLAR PINZÓN

Ponente: H. S. SOLEDAD TAMAYO TAMAYO

6.- Proyecto de Ley **No. 453 de 2025 SENADO, No. 316 de 2024 CÁMARA** “POR MEDIO DEL CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA SE ASOCIAN PARA CONMEMORAR Y RENDIR HOMENAJE A LOS 200 AÑOS DE RECONOCIMIENTO DEL PALMIRA COMO MUNICIPIO DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES – LEY BICENTENARIO DE PALMIRA”. **Publicada en la Gaceta No. 1667/25.**

Autor: H. R. JULIÁN DAVID LOPEZ TENORIO Y OTROS

Ponente: H. S. CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ

7.- Proyecto de Ley **No. 013 de 2025 SENADO** “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL FORTALECIMIENTO, LA SOSTENIBILIDAD Y EL APOYO ESTATAL AL SERVICIO PÚBLICO DE RADIODIFUSIÓN SONORA COMUNITARIA EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. **Publicada en la Gaceta No. 1667/25. Enmienda: Gaceta No 167/26**

Autor: H. R. ETNA TÁMARA ARGOTE Y OTROS

Ponente: H. S. ROBERT DAZA GUEVARA

8.- Proyecto de Ley **No. 165 de 2025 SENADO** “POR MEDIO DEL CUAL SE REGULAN LAS CLÁUSULAS DE PERMANENCIA EN LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES FIJAS”. **Publicada en la Gaceta No. 1701/25.**

A este proyecto le emite concepto la CRC, el cual fue enviado a los correos de los Honorables Senadores el día 22 de octubre de 2025.

Autor: H. S. JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL

Ponente: H. S. JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL

9.- Proyecto de Ley **No. 034 de 2025 SENADO** “POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECE EL ENFOQUE ÉTNICO Y DIFERENCIAL EN LA FORMACIÓN DE PROFESIONALES DE LA SALUD MENTAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. **Publicada en la Gaceta No. 1805/25**

Autor: H. S. CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA

Ponente: H. S. ÁLEX XAVIER FLÓREZ HERNÁNDEZ

10.- Proyecto de Ley **No. 078 de 2025 SENADO** “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL TRABAJO COMUNITARIO COMO ALTERNATIVA DE PAGO PARA MULTAS DE TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. **Publicada en la Gaceta No. 1805/25**

Autor: H. S. KARINA ESPINOSA ÓLIVER Y OTROS

Ponente: H. S. ÁLEX XAVIER FLÓREZ HERNÁNDEZ

11.- Proyecto de Ley **No. 226 de 2025 SENADO** “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS SOBRE LA INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. **Publicada en la Gaceta No. 1825/25**

Autor: H. S. ALEJANDRO VEGA PEREZ

Ponente: H. S. GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO

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

VII

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES SENADORES

ÁLEX XAVIER FLOREZ HERNANDEZ
Presidente

SANDRA RAMIREZ LOBO SILVA
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General