



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 - Nº 215

Bogotá, D. C., jueves, 26 de marzo de 2026

EDICIÓN DE 31 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 016 DE 2025

(noviembre 4)

Cuatrenio Constitucional 2022-2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2025 al 20 de junio
de 2026

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

El doctor, Pedro García solicita el uso de la palabra con su venia, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario, con los buenos días para todos. Doctor Pedro Baracutao tiene el uso de la palabra para constancias y los Representante que quieran dejar constancias está abierto el sistema para poder que lo hagan mientras configuramos el *quorum* decisorio. Gracias.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Buenos días, Presidente. Buenos días para todos los colegas, para las unidades, los equipos legislativos, para los funcionarios públicos que hoy están acá presentes. Presidente, mi constancia tiene que ver con una burla, con una burla que está haciendo el Director de la Agencia Nacional de Tierra, la Agencia Nacional de Tierra, en cabeza del doctor Felipe Harman, se está burlando de la población del Urabá antioqueño y el suroeste de Antioquia, se está burlando, Presidente Julián, se está burlando de la Cámara de Representantes.

Yo radiqué el 6 de octubre una proposición para una audiencia pública en la Cámara, la plenaria de

la Cámara fue aprobada para el 31 de octubre y el señor tuvo el descaro de no asistir a la audiencia pública. Por eso vamos a proponer citarlo a debate del control político desde esta comisión, porque con la población de Urabá no se puede, no se puede burlar, Felipe Harman, llevamos más de tres años esperando las tierras y nada, por favor, colóqueme en un vídeo para que ilustre a los colegas, a la opinión pública frente a la participación de la gente el 31 de octubre en Mutatá.

Por eso es Presidente, la importancia que citemos a debate de control político a Felipe Hartman, para que dé claridades frente a esta situación y que sepa que él no se puede burlar del Congreso de la República, el Congreso de la República es el que le hace, el control político y debe de acudir y la gente en el territorio de Urabá y el suroeste de Antioquia lo está esperando. Sé que en otros territorios como el Tolima y en otras regiones pasa lo mismo, entonces vamos a hacer que el señor Felipe Hartman cumpla su función.

Por otra parte, Presidente, otra constancia es que radiqué también una proposición para una audiencia pública en el Cañón de la Llorona frente al tema de las garruchas de la muerte, las garruchas que he presentado aquí en varias constancias para que se solucione el problema de unos puentes que fueron tumbados por el ejército en el marco del conflicto interno y yo estoy proponiendo que ojalá a través de la JET se puedan hacer como obras reparadoras o toar entre los comparecientes de la fuerza pública y comparecientes de la extinta Farc y estamos planteando que se pueda solucionar los problemas allá, porque hasta ahora hablamos, hacemos constancias, expresamos eso, abrimos espacios para que se escuche la gente, pero no se accionan los funcionarios de los ministerios correspondientes, en función y a favor de esta población que tanto lo

necesita y que lo está reclamando a grito, gracias, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, doctor Pedro, por su constancia. Tenemos, señor Secretario que, pues, hacerle seguimiento y revisar la constancia que deja el Representante, pero entiendo Representante que usted también ha radicado una proposición, para el mismo lineamiento de esta constancia y es una citación a debate de control político, esa nos toca revisarla ahorita en el transcurso de la comisión, para ver si se le da la aprobación, para sacar adelante esta proposición, señor Secretario, tiene uso de la palabra.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente. Presidente, la Secretaría certifica que no ha sido notificada en relación a los hechos que han sido ventilados en la opinión pública, en relación a la limitación de los derechos políticos que le asisten al doctor y Presidente de la Cámara de Representantes, Julián David López Tenorio, Representante a la Cámara del departamento del Valle del Cauca. Me voy a pretermitir el partido político. Adelante, Presidente.

Honorable Representante Julián David López Tenorio:

Muy buenos días a todos y a todas. Un saludo muy especial a nuestro querido Presidente, doctor Haiver, Secretario, todo el staff de la Comisión, a los colegas, compañeros, de una vez aprovecho para saludar al Director de la Aeronáutica Civil, el doctor José Henry Pinto Rodríguez, querido Director y a su equipo de trabajo, bueno, también el Superintendente de Transporte, la enviada y el enviado del Superintendente de Industria y Comercio, bienvenidos a la Comisión.

Con su venia, señor Presidente, me permito leer este corto comunicado a la Comisión presente. Señor Presidente, aun cuando llevo ocho días sin voz ni voto, desde que mi propio partido, el Partido de la U, decidió imponer medidas cautelares para intentar callarme, quiero dejar constancia de que sigo aquí cumpliendo con mi deber como Congresista, espero que esta Comisión continúe en el debate y trámite de los proyectos que verdaderamente le importan a Colombia y a su gente.

Así que querido Presidente, digo presente con la voz que me dio mi querido departamento del Valle del Cauca y la confianza puesta en Dios y la justicia, muchas gracias.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, doctor Julián David. Presidente, certifica la secretaría que tenemos que deliberatorio. Si usted a bien lo considera Presidente y con la finalidad de avanzar en el debate que ha sido propuesto por el doctor Hernando González y teniendo en cuenta que a tempranas horas del día también ha hecho presencia el señor Director de la Aeronáutica Civil. Presidente, si usted lo considera, podríamos ir avanzando en el respectivo debate por parte del señor ponente o

citante, señor, con la finalidad de que una vez se configure el *quorum* deliberatorio, procedamos aprobarlo y continuemos con el respectivo debate, toda vez que la Ley 5ª del 1992 así lo permite, señor Presidente. Tenemos 10.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario, viendo que el tráfico siempre ha estado un poco pesado, hay algunos compañeros que dicen que ya están por acá dirigiéndose a la Comisión, Profesor Hernando, pues sería viable, atendiendo y felicitando de todas maneras al Mayor de la Aeronáutica Civil, al Director General Brigadier General José Henry Pinto y a todos los citados que están acá presentes, pues de alguna manera y sus equipos de trabajo, se podría dar inicio, profé Hernando, para contextualizar la citación de este debate y a la medida que vamos configurando el *quorum* decisorio, pues informaríamos el transcurso que se ha llevado la Comisión y aprobaríamos entonces el acto seguido ya de la misma.

Entonces, profé Hernando, pues si usted considera podríamos iniciar para aprovechar que pues nuestro Brigadier General siempre ha estado muy juicioso ya desde esta casa, ya es de esta Comisión y pues gracias por estar muy puntual acá, la verdad nos disculpa el término de nosotros los Congresistas, siempre es difícil, por eso mi llamado también a que me apoye con ese aeródromo de flanadas que es bien importante para poder cumplir con los tiempos, porque la verdad me toca todo es por tierra y siempre es un poco lejos también el territorio donde yo vengo. Brigadier, Por lo cual profé Hernando, tiene uso de la palabra.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Presidente, excúseme, se ha conformado *quorum* decisorio. Si me permite Presidente, proceder con el llamado a lista.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Adelante, señor Secretario.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente.

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

García Ospina Pedro Baracutao

González Hernando

Hernández Palomino Dorina

López Tenorio Julián David

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rincón Gutiérrez Haiver

Salamanca Torres Jaime Raúl

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Torres Romero Dolcey.

Presidente, certifica la Secretaría que han contestado el primer llamado a lista 11 honorables Representantes, en los términos de la Ley 5ª de 1992, tenemos *quorum* decisorio, señor Presidente.

Damos inicio a la sesión. Presidente, hoy 4 de noviembre siendo las 10:49, Presidente.

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

Carvalho Mejía Daniel
 Cuello Baute Alfredo Ape
 García Ríos Alejandro
 Gómez Castaño Susana
 Herrera Rodríguez Irma Luz
 Montaña Arizala Gerson Lisímaco
 Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
 Sogamoso Ingrid Marlén
 Triana Rincón Eduard Alexis.

Con excusa, los honorables Representantes:

Carvalho Mejía Daniel.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario. Teniendo en cuenta que existe *quorum* decisorio en los términos del artículo 91 de la Ley 5ª, se da inicio a la sesión, por favor, señor Secretario, dar lectura del orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente. Presidente, ha sido leído el orden del día para la consideración y aprobación de los honorables Representantes.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
 COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
 PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2022-2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2025 al 20 de junio de 2026

(Primer período de sesiones del 20 de julio al 16 de diciembre de 2025)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión ordinaria del día martes 4 de noviembre de 2025

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del *quorum*

II

Citación a servidores públicos

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

PROPOSICIÓN NÚMERO 18

-Aprobada-

(16 de octubre de 2024)

Presentada por los honorables Representantes Hernando González, Diego Fernando Caicedo Navas y Dorina Hernández Palomino.

En mi condición de Representante a la Cámara, solicito se cite a debate de control político en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al Director de la Aeronáutica Civil, (doctor Sergio Paris Mendoza), Brigadier General (RA) José Henry Pinto Rodríguez, con el objetivo de que explique a detalle, ¿qué medidas se están tomando en materia de seguridad aérea en el país?

De igual forma, se solicita a las entidades que se dé respuesta escrita dentro de los 5 días siguientes calendario al recibo del cuestionario como lo dispone el artículo 249 literal d de la Ley 5ª de 1992, el cual dispone: “El Ministro deberá radicar en la Secretaría General respectiva la respuesta al cuestionario, dentro del quinto (5.) día calendario siguiente al recibo de la citación a efectos de permitir al Congresista o Congresistas interesados conocer debidamente los diversos aspectos sobre la materia de la citación y lograr sobre ella la mayor ilustración”.

CUESTIONARIO AEROCIVIL

1. ¿Existe en su entidad un diagnóstico de las condiciones de seguridad en el transporte e instalaciones del sector aéreo en el país?, ¿Cuál es el contenido de dicho diagnóstico y que análisis se le ha hecho al mismo?
2. ¿Qué medidas se están implementando en materia de seguridad aérea en el país?
3. El sector aéreo tiene un sinnúmero de necesidades en materia de seguridad, entre ellos la falta de personal (desde bomberos, paramédicos, controladores aéreos, monitores del clima, entre otros), ¿Qué soluciones y estrategias esta implementado la entidad para dar solución a ello?
4. ¿Que está dificultando que la seguridad en el aire de nuestro país cumpla con todos los estándares necesarios?
5. ¿Cómo es la cooperación o relacionamiento con los Ministerios y otras entidades estatales del sector para evaluar y atender las situaciones que están dificultando que la seguridad aérea cumpla con todos los estándares necesarios?

CUESTIONARIO ADITIVO

Presentado por la honorable Representante Dorina Hernández Palomino:

En mi condición de Representante a la Cámara, y con ocasión de la proposición presentada, por el honorable Representante Hernando González, tramitada en esta Comisión Sexta Constitucional Permanente, solicito se adjunte al cuestionario del debate de control político denominado “debate de control político en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio Paris Mendoza” proposición radicada el día 16 de octubre 2024, las siguientes preguntas:

1. ¿Cuenta hoy la Aeronáutica Civil con la cantidad suficiente de funcionarios para el cumplimiento de esta meta?
2. ¿Cuál ha sido la estrategia para el crecimiento de la planta de personal para soportar el crecimiento que desde años anteriores ha venido anunciado la Aerocivil?
3. ¿Por favor indicar sobre el punto anterior, en que cantidades se ha fortalecido la planta de trabajadores de la Aerocivil desde el año 2019 a la fecha y en cuántos empleos, discriminados por áreas?
4. ¿De ser afirmativa la pregunta anterior, por favor indicar a qué se debe el pago aproximado de \$70 mil millones de pesos en pagos de horas extras dominicales y festivos?, ¿Además de los otros emolumentos por concepto de pago de compensatorios, indemnización de vacaciones y pago de viáticos?
5. Referente a los concursos realizados, ¿Cuántos funcionarios de acuerdo con los resultados de la Comisión Nacional del Servicio Civil podrían perder el empleo?
6. Referente a los concursos, ¿cómo la Aerocivil va a acatar las medidas para respetar la estabilidad laboral reforzada de los funcionarios que no pasen el concurso?
7. ¿Cuál es la real necesidad de personal en la planta de la entidad para la prestación óptima del servicio que garantice la seguridad a los usuarios del transporte aéreo.
8. ¿Cuántos contratos de prestación de servicios a la fecha están activos y cuál es la justificación para suscripción de estos, hacer entrega detallada de cada uno de ellos, objeto, valor, ¿y desde que tiempo se vienen suscribiendo con los mismos contratistas?
9. Diferentes funcionarios de la aeronáutica civil han denunciado constantes fallas en los diferentes sistemas de ayudas a la navegación aérea, ¿existen estas fallas y se han presentado algunas por lo menos durante los últimos doce (12) meses?
10. ¿Cuáles han sido las medidas de choque para resolver estas fallas si la respuesta es afirmativa?
11. Si la respuesta es afirmativa, indicar y entregar evidencias de las solicitudes a los contratistas para que solucionen las afectaciones a las ayudas a la navegación aérea.
12. Informar si la Aerocivil ha sancionado a algunos contratistas por no cumplir con los objetos de los diferentes contratos, entregar relación detallada.
13. Entregar relación detallada de los funcionarios que a hoy 29 de octubre de 2024 han sido autorizados para viajar al exterior

con objeto de recibir capacitación de fábrica por adquisición de nuevas tecnologías y cuántos más serán autorizados.

14. ¿Cuáles servicios están incluidos dentro de los tiquetes aéreos que pagan los pasajeros y que debe prestar la Aeronáutica Civil de manera obligatoria?

PROPOSICIÓN ADITIVA

-Aprobada-

(26 de noviembre de 2024)

Presentada por los honorables Representantes Hernando González y Diego Fernando Caicedo Navas:

Modifíquese la Proposición 018 de 2024, aprobada por la Comisión Sexta Constitucional en sesión del pasado 16 de octubre, adicionándose a la misma citación a debate de control político al Superintendente de Transporte, (Ayda Lucy Ospina,) doctor Alfredo Enrique Piñeres Olave, y a la señora Superintendente de Industria y Comercio, Cielo Rusinque Urrego, para que responda el servicio de Transporte Aéreo del país, de acuerdo con el cuestionario adjunto.

Adicionalmente, me permito solicitar se cite o invite, según sea el caso, a las aerolíneas que prestan el servicio de transporte aéreo en el país. Se adiciona cuestionario.

Cuestionario para la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil:

1. ¿Cuál es el estado actual de los sistemas de radares y equipos de navegación en los principales aeropuertos de Colombia? Describa las necesidades de cada aeropuerto y el estado actual.
2. ¿Qué medidas de seguridad están implementadas para prevenir accidentes relacionados con la infraestructura de radares y sistemas de navegación?
3. ¿Qué tecnologías o sistemas nuevos podrían implementarse para fortalecer la infraestructura y prevenir futuros incidentes?
4. ¿Cómo afecta el deterioro o la falta de actualización de los sistemas de radares a las operaciones de vuelo y al cumplimiento de los horarios?
5. ¿Quién es el responsable de la implementación de los ILS categoría 1, categoría 2 y categoría 3 en los aeropuertos del país?, ¿Cómo va esa implementación?, ¿Cuenta el aeropuerto El Dorado con estos?
6. ¿Cuál es el estado actual de los sistemas de radares de superficie en los principales aeropuertos del país?
7. ¿Qué medidas se toman en caso de fallos o interrupciones en los sistemas de radares de superficie?
8. ¿En qué condiciones meteorológicas o situaciones específicas los radares

de superficie son más críticos para las operaciones aeroportuarias?

9. ¿Todos los aeropuertos del país cuentan con radares de superficie?, ¿Hay déficit de estos?
10. ¿El aeropuerto El Dorado tiene radares de superficie en operación? SI la respuesta es negativa, ¿por qué no se han instalado?
11. ¿Cuál es la razón para que no funcionen la totalidad de las pistas del aeropuerto El Dorado?
12. ¿Cómo ha afectado la operación aérea del país que El Dorado no esté operando al 100%?
13. ¿Cuál es la principal razón de las fallas en los sistemas de los controladores aéreos de El Dorado?
14. ¿Qué experiencias internacionales o mejores prácticas está adoptando la Aeronáutica Civil en relación con la tecnología de radares de superficie?
15. ¿Qué entidad es la encargada de la implementación de este equipo?, ¿Qué papel juega la Aeronáutica Civil y otras autoridades en la supervisión y mejora de la infraestructura de control aéreo?
16. Sírvase remitir en archivo de hoja de cálculo, para los 5 principales aeropuertos del país:
 - Número total de despegues y aterrizajes registrados mes a mes desde el año 2019 hasta la fecha en el aeropuerto.
 - Número total de pasajeros procesados, tanto de embarque, desembarque y en tránsito, mes a mes desde 2019 hasta la fecha en el aeropuerto.
 - Tonelaje total de carga procesado mes a mes desde 2019 en el aeropuerto
 - Datos de RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) y ASK (*Available Seat Kilometers*) mes a mes desde 2019
17. ¿Qué plan de contingencia tiene la entidad para garantizar la operación aérea en el mes de diciembre?
18. ¿Cuántos controladores aéreos tiene el país?, ¿Existe déficit de controladores aéreos en el país?
19. Sírvase remitir los análisis que tiene la entidad en los que analizan detalladamente todos los factores como volumen y complejidad del tráfico aéreo, la estructura del espacio aéreo, los estándares internacionales y los estudios de carga de trabajo que permiten justificar el número de controladores aéreos necesarios en el país.
20. ¿Cuántos vuelos y pasajeros por cada vuelo han tenido que ser desviados del aeropuerto El Dorado a otros aeropuertos por problemas atribuibles a la falta de ILS u otros radares?,

¿Cómo son compensados los pasajeros de esos vuelos?

21. ¿Cuál es el monto estimado de inversión para el mantenimiento o la actualización de equipos y tecnología que permitan una operación aérea óptima en el país?

Cuestionario para la Superintendencia de Transporte

1. Informe los canales dispuestos por la Superintendencia para facilitar el acceso de los usuarios a la protección de sus derechos.
2. Existe un canal especializado con el que la Superintendencia atiende de manera expedita las PQRS interpuestas por los usuarios respecto a la mala prestación de servicios de transporte aéreo de las aerolíneas que operan en el país.
3. Número de PQRS recibidas por esa Superintendencia, mes a mes, desde enero de 2020, discriminadas por aerolínea y tipo de queja, relacionadas con la mala prestación de servicios de transporte aéreo de las aerolíneas que operan en el país.
4. ¿Cuál es el número de respuestas favorables dadas por la Superintendencia a las PQRS interpuestas por los usuarios de transporte aéreo del país?
5. ¿Cuál es el número de respuestas no favorables y traslados a otras entidades realizadas por la Superintendencia a las PQRS interpuestas por los usuarios de transporte aéreo del país?
6. ¿Cuál es el tiempo promedio de respuesta de la Superintendencia ante las PQRS interpuestas por los usuarios de transporte aéreo del país?
7. ¿Cómo mide la Superintendencia la satisfacción de los ciudadanos ante las respuestas entregadas a las PQRS radicadas por los usuarios de transporte aéreo del país?, ¿Cuál es ese nivel de satisfacción?
8. ¿Cuál es el número de medidas, sanciones, procesos o similares que ha realizado su entidad contra las aerolíneas que operan en el país, desde el año 2020, discriminadas por fecha, aerolínea, motivo de la sanción, y, de ser pecuniaria, monto de la sanción? Informe el estado de cada una de esas acciones.

Cuestionario para aerolíneas

1. Describa detalladamente cuál es el procedimiento interno que sigue la aerolínea para determinar y controlar la sobreventa de tiquetes, y cómo garantiza que no afecte a los pasajeros de manera desproporcionada.
2. De conformidad con la normativa colombiana, cómo asegura la aerolínea el ofrecimiento de opciones razonables de reubicación o compensación a los pasajeros afectados por la sobreventa de tiquetes.

3. En caso de que un pasajero no acepte las alternativas de reubicación ofrecidas debido a la sobreventa de tiquetes, qué compensaciones y alternativas adicionales se ofrecen conforme al marco normativo vigente en Colombia.
4. Describa de forma detallada cómo justifica la aerolínea el trato desigual a los pasajeros en situaciones de sobreventa, y cuáles son los mecanismos de compensación ofrecidos para aquellos que no pueden ser reubicados en un vuelo adecuado.
5. De conformidad con la normatividad colombiana, cuál es el tiempo máximo que la aerolínea debe esperar para encontrar una solución alternativa (como la reubicación en otro vuelo) antes de ofrecer compensación a los pasajeros.
6. Realice una descripción detallada de cuáles son los motivos específicos por los cuales la aerolínea ha decidido cancelar un vuelo y cómo se asegura de que estas cancelaciones estén conforme con las causas legítimas permitidas por la normativa vigente.
7. Realice un recuento desde 2021 hasta la fecha de los vuelos cancelados desde el El Dorado y explique las razones por las cuales se cancelaron.
8. De acuerdo con la normativa colombiana que regula el sector aeronáutico y de transporte aéreo, cuál es el procedimiento detallado de notificación que su aerolínea sigue para informar a los pasajeros sobre la cancelación de un vuelo, y qué plazos se aplican para la notificación previa.
9. Describa detalladamente, en qué condiciones la aerolínea está exenta de la obligación de compensar a los pasajeros por la cancelación de vuelos, según lo establecido en la legislación colombiana, y cuál es el procedimiento para informar y notificar la decisión de no compensación.
10. Describa cómo garantiza la aerolínea que, en caso de cancelación de vuelo, se ofrezcan alternativas de reubicación o reembolso a los pasajeros de conformidad con la normativa colombiana, y cuál es el procedimiento establecido para la comunicación efectiva de estas alternativas ofrecidas.
11. Describa, en caso de ser procedente, cómo son compensados los usuarios que pierden una conexión nacional o internacional si su vuelo es cancelado.
12. En caso de cancelación por parte de la aerolínea, cómo se calcula o establece la compensación que corresponde a los pasajeros, y qué criterios de modo, tiempo y lugar se toman en cuenta para la asignación de dicha compensación.
13. Describa detalladamente de conformidad con la normatividad colombiana, qué criterios se usa y cómo determina la aerolínea la compensación económica a los pasajeros afectados por la cancelación de vuelos o la sobreventa de tiquetes.
14. Relacione y describa qué procedimientos tiene la aerolínea establecidos para garantizar que los pasajeros reciban la compensación adecuada de acuerdo con la distancia del vuelo y la duración del retraso, conforme a la legislación colombiana.
15. Realice una descripción detallada, identificando en qué situaciones la aerolínea ofrece compensaciones en forma de bonos o *vouchers* en lugar de reembolsos en efectivo, y cómo se asegura de que estos métodos sean igualmente favorables para los pasajeros afectados.
16. Informar conforme a la normatividad colombiana, cuál es el proceso de reclamación para los pasajeros que no reciben una compensación adecuada, y qué tiempo tiene la aerolínea para resolver estas reclamaciones según las disposiciones legales, y que medios disponibles tiene los pasajeros para controvertir las decisiones tomadas por la aerolínea.
17. Qué mecanismos de control y supervisión tiene la aerolínea para verificar que se cumpla con los requisitos de compensación establecidos por la legislación colombiana, y cuáles su procedimiento interno para trámite y respuesta.
18. Describa detalladamente qué criterios tiene su aerolínea para evaluar la compensación a los pasajeros afectados por la cancelación de vuelos o la sobreventa de tiquetes en situaciones de fuerza mayor, cómo garantiza que los derechos de los pasajeros sean respetados en tales casos y cuál es su procedimiento.
19. ¿Cuántos vuelos y pasajeros por cada vuelo han tenido que ser desviados del aeropuerto El Dorado a otros aeropuertos por problemas atribuibles a la falta de ILS u otros radares?, ¿Cómo son compensados los pasajeros de esos vuelos?

Cuestionario para Superintendencia de Industria y Comercio

1. Sírvase de informar si la Superintendencia de Industria y Comercio (en adelante SIC) y la Superintendencia de Transporte llevan en conjunto actividades, acciones de verificación, hojas de ruta o cualquier otro tipo de trabajo mancomunado, con el objetivo de dar solución a la problemática reciente de las aerolíneas (salida del mercado de operadores, cancelaciones de vuelo, fallas en la operatividad).

2. Realice un informe detallado, mes a mes, desde 2020 hasta la fecha de las denuncias realizadas por usuarios de transporte aéreo. Sírvase de indicar en la misma aerolínea, motivo de la denuncia y fallo.
3. Conforme a la pregunta anterior, informe el número de respuestas favorables y desfavorables a los intereses de los usuarios aéreos a las denuncias realizadas conforme a la mala prestación del servicio.
4. Informe los canales dispuestos por la SIC para facilitar el acceso de los usuarios a la protección de sus derechos, específicamente relacionados con el servicio aéreo.
5. ¿Cuánto tiempo tiene la SIC para resolver las denuncias hechas por los usuarios de transporte aéreo y qué procedimientos se emplean para resolver los reclamos de los pasajeros que no reciben una compensación adecuada?, ¿Cómo se garantiza que estos se resuelvan de manera eficiente y conforme a la normativa de protección al consumidor?
6. Realice un informe detallado de la ejecución del Plan Integral de Descongestión Judicial adelantado por la SIC para evacuar las demandas presentadas por los usuarios en contra de las aerolíneas. Sírvase de especificar aerolíneas, tipo de reclamación y sentido del fallo. Asimismo, indique si fue impuesta alguna multa con ocasión a la denuncia.
7. Indique cuáles son los motivos más recurrentes por los cuales una aerolínea es denunciada por un usuario de transporte aéreo.
8. Indique cuáles son las cinco ciudades donde más han sucedido hechos objeto de denuncia por parte de los usuarios de transporte aéreo.
9. Describa detalladamente cómo la SIC asegura que las cláusulas de compensación no sean abusivas y que los derechos de los pasajeros sean respetados, de acuerdo con sus actividades de vigilancia y control.
10. En caso de cancelación o sobreventa de tiquetes aéreos, ¿cómo la Superintendencia de Industria y Comercio y la Superintendencia de Transporte, asegura que la compensación sea proporcional al daño sufrido por los consumidores?, ¿Mediante cuáles mecanismos se brinda acompañamiento y orientación a los consumidores afectados?
11. Sírvase de explicar de qué manera la fusión de Avianca y Viva Air no constituyó una afectación al mercado aéreo.
12. Explique detalladamente las acciones legales y administrativas de la SIC en contra de Avianca por la entrada en vigencia de Avianca Tours.

III

Estudio, discusión y votación de proyectos de ley en primer debate

1. **Proyecto de Ley número 198 de 2025 Cámara**, por medio de la cual se declara patrimonio cultural y literario de la nación al municipio de Sucre, departamento de Sucre, por su vínculo con la obra del nobel Gabriel García Márquez, y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorables Representantes *Milene Jarava Díaz* y la Senadora de la República *Karina Espinosa Oliver*.

Ponente: honorable Representante. *Hernando González*

Publicación: **Gaceta del Congreso** Proyecto Ley número 1486 de 2025, PPD 2038 de 2025.

Anunciado: 28 de octubre de 2025.

2. **Proyecto de Ley número 057 de 2025 Cámara**, por medio de la cual se reconoce al carnaval del recuerdo de Baranoa, Atlántico, como patrimonio cultural inmaterial de la nación y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorable Representantes *Betsy Judith Pérez Arango*, *Jezmi Lizeth Barraza Arraut*, *Dolcey Óscar Torres Romero*, *Armando Antonio Zabaraín D'Arce*, *Gersel Luis Pérez Altamiranda*, *Germán José Gómez López*, *Agmeth José Escaff Tijerino*, *Juan Loreto Gómez Soto* y los Senadores de la República *Antonio Luis Zabaraín Guevara*, *Laura Esther Fortich Sánchez*, *Mauricio Gómez Amín*.

Ponente: honorable Representantes. *Dolcey Óscar Torres Romero*.

Publicación: **Gaceta del Congreso** Proyecto Ley número 1218 de 205, PPD 1737 de 2025

Anunciado: 28 de octubre de 2025.

IV

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

V

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Haiver Rincón Gutiérrez.

El Vicepresidente,

Luis Carlos Ochoa Tobón.

El Secretario General,

Raúl Fernando Rodríguez Rincón.

Presidente, ha sido leído el orden del día para la consideración y aprobación de los honorables Representantes.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Aprueban los señores Representantes, el orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobado por unanimidad, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Sírvase informar, señor Secretario. Continuar con el orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente. Señor Presidente, informa la Secretaría que han sido citados para el debate el señor Director del Aerocivil Brigadier General José Henry Pinto, que asiste a la comisión, se certifica su asistencia a la Superintendente de Transporte, la doctora Cielo Rusinque, que delega hoy 4 de noviembre a las 8:00 de la mañana al jefe de asesores de despacho de la Superintendente.

El señor Superintendente de Transporte que ha delegado a la Superintendente delegada la señora Superintendente de Industria y Comercio, que delega a la doctora Vanessa Martínez, delegada de Protección de Usuarios; se cita a Zaterna, quien hace presencia del señor Mayor General Óscar Zuluaga Castaño, quien obra como Presidente; asimismo, se han invitado a las aerolíneas Wingo, JetSmart, Clickair, Mount Flight, Latam Airlines. Quien hace presencia su CEO, la doctora Erika Saranti. Avianca hace presencia al Vicepresidente, el doctor Felipe Andrés Gómez. En esos términos, señor Presidente, doy por certificada la asistencia.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario. Siendo ya información..., informado la..., revisando el listado de los citados, dando conformidad con el artículo 94 y siguiendo la Ley 5ª, concedo el uso de la palabra al Honorable Representante citante, el doctor Hernando González, para que dé a lugar por la citación de este debate de control político. Profe Fernando, tiene uso de la palabra.

Honorable Representante Hernando González:

Gracias, señor Presidente, muy buenos días, un saludo para usted, para la mesa directiva, para el señor Director de la Aeronáutica Civil, el señor General José Henry Pinto, saludo también a la Superintendencia de Transporte que ha mandado a su delegada, al Asesor de la Superintendencia de Transporte, Diego Solano, Superintendencia de Industria y Comercio, Alfredo Enrique Piñeres, su delegado y la delegada de Superintendencia Industria y Comercio, la doctora Vanessa Martínez.

También saludo muy especialmente a los representantes de Aero República S. A. Wingo, Jetsmart Airlines S. P. A., Empresa Aérea de Servicios y Facilitación Logística Integral S. A. CLIC AIR S. A., Moon Flights S. A. S., LATAM Airlines Colombia S. A., y de Avianca, igualmente a las personas de IATA que se encuentran aquí, al doctor Otoniel Kuhlma de Aecta Controladores Aéreos, la doctora Ignacia Támara Omaña, Técnica especializada en meteorología de la Aeronáutica Civil, al doctor William Reyes Morales, Presidente

de Fenaltrazi, Federación Nacional de Trabajadores del Estado, al doctor Martín David Peñalosa Beltrán, Vicepresidente del Sindicato de Trabajadores de la Aeronáutica Civil, al señor Demetrio Capador Sánchez, Presidente del Sindicato Aserpaci, al señor Jorge Alberto Núñez Sarmiento, asesor Sindicato, a Serpasi y al señor Capitán Juan Esteban Villa, Presidente de los Pilotos, igualmente a todos, a todos los sindicatos y a todo el ecosistema aeronáutico del país que se encuentra en el recinto, los miembros de las UTL y a todos los colegas que se encuentran aquí, a los que nos ven por las diferentes plataformas de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

Este debate de control político, señor Presidente, lo he citado porque he recibido desde hace casi dos años muchos llamados, muchas denuncias, muchos llamados de atención sobre lo que es la seguridad aérea en el país, que podría resumirse que la seguridad aérea del país se encuentra en peligro, que puede colapsar o simplemente que la seguridad aérea esté en el aire, voy a empezar por una frase que ha acuñado General José Henry que dice. "Se está trabajando con dedicación, con empeño, porque la seguridad es un intangible no negociable." Si partimos de aquí, arrancamos bien, señor General, porque realmente voy a arrancar con dos ejemplos muy preocupantes:

El 9 de marzo de 2025, un vuelo México-Bogotá, Ciudad de México-Bogotá, el 39-12 de voloris, ese vuelo le anunció al piloto, mire, usted puede ir con tranquilidad, está abierto El Dorado en Bogotá, y como alternativo le dieron Cali, que estaba como alternativo Medellín, Bogotá-Guayaquil, Guayaquil-Bogotá.

El 83.74 de Avianca también tenían ambos alternativos Medellín, ambos le dijeron, están los aeropuertos abiertos para que ustedes, señores pilotos, puedan aterrizar, cuando llegaron a Colombia y pidieron pista para Bogotá, Bogotá se encontraba cerrado, se dirigieron hacia Medellín, también estaba cerrado, ¿Qué ocurrió allí?

El de México-Bogotá de voloris lo pasaron a Cali y el de Guayaquil-Bogotá lo pasaron a Pereira por la cercanía. Ese es el primer ejemplo que la seguridad aérea en el país no está funcionando como debe funcionar.

Y por supuesto, debo aclarar, señor, Director General que usted, no es el culpable porque usted ya 4 meses, pero es necesario que usted escuche y tome notas, porque siempre hay que esperar que ocurran las catástrofes para que unos culpen a otros, y aquí lo que se trata es de salvar vidas. Si Bogotá hubiese tenido en servicio el ILS3, habrían podido aterrizar estos aviones sin ninguna dificultad y no correr el riesgo de viajar a Cali o Pereira, cuando, si se tiene un sistema robusto, ¿sí se tiene la tecnología por qué no se utiliza y se evita un tremendo susto?, pero esto es lo más reciente.

Pero vayámonos a uno más reciente. Jueves, hace 15 días, Bogotá cerró y si colapsa Bogotá, colapsa el país, mire Bogotá, colas inmensas, Cartagena,

Medellín y Bogotá, parecía un día de manifestación dentro del aeropuerto, gente que ya estaba diciendo va a volar ocho de la mañana, gente que tenía vuelo ocho de la mañana y pudo volar siete, cuatro, ocho de la noche. Yo digo, semejante aeropuerto que le gana a todos los vecinos del país y de fuera del país y resulta que mucha niebla y el aeropuerto colapsó. Entonces, para a todo el país en sistema aéreo, si se hubiera tenido el ILS, no hemos tenido ese problema, ¿Qué tal que no fuese Bogotá, sino que fuese uno de los aeropuertos de Inglaterra o uno de los aeropuertos como Frankfurt? No nos quedamos ocho días o más, ¿Pero lo que uno lo pone a pensar?, señor Director, es como así que tiene la tecnología, pero no la pone a funcionar, ¿Será, me pregunto, será que no la pone a funcionar? Porque no todas las aerolíneas tienen la tecnología pertinente para que pueda aterrizar.

Eso es muy preocupante y quizá alguien dice, no, pero es que usted está haciendo debate y le está tirando al Director, no, ni al Director ni al Gobierno nacional, yo le digo, es que tenemos que hacer para que realmente este país en sistema aéreo viva tranquilo y la gente pueda viajar con confianza, porque muchos colombianos, hoy vuelan por necesidad, no porque quieran.

Yo recuerdo una señora que trabajó mucho tiempo en aviación me decía, profesor, yo nunca me volví a montar, hace 10 años en un avión porque me da miedo, lo que está pasando con la seguridad aérea. Pero vayámonos un poco más atrás en el 2022, 17 de octubre un vuelo de Viva Airlines, que ya no existe viajaba Bogotá-río, Bogotá-La Guajira tuvo que aterrizar, porque lo hicieron dar vueltas en Riohacha, ¿Sabe con cuánto combustible, señor General, aterrizó?, con 200 kilogramos que equivale óigame bien, para que eso lo que gasta un avión solamente en el rodaje.

Otro avión de Avianca que venía del norte, no tengo la precisión, tenía que aterrizar acá, no pudo aterrizar por niebla. El de Riohacha que aterrizó el Riohacha, no era por niebla, sino por falta de controladores, este avión de Avianca aterrizó con 300 kilogramos de combustible, óigame bien, este efectivamente, quienes salvaron a los pasajeros de esos dos aviones, fueron las tripulaciones, salvaron las vidas de estas personas.

Yo lo dije hace mucho tiempo en una declaración, pilotos están aterrizando a ojo, es más, hay que felicitar a esos pilotos que se arriesgan por el poco combustible aterrizar y logran hacerlo gracias a Dios, país del Sagrado Corazón de Jesús. A la gente dice es que molesta mucho. no señores, hay que ponerle cuidado a esto, a estos dos aviones, estos dos vuelos han podido terminar en la tragedia que terminó el avión de la mía que tuvo los muertos del Chapecoense en Medellín.

Yo creo que es necesario que a esto se le preste atención, yo le dije al señor General, mire, yo no lo molesto a usted, usted ya cuatro meses larguitos y no puede corregir un problema que lleva años, pero

General, pero hay que poner cuidado, esto porque hay que corregirlo, porque hasta que no pasen las cosas no vamos a salir adelante.

Entonces yo, además de eso le quiero decir lo siguiente, cuáles son las razones por las cuales lo he llamado para que usted nos indique, los aeropuertos en el país no están recibiendo el suficiente mantenimiento, no todos los aparatos de monitoreo funcionan, la infraestructura es insuficiente y los trabajadores tienen que doblar sus turnos, controladores, ahora le hablo del resto de personal, muchos informes me llevaron a considerar que la seguridad aérea en el país está en alto riesgo, aterrizaje de emergencia, retrasos, cancelaciones, solo son la punta del iceberg de un problema que cada vez es mucho más crítico, señor General. Los aeropuertos del país no están recibiendo suficiente mantenimiento, no todos los aparatos funcionan como debe ser, la infraestructura es insuficiente.

Hemos recibido muchos informes de sindicatos, de controladores, de bomberos aeroportuarios, de pilotos, del sindicato de pilotos, la falta de controladores de tránsito aéreo, problemas tecnológicos, fallas en el sistema de comunicaciones y vigilancia por radar, además no hay un sistema de indicadores clave de gestión KPI para los controles para los controladores aéreos, por lo que, para mí, la seguridad aérea está en peligro. Si, a mí me dijeran cuál es el desempeño actual de la Aeronáutica Civil en comparación con los estándares internacionales, yo podría decir que es muy regular. La entidad debe continuar invirtiendo en tecnología, igualmente en infraestructura aeronáutica para que la prestación del servicio no sea afectada como ha venido ocurriendo. Pero lo más importante, señor General, es que vele por la seguridad de los usuarios, la cadena que permite un despegue y un aterrizaje seguro no es solo responsabilidad de las aerolíneas, porque muchas veces los retrasos dicen a no fueron las aerolíneas y resulta que es por falta de una planeación de la Aeronáutica Civil, inclusive en Bogotá, es más, ya va a ver usted la presentación cómo ponen a que los aviones giren, giren en el aire o en tierra con la posibilidad una colisión así se entierra una colisión de dos aviones tenga la plena, absoluta seguridad que traería para este país una catástrofe.

¿Los protocolos de emergencia actuales son suficientes o necesitan una revisión urgente? Yo le podría decir señor General, que los protocolos son suficientes, dado que están basados en las mejores prácticas internacionales y las autoridades y aerolíneas en Colombia lo cumplen, sin embargo, si no se tienen las ayudas tecnológicas necesarias y el suficiente talento humano calificado, se pone en riesgo la operación y la vida de los usuarios. Yo ahí quiero decirle, nosotros podemos tener toda la gente, pero si no los tenemos calificados, entrenados, igualmente ponemos en riesgo la vida de los usuarios. La verdad es que hay que mirar cómo se capacita más la base para que en el momento que se necesite, por los menos controladores, tengamos el personal suficiente y no pongamos a hablar la gente.

También quiero decirle el día que jugó Colombia, Brasil, el día que jugó Colombia Brasil por las eliminatorias, ese ya hemos podido tener una catástrofe grande, no llegaban los controladores y estos señores no llegaron por pereza o por irresponsables, se han doblado, tampoco tiene que ver usted porque no estaba, pero es necesario que nosotros tengamos la gente preparada y que no estemos sacando la gente de su trabajo cuando el país necesita que esta gente trabaje para que dé resultados.

Quiero decirle lo siguiente, señor General, quiero que me muestres allí que pagan los pasajeros en sus tiquetes, los usuarios en sus tiquetes, pero antes de ello quiero decirle, ¿Ha crecido el número de pasajeros al año? Usted sabe que hoy estamos casi por 58 millones, pero hago la pregunta, ¿Ha crecido el personal que necesitamos en tierra? Controladores, bomberos, aeronáuticos convenios con el Ideam, porque en una pelea interna resulta que le quitaron ese contrato al ideal y hoy la gente está volando con las indicaciones que le da la misma Aeronáutica. Pero porque no Ideam, que es experto en temas meteorológicos. Vea, en un vuelo nacional les sacan a los usuarios en su tiquete el 28.4% en un vuelo internacional el 37.2%.

Para estos usuarios, para darle el dato preciso que se paga con esas tasas aeroportuarias, uso de instalaciones, uso infraestructura para embarque y desembarque, controles de seguridad, mantenimiento infraestructura, aeroportuaria, iluminación, limpieza, mantenimiento pistas terminales, servicios de emergencia como son bombero primer en pista, servicio de protección al vuelo, esenciales para que haya un vuelo seguro, oiga, señor General, yo quisiera que usted viera a ver si este dinero que pagan los usuarios de verdad se está invirtiendo.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Profe Hernando, démosle terminar al profesor, ¿Cuánto tiempo necesita, profesor? Dos minutos para que termine el profesor Hernando, qué pena con todos.

Honorable Representante Hernando González:

Sí, quedo aquí varado, pero bueno, para yo resumirle a las personas común y corriente, porque aquí está el ecosistema de la aviación colombiana, ellos entienden los términos, gracias, doctora Dorina, muy generosa, muy amable.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Cinco, minutos para que termine.

Honorable Representante Hernando González:

Bueno, señor. Estos pagos, incluyen servicio de control de tránsito aéreo en aproximación en ruta, también incluye uso de ayudas de radioayudas, para la navegación en aproximación y en ruta, Radar, VOR, DME, NDV, el I LS, entre otros. Meteorología, aeronáutica, entre otros. Señor General, se está invirtiendo en esto, yo quiero que

usted haga el análisis, porque yo le digo, yo le creo a los controladores, yo le creo a los pilotos, yo no creo que un piloto que me hable o varios pilotos que me hablaron vayan a mentir solamente por hacerle daño al aeronáutico. Y realmente ellos son los que juegan la vida allá y salvan la vida de sus pasajeros, yo no creo que un controlador diga miren, nosotros estamos caminando mal, y de todas las aerolíneas, señor General, no solamente tenemos que comprar los equipos, por favor, hay que ponerlo a funcionar, usted llegó y tiene la oportunidad de poner a funcionar eso. Usted me ha dicho, mire, yo voy a escuchar atentamente porque yo voy a entrar a corregir lo que no se ha hecho, es posible que usted termine y no haya terminado General, pero, por favor, inicie, inicie.

Mire, a Delta envió por un requerimiento que le hicimos más de 36 fallas, que ellos muestran, que ellos dicen desde pistas que hay que arreglar, pistas que hay que corregir, la comunicación que se les va, si un señor en tierra no se puede comunicar, hay posible colisión. Dentro de todo lo que dijeron, porque está con fecha y horas, por ejemplo; el 7 de julio del 2024, siendo aproximadamente las 11 de la mañana, por falla de la infraestructura aeronáutica, se afecta la conectividad, aérea con la costa atlántica, pero también dos aeronaves no colisionaron en aire, gracias que faltando segundos se restableció la comunicación y pudieron decirle ojo que van a colisionar, en todos ellos bajo, subió, lo que sea, pero mire 36 anotaciones de estas personas de la Asociación Colombiana de Controladores de tránsito Aéreo y quiero decirle, los controladores aéreos no son máquinas, ellos necesitan descansar, necesitan tranquilidad y necesitan las ayudas mínimas para que no estemos en una desgracia en este país.

Dios es muy grande, unos segundos salvaron unas vidas, tuve que ver, dice un piloto, como dos aviones están a punto de colisionar. Yo me trata de comunicar con los pilotos, decía el controlador, con los pilotos, pero había serias fallas en el sistema, ellos no me escuchaban, faltaban unos cuantos segundos para que ocurriera la tragedia y yo solo podía mirar como los aviones se iban acercando cada vez más, se restableció la comunicación unos segundos antes de que ocurriera una colisión, en nuestro país no han pasado más catástrofes en el aire porque Dios es grande, testimonio de un controlador aéreo.

Otro testimonio, pero un piloto, un señor tanqueo la aeronave, un poco más de gasolina evitó la tragedia, piloto y hay que creerles a los pilotos, ahí podemos decir, ¿Cuáles son los problemas más recurrentes del transporte aéreo de pasajeros? Aproximación frustrada y sobrepaso, yo quiero decirles, en el 2024 tuvimos la mayor cantidad de eventos, posibilidad.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Profesor, sí, ya terminó.

Honorable Representante Hernando González:

Yo no terminó, pero es bueno que mis compañeros y tanto la doctora Dorina que fue quien me acompañó

en las mesas, tenga la oportunidad y el doctor Diego y el doctor Diego que también me dijo, vea yo quiero entrar aquí, lo que yo quisiera querido Diego, es que no dejemos de lado la seguridad que es tan importante.

Yo sé, yo sé que usted dice que también tenemos que tratar otros temas de los usuarios, pero yo le digo, esto salva vidas. Es más, inclusive, gracias, yo termino, señor General, diciéndole ojo con el personal. Mire, si la gente que trabaja en la Aerocivil está bien, inclusive le voy a decir, la gente, las oficinas, a usted le hace un paro, las oficinas que hacen los detalles más pequeños, eso puede traer una tragedia. Todo el ecosistema, todo el ecosistema aeronáutico en el país tiene que estar en armonía y en buenas condiciones, gracias, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

No, gracias a usted, profesor Hernando.

Honorable Representante Hernando González:

Yo le pediría a usted, si la doctora Dorina lo permite para que, le pediría. Informal para que escuchemos la gente. Mire, poca gente, qué bueno, señor.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Profe, tranquilo. Esperemos que los dos compañeros hagan uso de la palabra porque son citantes también de este importante debate y al mismo tiempo ya miramos la sesión informal, doctora Dorina tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Dorina Hernández Palomino:

Buenos días para todos y todas, a los citados distintos funcionarios, igualmente a los colegas, los asesores y el país que sigue esta Comisión Sexta. Digamos que este es un debate que desde hace más de un año hemos venido solicitándolo y escuchando las distintas fuentes que tienen que ver con esta problemática, porque es una problemática que tiene que ver con la seguridad aérea, no es un problema menor, es un problema bastante delicado, toda vez que las denuncias, las mesas, las conversaciones que hemos venido adelantando, nos indican que hay unos riesgos alto en materia de seguridad aérea, en materia de transparencia administrativa, de seguridad internacional, por supuesto, y eso es muy grave para la vida, muy grave para el país.

Por eso es importante este debate para poder escuchar también a los funcionarios que tienen que ver con el tema, nosotros hemos realizado acá varias audiencias, tenemos una Comisión accidental y no habíamos tenido la oportunidad de poder escuchar a los funcionarios, para que realmente podamos tener una visión más profunda, más clara y más completa frente a la realidad, y que como Congreso de la República podamos hacer lo que nos corresponde desde la lógica parlamentaria.

Y como ya, aquí se anunciaba ampliamente por parte del profesor, en relación con los aspectos que tienen ese riesgo en la seguridad aérea, y básicamente

tiene que ver en lo que se ha denunciado con el sistema de navegación y aterrizaje, y las restricciones que hay por falta de personal licenciado o personal calificado, toda vez de que se ha dado un concurso y se está previendo de nuevo personal, entonces, hay una denuncia donde no todo ese personal que ha logrado ingresar, realmente cuenta con los conocimientos técnicos, aun cuando el concurso haya sido administrativo, obviamente se necesitan unos saberes técnicos para poder operar. De igual manera, hay unos señalamientos muy claros en cuanto a cómo se encuentran unos equipos en mal estado en la mayoría de los aeropuertos del país, que estos equipos, estas tecnologías, no se encuentran en buen estado, y que en varias oportunidades se han dado alertas sobre riesgo en materia de la seguridad. Por eso este debate de control político, porque nos corresponde antes de que pueda suceder una tragedia, poder analizar y sobre todo actuar.

En ese mismo sentido, tuvimos la oportunidad de conocer algunos informes, en el caso del informe de la auditoría de la Oficina de Control Interno, revela que la ejecución presupuestal, problema en la ejecución presupuestal, sobre todo en la sobre contratación de personal, y dejando de lado, lo que tiene que ver realmente con los procesos operacionales, este informe del 2024, ya pues hace un año, también indica que hay problemas en la planeación que afecta directamente la modernización tecnológica que requiere tanto el aeropuerto y el mantenimiento de los sistemas aeronáuticos. De igual manera el informe de la Procuraduría General de la Nación, confirma la inoperatividad del sistema de aterrizaje en el aeropuerto de Quibdó y se abrió una investigación por la compra de camionetas lujosas destinado a personal administrativo mientras se recortan los recursos esenciales para transporte y operaciones de los controladores aéreos. Fueron de las preguntas que nosotros también formulamos.

Además, tenemos el informe que en el 2025 la Aerocivil modificó el reglamento interno de la aeronáutica colombiana sin participación y que esto también trajo todo y eliminó unas exigencias técnicas y de competencias lingüísticas y tecnológicas, reduciendo por lo tanto los estándares de seguridad que están normatizados, de igual manera todas esas preocupaciones que atentan con la seguridad, pero que también en materia de los usuarios, los abusos constantes de las aerolíneas en donde las políticas son claramente para favorecer a estas empresas, pero que afectan constantemente a los usuarios.

En ese sentido, para no extenderme y poder darle la palabra también al otro compañero citante.

Luego de escuchar a los funcionarios, sí nos interesa muchísimo poder generar una audiencia, una mesa técnica donde también podamos escuchar a los trabajadores, a las trabajadoras frente al tema del concurso, toda vez de que se está planteando de que no se está haciendo de manera justa y estamos en un gobierno de la justicia social, no se está teniendo en cuenta de acuerdo a los trabajadores el retén social y hay también mucha improvisación en esa

materia, entonces es importante que podamos abrir esa audiencia, esa mesa técnica con todos los que allí deben estar, como es la Asociación Colombiana de Controladores, los organismos de control, Procuraduría, Contraloría, con el FITI, obviamente también el sindicato, para revisar estas denuncias, y poder mirar a profundidad, y si estas efectivamente existen, poder hacer un plan de acción de manera inmediata, y que podamos implementar a nivel nacional la recuperación de manera urgente de las tecnologías de los aeropuertos que están más críticas y que están colocando en riesgo la vida y la seguridad aérea. Dejo hasta allí para poder escuchar al otro compañero citante, a los funcionarios, y podamos entrar en materia en relación con este importante debate, muchas gracias.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, doctora Dorina. Se certifica la asistencia del doctor Alfredo Ape Cuello, de la doctora Susana Gómez Castaño, del doctor Ciro Rodríguez Pinzón y del doctor Eduard Triana Rincón. Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario. Continuamos con el debate. Tiene el uso de la palabra el doctor Diego Caicedo.

Honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas:

Gracias, Presidente. Muy buenos días a mis colegas, a los miembros del Gobierno nacional que nos acompañan, al General José Henry Pinto, al jefe de Asesores del Despacho de la Superintendencia de Industria y Comercio, el doctor Diego Solano, muchísimas gracias; a la doctora Vanessa Martínez, delegada para la Protección de los Usuarios de la Superintendencia de Transporte, mil y mil gracias a las aerolíneas que nos acompañan el día de hoy, sus representantes y por supuesto a la sociedad civil y a todos los que siguen este importante debate en las redes del Congreso y por supuesto en el canal del Congreso.

Presidente, excelente tener la iniciativa de hacer este debate de control político, estábamos en mora hace un año. Por supuesto que la seguridad aérea es fundamental, trabajar para que todos los usuarios y los pilotos y todo el sector de transporte aéreo esté en buenas condiciones, creo que es fundamental trabajarlo, pero no podemos dejar de lado tampoco la cancelación de vuelos, la sobreventa de tiquetes y las compensaciones a los usuarios, para ver la realidad de los colombianos que sufren y viven muchas veces todos estos problemas.

Como vimos en el video, la realidad en el territorio, en los aeropuertos, de los usuarios, de los colombianos que necesitan viajar, que pagaron un tiquete aéreo, pues se ve afectada por X o por Y razón. Puede ser muchas veces por lo que decía el doctor Hernando González de la falta de herramientas en las pistas, de soluciones de la Aeronáutica Civil y demás, pero quiero decirles que el transporte aéreo es un servicio público esencial, la Corte Constitucional en la Sentencia C-391 del 2019 y la Sentencia T-987

del 2012 dice que el transporte aéreo es un servicio público esencial, que el mercado está altamente intervenido por el Estado.

La Aeronáutica Civil tiene la competencia para regular, imponer sanciones, la Supertransporte igual, la Superintendencia Industria y Comercio de la misma manera y lo que vemos muchas veces, es que se deja al usuario de lado, no se le responde ni con las buenas compensaciones ni con el cambio adecuado de tiquetes o lo dejan esperando, hasta 20 horas para poder viajar, usuarios reclamen sus derechos, claro, tienen obligaciones y las aerolíneas es lo primero que ponen, son las obligaciones de los usuarios, pero también hay derechos y son la letricia pequeña que le muestran al comprador del tiquete. Ustedes saben usuarios que tienen derechos antes, durante y después del vuelo, que antes del vuelo tienen derecho a desistir de la compra si lo desean, durante el vuelo pueden desistir de viajar en caso de moras, tienen derecho a compensaciones si el vuelo se retrasa mucho tiempo y después del vuelo, tienen compensaciones también en caso de retraso del equipaje, usuarios colombianos tenemos derechos, tenemos derechos que tenemos que también llevar a cabo cuando nos veamos vulnerables al frente de estas empresas que seguramente son muy grandes y tienen mucho poder quejas por calidad del servicio radicadas en la Supertransporte hay alrededor de 17.100 quejas radicadas desde el 2023 a julio del 2025, ¿Saben cuántos son 17.100 quejas? Son 171 aviones de 100 pasajeros. Todas esas quejas están radicadas en la Supertransporte por X o por Y razón. Yo estoy seguro que desde la Superintendencia tienen la voluntad de ayudarlo a todos los colombianos, pero a veces también la solución de esas problemáticas se demora, no llega una solución adecuada a los usuarios. Hay que ponerse la camiseta Superintendencia de Transporte para que los usuarios que radiquen una queja y seguramente hay muchos más, que no lo hacen porque creen que desde esa Superintendencia no se le ve el apoyo necesario, se pongan la camiseta y que puedan responder todas esas quejas que se ven a diario radicadas en la Supertransporte.

Sobreventa de tiquetes, yo entiendo, yo entiendo que en temporada alta la sobreventa esté permitida en 5% hasta 5% de los vuelos, en los vuelos, pero, ¿dónde está la transparencia y la información en ese momento? Seguramente sería lo mejor para todos los usuarios. Aquí todos hemos comprado tiquetes en temporada alta y seguramente no por placer, sino por necesidades de trabajo, por necesidades de salud que hemos tenido que viajar, pero, ¿qué pasa usualmente?, que una hora antes de subirse al avión le dicen no. El vuelo está sobrevendido, ¿Por qué no se puede tener información clara a los usuarios y en la misma página de Internet en donde se vaya a comprar la página decirle este vuelo puede estar sobrevendido o tal vez porque estamos en temporada alta puede estar sobrevendido y el usuario decide si compra el tiquete o no, pero que lo compre sin saber si está sobrevendido, llega a la cabina, embarque

el avión o antes de hacer el *boarding pass*, no, está sobrevendido, discúlpenos, toca esperar en dos horas o en tres horas o venga, ¿Cómo lo compensamos? Para eso creo que la información tiene que ser clara, hay compensaciones, usuarios en vuelos cancelados, en vuelos sobrevendidos, en vuelos reprogramados por demoras, pero hay una realidad que se vive en los aeropuertos más la norma versus la norma.

Existe una realidad diferente a la que está escrita en los RAC General, seguramente en lo escrito están todos los derechos y lo que tienen que hacer las aerolíneas, pero muchos de los usuarios primero se ven perjudicados, se ven vulnerados y hay que trabajar para que, así como queremos seguridad aérea, también sea calidad del servicio porque es todo un sector, también sea que los usuarios que viajen tengan todas las garantías y los derechos establecidos en la norma, ¿Realmente en el territorio y en los? Aeropuertos, ¿cuáles son las realidades de los usuarios? Vulneración de los derechos, pérdida de tiempo e inconformidad por la mala atención del cliente y algo que me parece muy grave, aquí tengo un ejemplo de un cuadro que logramos sacar de una de las aerolíneas. Las compensaciones aplican únicamente conforme a la tarifa que el pasajero haya elegido. Se supone que este es un medio de transporte público esencial, es un derecho, y si yo no tengo los recursos de pagar la tarifa XXL, la más alta, ¿no tengo los derechos establecidos que dice la norma? Esto es desigualdad doctora Dorina, tenemos que trabajar para que así yo no tenga los recursos o tenga los recursos para viajar en una tarifa XXL o no los tenga, tenga los derechos que tenemos todos los colombianos, no podemos calificar por qué no pagó una tarifa más cara a un usuario con menos derechos o si la pagó tuvo dinero y pudo pagar una más alta, que tenga todos los derechos conformados en la ley.

Yo sé que las aerolíneas tienen toda la voluntad y conozco que han trabajado en solucionar los problemas, sé que tienen la voluntad de prestar un servicio de calidad en todos los aeropuertos del país. Hay aerolíneas que tienen la capacidad de llegar a los sitios más apartados del país, que eso creo que es fundamental. Tenemos que trabajar para que todas las aerolíneas lleguen a todos los sitios de Colombia, pero hagámoslo con una buena calidad del servicio, con una prestación excelente del usuario, calidad humana por parte de las aerolíneas y por supuesto por parte de la Aeronáutica Civil igualmente.

Conclusiones; necesitamos que las garantías mínimas de un contrato de transporte aéreo comercial de pasajero aplique para todas las tarifas, creo que eso es fundamental. Seguramente aquí las aerolíneas puede que no estén de acuerdo con eso o digan que no se puede hacer por X o por Y razón, pero aquí todos somos colombianos y aquí todos tenemos las mismas oportunidades de transportarnos en un medio de transporte público esencial.

Segundo; detener la vulneración de los derechos, no largas horas de espera, largas horas de reprogramación, solicitud de inspección a las aerolíneas por parte de las superintendencias, de

hecho, a la doctora Cielo Rusinki, ¿Qué le ha pasado? La hemos visto haciendo publicaciones en X, quejándose de la falta de empatía por parte de las aerolíneas. Yo sé que la doctora Cielo Rusinki está interesada también en mejorar esa problemática que se ve en el territorio y por supuesto que era preguntarle al Superintendente de Transporte, bueno, no vino. A la doctora Vanessa Martínez, por favor, la delegada para la protección de los usuarios, ¿Qué acciones van a realizar para que se cumpla lo que está en el papel que han hecho, para que se cumplan las normas que están establecidas y que los usuarios sí se vean protegidos por la Superintendencia de Transporte y por supuesto igualmente para la Superintendencia de Industria y Comercio y la Aeronáutica Civil?

Muchísimas gracias, Presidente, gracias al doctor Hernando González por tener la iniciativa de este debate control político, desde el primer momento que usted me dijo que tenía pensado hacer una solicitud o bueno, radicar una proposición a debate de control político para hablar de seguridad aérea, yo me sumé a esa proposición diciéndole que también teníamos que hablar de calidad de servicio, que también teníamos que proteger a los usuarios que llegan al aeropuerto y se ven vulnerados.

Esta Comisión Sexta estaba en mora de este debate contra el político y creo que estamos mostrándole a los colombianos que estamos trabajando protegiéndolos no sólo en la seguridad aérea, sino también en la calidad del servicio, gracias, querido, Presidente.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, doctor Diego. Se certifica la asistencia por secretaría de la honorable Representante Ingrid Marlen Sogamoso y del Representante a la Cámara Gerson Lisímaco Montana y la Representante Irma Luz Herrera Rodríguez.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Secretario. Continuando con el debate y a la solicitud del doctor, el profesor Hernando solicita, solicita declarar sesión informal, señor Secretario.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Se le consulta a los honorables Representantes si es su querer. Se certifica la asistencia del doctor Alejandro García si es su querer que la comisión se declare en sesión informal. Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Señor Secretario, entonces declarada la sesión informal, piden la palabra los invitados por el citante hasta por tres minutos. El señor Otoniel Kuhlma de Aedcta Controladores Aéreos está presente, tiene uso de la palabra.

Aedcta Controladores Aéreos, Otoniel Kuhlma:

Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias a la Comisión Sexta a todos los Representantes, a todos los honorables Representantes, Muchas

gracias. Profesor, honorable Representante, muchas gracias por el espacio, había tomado atenta nota al respecto de la intervención del profe Hernando, aquí tenemos un paquete que nosotros hemos trabajado muy juiciosamente al respecto de todas las novedades que se tienen al respecto de frecuencias aeronáuticas, ayudas para la navegación, VORS, DMS, fallas o ausencia de equipos de iluminación de los diferentes aeropuertos del país. Tenemos una trazabilidad desde el año 2020 de las fallas recurrentes del ILS, la pista 1.4 derecha 1.4 izquierda del aeropuerto, El Dorado, esto pues obviamente de conocimiento público, esto está publicado en la página Aeronáutica Civil como Notam, como información disponible para los aviadores. Están igualmente en este paquete todos los informes o los reportes de falla de cada uno de los ILS de los equipos de aproximación para diferentes aeropuertos del país que también están fuera de servicio o están fallando. Equipos de meteorología, igualmente nosotros los conocemos como EVOS o equipos que recogen toda la información meteorológica de manera automática, sistemas de vigilancia y navegación, radares, equipos primarios, secundarios, ADS y demás. Aquí también está infraestructura en pistas, baches o huecos que podemos llamar nosotros en las pistas digamos baches para ponerle un nombre más técnico y digamos algún reporte particular de un aeropuerto en especial que es el aeropuerto de Cartagena.

Me voy a permitir leer rápidamente el tema del aeropuerto de Cartagena, el sábado 26 de julio se presentó un cierre aeródromo de aproximadamente 5 horas debido a fallas de la frecuencia aérea, una falla de cinco horas, las fallas han venido presentándose del 17 de diciembre 2024, han sido reportadas en distintas ocasiones y no se ha obtenido una solución eficiente, eficaz, que mitigue estos eventos. A hoy, el aeropuerto de Cartagena sigue teniendo en este momento una restricción, sumado digamos a la infraestructura aeronáutica, sigue teniendo en este momento problemas de personal, en este momento no sé si ya salió, pero en este momento está en trámite una nueva solicitud de afluencia de 7 minutos entre aeronaves llegando a Cartagena, por un tema con el licenciamiento del personal.

Entonces, digamos que, pues, hasta ahí como por poner algo en el panorama de lo que en este momento es una realidad publicada en la página Aeronáutica Civil, al respecto de cómo está la realidad, digamos de la infraestructura aeroportuaria y de personal en la Aeronáutica Civil.

Quiero hacer la salvedad de que como todos lo manifestaron aquí, como el profe lo manifestó, el señor General Pinto recién llega a la Aeronáutica Civil, llega a finales de mayo del 2025, mediados de mayo, sin embargo, digamos que los problemas aún persisten. Obviamente quiero reconocer también toda la gestión que a través de su dirección se ha venido haciendo, y pues eso también lo tenemos que reconocer, quisiera pedirles puntualmente a los Representantes de la Comisión Sexta, o los

Representantes en general de la Cámara, que sí tenemos en este momento un problema muy fuerte de escasez de personal, en este momento sí es realidad que en casi todos los aeropuertos del país hay restricciones operacionales por falta de personal, estamos copados de horas extras en casi todos los aeropuertos del país, igualmente. Problemas de infraestructura, tenemos problemas de comunicación en la frecuencia 125.1, fallas constantes en el enlace de Saboya, el IES de la pista 1.4 derecha efectivamente está calibrado para categoría 3, pero no se puede usar en la categoría 3 porque hay un equipo que monitorea las luces de la pista, que evita las incursiones en pista que un objeto o un animal o una persona.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Otoniel. Tiene el uso de la palabra Ignacia Támara Omaña, técnica especializada en metodología aeronáutica, hasta por 3 minutos.

Técnica especializada en meteorología de la Aeronáutica Civil - Ignacia Támara Omaña:

Muy, buenos días para todas y todos, muchas gracias a la Comisión Sexta por este espacio tan esperado por nosotros, al profesor González, a la doctora Dorina, a todos los que han hecho posible este espacio, a la Mesa, agradecerle al General Pinto por estar presente también en este importante información que nosotros queremos transmitir, y que pues, obviamente también como sindicatos estamos dispuestos a cooperar y avanzar para que la seguridad aérea sea una realidad y no termine siendo un intangible.

El tema del servicio de meteorología aeronáutica es muy complejo en el país porque es un servicio de meteorología que se presta para el transporte aéreo, entonces es un tanto complejo, el servicio de meteorología para el transporte aéreo en Colombia, lo primero que quise referenciar en esta presentación, es cuáles son los servicios de protección al vuelo que se prestan en el país y por el cual los usuarios pagan. En esa medida, lo que tenemos que contar es que efectivamente existe una normativa internacional, unos convenios internacionales OM y OASI, en los cuales Colombia ha ratificado en el país, que a partir de 1968 pues el Estado colombiano decide trasladar el servicio de Meteorología Aeronáutica al SCMH, Servicio Colombiano de Meteorología e Hidrología, por entregarle su especificidad técnica, y la Aeronáutica Civil queda solamente de coordinación. A partir también de ese año, 1968, y a partir de ahí, pues vino todo lo que tenía que ver con la modernización del Estado, se terminó el SCMH, se creó el IMAD y terminamos en lo que hoy es el Ideam, al cual le asignan las competencias por medio de la Ley 99 del 93, y es así como hoy el Ideam es la máxima autoridad y fuente de información oficial de meteorología aeronáutica.

Les presento muy rápidamente los servicios de protección al vuelo que efectivamente los usuarios pagan, que son el Control de Tránsito Aéreo, Información Aeronáutica, Servicio Información de

Vuelo, Servicio de Alerta y el Servicio de Búsqueda y Salvamento, que son los que están, digamos que autorizados por ley o las competencias de la Aeronáutica Civil. Sin embargo, en estos servicios de protección al vuelo, pues también está incluido el Servicio de Meteorología Aeronáutica, que como ya les mencionaba, pues una competencia asignada por ley al Ideam. Igualmente, quiero contarles cómo operaba el Servicio de Meteorología aeronáutica hasta el 31 de marzo del año 2025, y tiene unos componentes este servicio, unos componentes muy importantes que son el talento humano con competencias OM y OASI, que estaba en cabeza del Ideam, la infraestructura que le corresponde a la Aeronáutica Civil, y la tecnología que le corresponde al Ideam y a la Aeronáutica Civil, ¿Por qué? Porque el Ideam es el único que puede administrar las estaciones meteorológicas e hidrológicas del país, es el único que está facultado para administrarlas.

Así operaba el Servicio de Meteorología Aeronáutica, hasta marzo del año 2025, teníamos unas estaciones, unas oficinas que están asignadas por FACYT, que es un documento técnico de la OASI, donde dice cuáles son las oficinas que deben generar unos pronósticos meteorológicos, así estaba establecido por el Ideam. El Ideam manejaba 27 estaciones generando estos pronósticos en 10 de las estaciones, y la Aeronáutica Civil manejaba 19 aeropuertos del país. El Servicio de Metrología Aeronáutica del Ideam, obtuvo su primera certificación internacional en el año 2023, y posteriormente fue ratificada en diciembre del año 2024, durante 2 años más, hasta diciembre del año 2026, una certificación en calidad que exigen los organismos internacionales.

La importancia del servicio para la navegación aérea nacional e internacional, pues la seguridad operacional, la planificación eficiente que han mencionado acá, el cumplimiento internacional de los estándares de la OASI, la gestión de tráfico aéreo y la prevención de accidentes. En el año 2025, como les mencionaba, ocurrieron unas acciones negativas por parte del entonces Director de la Aeronáutica Civil, el doctor Sergio París, extralimitándose en sus funciones al usurpar competencias técnicas específicas del Ideam como la máxima autoridad y fuente oficial de información meteorológica. Hoy tenemos que la Aeronáutica Civil está generando información meteorológica y la está divulgando, cuando no es fuente oficial de información, y la segunda, por omisión por parte de la actual directora del Ideam, la doctora Ghislaine Echeverry Prieto, por ser competencias exclusivas en las entidades, en la entidad asignadas en la ley.

Estas actuaciones vulneran el principio de legalidad y el equilibrio de poderes, pilares esenciales del Estado de derecho. Esta es la situación actual del Servicio de Meteorología, me perdona, Presidente, porque es que es mucha información, intenté resumirla lo más que pude, esta es la situación comparativa del servicio. Le mencionaba al lado izquierdo, está como operó el Ideam, como

operó el servicio desde 1968 que le entregaron las competencias de SCMh y Ideam. Las competencias técnicas fueron otorgadas en la Ley 2420 del 68, y ratificadas en el año 99-93 en el artículo 17. El Ideam tiene una experiencia de 57 años, el talento humano tiene una experiencia de 57 años, una planta de 119 empleos especializados que estaban ubicados en 27 aeropuertos del país.

En este momento el talento humano que prestaba el servicio en estos 27 aeropuertos del país, por ser tan especializado, prácticamente está siendo subutilizado en el Ideam. El servicio en el Ideam tiene una certificación internacional de calidad y el Ideam es el único que puede certificar la información requerida ante un incidente, un accidente aéreo, como máxima autoridad y fuente oficial de información, ¿Y qué tenemos en la Aerocivil? Competencias técnicas en meteorología fueron relegadas en el año 1968, en el artículo 3°, en el párrafo del artículo 13, tiene una experiencia de 10 meses que prácticamente tomaron el servicio en febrero, marzo del año 2025. Tiene una planta de 32 empleos concentrados en Bogotá y Barranquilla, específicamente para meteorología, porque las demás funciones fueron endilgadas a los controladores aéreos en otros aeropuertos. Tiene talento humano extralimitándose sus funciones porque en esos 32 manuales de funciones que tiene la Aeronáutica Civil y que está generando información los compañeros, no están esas funciones específicas en los manuales de funciones, no tiene certificación de calidad internacional y no certifica información meteorológica, ya que la Aeronáutica Civil no puede ser juez y parte ante un evento meteorológico adverso.

Y las conclusiones, me voy a permitir leer rápidamente, el servicio de meteorología aeronáutica es un pilar estratégico para la aviación, esencial para la seguridad, eficiencia, y conectividad global, minimizar su importancia compromete la regularidad del transporte aéreo y expone al país a riesgos legales, sanciones económicas, y pérdida de credibilidad internacional.

La separación de poderes garantiza la democracia y evita los abusos del Ejecutivo mediante el control político y judicial, y es urgente restablecer el servicio de Metrología Aeronáutica para el transporte aéreo en cabeza del Ideam, ya que cuenta con el talento humano especializado y certificación internacional en calidad, y en procura de la seguridad, eficiencia de la navegación aérea, muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias a usted, doctora Ignacia. Sí es importante de todas maneras revisar los tiempos, porque de verdad que en este momento lo que yo creo que nos interesa y estamos todos acá, es escuchar a la aeronáutica y escuchar aquí a los que están citados. Tiene el uso de la palabra, doctor William Reyes Morales, Presidente de Fenaltrase, Dirección Nacional de Trabajadores del Estado, hasta por 3 minutos.

Presidente de Fenaltrase Federación Nacional de Trabajadores del Estado, William Reyes Morales:

Muchas gracias, doctor González. Su señoría planteó en el inicio del debate qué tenemos que hacer, falta de controladores, aterrizajes a ojo, planta de personal insuficiente, y evidentemente tenemos que decir para sostener lo que han dicho los compañeros que son filiales de nuestra organización sindical de segundo grado, filial de la Central Unitaria de Trabajadores, que incluso nos quedamos cortos.

Primero, el problema no es con el Director del Aerocivil, ni es un problema personal, el problema es institucional, de cada una de las entidades que tiene que ver con la industria aérea y con el control y garantías para que efectivamente se cumpla con unos vuelos regulares, y no se presenten las docenas de incidentes que por fortuna no terminan en accidentes.

Segundo, existen unos protocolos internacionales establecidos por la Organización Mundial de Meteorología y la OACI, Organización Internacional de la Industria Aérea Civil, por lo tanto, el problema naciente es responsabilidad institucional de la Aeronáutica Civil, cuando decide incumplir una sentencia del Consejo de Estado que obligó y obliga a la Aerocivil a pagar el porcentaje correspondiente a las cifras que señaló el doctor González, del 28.4-37.2, que es la información meteorológica, y se la debe pagar al Ideam, y pagársela al Ideam no implica que siga siendo cliente de una entidad que está tutelada por el Ministerio de Medio Ambiente en la ley existente, y que al igual es el Ministerio de Medio Ambiente, pero la Aerocivil está tutelada por el Ministerio del Transporte, es decir, aquí debería estar el Ministerio del Transporte, el Ministerio del Medio Ambiente, porque son las cabezas del sector responsable de lo que está sucediendo y lo que pueda suceder, en particular con la industria aérea.

Finalmente, entender que si hay normas, desde el año 2009 adepta en el gobierno del doctor Juan Manuel Santos, se condicionó la ampliación de plantas de los controladores de tránsito aéreo, la inició y aún hoy no se cumple con esa ampliación de plantas, y quiero también corroborar que los controladores no pueden seguir al arbitrio de que si protestan, o solicitan sus derechos, entonces o se quedan callados o los reemplazamos por la FAC, es decir, esto es un chantaje al que han sometido a los compañeros. Y finalmente, aquí lo que se asoma es una privatización de un servicio público esencial de la meteorología como parte del servicio público esencial que está prestado aquí por empleados públicos, porque es que una cosa es tener un servicio público esencial prestado por privados, y otra cosa es por empleados públicos.

Por eso se negoció en la mesa, desde hace 12 años, Ley 1960 del 2019, Ley 498 del 2000, Ley 1800, y eso tiene que ver con la ampliación de plantas que no han querido hacerla en la Aeronáutica Civil, y en muchas entidades del Estado, porque aquí lo que

se impone es el clientelismo político, el tráfico de influencias, y la negación de lo que corresponde en un Estado social de derecho, formalizar el empleo público en las entidades estatales, muchas gracias, doctor González, muchas gracias, doctor.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, doctor William. Tiene la palabra el señor Martín David Peñalosa.

Vicepresidente del Sindicato de Trabajadores de la Aeronáutica Civil, Martín David Peñalosa Beltrán:

Bueno, corto saludo por la escasez del tiempo en un tema tan crucial como es la seguridad y la vida de los usuarios del transporte aéreo. Decir primero que la frase que aquí mi querido Representante González nos dice y nos recuerda el General que la seguridad es un intangible innegociable, pues yo tengo que decirlo aquí claramente, y es que los trabajadores en ningún momento hemos pretendido negociar la vida y la seguridad de los usuarios, que quede tajantemente claro. Por eso, como dicen aquí en el Congreso de la República, en tono mayor lo voy a decir, de manera irresponsable, no acepto que la Aeronáutica Civil de manera irresponsable nos tilde a los trabajadores, primero, de mentirosos, señor Director, y segundo, como lo dice allá un señor de autoridad aeronáutica que apareció sin conocer la entidad, y a decir que estamos generando pánico, pánico aéreo.

Pues aquí tendrán que decirle a mi querido Representante González, a mi querida Representante Dorina, y aquí a mi Representante que estamos brillando por la prestación de un servicio público esencial, que entre todos nosotros estamos generando pánico aéreo, señor Director, llévenos a la Fiscalía que allá estaremos dispuestos a probar con la misma información de la entidad, como lo han dicho aquí, que todo está aprobado y esto es pura falta de administración, de gestión, porque llegó gente a la entidad que no conoce la entidad, no conoce la normativa de la entidad, y aquí mi querido Representante, no hace falta, no hace falta invertir recursos, hay es que preguntar qué está pasando con la toda la plata que se ha invertido, porque se han invertido millones de pesos durante muchas vigencias, muchas vigencias, aquí lo que hay que mirar es allá al interior de la entidad, un poco de funcionarios irresponsables que se la pasan viajando por el mundo entero, y no mantienen los sistemas de ayudas a la navegación aérea, eso es lo que hay que mirar allá. Hemos venido pidiendo una auditoría forense, le tienen miedo en la entidad a que se haga una auditoría forense, toca revisar el tema.

En materia de administración, igual lo voy a decir, hay gente que no conoce la entidad, no conoce el régimen de la entidad, tenemos controladores de 70 años, eso es ilegal, porque su prestación de servicio no puede superar los 55 años. Los bomberos aeronáuticos en el mismo sentido, y veamos una cosa de lo más irresponsable que está haciendo ahorita la Aeronáutica Civil. Sacaron, que no es culpa del

Director por tema al concurso, a los inspectores de maniobras, y ahorita le están enviando un mensaje y aquí está, es un documento público del Aerocivil, que le van a cargar esa responsabilidad a los bomberos aeronáuticos para que ellos asuman eso. Y aquí, como decía el Representante que antecedió la palabra, el tema del servicio público esencial, pues hay que revisar todos esos temas, porque lo que se le está cobrando a los usuarios.

Lo que se le está cobrando a los usuarios del transporte aéreo, hay que revisar, Director, porque es que uno no puede administrar desde la 26 hacia afuera, hay que administrar la entidad hacia adentro. Y veamos la problemática interna y crítica que tiene la entidad. En materia de personal, ya lo han dicho acá, querido Representante, 100 millones de pasajeros para transportar al 2030, planta insuficiente, no solamente en tránsito aéreo, en todas las áreas, y vamos a prestar un servicio público esencial cargándole la responsabilidad a los trabajadores para que asuman con sobrecarga laboral, lo han dicho acá, pero sí es cierto, el Director lleva 4 meses, pero ya era hora de sentar un precedente y de tomar acciones contundentes en la entidad. No permitir que gente que no conoce la entidad, ni la normativa de la entidad, llegue a dirigir lo que no conoce ni lo que no sabe. Les agradezco a todos.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, doctor Martín.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias. Sigue el doctor Demetrio Capador Sánchez, Presidente del sindicato, Aserpaci tema talento humano.

Presidente del Sindicato Aserpaci, Demetrio Capador Sánchez:

Gracias, Presidente de Aserpaci darle gracias a Dios por este espacio, y decirle que en la Aeronáutica Civil, cuando ustedes hacen uso del servicio público esencial, hay un trasfondo, y ese trasfondo se desarrolló a través de unos concursos administrativos. Desde antes de los concursos administrativos se le manifestó a las administraciones del riesgo que se venía, toda vez que estos concursos no fueron desarrollados con una verdadera planeación, esto lo conoce el Director General, José Henry Pinto, se lo hemos manifestado, y producto de ello, lo que se está viviendo el día de hoy en la Aeronáutica Civil, personas que vienen a desarrollar funciones que no son de su competencia, supervisores de área, de manera que están prestando un servicio en los aeropuertos, pero que por producto de la negligencia administrativa en la planificación de los concursos, estas personas están saliendo de la entidad, ¿pero quiénes están llegando a la entidad? Personas que no tienen la idoneidad, señor Director, no tienen la capacidad, no tienen la capacitación, y aquí vengo a exhortar a los honorables Congresistas cuando hacen un uso del espacio aéreo, cuando se suben a una aeronave, como lo decía aquí mi doctor Diego Fernando, el detrás de bambalinas, cuando ustedes abordan una aeronave, ustedes desconocen todo

el personal de Aeronáutica Civil administrativo, porque es que aquí le estoy hablando es del personal administrativo, que desempeña funciones misionales, y que producto de los concursos, está saliendo.

¿Pero qué se puede solucionar con todo esto? La Aeronáutica Civil tiene de acuerdo al Decreto número 1393 del 2021, una planta legal de 3.889 servidores públicos al día de hoy, honorables Congresistas, tenemos 852 vacantes, aparte de esas 852 vacantes, tenemos personal, tenemos personal de 648 personas que se encuentran ya en edad o con retiro forzoso con resolución. Esto me da un margen de maniobrabilidad, ¿Para qué? Para mantener el conocimiento, que es lo que siempre le hemos manifestado al Director de la Aeronáutica Civil, no podemos dismantelar los aeropuertos y nombrar enfocados en un tema que llaman el mérito, eso se debe cumplir, pero nosotros debemos mantener el conocimiento, porque sin conocimiento se va a materializar el riesgo de seguridad aérea y el día que se materialice el riesgo de seguridad aérea, ustedes honorables Congresistas se acordarán de que 4 de noviembre de 2025 los sindicatos de la Aeronáutica Civil manifestaron y propusieron ideas para que esto no se materialice.

Una de esas ideas, honorables Congresistas, es que se instale y ratifique una mesa técnica con personas que conocen del tema de planta de personal, lo dijo el compañero Martín, con personal que conozca de planta de personal y demostrarle al señor Director de que, si hay forma de mantener el conocimiento, que hay forma de también cumplir las acciones afirmativas y que no vamos a continuar, por favor les pido honorables Congresistas que no se permita que se dismantelen más los aeropuertos, ¿por qué? Porque en un ejemplo clásico es el aeropuerto El Dorado, están pidiéndole el favor a las, al personal de los bomberos aeronáuticos, no sé quién lo va a suplir aquí en Bogotá, de que cumple las funciones de aquellos inspectores, cuando las personas idóneas para ello son los verdaderos funcionarios que van a salir.

Entonces, la idea cuál es, es que se instale y le pido aquí el favor a la Honorable Comisión Sexta y doctor Hernando, gracias por la invitación y por aceptar este espacio, de que se conceda esa mesa técnica para que no se siga. Gracias, Presidente. Que se instale de manera expedita la mesa técnica para que el conocimiento no se continúe subutilizado, toda vez que la aviación civil colombiana al 2024 llevamos 569 millones de pasajeros transportados y este en qué va a incidir en la afectación y materialización del riesgo de seguridad aérea. Entonces el compromiso que le pido aquí al Honorable Congreso, a los honorables Congresistas, es que se instale esa mesa para dirimir. Ahora bien, hay personal con conocimiento a lo largo de 31 años, señores Congresistas, 31 años que se ha perdido estas personas, ¿Cuándo señor Director?, ¿Cuándo se van a cumplir las acciones afirmativas? Que, así como está el mérito también está la ley de

las acciones afirmativas y lo dijo la autora Dorina, lo dijo personas con enfermedades catastróficas o discapacitados, pre pensionados, madres o cabezas de familia, personas con cáncer, personas que han sido vulneradas en su derecho y que no se les ha tenido en cuenta sus acciones afirmativas.

Entonces yo lo invito, señor Director, lo exhorto a que, así como en su lema está el tema de humanidad, lo implementemos, implementemos una verdadera política de humanidad para que en la aeronáutica civil no se desmantele el talento humano idóneo, muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias a usted amigo Demetrio. Tiene el uso de la palabra Juan Esteban Villa, Presidente de Acedat, tema de pilotos.

Presidente Acdac, Capitán Juan Esteban Villa:

Muchas, muchas gracias, Presidente por el uso de la palabra. Quiero agradecer Representante Hernando González, quien ha sido un Representante precisamente de la seguridad de la aviación, la doctora Representante de Dorina, a todos los asistentes, en especial a todo el ecosistema de la industria aeronáutica, un saludo muy especial a todos los trabajadores de la aviación colombiana.

Quiero iniciar reconociendo la labor que ejerce y que representa la Aeronáutica civil para la aviación colombiana, los trabajadores confiamos en la Aeronáutica Civil como la entidad que representa el control, la vigilancia de los reglamentos colombianos e internacionales que rigen el ecosistema de la industria, con eso garantiza la seguridad, la eficacia, la eficiencia y la continuidad del sistema, esos estándares de seguridad que hemos logrado mantener en gran parte los trabajadores de la industria unidos con también algunos actores del ecosistema, se ven vulnerados precisamente por lo que tanto se ha hablado el día de hoy respecto al cumplimiento de las tareas.

Esa eficacia y competitividad del país en una industria que es el motor de la economía y que representa un valor importante, el Producto Interno Bruto de la nación, debe ir también de la mano con la infraestructura y la tecnología que hoy muchos de los trabajadores, los representantes y los asistentes han dejado ver que es una de nuestras falencias más importantes. Aeropuertos tan importantes como el aeropuerto El Dorado, que no tiene la infraestructura, tecnología en su capacidad máxima, no solamente demuestra que ese aeropuerto, siendo el aeropuerto de la capital ha causado estragos en el transporte aéreo, sino eso llevado también a otros aeropuertos que han representado esa ineficiencia y esa ineficacia de las inversiones, las cuales deben ser sistemáticas y deben tener una continuidad en el tiempo para que se logre también que el crecimiento de la aviación represente el crecimiento del país. Puntos importantes de los que hemos hablado mejorar el

sistema de navegación y la infraestructura, el ILS ha sido un tema de muchos que no quiero tocar, pero es importante que sepamos que es un instrumento que permite los aterrizajes de baja visibilidad.

El radar de superficie del aeropuerto, el radar de superficie del aeropuerto Dorado está inoperativo, el sistema de Data Link, que es el que da la autorización de las aeronaves para que haya un secuenciamiento, unos despegues y las autorizaciones, también está fuera de servicio, eso genera muchos traumatismos en la operación, la báscula del Dorado lleva muchos años inoperativa, eso es un tema importante de seguridad y las inversiones sostenidas, que fue lo que hablamos, Representante David y a todos los asistentes, lo único esencial, y con todo el respeto de la Corte Suprema, lo único esencial en la aviación es la seguridad, los pasajeros tienen derechos, pero no hay derecho que los pasajeros violentan a los trabajadores de la aviación por las demoras. Por eso hay unos proyectos de ley que queremos, que estamos apoyando el de pasajeros disruptivos, porque hay muchos factores, como ustedes se dan cuenta acá, que afecta el cumplimiento de las operaciones aéreas y también uno de los que gracias, y el transporte de animales domésticos, en el cual vemos que hay una regulación internacional que cumple con las regulaciones de todos los países AGDAG propende porque el proyecto de ley de pasajeros disruptivos sigue adelante y se ha aprobado y, en cambio, el de animales, el de animales domésticos, queremos ser enfáticos en que no estamos de acuerdo.

La salud financiera de las empresas es importante, creo que desde la Superintendencia de Transporte hemos sido muy responsables en el control de las empresas. Por eso Viva y Ultra desaparecen. Por eso hoy la Caja de Auxilios. Y prestaciones de AGDA, que es la caja de pensión de los pilotos, está siendo afectada. Hay empresas como Tampa, Avianca, Wingo, Copa han cumplido, empresas como Líneas Aéreas Suramericana, Aires, LATAM y Vertical han incumplido. Eso no puede seguir sucediendo. Gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, doctor Juan Esteban. Señor Secretario, sirvas informar que hemos terminado la intervención de los invitados a la sesión informal.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente. Se le consulta a los honorables Representantes, ¿Si es su querer regresar a la sesión formal? Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario. Dando cumplimiento al párrafo segundo del artículo 251 de la Ley 5ª, tiene el uso de la palabra los citados. Señor Director de la Aeronáutica Civil, usted es el autor acá principal y organiza, digamos, su respuesta y ya citamos a los representantes al uso de la palabra

también para avanzar en el debate. Porque es que nos está cogiendo el tiempo, compañero.

Director de la Aeronáutica Civil, Brigadier General (RA) José Henry Pinto Rodríguez:

Primero que todo, un saludo muy especial para todos los asistentes. En pro del tiempo, vamos a empezar de una vez, yo no quiero defender las aerolíneas, voy a tratar de dar respuestas a las preguntas que nos dieron y después hago mi presentación. Yo no quiero defender a las aerolíneas, pero tuve la oportunidad, yo les voy a hablar aquí como piloto, como ingeniero civil, como administrador, como gerente de aeropuerto y como Director.

Entonces seguramente me voy a mover en esos diferentes cargos que he hecho y voy a hablar corrido para que entiendan que si yo les digo allá al colega piloto que las aproximaciones PNB son nuevas y es lo que está en boga, él va a entender de qué estoy hablando. Bueno, yo no quiero defender a las aerolíneas, pero sucede que un retraso en un vuelo se puede generar por diferentes variables exógenas, a veces a la aerolínea y a muchas circunstancias, por ejemplo, que un avión aterrizando se le pinchó una llanta y el aeropuerto queda cerrado, no puede aterrizar nadie y eso hace que el avión tenga que regresar o que tenga que buscar el alterno y con un solo vuelo que se retrase. Hay que entender que las aerolíneas tienen un avión y el avión produce dinero es en el aire, no en tierra, entonces estos aviones normalmente tienen 4, 5 y 6 itinerarios, entonces esto es lo que hay que tener en cuenta, un mal tiempo genera una demora de una hora, de dos horas y se retrasan muchos vuelos. Fallas de los diferentes sistemas, un avión tiene muchos sistemas y cualquier sistema puede fallar.

Las tripulaciones, hay tripulaciones que tienen programado un vuelo, van a llegar al avión y dicen me siento mal, me siento indispuerto, no puedo volar y toca llamar al backup y mientras eso sucede, pues el vuelo se está retrasando. Otra cosa importante, cuando hablamos de los vuelos de los pasajeros, hoy hay que tener en cuenta que nuestra aviación colombiana civil se ha democratizado, ¿Y por qué digo se ha democratizado? Porque anteriormente viajar en un avión era casi que un privilegio. Hoy día personas con ingresos muy bajos tienen la oportunidad de viajar, ¿Y por qué? Porque hay tiquetes de 49 mil pesos, de 80 mil, ¿Pero esos tiquetes cuáles son los primeros que se venden? Entonces, digamos que ya dejó de ser un privilegio y se convirtió en una necesidad volar en un avión por la misma topografía que tiene nuestro territorio.

Y yo sí quiero decirle a mi doctor Martín, que cuando usted saca un boletín, cuando usted saca una cantidad de mensajes donde no tiene la veracidad de la prueba de que esa falla de ese equipo va a generar un riesgo a la seguridad aérea, usted está generando pánico y eso está en la Constitución y está en el Código Penal, y cuando uno saca esos mensajes tiene que estar dispuesto, como usted lo acaba de

decir, de ir a la Fiscalía de ir a la Fiscalía, usted sabe que lo pueden citar a la Fiscalía porque el pánico bajo unas circunstancias no probadas es un delito, un delito, entonces usted es abogado, usted sabe que eso es así, entonces generar pánico y llevar y llevar a la, digamos, a la aviación colombiana que está creciendo en este momento, a que sea colocada una estrella negra, va a desertificar a nuestro país cuando eso no es cierto y se lo voy a demostrar ahora porque no es cierto.

Trabajar con entusiasmo, sí, eso es lo que queremos y escuchar aquí estamos escuchando, ¿Puede haber fallas? Sí, porque nada es perfecto, si nos ponemos a ver procesos, el Congreso no es perfecto, el Estado no es perfecto, pero hay personas que están trabajando 24/7.

Tuvimos una urgencia de una frecuencia que salió y en menos de una hora, ya la habían restablecido, porque hay un grupo de personas que trabajan 27 horas, 24 horas, los 7 días de la semana sin descansar para corregir eso, pero también tuvimos en Estados Unidos se cayó durante cuatro horas todo el sistema de aviación de EEUU y allá no se vio como una amenaza a la seguridad aérea, simplemente se resolvió el problema y se volvieron a subir los sistemas. Nosotros tuvimos una caída del sistema y duraron dos días trabajando y hoy están todos los sistemas funcionando. Entonces la tecnología puede fallar, el mal tiempo. Honorable Representante, Hernando González, le quiero contar una historia que no es una historia china. Yo siendo piloto de Satena, estaba aterrizado en Leticia, tanqueamos el avión full, full, para salir hacia La Chorrera. Cuando yo pedía el tiempo, el tiempo estaba azulito y había mal tiempo, era en Villavicencio. Sucede que un mal tiempo cambia en una o en dos horas, sobre todo en unas condiciones de selva donde el vapor de agua sube muy rápidamente y se condensa y se forman nubes en menos de una o dos horas. Eso puede pasar en cualquier parte del país. El avión salió y le dijeron que el tiempo estaba bueno, que podía llegar. Llegamos a La Chorrera y cerrado, ¿Y yo qué dije? Mi alterno es Araracuara, vamos para Aragua, llegamos a Araracuara, cerrado, el alterno mío para seguir era Villavicencio y San José, me dieron no se venga para San José y Villavicencio que está malo el tiempo, ¿Qué me tocó hacer después de llevar más de dos horas volando? Regresar a Leticia y también llegué con poquito combustible. Pero esos son los riesgos propios de la aviación. Cuando uno se sube a un avión, sabe que el tiempo le puede cambiar.

Sin embargo, la NASA tiene unos reportes que nos permiten a los pilotos, antes de saber, saber cómo está el tiempo en ruta y en el destino.

Con respecto a lo de la meteorología, por parte del Ideam, les quiero contar la verdad. El Ideam consiguió un abogado con una comisión de éxito para que demandara a la Aeronáutica Civil, en teoría porque le brindaba un servicio y no se lo pagamos, pero es que ellos utilizaban el Transporte del Aerocivil, las instalaciones del Aerocivil, hubo un fallo en el cual dijeron resuelvan ustedes allá su

problema, porque usted con lo que le debe de arriendo y todo eso versus el servicio, hagan cuentas y sigan y sigan con ese servicio. Pues el Ideam dijo que por tener la gente haciendo los reportes meteorológicos no estaba cumpliendo con la misión que ellos tenían, que lo manifestaron ahorita desde 1967 y el Ideam dijo, hagan ustedes, no es una decisión que yo tomé, pero sí estoy informado, hagan ustedes lo que les corresponde al Aerocivil y nosotros hacemos lo que corresponde a la Ideam.

Entonces cada uno cogió y cada uno empezó a hacer su tarea. Hoy en día el Ideam maneja unos reportes para todos y de esos reportes nosotros también nos alimentamos, con respecto al pago de los tiquetes, pues, eso es, digamos, es cierto, nosotros cobramos control del espacio aéreo, búsqueda y rescate y la meteorología. Eso es lo que se cobra, y eso son los recursos que le ingresan a la Aeronáutica Civil, más la tasa aeroportuaria de algunos aeropuertos, los que están concesionados, nosotros no recibimos esa tasa porque ustedes saben el modelo de concesión, ellos explotan todo, hacen las inversiones y después cuando se cumple el modelo financiero se permite que se pueda regresar a la Aeronáutica Civil, como sucedió en Barranquilla y como sucedió en Cali. Quiero hablarles de lo que dicen de que la gente está saliendo, sí señor, la gente está saliendo, ¿Y por qué está saliendo? Porque hubo un concurso en el 2023, estamos en el 2025 ese concurso, yo ni siquiera tuve conocimiento, en el 2023 el concurso 2509 ofertó 998 vacantes. Y lo que me ha dicho la comisión Nacional del Servicio Civil con la comisionada es usted cumple primero el mérito, cumple primero el mérito y después de que cumpla el mérito, entonces hace acciones afirmativas en el respectivo orden.

Primero, que es enfermedades catastróficas. Segundo, que es las personas que son cabeza padre o madre cabeza familia, llegaron como 800, ¿Después qué sigue? Los que tienen pre derechos, pre pensionales y de último los sindicalistas. Entonces ese es el orden, esa es la ley, como dicen, la ley es dura, pero hay que cumplirla. Hasta que yo no nombre todo lo que es el mérito, yo ya lo he dicho varias veces al doctor Demetrio. Hemos tenido más de tres reuniones en las cuales yo le he explicado, doctor yo no puedo nombrar a nadie hasta que no complete el mérito. Ese es lo que tiene que ver.

Con respecto a los salarios del personal de la Aeronáutica Civil, creo que son los mejores salarios del país. No quiero decir cuánto se gana aquí una persona, porque eso, digamos, es información confidencial, pero los mejores salarios del país los tiene la Aeronáutica Civil y no podemos decir que estamos en precariedad laboral, no lo podemos decir, sería ir contra la verdad. La competencia lingüística, como lo dijo el honorable Representante, dijo que la competencia lingüística, la doctora Dorina la querían quitar. No tenemos discusión con el sindicato porque ellos son los que me dicen que por qué yo los obligo a cumplir, pero es que es una norma internacional, yo no se las puedo quitar ya llegamos a un acuerdo

con el sindicato de que bueno, que eso no tenía, era algo innegociable.

Básicamente, digamos que estas son las respuestas. Sin embargo, si me da oportunidad, hago mi presentación para demostrar por qué la seguridad aérea en Colombia no está en riesgo. Me pone la presentación, sigue, por favor, quiero contarles que hoy día, con el desarrollo tecnológico que ha tenido la ciencia que todos los días avanza, hoy es mucho más seguro volar con un sistema que es denominado PBN, cuando usted me dice que es PBN es el rendimiento basado, o sea, la navegación basada en el rendimiento de las aeronaves, porque las aeronaves hoy, desde, como les decía, esto es un ecosistema donde participan muchas variables. Y el primero que empieza con la seguridad aérea es la fábrica donde salen los aviones Boeing, Airbus y las otras empresas que ya vienen con este moderno sistema que es el PBN, o sea, navegación basada en el rendimiento de cada aeronave. Y para que estas aeronaves puedan funcionar así, tienen que tener doble GPS, doble. Management control, tienen que tener también doble inercial, tiene que tener la capacidad de engancharse al sistema convencional y es preciso, y hoy en día estamos haciendo las aproximaciones RNP, ¿Cuándo usted me dice que es RNP? Es llevar el avión a través de satélites desde el despegue, como lo pueden ver ah, el avión despega, engancha. Anteriormente, cuando yo volaba eran nueve satélites, como los satélites han evolucionado también, hoy son nueve, hoy son cinco. Con cinco satélites enganchados usted puede hacer una aproximación, despega, hace crucero, desciende y aterriza.

Ustedes me preguntarán por qué el ILS Dorado duró cinco años. Cinco años duró la 1.4 derecha en categoría, sin categoría y la 1.4 izquierda sin ILS. Usted dice, ¿Y por qué no separaron las operaciones? Precisamente por este sistema, porque este sistema, permite llevar el avión hasta la pista, ¿Pero qué pasa?, ¿Puede haber una falla? Puede haber una falla porque hay ahorita, ustedes han escuchado el tema de los anti drones, afectan este sistema, pero también hay unas, se llaman, se llaman tormentas solares, que hacen que se desenganchen los satélites. Entonces, en ese momento tenemos que pasar a nuestra segunda opción, ya hablamos de una que es muy segura y muy precisa.

Nuestra segunda opción es navegación convencional, y aquí es donde los sindicatos me dicen que hay fallas. Claro, hay fallas, pero no quiere decir que, si tenemos 49 o 50 VOR que ya les voy a mostrar, que hallan 5 que estén por obsolescencia, en mantenimiento permanente y que fallen, no quiere decir que un avión no puede volar. Porque nosotros tenemos. Este es el VOR. Yo quiero mostrarles que un VOR tiene un valor bastante alto y lo que eso quiere decir es que envía señales, que se llaman de VHF omniversionales, o sea que están en los 360 grados del equipo, y les permite a los pilotos de mirar algo que llaman radiales, por dónde entramos a una radioayuda de estas y por dónde salimos o por

dónde hacemos lo que llaman un FIS, que es cruzar dos VOR para ubicar un punto. Colombia tiene en este momento 49 VOR DME a nivel nacional, de los cuales tiene dos sistemas con novedades que son Puerto Leguizamo y Valledupar y tiene cinco sistemas que por obsolescencia estamos tratando de ubicarlo porque estos VOR se instalaron en un momento de acuerdo a unas rutas, las rutas han cambiado, tenemos que mirar dónde volvemos a poner los VOR los que vamos a cambiar sistema de aproximación de previsión, cuando hablamos de los ILS.

Los ILS, es el *backup* de las aproximaciones que ahorita les estaba diciendo con satélites y esto nos permite llevar el avión con, un ángulo directo hasta la pista. Desde el VOR se suelta el avión y lo lleva hasta la pista. Dependiendo del tipo de sistema cambian los valores de cuánto puedo bajar yo y cuánto voy a ver la pista, la categoría 1, que es la que tenemos ahorita en la 1.4 izquierda, que ya está funcionando, son 200 pies de altura, o sea yo tengo que tener 200 pies de altura mínimo y tengo que tener de distancia horizontal 550 metros, ¿Qué pasó cuando se cerró el aeropuerto? Así hubiésemos tenido funcionando el sistema, no habían podido aproximar, ¿Y le digo por qué? Porque en Bogotá, ustedes entenderán que la pista por la noche se pone fría y el vapor de agua se levanta y se condensa y genera neblina. Pero esta neblina está pegada a la pista, o sea que así tengamos la aproximación ILS, si no tenemos las condiciones de meteorología no vamos a poder aterrizar. Para poder aterrizar con estos sistemas tenemos que tener unos mínimos y esos mínimos, normalmente se dan es cuando hay nubosidad, cuando se presenta este fenómeno de pista, que se pega a la pista es muy difícil que podamos tener buena visibilidad.

De estos sistemas de ILS tenemos el de Pasto que está porque le cayó un rayo y se dañó el equipo. El de Bucaramanga, dos veces le hemos cambiado, dos veces hemos cambiado el cable y se lo han robado, está en reclamación con el seguro. En Cartagena estamos cambiando el cable porque es muy viejo. En Montería había una casa, una caseta, una casa que tenía unas láminas de Eternit que le generaban una refracción y eso estaba perturbando la aproximación, ya se logró negociar con ellos, tumbaron la casa, la caseta, esa que tenían y ya está funcionando, ¿Qué nos falta? Certificarlo con el avión. Y el de Cúcuta estamos arreglando la pista y tocó retirarlo. Digamos que de los 15 sistemas ILS estamos funcionando 10. Pero eso no quiere decir que la pista no tiene aproximación, tiene aproximación VOR.

Los radares, este es el tercer sistema para navegar, se llama un sistema de vigilancia y adicional a eso los controladores pueden a través de vectores, rumbos y distancia llevar un avión hasta una aproximación, lo hace muy fácil, ellos pican donde está el avión, pican donde quieren llevar el avión y eso les da distancia, rumbo, altura, velocidad, todo. Entonces ellos le orientan al piloto y le dicen por favor coloque el vector 350 para que vuele directo e intercepte la

aproximación ILS derecha y uno hace eso y ellos le dicen baje a tal altura, o sea lo van llevando a uno como si lo estuvieran llevando con un, con un lacerillo que lo lleva a uno y lo va llevando hasta el punto, ese es el tercer sistema.

Entonces no podemos decir que, si en el sistema convencional hay unos equipos fallando, que la seguridad aérea esté en riesgo, obviamente, si hay equipos tenemos que arreglarlos, si hay pistas que tienen alguna falla, que haya fallado el piso, perdón, el pavimento, tenemos que arreglarlo. Estamos completamente de acuerdo con eso, vamos a trabajar con los sindicatos, que me digan realmente cuáles son las fallas y las vamos a reparar.

La información meteorológica hay una información satelital. Esta información satelital está disponible en cualquier parte, busquen allí y coloquen información meteorológica satelital y le van a salir estas y coloquen Bogotá y ahí le aparece cómo está la nubosidad y cómo está la metrología en Bogotá, esto es algo que se maneja a nivel internacional y es lo que tiene que ver con unos y nosotros tenemos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, en la costa, que nos permite mirar cómo se está comportando el viento para poder determinar las tormentas, los huracanes, etcétera, etcétera. Esto es información que maneja el Ideam, que manejamos nosotros bajando la información, pero también que maneja el Sistema Internacional de Meteorología.

El sistema nacional nuestro cómo está. Tiene cuatro radares meteorológicos, el Ideam, un radar meteorológico, el Siata, un radar meteorológico, el TIGR, y seis radares meteorológicos, tiene nosotros la aeronáutica. Y adicional a eso tenemos 49 sistemas Eibos, de esos 49 sistemas tenemos 3 fuera de servicio. El de Tumaco, que es porque presenta interferencia por un árbol que no hemos podido, yo digo que esto es un ecosistema y es porque aquí tiene que entrar la alcaldía para que no nos deje construir alrededor de los aeropuertos, ni poner antenas. El departamento para que las corporaciones autoricen tumbar un árbol, llevamos más de un año tratando de tumbar un árbol en Río Negro y nos ha tocado desplazar el umbral porque la corporación no deja cortar el árbol. Entonces, las empresas, las fábricas, todo esto tiene que ver con respecto a este tema de la seguridad, como se pueden dar cuenta, de todos los sistemas, tanto los radares como los sistemas, solo tenemos fuera 3. Hay uno que está en San Vicente, por fallas eléctricas, o sea, de una planta, y el de Flandes, que lo quitamos porque estamos haciendo una intervención en la pista.

Como ustedes pueden ver, ahí está el mapa, está cubierto, hay una parte que está afuera, que es el tema de Carreño, Puerto Inírida, Leticia, digamos que esa parte no hace falta cubrirla con nuestros propios radares. Esta es la información meteorológica que le dan a un piloto para que sepa cuándo va a salir, el piloto hace parte del sistema, si el piloto no hace una buena proyección de las condiciones meteorológicas, pues la culpa no es del controlador ni es de la aeronáutica.

El tema de las comunicaciones, en este tema de las comunicaciones nosotros tenemos en este momento que estamos repotenciando todo lo que es el FIL Barranquilla, porque somos conscientes de que allá se han presentado muchas fallas, y estamos repotenciando eso con sistemas VHF, con un 97.3% de avance, esperamos terminar esto, el ingeniero Salzarín está por ahí, me dice cuando lo terminamos para estar 100%. Los radioenlaces que nos permiten la comunicación entre cerro y cerros, tenemos 120 con la empresa Aviat y Ceragón, que ahora, terminando este debate me voy a reunir con ellos para que nos adelanten unos repuestos que tengamos *backup* para responder a cualquier interferencia, y las interferencias de la banda aeronáutica, hay emisoras que le ponen mucha potencia y hacen que interfieran la frecuencia aeronáutica, y eso lo tenemos en Barranquilla, en Río Negro, en Puerto Inírida, y lo tenemos también en Cartagena y Medellín. Eso lo estamos trabajando con la Agencia Nacional del Espacio Electromagnético.

Tenemos ahorita temporada alta, entonces hicimos unas reuniones con las aerolíneas, con el sistema de nosotros, del *flow*, de los slots, etcétera, y vamos a tener 1050 vuelos promedio diarios, 111 destinos atendidos por día, 13.469.566 sillas ofrecidas, y unos 80.573 vuelos programados para esto que llamamos nosotros Misión Navidad. Eso es para decirles que hay una alta confianza en nuestras aerolíneas y no solamente las colombianas, las internacionales, todos los días tenemos allá solicitudes de Qatar, tenemos solicitudes de Jet Blue, tenemos solicitudes de Arabia Saudita, que quieren venir, Etiopía. Entonces aerolíneas no van a venir si aquí esto es un peligro.

El tema de los controladores, miren esa pirámide, es una pirámide invertida, nosotros tenemos entre los grados 18, 20, 21, 121 cargos, entre los grados 15 y 14, 346 cargos, entre los controladores 11 y 12, 105 cargos, y los chiquitines que son los que alimentan la pirámide de ahí para arriba, tenemos 52 cargos, y los más chiquiticos, 46, o sea es una pirámide invertida. Yo no entiendo como una pirámide invertida, entonces me dicen, oiga, pero es que nosotros nos ponen doble turno y nos ponen a trabajar extra, etcétera. Claro, porque cómo hago yo para, yo en este momento tengo 85 cargos vacantes, pero están entre el grado 11 y el grado 21, pero sucede que para que ellos puedan ascender ahí, tienen que tener 2 condiciones. Primero, la destreza, y segundo, lo que van a desempeñar. Y abajo tenemos que son los que entran para alimentar la planta, solamente 46, ¿Por qué está invertida? No lo sé, y en esto yo les doy la razón a los controladores, ¿por qué la administración no ha volteado esa pirámide? Es mi tarea y lo voy a hacer, eso sí se los prometo, ¿Qué vamos a hacer? Invertir esa pirámide. Ahorita en este momento vamos a ingresar 16 que ya nombramos, y 8 que están en proceso, que se nombran de aquí al viernes, y aquí está la planta que debería ser. Esto es lo ideal, tener muchos chiquitos abajo que van alimentando de ahí para arriba, para poder que, con

base en sus competencias, en su experiencia, puedan ir subiendo.

Entonces, tenemos en ese momento entre 20 y 30, 121, pero solamente tenemos, este sería lo ideal, en vez de tener entre 0, de 5 a 12, 332 cargos, de 14 a 15, 346, de grado 18.60, ir subiendo, que sea una pirámide, ¿por qué? Porque el que tiene el mayor salario y el mayor grado, es el que tiene todo el bagaje y toda la experiencia para que pueda dirigir muy bien, pero si nosotros tenemos arriba, tenemos 121, mucho indio, ve, mucho cacique, y poco indio.

Tenemos que invertir esa pirámide y en eso vamos a trabajar con el sindicato. Tuvimos una reunión, hemos tenido una reunión de acercamiento, estamos trabajando y creo que vamos a posicionar a la Aeronáutica Civil, como una entidad pública referente para el país. Muchas gracias, muy amable.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Director. Siguiendo con el debate y dando uso ya a la solicitud de la palabra de los honorables Representantes, tenemos la solicitud del Representante Pedro, el Representante Jaime Raúl y Representante Alejandro García. Entonces, doctor Pedro García, tiene uso de la palabra, hasta por 3 minutos, ahí vamos mirando.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Gracias, Presidente. Ahí con el saludo para los funcionarios, para General Pinto, para todos los otros funcionarios que lo acompañan. Colegas, yo creo que para ustedes no es un secreto, que, desde nuestra llegada a este Congreso, hemos estado hablando del aeropuerto del distrito de Turbo, y va sorpresa, General, qué sorpresa que me llevo esta semana, cuando hacemos el derecho de petición, nos damos cuenta que la Aeronáutica le cedió este aeropuerto al Ministerio de Defensa. Para nosotros, de verdad es una preocupación este tema, dado que veníamos era trabajando con el Director anterior, en función de que se solucionara y se reactivara este aeropuerto, y no que se entregara a la Armada, se lo entregaron el 1° de noviembre del año pasado, es decir, entonces es esa la preocupación que tenemos, incluso a tal punto que la población en reunión que tuve el mes pasado, estaba a punto de hacer una movilización al respecto.

Yo quiero que evitemos eso, y que ojalá usted pueda llegar hasta el municipio, hasta el distrito de Turbo, a escuchar a la gente, para que hagamos una reunión y aclaremos ese tema, primero de por qué se hace ese traspaso, y segundo, cuál va a ser la solución al respecto, porque el distrito de Turbo va a tener 3 puertos, ya tiene uno funcionando, van a haber otros 2 más. Además de eso, y ahí para allá, tenemos los otros municipios del norte de la zona de Urabá que van a necesitar de este aeropuerto. Necesitamos con urgencia que usted le diga a nuestros paisanos en Urabá, qué es lo que va a pasar realmente con el distrito de Turbo, ya que pues, ya se hizo este traspaso al Ministerio de Defensa. Necesitaríamos esa claridad, General Pinto, para ver si podemos, y

que la gente por lo menos sepa qué se puede hacer y cómo vamos a remediar la situación.

Si se está pensando en la creación de un nuevo aeropuerto, o cuál es el pensado de ustedes, y cuál es el pensado del Ministerio de Defensa al respecto. Simplemente, quería dejar eso ahí, Presidente, muchas gracias por el uso de la palabra.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, honorable Representante. Tiene el uso de la palabra el doctor Jaime Raúl Salamanca.

Honorable Representante Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, muchas gracias. Creo que es importante decir, y categóricamente dejar claro en este debate, que nuestro país cumple con los estándares de seguridad aérea. Lo que quiere decir, palabras más, palabras menos, para los ciudadanos de este país, que volar es seguro. Así lo ha establecido el resultado de la última auditoría a la seguridad aérea realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional. Eso es importante, importantísimo decirlo, no para defender a un gobierno, sino para defender el esfuerzo y la dedicación de muchas generaciones de funcionarios y personas dedicadas a la aviación en Colombia, que nos han permitido cada vez más conectar a este país.

Es, por supuesto, innegable que hay retos en el sistema aeronáutico, en la Aerocivil, en otras entidades competentes, pero esos retos, si son asumidos con decisión, demuestran un compromiso inquebrantable con la mejora continua y la búsqueda de soluciones. Celebro que el Director de la Aeronáutica Civil, tenga esa posición de dialogar con los sindicatos, y de buscar ayudas, trabajo en equipo para mejorar cada vez más, mejorando la infraestructura, invertir en la modernización de las pistas es fundamental, sobre todo en la Colombia profunda, mejorar las terminales aéreas, mejorar los sistemas de navegación aérea para mejorar la seguridad y la eficiencia.

Siempre se puede mejorar, es importantísimo y veo que está el Presidente de Satena, el Mayor General Oscar Zuluaga, quien saludó muy amablemente. Será un logro de gobierno y un logro de país conectar las distintas regiones de Colombia, mejorar esa conectividad también y convertirla en un reto de todos. Mejorar los servicios aeroportuarios, sin lugar a dudas, es necesario en este país, no podemos conformarnos con lo que hay y se debe mejorar para garantizar una experiencia segura y cómoda para los pasajeros. Hay que pensar siempre en los pasajeros, en esas mamitas que llevan a sus niños en brazos y no encuentran una silla disponible, en esos turistas que vienen a conocer a Colombia y que quieren vivir una experiencia inolvidable para atraer más turismo y más, y más desarrollo para nuestro país, para mover la economía de este país, para conocer el país de la belleza, esos temas operacionales, sin lugar a dudas, señor Director, hay que fortalecerlos cada vez más. Ese plan estratégico aeronáutico 2030, se tiene

que cumplir para consolidar una red de servicios de transporte aéreo eficiente y seguro en nuestro país.

Pero yo cierro diciendo esto, y aquí tenemos que ser muy responsables, porque obviamente como bien lo dice el señor Director, hay retos cada vez más grandes por asumir, Colombia se está volviendo un destino mundial, cada vez más, y no solamente Bogotá, Medellín, Cali, para, por ejemplo, el tema de los conciertos, etcétera, sino también el Amazonas, el Vichada, Antioquia, Chocó, etcétera, en donde se requiere fortalecer, Guaviare, los Llanos, en donde se requiere fortalecer cada vez más las capacidades del Estado para apoyar este desarrollo de la industria aeronáutica en nuestro país.

Pero Colombia cumple, y vuelvo y lo digo categóricamente, luego de haber analizado las respuestas al cuestionario que han dado los funcionarios citados el día de hoy, cumple con los estándares de seguridad aérea, eso no nos cabe la menor duda, y de mi parte todo el respaldo, señor Director, para que fortalezcamos cada vez más este importante sector de nuestro país. Les recomiendo Boyacá, le sigo recomendando el aeropuerto de Sogamoso, el aeropuerto de Paipa, Boyacá es un departamento que también tiene mucho que ofrecerle al mundo, pero necesita conectarse también vía aérea, muchas gracias, señor Presidente.

Presidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias, Representante. Tiene la palabra el doctor Alejandro García, hasta por 3 minutos.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. Primero, quiero felicitar, agradecer al profesor Hernando por este debate que teníamos pendiente hace tiempo, segundo, quiero excusarme que tuve que estar saliendo y entrando a la Comisión, puesto que en tercer debate acá en Cámara acaban de aprobar un proyecto de ley de nuestra autoría, entonces tenía que estar pendiente del mismo. Y para opinar sobre este tema, quiero anotar algunas cosas, Director, y algún tema de Risaralda que ya espero nos podamos reunir para comentarle.

En primer lugar, es importante en todo esto, además del tema de seguridad aérea, invertir en infraestructura, tecnología y en personal, buscar formas de generar eficiencia operacional. Lo hemos hablado no solo para Bogotá, sino por ejemplo para aeropuertos como el Internacional Matecaña de Pereira, que mueve cerca de 3 millones de pasajeros año y que con algunas inversiones y mejorar la operación, seguramente podremos prestar muchos más servicios por hora.

Adicionalmente, revisar algunos temas de carácter impositivo, usuarios o costos de la operación según momento, sería importante de parte de ustedes. Y con respecto a lo de seguridad, mirar puntualmente unos riesgos con el tema de aves alrededor de los aeropuertos que pueden afectar el descenso o el ascenso de aeronaves, eso es importante. Y con respecto a la ciudad de Pereira, si me regala, voy bien

de tiempo. Usted sabe Director, que tenemos uno de los aeropuertos más importantes del país, y el más importante del Eje Cafetero, en la ciudad de Pereira, una región que hace con este aeropuerto, que sea esta ciudad la puerta de entrada del turismo para el paisaje cultural cafetero colombiano. Es un aeropuerto que presta un servicio regional, si no movería todo ese número de pasajeros que usted conociendo bien los números de los demás departamentos sabe que ninguno siquiera se aproxima al millón.

Creo que sumando todos los otros 3 aeropuertos cercanos. En esa medida es muy importante que se haga alguna inversión a este aeropuerto, en la medida Director, que esa inversión se dé, se evitaría que esa concesión que está próxima a vencerse, tenga justificación la alcaldía para prorrogarla, pero adicionalmente son temas para mejorar la operación para mejorar, tener más calles de rodaje, para mejorar el sistema hidrosanitario, alcantarillado de la pista que está generando condiciones de riesgo alrededor de este lugar que usted bien conoce Director, pues que esto parece que estuviese como en una, como un portaaviones.

Si me regala 30 segundos para terminar, Presidente. Ya anteriormente, inclusive inversiones para comunicaciones y radio ayudas para la torre de control, ya anteriormente había habido un presupuesto aprobado, hubo un convenio entre la Aeronáutica y Findeter, y esto no se pudo ejecutar porque llegó ley de garantías ya hace 3 años y no se pudo implementar. No estamos pidiendo mucho, pero sí que ustedes inviertan un poquito en este que es creo que el séptimo aeropuerto más importante del país, y de la puerta de entrada del paisaje cultural cafetero colombiano. Como hablamos la vez pasada en privado, cualquier recurso que no quede ejecutado, cualquier tema que quede allí podrá empezar a invertirse y uno buscará como la Alcaldía de Pereira y otras entidades puedan complementar, pero acá es muy importante que ustedes sientan que también ese aeropuerto, la Aeronáutica del país tiene responsabilidad, porque terminamos los pereiranos doblemente castigados, lo construimos nosotros con nuestro esfuerzo, luego dice la Aerocivil, es que no es mío, entonces yo no invierto, cuando está prestando un servicio para el país en infraestructura.

Entonces, acá es importante que en esa mirada pública de las cosas entiendan el servicio público que presta este aeropuerto para toda la región. Gracias, Presidente.

Presidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias a usted, doctor. Tiene la palabra el doctor Gerson Lisímaco, hasta por 3 minutos.

Honorable Representante Gerson Lisímaco Montaño Arizala:

Gracias, Presidente. Muy buenos días, señor Director y cada uno de los asistentes, principalmente acá a todos los Representantes y a las personas que acompañan. Nosotros en otrora enviamos un derecho de petición haciendo solicitud de informe detallado de su historia, antes de llegar a la Aerocivil, lo propio en el desarrollo de la misma, y todas las respuestas fueron satisfactorias para nosotros,

porque la intención era hacer un debate de por qué no se avanzaba en las obras y las acciones que se habían priorizado para mejorar las condiciones de conectividad aérea en la región que yo represento, que es la Costa Pacífica de Nariño. Eso hoy, se confirma, se reafirma las respuestas que usted nos da con respecto a lo que se viene avanzando, ¿Qué hace falta en este momento? Creo es conectarnos un poco más con la participación de esa ciudadanía, que yo represento para la región, y avanzar muchísimo más, con mayor potencialidad en la dinámica que tiene que ver con el aeropuerto de Tumaco, el lado tierra del aeropuerto de Tumaco, pero también con el aeródromo de Mahuipayam, y los que están proyectados en el Santianga, que entendemos es uno en el municipio de Olaya Herrera o el Charco, de acuerdo a lo que les pueda arrojar el estudio. Si bien eso para nosotros positivo, también hay un tema de mucha importancia para nosotros y preocupación, porque al ser usuarios constantes de Satena, no hemos podido tener un acercamiento con usted, General, a pesar de haber hecho múltiples solicitudes.

Yo soy uno de sus usuarios constante, me toca porque para Tumaco desde Bogotá solo está Satena, ¿Por qué no podemos tener ese acercamiento?, ¿Por qué ha sido tan difícil? Creo que aquí está la oportunidad para que podamos ofrecer un servicio y poder mejorar ese servicio que hasta hoy se está haciendo con las dificultades que tiene la dinámica como lo establece acá el General, pero podemos mejorarlo, y nosotros estamos a disposición para trabajar en esa dinámica.

Entonces, no se niegue al diálogo con los que representamos la región. No es un capricho nuestro en querer generar un espacio, es un deseo que a través nuestro se canaliza para que llegue a ustedes. Yo dejaré allí y les pediría un espacio que nos permita mejorar la frecuencia, mejorar las condiciones en los territorios, porque estamos hablando de alrededor de 600.000 personas que están en el Pacífico y es necesario conectarlos, porque ustedes conocen muy bien cuál es la dinámica de conectividad en el Pacífico y que eso ha dificultado.

Eso ha dificultado aprovechar el potencial turístico que tiene esta región, solo Tumaco tiene 3 playas, ¿Qué turista no quiere ir al municipio de Tumaco?, ¿Qué turista no quiere ir al municipio de Francisco Pizarro?, ¿Qué turista no quiere ir al triángulo del Telembí? En donde ustedes están avanzando lento, pero están avanzando en el aeródromo de Magüí. Necesitamos una convergencia institucional, y para eso estamos a disposición, muchas gracias, señor Presidente.

Presidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias a usted, doctor Lisímaco. Tiene el uso de la palabra nuestro Presidente Haiver Rincón.

Honorable Representante Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, Presidente. Señor Director de la Aeronáutica y Mayor General de Satena, muchas gracias de todas maneras por las atenciones que me han dado en la semana anterior para revisar unos procesos, pero no puedo dejar pasar este momento. Yo, como Representante de la curul de paz y como

Representante de una zona que tiene una dificultad inmensa en transporte aéreo, que es el Tolima, centro del país, sí quisiera también, pues de alguna manera felicitar al profesor Hernando por haber citado este debate de control político, de alguna manera en los términos de seguridad, pero pues, también entienden que hay otros factores que son necesarios para poder abordar, y es que hay que aprovechar el momento. Señor Director, yo quiero informarle que, de parte de la Sociedad de Activos Especiales, específicamente para el aeropuerto Perales en Ibagué, ya se tiene avanzada la donación de un predio para la ampliación de la pista, pero también es necesario la implementación de los equipos especiales que necesita este aeropuerto para aterrizar, por las problemáticas del clima, que a veces son de difícil situación y difícil acceso en este sector.

Pero hay otros, señor Director, y me alegra que esté aquí nuestro General de Satena, porque tenemos las aeropistas que están situadas en Chaparral y en Planadas, y pues de alguna manera son de mi resorte, los cuales solicitar de que nos apoye en esa revisión para habilitar estos servicios en esos territorios que tanto lo necesitan, para reactivar la economía, el turismo y toda la ampliación de servicios que se pueda dar de mejora calidad de vida en esos territorios.

Yo sí quiero decirle, Director Brigadier General José Henrique, lo felicito porque usted tiene el conocimiento, tiene realmente las capacidades para ser y sacar adelante la Aeronáutica Civil. Es importante que entable esas mesas de escucha, de diálogo, de concertación con esos equipos profesionales que usted tiene de trabajo, y pues que implemente donde estén las necesidades, los equipos necesarios para poder avanzar en la seguridad y poder avanzar en la mejor prestación de servicio. Yo creo que aquí la Superintendencia de Transporte, la autora Verónica, pues no sé. Por el tiempo, pero sí es importante que escuche a los usuarios, sí es importante que yo sé que el PQR que usted maneja, o todas las quejas que le llegan todos los días, es el pan que sufrimos la mayoría de los de los usuarios del servicio de transporte aéreo.

Yo casi no lo uso, y por lo general siempre que lo uso pierdo el vuelo, llegó por dificultades a mi territorio, Ibagué, no puede aterrizar, el vuelo tiene que devolverse, me crea unos problemas supremamente graves porque pierdo los tiempos de reuniones, de estar allá preparando algunos eventos, y pues de alguna manera a veces las aerolíneas no tienen como esa premura o esa capacidad profesional de poder explicarle a nosotros los usuarios cuáles son las situaciones que se presentan, y a veces uno lo que recibe son regañones, o recibe son maltratos, y pues yo creo que eso sí debería de buscarse una solución.

Yo siempre que hago el uso del servicio, déjenme decirles que nunca lo hago como un Representante, sino que lo hago como un ciudadano colombiano, y hago la fila, y respeto el trato y respeto todo, pero

veo que a veces las aerolíneas también son de alguna manera abusadoras con la prestación del servicio y eso se debe también de buscar a mejorar. Yo sí invito a la Aeronáutica, en cabeza suya, Director, que realmente entable un diálogo positivo, que realmente mire que las soluciones las tiene usted y que usted tiene las capacidades de alguna manera para poder que el servicio aéreo tenga todas las posibilidades y calidades de seguridad y de una buena prestación del servicio. De verdad que mi región llama también a la Aeronáutica Civil a que se le mejore la calidad de prestación del servicio aéreo, y espero que en unas próximas oportunidades estemos en el territorio diciendo, vamos a cumplirle al Tolima, muchas gracias.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, honorable Representante, Haiver Rincón. Señor Presidente, la Superintendente Delegada de Protección al Usuario ha solicitado el uso de la palabra, asimismo como la Superintendencia de Transporte, al igual que la Superintendencia de Industria y Comercio. Con su venia, Presidente, darle 5 minutos a cada una de las entidades.

Presidente, Luis Carlos Ochoa Tobón:

Claro que sí, Presidente, entonces arrancamos con la doctora. 5 minutos.

Superintendente Delegada de Protección al Usuario - Verónica Vanesa Martínez Tobón:

Buenas tardes para todos y todas, un especial saludo de parte del ingeniero. Alfredo Enrique Piñeres Olave, Superintendente de Transporte, y bueno, procederemos a dar respuesta un poco en línea del cuestionario que se envió previamente a este debate de control político, y adicional al final un poco haré referencia a algunas intervenciones de los honorables Representantes.

Primero ustedes muy bien lo han mencionado, pero no está de más decir, cuál es la competencia de la Superintendencia de Transporte como autoridad técnica para velar, por el cumplimiento de las normas, sobre protección de los derechos del usuario del transporte aéreo, que como lo decían hace un momento, los y las usuarias podemos ser cualquiera de nosotros en un escenario que abordemos o que accedamos a un centro servicio, esto acorde a los artículos 109 y 110 de la Ley 1955 del 2019.

También es pertinente, como también lo hemos dicho, que tenemos la facultad de investigar, imponer sanciones y órdenes administrativas cuando se vulneren los derechos de los y las usuarias en todo el país. Esta competencia excluye todo el asunto que tiene que ver con la seguridad operacional, y aviación que la tiene la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica, y hay un tema muy importante que quizás es como un compromiso como la Superintendencia, y es generar una reflexión que nosotros no atendemos casos particulares, sino asuntos generales, porque para lo particular está la Superintendencia de Industria y Comercio y los y las jueces, en caso de que se requiera.

La segunda pregunta hacía un poco referencia a los canales de comunicación con la ciudadanía, y acá también es importante que estos canales que ustedes ven, son sobre todo para PQRSD, entonces se tiene líneas telefónicas permanentes, hay una línea de WhatsApp que además lo conocemos como Usuario Avisa, y son esas situaciones en tiempo real que se dan cuando hay una falta o algún asunto que tenga que ver con la prestación en calidad. Un poco el cuestionario hablaba de la mala prestación, para nosotros como Superintendencia de Transporte es calidad, y ahorita con la administración del ingeniero Alfredo, estamos implementando unos códigos QR que para el caso de lo aéreo están en la mayoría de aeropuertos, que también es importante decir que nosotros no tenemos sedes regionales, pero sí tenemos equipo regional, y ahorita un poco cuando hable de retos me voy a referir un poco más a eso.

Sobre cifras, que ahorita mencionaban algunas que habíamos actualizado, es importante aclarar que para esta presentación actualizamos a 30 de septiembre, que de pronto la respuesta al cuestionario fue enviado anterior, y sobre el mundo de denuncias recibidas, que es 68.853, hay un total de 31.127, todo esto en aéreo, que tiene que ver con la calidad del servicio, ¿Para nosotros la calidad se mide con qué? Con demoras, cancelaciones y todo este tipo de atención a usuarios protegidos de manera constitucional o de forma especial. En la imagen que están viendo, pues vemos un pico, sobre todo para el año 2023, que coincide con el cierre de la aerolínea Viva, y eso generó un alza en ese tipo de quejas o reclamos, así como el cierre de Ultra, que se da en el mismo año.

Acá lo tenemos un poco por aerolíneas, yo sé que por temas de tiempo no nos podemos detener mucho, pero es importante mirar cómo se ha comportado, pues el tema de las aerolíneas, desde el 2020 hasta septiembre 30 del 2025, que ahorita les vamos a contar desde nuestras funciones de inspección, vigilancia y control, como se ha fallado. Un poco acá, corroborar que hay 10 aerolíneas del universo de aerolíneas que está por 160, que digamos apunta a un 90% del total de las quejas o peticiones o reclamos que se reciben en la Superintendencia de Transporte, ¿Cuáles son esas gestiones que hemos realizado como Superintendencia de Transporte sobre esa denuncia? Entonces, casos con requerimiento de información a la aerolínea, 13.457, respuesta o alcance de usuarios sobre su denuncia; 8.973, requerimientos a usuarios para completar su denuncia porque no teníamos información clara o pertinente 6379; en curso de análisis, 20 archivo por no encontrar mérito para iniciar investigación; 1338 insumo para iniciar una investigación; 514 traslado interno a otras de las tres delegadas, 378 y traslado externo, 68, con un total de gestiones de 31.127, voy a tratar de avanzar lo más rápido posible, pero es como en términos del cuestionario, la gestión digamos se ha incrementado en la última parte, digamos que en el actual gobierno se ha logrado un incremento de gestión de un 15.5 es a 68 mil 853, recordar que estas funciones están desde el 2019.

Adelante, ahorita el honorable Representante Diego nos preguntaba sobre nuestras gestiones, la delegada que yo hoy lidero, que es la delegada para la Protección al Usuario, tiene dos direcciones, una es de prevención y promoción de los derechos de los y las usuarias y ahí es importante decir que nosotros sí tenemos dentro de nuestra misionalidad y lo logramos y es cómo promover y difundir cuáles son esos derechos que están en la letra pequeña, también le explicamos a los y las usuarias cuáles son sus obligaciones que deben de informar, hace muy poco se tuvo un caso coyuntural con la aerolínea Wingo, con tres pasajeras con discapacidad que tenían como una dificultad para acceder y siempre se validó que ellas se hubieran reportado, entonces hemos tenido más de siete millones de orientaciones e intermediaciones y sensibilizaciones y tenemos, voy a terminar lo más rápido, posible, muy breve, ese equipo regional, una de las metas del actual Superintendente es ampliar el equipo y fortalecerlo aproximadamente a 207, que sería el escenario ideal, hemos estado en 30 ciudades y tenemos a más de 70 mil personas capacitadas.

Ahorita, honorable Representante Diego, le doy el dato exacto de eso que usted nos preguntaba sobre personal que no puede embarcar y cuál es como todo el asunto, que tengo un dato más específico, pero ya para cerrar, tenemos este mundo como de las acciones realizadas desde el 2020 al 2025 de septiembre, 241 investigaciones administrativas iniciadas, de las cuales cuatro están en curso, 54 sanciones en firme, 17 órdenes administrativas y un total de multas en firme de 17.027.412.829 un poco como el cierre o para, concluir con el tiempo corto que nos queda, es recordar que la Superintendencia hoy está pensando en una reestructuración institucional está pensando en mejorar toda la capacidad tecnológica para poder acceder y que los y las usuarias puedan tener información en tiempo real y por supuesto tener celeridad, nosotros tenemos hasta tres años en primera instancia y un año más para los recursos y hoy está en un promedio de 69 días esa respuesta, muchísimas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, doctora, tiene el uso de la palabra, el doctor Diego tiene usted la palabra.

Superintendente de Industria y Comercio, Diego Solano Osorio:

Muchas gracias, señor Representante, un saludo para todos los representantes, a los citantes, en especial al doctor Diego, aquí para recoger un poco la idea que venía compartiendo la delegada de Protección de Servicios de Usuarios en materia de transporte, hay que recordar, hay que poner de contexto acá y rápidamente para evacuar cifras y cómo estamos, cómo están repartidas las funciones entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, en primera medida, aclarar y decir que desde el año 2019 la protección desde el punto de vista administrativo, de investigación administrativa, quedó a cargo de la Superintendencia de Transporte, una función que venía desempeñando la Superintendencia de Industria y Comercio, pero se consideró que por la especialidad del ramo y por la necesidad de fortalecer la protección del usuario de transporte aéreo, se le designaba esa facultad a la Superintendencia de

Transporte, quien se encarga de la protección de ese interés público, por el lado de la Superintendencia, conservamos tres funciones de manera muy especial, de las cuales voy a traerles cifras rápidamente, uno, la protección de los intereses individuales a través de las acciones de carácter jurisdiccional, allí la Superintendencia de Industria y Comercio.

Hay que recordar que actúa como juez, es decir, quienes llegan allí llegan como justicia rogada, las personas afectadas deben radicar un escrito de demanda buscando la protección de sus intereses y con el fin de obtener la indemnización respectiva, qué cifras tenemos allí, desde 2020 hasta octubre del 2025, tenemos un total de 44 mil demandas presentadas contra aerolíneas en el sector aéreo, para su conocimiento, destacar que en el año 2023, producto también de unas orientaciones y capacitaciones que se brindaron de manera conjunta entre Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, en el marco del cierre de operaciones de Ultra Air y Viva Air, se aumentó el número de demandas en el sector de transporte aéreo, en el año 2023 veníamos con un promedio de mil demandas, 1900 demandas en promedio presentadas, 2020, 2021, 2022, digamos en el 2022 venían 3500, pero en el año 2023 se presentó el pico de demandas y que llevó a que existieran 32 mil procesos judiciales por incumplimiento de las obligaciones de las aerolíneas, claramente muchas de ellas iban dirigidas en contra de Viva Air y en contra de Ultraer, eso que llevó que la Superintendencia el año pasado, en el año 2024, tuviese que implementar un plan de descongestión judicial en el cual se suspendieron términos con el fin de evacuar la totalidad de estas demandas.

De esas 44.000 demandas que teníamos allí acumuladas, del 2020 al 2025 ya se han evacuado 42.800 demandas, quedando pendientes solo 500 demandas del año 2025, 2024, 628 y el 2023, derivados, digamos, de esa crisis que existió 30 demandas o 30 procesos judiciales allí, ese plan de descongestión judicial fue efectivo para lograr llevar a sentencia judicial estos procesos en la protección de intereses individuales, lo otro que quiero destacar allí es que de esas 44.000 o particularmente 42.800 que hemos resuelto, ya existen 22.000 procesos acabaron con sentencia y lo que evidenciamos es un claro incumplimiento por parte de las aerolíneas, por qué, porque lo que vemos es que las sentencias de infracción al consumidor, el 93% de esas sentencias resultaron favorables a los intereses de los consumidores, efectivamente, desde la función judicial se ha visto un incumplimiento de esos derechos, qué derechos, nos preguntaban también se presentan allí, principalmente el derecho a ejercer el derecho a la garantía, 25 mil de esos procesos se presentaron allí, 340 relacionados con la vulneración al derecho al retracto, la vulneración al derecho a la información, 268 y en el caso de reversión de pagos, solo 26 procesos se reveló refirieron a esos.

Otro dato importante que uno lo puede ver o como preocupante, como una situación de pronto de mejoría, es que en el año 2025 sólo se presentaron 528 demandas contra aerolíneas, allí hemos nosotros incentivado las capacitaciones, las orientaciones, nos pasa igual que la Superintendencia de Transporte, no tenemos funciones territoriales, pero si llegamos

a los distintos aeropuertos, hemos brindado más de 4.000 orientaciones o actividades de orientación entre 2024 y 2025 en los distintos aeropuertos, pero esta cifra hay que analizarla con mucho cuidado si obedece para determinar las causas de este número en cuanto tiempo, nosotros allí como jueces, digamos la Superintendencia en esa Delegatura tiene un año y medio para resolver estos conflictos y pues si uno observa en el 2025 tenemos una gran mejoría estamos resolviendo estos procesos judiciales en un promedio de 3 meses y 10 días, entonces allí hay una efectividad de los jueces que ya lograron ponerse al día con este cúmulo de demandas derivadas del cierre de las operaciones de estas dos aerolíneas.

Por último, digamos, es el grueso de la protección de los derechos de los usuarios, quiero destacar la labor de la Delegatura de Protección de la Libre Competencia, quien monitorea constantemente las condiciones de competencia y allí pues en su momento en el año 2022, producto una integración no informada entre Avianca y Viva, se inició el proceso y llevó al cierre por aceptación de las garantías, de garantías o compromisos por parte de las aerolíneas, que implicó la aplicación de un plan de protección del usuario que cobijó parte de los usuarios afectados por el cierre de las operaciones de Viva y por otro lado una sanción reciente que se emitió el año pasado por parte de la Superintendencia en contra de Avianca por el incumplimiento, un condicionamiento en una operación de integración empresarial.

Muchas gracias, Presidente, y como les comentaba la Superintendente siempre atenta a cualquier comentario, inquietud, como lo mencionaba el Representante, este es un sector para ella prioritario y lo hemos así priorizado también en el marco de nuestras competencias en la función judicial para atender cada uno de los reclamos que surjan por parte de los usuarios en el sector transporte, muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, doctor Diego, para cerrar, atendiendo la solicitud del honorable Representante Gerardo Yepes del departamento del Tolima, tiene uso de la palabra por tres minutos, para cerrar.

Honorable Representante Gerardo Yepes Caro:

Presidente, muchas gracias por su generosidad, yo quiero hacer una intervención muy corta en dos aspectos, primero, yo quiero reconocerle, Director, toda su sapiencia, su conocimiento técnico y administrativo que ha colocado al servicio de esta dependencia y que lógico beneficia a este país, quiero hablarle con relación al aeropuerto Perales de Ibagué, donde se ha hecho una amplia inversión en el tema de infraestructura, todo lo que tiene que ver con él, el permitir que en este momento cuatro aerolíneas están entrando a esta ciudad, la instalación de las luces.

Se ha hecho una inversión, solamente es recomendable algo, Director, y es que cuando hay problemas de tiempo, las aeronaves difícilmente pueden aterrizar, yo no tengo conocimiento del tema, pero se habla de la urgente necesidad de la instalación del sistema ALS de lógico, también tengo conocimiento que se requiere la ampliación de

la pista de lógico, eso es una tarea de la Alcaldía de Ibagué en relación a la compra de los predios, pero sí encargarle que la Aeronáutica Civil que ha hecho unas inversiones, que se ha mejorado el servicio, ojalá se doten de estas necesarias ayudas tecnológicas que permitan que las aeronaves aterricen o despeguen en cualquier tiempo, en la noche es muy complicado que se preste el servicio por la falencia o carencia de estos elementos, Director, muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, doctor Gerardo Yepes. Tiene el uso de la palabra la doctora Dorina, sigue el doctor Diego y cierra el doctor, el profesor Hernando.

Honorable Representante Dorina Hernández Palomino:

Sí, bueno, yo considero que muy interesante el debate a razón de todas las preguntas, dudas, ruidos que se ha generado alrededor de la seguridad aérea, realmente agradecerle aquí a nuestro Director, a la doctora Verónica, al delegado de la Super Servicio y Comercio, igualmente al Director de Satena, a los compañeros de los sindicatos por esta oportunidad tan valiosa de poder profundizar en un tema tan importante de país, en el cual el tema de la seguridad aérea, aquí el Director no ha logrado precisar y documentar de que ellos tienen tres sistemas, para atender ese tipo de riesgo que se señaló en este debate, y que con esos tres sistemas cubren cualquier tipo de riesgo que se pueda presentar, a la falla de alguno de ellos, eso nos permite tener una mayor claridad, elementos, información que se desconocía, porque realmente también tenemos que reconocer eso, frente a esta problemática tan importante no sólo para, el país, sino que se ha dicho, también a nivel internacional y nos da esa tranquilidad, y esa garantía en materia de la seguridad aérea, creo que eso es un buen avance, en materia del debate, creyera que es oportuno que se pueda habilitar, nuevamente, porque ya que el Director, lo decía, esa posibilidad de encontrarse los sindicatos con la dirección de la Aerocivil, porque de alguna manera aquí queda claro, de que hay unos ruidos, unas situaciones que no se logran compaginar y claramente, una tensión que se puede resolver con esa propuesta que hacía uno de los sindicatos en materia de esa mesa técnica, para que se avance.

Y sobre eso también quiero decir que hay que seguramente eliminar el estereotipo de que hay de no sentarse con los sindicatos bajo la vieja idea de que se quieren coadministrar, creo que no se trata de eso, se trata de realmente compartir los conocimientos, las informaciones, evitar un ruido que en verdad le hace mucho, daño al país y como decíamos, no solo al país sino a nivel internacional y en eso nosotros tenemos que ser cortante, no se puede seguir con ese tipo de ruido, pero sí hay que sentarse también a mirar un poco por qué se generó, pero más que quedarse en el por qué se generó, es como se avanza en aquellos aspectos que seguramente aquí no quedan suficientemente avanzados y acordados y que no se siga generando, ese tipo de malestar, entonces de manera concreta solicitamos que se establezca en lo posible una fecha para esa mesa técnica y se pueda avanzar, en aquellos aspectos que todavía no se ha logrado concretar, muchas gracias.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias a usted, doctora Dorina. tiene el uso de la palabra el doctor Diego, hasta por tres minutos. Doctor Diego.

Honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas:

Gracias, Presidente, según los datos que nos entregaron las Superintendencias, más exactamente la SIC, el 93% de las demandas contra las aerolíneas salen favorables, eso quiere decir que sí hay un incumplimiento por parte de las aerolíneas, yo quiero leer un mensaje, gracias a este debate control político, la gente que me sigue en mis redes sociales ha aportado un poco de las situaciones que ha vivido, voy a dar un ejemplo del día jueves, hace 4 días una persona viajaba a la una de la tarde el jueves y camino al aeropuerto una hora antes de su vuelo, le llegó un mensaje diciéndole que lo habían cancelado y que lo habían movido, para las 7 de la noche, vuelve otra vez camino al aeropuerto y a las 6 de la tarde le llega otro mensaje diciendo que se le, ha cancelado el vuelo, que viaja el viernes en horas de la mañana y obviamente tiene que ella hacerse cargo de los pagos de hotel, tiene que ella hacerse cargo de un poco de cosas y el viernes en la mañana vuelve y pasa lo mismo y logra viajar el viernes al mediodía, como no se va a molestar una persona y aquí un mensaje al piloto que habló hace un momento.

Por supuesto que la gente se molesta, porque es que es el salario de unas personas que tal vez en muchas ocasiones ha ahorrado una cantidad de dinero para poder viajar con su familia, seguramente aquí el piloto no gana el salario mínimo, eso es una bendición, pero hay familias que como ella, han ahorrado para salir de viaje y le llega el mensaje siguiente a la persona hola, nombre de la persona y el nombre de la aerolínea te informa que tu vuelo de la reserva tal tiene un cambio, por favor revisa tu correo y revisa el correo y en ningún motivo, en ningún lado le sale por qué le cancelaron, seguramente se necesita más transparencia, información al usuario, seguramente la gente no se molestaría, si tiene la información adecuada, pero cuatro veces que le cambien el vuelo, tres veces que le cambien el vuelo a una persona, eso es una falta de respeto y yo creo que aquí todos nos ha pasado lo que decía Haiver, que, el Presidente que le han cancelado los vuelos, que no ha podido llegar, aquí muchas de las regiones hemos pasado por eso, la idea desde este espacio, en este, debate de control político fundamental la seguridad, hay que trabajar por la seguridad aérea, pero es que los que se están transportando son personas también y necesitan un trato humano, una calidad humana, que se les hable con respeto, que se les dé la información adecuada, todos somos personas y necesitamos el mismo respeto, muchísimas gracias, Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias a usted, doctor Diego, por el uso del tiempo, profesor Hernando, tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Hernando González:

Gracias, señor Presidente, agradezco usted a la Mesa Directiva, al Director de la Aeronáutica, el General, a los dos delegados de la Superintendencia

y a todos los que están aquí en el recinto, yo creo que nosotros tenemos que construir para avanzar, inclusive lo hablé con anticipación con el señor General, aquí no se trata de echar culpas ni de decir que el gobierno o que usted, aquí se trata de reconocer las cosas, en qué se está fallando, porque en la vida, como maestro lo digo, no hay nada que no sea susceptible de evaluación y por supuesto de mejoramiento, a mí no me pueden decir que, no pasa nada cuando hay autopistas, hay pistas de aterrizaje que no están en buen estado, que usted no la dañó, que usted llegó y ya estaban así, pero es que tenemos que avanzar en eso, en eso quedamos, nadie puede decir, que efectivamente faltan ayudas tecnológicas, instrumentos para aterrizar, usted dio un ejemplo muy claro y estoy de acuerdo, pero si en Bogotá estuviera trabajando hace 15 días jueves el ILS3 pudiesen aterrizar y no tener todos esos retrasos.

Yo no estoy diciendo ni por atacar al gobierno ni a nadie, yo digo construyamos para que ese acuerdo, con el plan estratégico, de acuerdo con el Plan Estratégico 2030 de la Aeronáutica Civil, que movilizar a 2030, 100.000 pasajeros y que este año quizás lleguemos a 60 millones, nosotros no podemos trabajar con la misma gente, no podemos trabajar con la misma capacidad de Bogotá, de Cali, Barranquilla, de los otros aeropuertos, tenemos que ampliarlo y por supuesto ampliar, también el número de personas que atienden los aeropuertos, los controladores hacen falta, eso es una realidad usted está trabajando para ello, me dijo, claro que sí, hay que trabajar, mire, si queremos una Colombia más competitiva una Colombia que mueva más pasajeros, una Colombia que le apueste de verdad el turismo, nosotros le tenemos que dar como ecosistema, aeronáutico garantía para que la gente venga y se movilice con tranquilidad, porque de lo contrario lo que generamos es desconfianza en el usuario.

Yo quiero, Diego, con todo cariño, que no caigamos en la trampa, que todo es problema de las aerolíneas, cuando, por ejemplo, el jueves, mire, yo no me que cuando hay duda, no hay duda, si hay duda por problemas meteorológicos, pues no viajar, un piloto responsable no vuela, una aerolínea responsable no vuela y mire, el primero que tiene que dar información aerolíneas, pero también, la Superintendencia y también la Aerocivil, la Aerocivil dice temo, puerto cerrado, quién va a pelear, nadie se va a montar en un avión que va a tener riesgo porque, hay problemas de clima, digamos así, para hablar claro, entonces yo creo que nosotros vamos avanzando, esto no era para acercarnos mal a nadie, sino que, mire, aceptemos las cosas porque todo tiene posibilidades de mejora y todo puede ser evaluado.

Será que ese objetivo, y termino con eso, será a costa de la seguridad aérea del país, porque si no se invierte lo suficiente en proteger vidas en garantizar efectivamente que la oferta sea mayor que la demanda, porque hoy la demanda está siendo mayor que la oferta, y no porque la desarrolla no pueda, sino que se vienen, para Bogotá y tienen que gastar combustible, quemar combustible y correr riesgo de estar, dando vuelta en el aire o en la tierra para poder llegar a su punto final.

Entonces yo creo que eso es bueno pensarlo, es bueno pensarlo porque nosotros tenemos que volar

en este país con seguridad a todos ustedes, a todos, muchas gracias, esto es construir, avanzar, porque nosotros tenemos, que pensar en la seguridad aérea de Nuestro país, porque todos somos Colombianos y los que vienen aquí los recibiremos como si fueran de nuestra patria. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias a usted, profesor Hernando, por citar este debate, señor Director, se han hecho unas intervenciones de los colegas y no sé si tenga para darles alguna respuesta o de una vez avanzamos en concluir este debate de control político.

Director de la Aeronáutica Civil, B. G. José Henry Pinto Rodríguez:

Solo decirles que muchas gracias, de verdad se siente uno esto para mí ha sido una experiencia nueva, tema debate político y decir eso, cómo es, cómo se come eso y de verdad ha sido para mí una experiencia nueva, pero cada ocho días vengo, pero de verdad que yo pensé que era un ambiente mucho más hostil, el primer debate me inauguraron bastante fuerte, entonces, pero no, agradecer de verdad aquí tenemos que construir entre todos.

Yo he tomado nota de todo lo que nos han dicho seguramente tenemos que mejorar, nadie ha dicho que las cosas están perfectas y tenemos que mejorar, voy a invitar a través de un documento escrito a los sindicatos para que me digan desde su óptica cuáles son los problemas técnicos que ellos ven y cómo lo vamos a resolver entre ellos y nosotros, porque tenemos que construir, no destruir, pero sí quiero dejar tres mensajes: primero, la seguridad aérea no está en riesgo, a pesar de que reconozcamos que hay algunos equipos que están fuera de servicio.

Segundo, no podemos generar esos mensajes de pánico que ya van a ver 380 muertos y que yo no, o sea, porque ahí lo que estamos es pegando un tiro en el pie, porque el turismo está creciendo, es gracias a que Colombia, un referente regional, Colombia tiene 49 para condiciones meteorológicas, cuando en Ecuador no tienen ni uno, cuando en Paraguay el único que medio está peleando con nosotros es Brasil, entonces no podemos desprestigiarnos, a veces no nos queremos lo buenos que somos, entonces les pido de la manera más comedida todos, a todos mis sindicatos, que no generemos pánico sin tener, digamos, elementos de juicio, aquí estaban las aerolíneas, no sé si ya se fueron, pero las aerolíneas no vuelan, donde ellos vean peligro, no vuelan y por ahí alguien habló del peligro aviar, es cierto, el peligro aviar, hay migraciones, hay rellenos sanitarios, que hacen los municipios cerca a los aeropuertos, construyen sin permiso antenas, edificios e invaden, o sea, esto es un ecosistema donde todos ponemos, todos ganamos.

Y último decirles que Colombia todos los días está creciendo, este es un país maravilloso, es el país de la belleza, porque tiene sitios turísticos impresionantes, el general de Satena me decía que va a abrir nuevas rutas y vamos a tener un lindo crecimiento en el turismo, crean que Colombia es un país fuerte, un país grande, entonces sintámonos como somos para Turbo, allá el mar se comió media pista, no dice que hay para donde, mucho más para donde crecer, vamos a analizar, porque esto también es demanda y oferta, cuántos estarían

interesados en ir, pero vamos a hacer la tarea, lo mismo que con Pereira, vamos a revisar el tema de las comunicaciones, vamos a revisar el tema y donde sea construir, construimos, listo, doctor, no sé si de pronto Oscar quiere dar una despedida.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Dice que Satena está quietico, está listo, prestando el servicio, está disponible. muchas gracias, señor Director General, la verdad que es un placer escuchar sus palabras de construir país.

Quiero decirle que en cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª se abre la discusión de la proposición que tiene como objeto declarar satisfactoria la explicación de los funcionarios citados, anuncio que sigue abierta, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿Aprueban los señores representantes la citación al debate de control político?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobado por unanimidad, señor Presidente.

Presidente, Haiver Rincón Gutiérrez:

Gracias, señor Secretario, por situaciones del tiempo, yo creo que damos por terminada la sesión del día de hoy, hay un anuncio de proyecto y unas proposiciones, entonces, qué pena, continuemos con eso y ahí cerramos la sesión.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente anuncios de proyectos de ley.

- **Proyecto de Ley número 198 de 2025 Cámara, Ley Macondo**, por medio de la cual se aclara patrimonio cultural y literario de la nación al municipio de Sucre departamento de Sucre por el vínculo con la obra del nobel Gabriel García Márquez si se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 057 de 2025 Cámara, Carnaval de Baranoa**, por medio de la cual se reconoce el Carnaval del Recuerdo de Baranoa, Atlántico como patrimonio cultural inmaterial de la nación y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 223 del 2025 Cámara, 335 del 2024 Senado, pico y placa personas con discapacidad**, por medio de la cual se eliminan barreras para acceder al beneficio de sección de la medida de pico y placa para personas con discapacidades se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 074 de 2025 Cámara, regulación redes sociales**, por medio de la cual se regulan las plataformas de redes sociales en Colombia y se dictan otras disposiciones generales.
- **Proyecto de Ley número 119 de 2025 Cámara, Ley Cama Bajas y Patios en su Sitio**, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Transporte Terrestre estableciendo medidas respecto a grúas y parqueaderos y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 154 de 2025 Cámara, Ritual de la Luna y el Viento**, por medio de la cual se reconoce la importancia cultural del ámbito nacional de la Ruta

de la Luna y el Viento Música de Diálogo de Flautas Tambores de los Andes de Tumbichuco y NASA Cuju Danza o Bambuco Tradicional del pueblo NASA del territorio ancestral de tumbichucua se aclara como patrimonio cultural y material de la nación y se dictan otras disposiciones.

- **Proyecto de Ley número 039 de 2025 Cámaras, sistema de monitoreo vehicular**, por medio de la cual se implementan sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en determinados vehículos automotores.
- **Proyecto de Ley número 276 de 2025 Cámara, turismo pacífico nariñense**, por medio de la cual se impulsa el desarrollo turístico sostenible y cultural del litoral pacífico nariñense.
- **Proyecto de Ley número 245 2025 Cámara, ambientes escolares alimentarios saludables**, por la cual se crean ambientes escolares alimentarios saludables y las modalidades de atención integral a la primera infancia e instituciones que brinden el servicio educativo en los niveles de educación inicial básica y media y en las instituciones en las que se ofrecen modalidades de atención en protección a niñas niños adolescentes se modifica la Ley 135520 09 y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 645 2025 Cámara 70 de 2024 Senado, líneas móviles prepago**, por medio de la cual se amplía el término de la inactividad para la pérdida del número de celular en plan prepago con el fin de garantizar el derecho de conservar la línea telefónica móvil.
- **Proyecto de Ley número 226 de 2025 Cámara 17 de 2024 Senado, patrimonio cultural Santa Cruz de Mompox**, por medio de la cual se declara patrimonio cultural y material de la nación de la Semana Santa en el distrito de Santa Cruz de Mompox departamento de Bolívars se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 198 de 2025 Cámara, Ley Macondo**, por medio de la cual se aclara patrimonio cultural y literario de la nación al municipio de Sucre departamento de Sucre por el vínculo con la obra del nobel Gabriel García Márquez si se dictan otras disposiciones.

Proposiciones.

“PROPOSICIÓN

Proposición a debate de control político sobre “Tierras y Acciones para la Paz y Reconciliación del Urabá Antioqueño y del Tolima”.

En nuestra condición de Representante de la Cámara y ejerciendo las funciones de control político que ostenta el Congreso de la República, de conformidad con lo dispuesto en el numeral octavo del artículo 135 de la Constitución Política colombiana y los artículos 233, 234 y 249 de la Ley 5ª 1992, solicitamos citar a un debate de control político sobre “Tierras y Acciones para la Paz

y la Reconciliación del Urabá Antioqueño y del Tolima” en horas y fecha a determinar por la mesa directiva.

Teniendo en cuenta lo anterior permítase citar a:

- Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas.
- Unidad de Restricción de Tierras.
- Agencia Nacional de Tierras.
- Sociedad de Activos Especiales SAE.
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.
- Ministerio del Interior”.

Pedro Baracutao García Ospina.

Representante a la Cámara,

Haiver Rincón Gutiérrez.

Representante a la Cámara,

“PROPOSICIÓN

Audiencia pública: Puentes para la vida y la reconciliación, movilidad y comunidades indígenas y campesinas del Cañón de La Llorona municipio de Dabeiba Antioquia.

Con fundamento en el artículo 264 numeral 3 de la Ley 5ª 1992, solicito respetuosamente a la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes la realización de una audiencia pública “Puentes para la vida y la reconciliación” a realizar el próximo 5 de diciembre del 2025 en el municipio de Dabeiba, Antioquia, zona del Cañón de La Llorona.

El tema central de dicha audiencia es la atención en material de movilidad de comunidades indígenas y campesinas del Cañón de La Llorona quienes tienen que acudir a la luchas y puentes

rudimentarios que ponen en riesgo la vida en integridad de las personas. Adicionalmente se espera respuesta por parte de la JEP y el ENVÍAS sobre los avances del convenio suscrito para los estudios y diseños de los puentes colgantes de Dabeiba que fueron afectados por el ejército nacional en el marco del conflicto armado.

Las entidades invitadas para abortar este tema son: Ministerio de Transporte envía JEP, Ministerio del Interior, Agencia de Renovación del Territorio, Ministerio de la Igualdad.




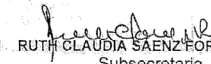
Esa audiencia se hace con el objetivo de establecer una ruta que permite avanzar en la garantía de movilidad en las comunidades que habita el Cañón de La Llorona teniendo en cuenta las pérdidas de vida que se han ocasionado por las condiciones en las que tienen que desplazar las comunidades para acceder a derechos básicos como son la educación y la salud”.

Pedro Baracutao García Ospina

Representante a la Cámara

Presidente, han sido leídos los proyectos anunciados y las proposiciones, han sido aprobadas por unanimidad, señor Presidente,

Saludo especial al doctor Saúl Cruz, Subsecretario del Senado de la República y al señor exmagistrado Pedro Sanabria del Consejo Superior de la Judicatura, gracias, Presidente, siendo la 1:50 de la tarde del día 4 de noviembre de 2025, se levanta la sesión y se citará por Secretaría.

 HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ Presidente	 LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN Vicepresidente
 RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario General	 RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO Subsecretaria