

ACTA N° 050 - 13

(Miércoles 21 de Agosto de 2013)
Legislatura 2013 - 2014

En la ciudad de Bogotá, D.C. siendo las 11:25 a.m. del día Miércoles 21 de Agosto del año 2013, bajo la Presidencia del Honorable Representante **HERNANDO CÁRDENAS CARDOSO**, y la Vicepresidencia del Honorable Representante **JAVID JOSÉ BENAVIDES AGUAS**, se reunieron en el Recinto de Sesiones “Víctor Renán Barco López” de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, ubicado en el Edificio Nuevo del Congreso, los Representantes miembros de la misma. El Señor Secretario certifica la siguiente asistencia de los siguientes Honorables Representantes:

Llamado a lista:

Álvarez Montenegro Javier Tato
Amin Escaf Miguel
Díaz Granados Abadía Eduardo
Guerrero Montaña Nicolás Daniel
Herrera Díaz Roberto José
Housni Jaller Jack
Jiménez López Carlos Abraham
López Carbonó Carlos Nery
Muvdi Aranguena Pedro Mary
Ortiz Urueña Roberto
Suárez Flórez Mario

Señor Presidente, para manifestarle que han contestado a lista once (11) Honorables Representantes, en tal sentido hay quórum deliberatorio.

En el transcurso de la Sesión se hacen presentes los Honorables Representantes:

Campo Eljach Juan Manuel
Cárdenas Cardoso Hernando
Díazgranados Torres Luis Eduardo
Gnecco Zuleta José Alfredo
González de Perdomo Consuelo
Henao Martínez Oscar Humberto
Jiménez Paternina Nicolás Antonio
Lemos Uribe Juan Felipe
Márquez Guenzati Mercedes Eufemia
Osorio Salgado Nidia Marcela
Vásquez Bustamante Jaime Alonso
Zuluaga Henao Obed de Jesús

Con excusa dejan de asistir los Honorables Representantes: Benavides Aguas Javid José, Flórez Asprilla José Bernardo.

Presidente, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía:
dar lectura al Orden del Día.

Señor Secretario, sírvase

Secretario: Con mucho gusto, Señor Presidente

ORDEN DEL DIA

Para la Sesión Ordinaria del Miércoles 21 de Agosto de 2013
a las 11:00 a.m.

I

LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

II

APROBACION DE ACTAS

Aprobación del Acta Número 048- 13, correspondiente a la Sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del día 23 de Julio de 2013.

III

CITACIÓN

Citación al Señor Director de la Aeronáutica Civil, Doctor Santiago Castro Gómez, con fundamento en la proposición de Comisión No. 064 -13 aprobada en Sesión del día 20 de Marzo de 2013 presentada por los Honorables Representantes Pedro Mary Muvdi Arangüena, Eduardo Díaz Granados Abadía, Mario Suárez Flórez; cuyo texto dice:

PROPOSICIÓN No. 064 – 13 APROBADA MARZO 20 DE 2013

“Cítese al Señor Director de la Aeronáutica Civil; Dr. Santiago Castro Gómez, para que explique los contratos de concesiones aeroportuarias celebrados por dicha Entidad en particular la concesión entre la Aeronáutica Civil y el Consorcio Aeropuertos de Oriente S.A.S. suscrito el 6 de agosto de 2010.

Explicar: Cronograma y Montos de Inversión, Avances de Ejecución, Obligaciones, Plan Maestro, Modelo Financiero y obras a Ejecutar.

Adiciónese todo lo relacionado con los Aeropuertos de Santa Marta, El Dorado (Bogotá), Bucaramanga, Palmira, Neiva, para que se nos rinda informe acerca de:

- 1.- Montos de Inversión.
- 2.- Plazos y Cronogramas
- 3.- Ampliación Pista Aeropuerto Santa Marta”.

IV

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES REPRESENTANTES

PRESIDENTE

HERNANDO CÁRDENAS CARDOSO

VICEPRESIDENTE

JAVID JOSÉ BENAVIDES AGUAS

EL SECRETARIO

JAIME DARIO ESPELETA HERRERA

EL SUBSECRETARIO

CARLOS ALBERTO TRIANA SUÁREZ

Ha sido leído el orden del día.

Presidente Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: En consideración el Orden del Día, se abre su discusión, continúa la discusión, se cierra, cuando se conforme el quórum decisorio le daremos aprobación.

Secretario: Así será señor Presidente.

Presidente Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: Señor Secretario, sírvase continuar con el siguiente punto del orden del día.

Secretario: Con mucho gusto, Señor Presidente

II

APROBACION DE ACTAS

Aprobación del Acta Número 048- 13, correspondiente a la Sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del día 23 de Julio de 2013.

Presidente Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: En consideración el contenido del acta No 048- 13, correspondiente a la Sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del día 23 de Julio de 2013, se abre su discusión, continúa la discusión, se cierra, cuando se conforme el quórum decisorio le daremos aprobación.

Secretario: Así será señor Presidente.

Presidente Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: Señor Secretario, sírvase continuar con el siguiente punto del orden del día.

Secretario: Con mucho gusto, Señor Presidente

III

CITACIÓN

Citación al Señor Director de la Aeronáutica Civil, Doctor Santiago Castro Gómez, con fundamento en la proposición de Comisión No. 064 -13 aprobada en Sesión del día 20 de Marzo de 2013 presentada por los Honorables Representantes Pedro Mary Muvdi Arangüena, Eduardo Díaz Granados Abadía, Mario Suárez Flórez.

Esta Secretaria informa señor Presidente que se encuentra en el recinto el doctor Santiago Castro Gómez, Director General de la Aerocivil; así mismo registramos la presencia de Zuluaga Henao Obed de Jesús, Jiménez Paternina Nicolás Antonio y de Cárdenas Cardoso Hernando. Señor Presidente, por lo tanto hay catorce (14) Honorables Representantes, se ha conformado el quórum decisorio.

Presidente Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: Invitemos al doctor Hernando Cárdenas Cardoso para que asuma la Presidencia de la Comisión. Señor Secretario si usted me certifica que hay quórum decisorio, aprobemos el orden del día por favor.

Secretario: Sí Señor Presidente, se ha conformado el quórum decisorio con catorce (14) Honorables Representantes en el Recinto.

Presidente Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: En consideración el Orden del Día, se abre su discusión, continúa en su discusión, anuncio que se va a cerrar, se cierra.

¿Aprueban los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente el Orden del Día?

Secretario: Ha sido aprobado por los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente el Orden del Día, Señor Presidente.

Presidente Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: Señor Secretario sírvase continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

Secretario: Con mucho gusto, Señor Presidente

II

APROBACION DE ACTAS

Aprobación del Acta Número 048- 13, correspondiente a la Sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del día 23 de Julio de 2013.

Presidente, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: En consideración el contenido del Acta Número 048- 13, correspondiente a la Sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del día 23 de Julio de 2013, se abre su discusión, continúa en su discusión, anuncio que se va a cerrar, se cierra.

¿Aprueban los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente el contenido del Acta Número 048- 13, correspondiente a la Sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del día 23 de Julio de 2013?

Secretario: Ha sido aprobado por los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente el contenido del Acta Número 048- 13, correspondiente a la Sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del día 23 de Julio de 2013, Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía: Señor Secretario, hay una proposición que se encuentra radicada desde la semana anterior, por favor sírvase darle lectura.

Secretario: Con mucho gusto, Señor Presidente

“PROPOSICIÓN:

Cítese al Señor Ministro de Minas y Energía, Dr. Federico Rengifo; al Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Dr. Juan Gabriel Uribe, invítese a la Dra. Luz Elena Sarmiento Villamizar, Directora General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y a la Dra. Paula Gaviria Betancur, Directora de la Unidad de

Atención y Reparación Integral de Víctimas, con el fin de analizar los alcances, e impactos económicos y sociales que el Proyecto de Generación Hidroeléctrica Porvenir II, localizable en la Jurisdicción de los Municipios San Luís, Puerto Nare y San Carlos en el Departamento de Antioquia.

Para los efectos fijese la fecha y hora que se surtirá el debate de la presente Proposición, con transmisión en directo de Televisión por Canal Congreso”.

Proposición suscrita por los Honorables Representantes: Juan Felipe Lemos Uribe, Nicolás Daniel Guerrero Montaña, Roberto José Herrera Díaz, Mario Suárez Flórez, Pedro Mary Muvdi Arangüena, Roberto Ortiz Urueña.

Ha sido leída la Proposición, Señor Presidente.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: En consideración la proposición leída, se abre su discusión, continúa en su discusión, anuncio que se va a cerrar, se cierra.

¿Aprueban los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente la proposición leída?

Secretario: Ha sido aprobado por los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente la proposición leída, Señor Presidente.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Señor Secretario sírvase continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

Secretario: Con mucho gusto, Señor Presidente

No sin antes anunciar para la próxima sesión para la discusión y votación en Primer Debate de los Proyectos de Ley números:

No. 140 de 2012 Senado, 347 de 2013 Cámara
No. 143 de 2012 Senado, 331 de 2013 Cámara

Han sido anunciados para discusión y votación del Proyecto de Ley Primer Debate en Cámara señor Presidente.

III

CITACIÓN

Citación al Señor Director de la Aeronáutica Civil, Doctor Santiago Castro Gómez, con fundamento en la proposición de Comisión No. 064 -13 aprobada en Sesión del día 20 de Marzo de 2013 presentada por los Honorables Representantes Pedro Mary Muvdi Arangüena, Eduardo Díaz Granados Abadía, Mario Suárez Flórez; cuyo texto dice:

PROPOSICIÓN No. 064 - 13 APROBADA MARZO 20 DE 2013

“Cítese al Señor Director de la Aeronáutica Civil; Dr. Santiago Castro Gómez, para que explique los contratos de concesiones aeroportuarias celebrados por dicha Entidad en particular la concesión entre la Aeronáutica Civil y el Consorcio Aeropuertos de Oriente S.A.S. suscrito el 6 de agosto de 2010.

Explicar: Cronograma y Montos de Inversión, Avances de Ejecución, Obligaciones, Plan Maestro, Modelo Financiero y obras a Ejecutar.

Adiciónese todo lo relacionado con los Aeropuertos de Santa Marta, El Dorado (Bogotá), Bucaramanga, Palmira, Neiva, para que se nos rinda informe acerca de:

- 1.- Montos de Inversión.
- 2.- Plazos y Cronogramas
- 3.- Ampliación Pista Aeropuerto Santa Marta”.

Se encuentra presente el Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Encontrándose presente el doctor Santiago Castro Gómez, citado por la Comisión Cuarta y encontrándose también presentes los Representantes Citantes, le damos el uso de la palabra al Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena quien es uno de los citantes a esta citación que se hiciera al Director de la Aeronáutica Civil de nuestra República de Colombia.

Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.- Muchas Gracias Señor Presidente: Gracias al doctor Santiago Castro Gómez, que hoy nos honra con su presencia y decirle que la preocupación que nos asiste el día de hoy en una citación de una Proposición que hicimos el 20 de marzo del presente año, que entre otras cosas se dilato mucho, se dilato mucho y hoy tenemos muchas consecuencias negativas precisamente por esa dilación de este Debate; pero bueno creo que todavía estamos a tiempo para corregir los errores que se están presentando en la Concesión Aeroportuaria de Oriente SAS, para decirle que de esa Concesión hacen parte seis Aeropuertos, ustedes los conocen muy bien: Bucaramanga, Cúcuta, Barrancabermeja- Valledupar, Riohacha y Santa Marta; estos Aeropuertos irán a ser intervenidos por esta Concesión que son el objeto del Contrato que todos conocemos.

Es inicial el otorgamiento de la Concesión de conformidad o lo previsto en el artículo 32 numeral 4° de la Ley 80 del año 93 y 105 del año 93, donde se realiza con cuenta y riesgo de la Administración, Operación y Explotación Comercial y mantenimiento y modernización del área de Concesión de los Aeropuertos antes descritos. Este Contrato de Concesión tiene un monto que equivale alrededor de 219 mil millones de pesos; es el monto del valor del Contrato de Concesión, 119 mil millones de pesos y tiene unas áreas que fueron Concesionadas y entregadas a esta Concesión; hay que explicar que las áreas que no fueron entregadas como las Pistas, la Torre de Control, las Radio ayudas son del resorte de la AEROCIVIL y eso hace parte de la Seguridad Nacional.

Quiero contarles que la preocupación no es más que cuando se generó la Concesión de los Aeropuertos se hizo sobre la base de que habían unos Aeropuertos que eran más rentables que otros y que esos Aeropuertos, unos como se dice en la Costa, eran unos **Pupas** tenían carne y otros eran hueso y en ese sentido los Aeropuertos Pupas en ese momento era Cúcuta y la ciudad Santa Marta - Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía - y los que nos encontrábamos en los huesos era los de Valledupar, Bucaramanga, Riohacha y el de Barrancabermeja; la filosofía era buena en ese momento cuando se generó el tema de la Concesión, lo cual decía que los que generaban mayores ingresos, subsidiarían a los que generaban las pérdidas en esos Aeropuertos y se compensaban para generar una eficiencia que era lo que se buscaba y así con esas obras de mejoramiento, los ingresos al final mantenían un equilibrio financiero que ahí se daba y estos Aeropuertos funcionaban de la mejor forma.

Estas condiciones cambiaron sustancialmente, con todas estas justificaciones y hoy me voy a referir especialmente al Aeropuerto de Valledupar y seguramente mis colegas intervendrán sobre el Aeropuerto que le correspondan, con todas estas justificaciones nuestro Aeropuerto, el Aeropuerto Alfonso López de Valledupar, es

una de las entradas principales de Valledupar, Valledupar es una ciudad que todos la conocen, una ciudad intermedia, creciente, una ciudad pujante; ahí tienen asiento las principales Empresas Mineras donde gran parte de las Regalías del Carbón salen de nuestro Departamento y allí llegan todos esos pasajeros que hacen parte de la ruta Valledupar.

Valledupar es una ciudad que hoy está proyectada a crecer rápidamente, tenemos unos grandes centros Comerciales como en todas las ciudades intermedias; Vivienda y grandes edificaciones donde inversionistas privados han hecho y han generado realmente una expectativa inmobiliaria en la ciudad; tenemos un sistema estratégico de Transporte que se viene organizando en Valledupar y tenemos fuentes de ingreso además adicionales con el tema de la Palma en el sector Agropecuario; Turísticamente Valledupar es una ciudad importante por nuestros Festivales, reconocidos a nivel mundial, somos la cuna del Festival Vallenato y además también hacemos parte como una ciudad Fronteriza.

Con todos estos atributos doctor Santiago Castro Gómez y con las características antes mencionadas, como Departamento del Cesar y en Valledupar necesitamos precisamente un Aeropuerto acorde a este desarrollo y vemos que hoy en el Departamento del Cesar y en Valledupar las cosas no son así, esta es la preocupación que más tenemos y seguramente cuando mis colegas vayan enterándose un poco de la situación de esta Concesión, se darán cuenta lo onerosa que fue esta Concesión dada y a esto hay que ponerle los ojos Doctor Santiago Castro Gómez, porque realmente veo con preocupación hoy muchos aspectos de esta Concesión que opera estos Aeropuertos.

La AEROCIVIL armó un Plan Maestro y este Plan Maestro no es otra cosa más que unos insumos para estructurar una Concesión Aeroportuaria, luego de que se arma el Plan Maestro se toman las decisiones con estos insumos y se contrata un Estructurador, ese Estructurador es el encargado de estructurar financiera, técnica, administrativa, jurídica, la Concesión y quiero contarles una cosa, que esta estructuración se hizo por Comisión de éxito, una comisión de éxito que se logró pagar hasta el 12% si se entregaba la Concesión y ustedes podrán imaginarse una Concesión de 120 mil millones de pesos que fue la de estos Aeropuertos: Aeropuertos en la Costa Atlántica y en los Santanderes; y esto generó un pago aproximado de 13 mil millones de pesos por el estructurador financiero, creo que esto fue un gran negocio, pero más preocupado quedo que no basto con pagar los 13 mil millones de pesos aproximados, que es todo lo que hemos podido averiguar, sino que hoy las cosas no están claras dentro de la Concesión y las respuestas dadas a estos Derechos de Petición me lo demuestran.

Quiero decirles a todos, que la AEROCIVIL a través de unos disparadores que ellos reglamentaban allí, como era el número de pasajeros, el número de frecuencias, las toneladas de carga, los números de vuelo, con eso determinaban la prioridad de inversión en estos Aeropuertos y obviamente los Aeropuertos que generaban mayores ingresos seguramente comenzaban a ser sujetos a intervención inmediatamente de sus obras y de sus terminales porque allí generarían los ingresos debidos para poder ayudar a esos Aeropuertos hueso que dijimos inicialmente. En algunos casos doctor Eduardo Díaz Granados Abadía, como en el caso del Aeropuerto de Santa Marta, me informaron que estaban en una disyuntiva de mover o no el Aeropuerto de Santa Marta o de trasladarlo y esto supuestamente era el objeto o la causal más bien del no inicio de las obras en esa ciudad de Santa Marta, lo cual nos estaría generando en este momento los incumplimientos del Contrato que más adelante me referiré.

En el caso de Valledupar del Alfonso López, tengo aquí una fecha exacta desde el día que se consolidó el tema de la Concesión y se las voy a dar los datos respectivos: el Contrato de Concesión, se firmó el 06 de agosto del 2010, exactamente tenemos más de tres años, el Acta de Inicio de la Concesión fue del 15 de octubre del 2010; el Acta de Entrega de la AEROCIVIL de esos Terminales o Aeropuertos fue el 06 de diciembre del 2010, lo cual al día de hoy tenemos dos años y ocho meses de haber sido entregados por la AEROCIVIL los Aeropuertos a la Concesión.

Se constituyo una FIDUCIA que fue el 24 de septiembre del 2010, para recibir los recaudos y los ingresos operacionales del Aeropuerto, los regulados y no regulados; es entregan unos diseños de obra el día 27 de octubre del 2012 y la etapa de modernización del Aeropuerto se inicia supuestamente el 27 de diciembre del 2012; al día de hoy tenemos ocho meses de haber presentado ese diseño y haberse iniciado las obras con el Acta de inicio que se firmo el 27 de diciembre, cosa que me causa sospecha el tema de la Interventoría en este tipo de Concesión grande; además, una Concesión de 120 mil millones de pesos, que hoy tenga una interventoría ad Hoc , esta sin contratar, no sé si al día de hoy Señor Director, ya esa Interventoría está Contratada, porque el último oficio fechado en marzo de este año me manifiestan que ustedes no han Contratado las Interventorías y aquí lo dice el oficio del 21 de enero; el 21 de enero nos habla en cumplimiento a la Ley, esta la respuesta a la AERONAUTICA CIVIL, adelanta un concurso abierto de mérito para Seleccionar la Interventoría en cuyos Pliegos de Condiciones se exige experiencia en el área específica, conocimientos académicos en obras similares, el domicilio Contractual de la interventoría de la Concesión del Nororiente quedará definido una vez se conozca la Persona Natural o Jurídica que resulte seleccionada, lo cual indica que hoy la Supervisión y Interventoría es ad - hoc y está a cargo del personal de la AEROCIVIL, la supervisión de la oficina de la Comercialización, hoy la inversión, esta es respuesta dada por la AEROCIVIL a un Derecho de Petición que hicimos el año pasado.

Y vemos también que esa Interventoría hoy la está haciendo supuestamente sobre otro documento que me envían la doctora Gloria Patricia Gallego, en una Interventoría Ad honorem y que fue delegada el Director Regional mientras se culmina el Proceso de Contratación, hasta el día de hoy no nos han dicho absolutamente nada, no sabemos qué paso con el tema de la Interventoría y quisiera Señor Director que nos explicara por qué no se inicio conjuntamente con la Concesión de los Aeropuertos.

La inversión en el Departamento del Cesar, en especial Valledupar, y más concretamente en el Aeropuerto Alfonso López, en una información que nos envían, nos habla de 13.760 millones de pesos y aquí está el oficio que refrenda precisamente esa respuesta y fue fechado el 21 de enero del 2013, donde dice que el Aeropuerto de Valledupar tendrá inversiones por 13.760 millones de pesos y que explica detalladamente los ítems de las inversiones que se van a hacer y quiero decirles que todos estos ítems solamente se refieren a unas remodelaciones internas sin ampliar el área que ocupa hoy el Aeropuerto Alfonso López y el reacomodo y la remodelación de algunas áreas internas, es decir, nosotros hoy con esto vamos a tener una inversión de 13.760 millones de pesos y en su gran mayoría son unos maquillajes que le van a hacer al Aeropuerto de Valledupar.

Pero más preocupante aún es esta situación: hoy recibimos una información que nos enviaron ayer de la AEROCIVIL, donde nos dicen primero que el plazo de ejecución de las obras es de dos años; aquí corrigiéndole la información doctor Santiago Castro Gómez, es de 18 meses, es decir, del 26 de diciembre de 2012 al 26 de junio de 2014 son 18 meses, no dos años y se corrige la información, pero más aún vemos los avances de ejecución de obra y vemos que tanto los Aeropuertos de Riohacha, Santa Marta, Valledupar tienen cero de ejecución y vemos otros Aeropuertos como el de Barrancabermeja con un 54%, el del Cúcuta con un 43% y el de Bucaramanga con un 38.5% de inversión; pero lo preocupante en el caso del Cesar es esto, mientras en un escrito me envían la inversión de 13.760 millones de pesos, hoy recibo con sorpresa que la inversión en el Aeropuerto de Valledupar va a ser de 9.090 millones de pesos, es decir, todavía nos bajaron aún más en maquillaje que nos van a hacer en el Aeropuerto en 4.600 millones aproximadamente, bajo la inversión 4.600 millones según este reporte que ustedes hoy nos entregan en la Comisión que llegó ayer a la oficina de la Secretaria de la Comisión Cuarta.

Otro tema preocupante al día de hoy habiéndose presentado los diseños con toda esa estructuración y que se pagaron 13 mil millones de pesos aproximadamente, al día de hoy tocaron, no sé la verdad, la verdad es que no sé, cómo sacan una Licitación sin diseños, sin planeación, sin un cronograma de actividad, sino que se fue haciendo en la medida en que se iba desarrollando esta Concesión y al día de hoy luego de entregar los diseños no ha habido una socialización de esos diseños en los Municipios y menos en Valledupar, ahí se hizo un amago de una exposición que se trató de hacer en la Cámara de Comercio de Valledupar y que encontramos y en respuesta además del Derecho de Petición, aquí nos lo dicen claramente, las obras de modernización del

Aeropuerto Alfonso López no se han socializado por aquí al revisar los diseños se encontraron observaciones a los mismos y una vez se tenga en forma definitiva se procederá a darlos a conocer a las partes involucradas en el Proyecto, esto es una respuesta dada por ustedes, lo cual nos indica que esa socialización además de lo que le estoy manifestando no se ha hecho ni siquiera en el Aeropuerto de Valledupar.

Hay algo más preocupante aún, los ingresos; desde el día se entrego la Concesión Aeropuerto de Oriente SAS, el Aeropuerto de Valledupar por ingresos no regulado y regulado la suma aproximada de 5.708 millones de pesos, esta es una información que me suministro la AEROCIVIL con fecha agosto 01 de 2013, reciente, ingreso no regulado por 862 millones de pesos, ingresos regulados por 4.846 millones de pesos que nos da una suma de 5.700 y ahora voy a hacer este análisis, si la inversión en Valledupar es de 9 mil millones de pesos sobre una Concesión que va a durar 25 años y hoy se ha recaudado 5 mil millones de pesos; para mí esta Concesión se debe revisar por dos causas: una la veo muy onerosa porque al día de hoy según información de ustedes esos recaudos ustedes los han invertido en Valledupar y en respuesta dada en este oficio hablan sobre mantenimiento de Administración y operación del Aeropuerto; les quiero decir que eso allá no se ve y lastimosamente nosotros allá no somos ciegos, por lo tanto, estamos hoy y gritándolo doctor Santiago Castro Gómez y vemos que esta diferencia tan grande, pero más aún doctor Eduardo Díaz Granados Abadía y doctor Mario Suárez Flórez, Bucaramanga ha recibido de ingresos 30 mil millones de pesos, 30 mil millones de pesos de ingresos y la inversión en Bucaramanga es de 21.960 millones de pesos; cómo nos explicamos doctor Eduardo Díaz Granados Abadía cuando en Santa Marta hemos recibido y recaudado más de 20 mil millones de pesos; mire la inversión según el último informe que es de 12.120 millones de pesos, estos son interrogantes doctor Santiago Castro Gómez que nosotros aquí en la Comisión como Parlamentario necesitamos conocer porque realmente estamos hoy levantando la voz por este Aeropuerto que tanto nos hace falta en nuestro Departamento.

La inversión ya se la dije, manifiestan que esa inversión fue dada a través de su mantenimiento de Administración que nos vemos con unos rubros específicos de acuerdo a esta respuesta que ustedes dieron en este Derecho de Petición y no especifican exactamente en qué y vuelvo y reitero dado que la pista de aterrizaje, la torre de control, los radio faro y ayudas le corresponden a la AERONAUTICA CIVIL por lo tanto allí no han hecho ningún tipo de inversión que eso es por Seguridad Nacional y eso obviamente se ve y entre otras cosas también tengo una queja doctor Santiago Castro Gómez sobre el tema de la pista y más adelante se lo informaré, otras de las cosas que me llamaron mucho la atención, es que nosotros como Aeropuerto de Valledupar éramos hueso y efectivamente las frecuencias y los pasajeros que manejaba el Aeropuerto de Valledupar eran pocas y aquí vemos un reporte del 2007 de 68 mil pasajeros salida y 66 mil llegada total 134 mil pasajeros, teníamos una frecuencia en ese momento de AVIANCA, teníamos una frecuencia hacia Barranquilla, que luego la sacaron de circulación y después que se dio la Concesión, el incremento de frecuencia fue sustancial, hoy tenemos tres vuelos a Valledupar de AVIANCA, tenemos dos vuelos de LAN, tenemos vuelos de EASYFLY y los vuelos que llegan a Valledupar constantemente por una y otra circunstancia y vemos que esos cálculos cuando se hicieron reportaban que éramos un hueso, hoy Valledupar está generando ingreso a través de su Aeropuerto, ingresos superiores a esas circunstancias que anteriormente se deban y que ameritamos precisamente que a Valledupar se le tenga en cuenta para una mayor inversión y mejor Aeropuerto.

Se incremento el flujo, la frecuencia, los vuelos, pasajes, e inclusive cargas; la carga se incremento y esto de acuerdo al cuadro que nos presentan no se ve reportado; quiero decirles aquí, que nos presentaron un cuadro de una frecuencia donde demuestran los ingresos y llegada de Aviones, pero fíjate en la etapa, hay momentos cruciales para Valledupar como el tema El Festival Vallenato, donde la frecuencia se incrementa, el número de vuelos se incrementa, el número de pasajeros y esto no lo reporta si quiera el comportamiento de estos vuelos que ustedes a nosotros nos mandan a través de este Derecho de Petición.

Otro problema que vemos dentro del proceso y que también nos los contestaron ustedes, es que no hay un modelo financiero que permita realmente proyectar o mayores resultados en términos de plazos, inversión, ingreso, contraprestaciones que entre otras cosas, les quiero comentar colega, la AEROCIVIL no recibe contraprestación precisamente por la deficiencia de algunos Aeropuertos para no cobrarle esa contraprestación

y sobre el incremento que se dé en los Aeropuertos que tenían mayores ingresos, con eso ellos compensaban, si la AEROCIVIL hoy no recibe un centavo de contraprestación y esto nos lo reporta inclusive también en un reporte enviado en marzo 21, muy grueso además donde nos dice que el modelo financiero las repuesta es esta: en primera medida es necesario señalar que el Contrato de Concesión no contempla el pago de contraprestación a la AEROCIVIL, el Concesionario se obliga a realizar las obras de modernización, adquisición de equipos para la prestación de servicios, es el responsable por la seguridad Aeroportuaria y el mantenimiento de las aéreas Concesionadas, tal como está contenido en el Contrato de Concesión, durante un período establecido de un mínimo de 15 años a un máximo de 25, es que la Concesión va a 25 años, 300 meses como lo establece realmente el Contrato de Concesión, son 25 años, por lo que el Concesionario recibe los ingresos regulados y no regulados de los Aeropuertos, estos son los ingresos a los que me refiero colegas para que tengan en cuenta lo que hemos recibido en cada Aeropuerto.

Tema importante, el tema de la Autoridad Ambiental, es decir, que en los requerimientos Ambientales no hay respuestas sobre eso, no sabemos doctor Santiago Castro Gómez si al fin se interviene Ambientalmente las obras en el Aeropuerto de Valledupar y en otros Aeropuertos de esta Concesión y no tenemos conocimiento claro sobre eso, quisiéramos que nos explicara un poco más al respecto.

Quiero decirle doctor Santiago Castro Gómez, que la ampliación de la pista al Aeropuerto Alfonso López, hoy está en terreno ajeno y esto me lo certifica la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, con dos certificados donde nos demuestran que uno de los predios de la fotografía no ha sido legalizado aún y lo cual podría presentarse para demandas contra esta Entidad, aquí están los mapas y están los certificados que demuestran precisamente que esa ampliación que hizo de la Pista a Valledupar no la han en este momento organizado totalmente con respecto a su legalización. Con todo esto doctor Santiago Castro Gómez, la preocupación que nos asiste en este debate realmente, que no vemos claro una Concesión que en este momento es muy onerosa, lo digo así, vemos como se entrega una Concesión sin estudios, como lo dije anteriormente, sin diseño, un Plan Maestro supuestamente que determinaba a través de la estructuración financiera lo que podría costar un Aeropuerto hoy, su mantenimiento y operación, una no socialización de los Proyectos y estos hechos podrían generarnos mucha suspicacia, es bueno que le explique usted al Congreso de la República, cómo están esas Concesiones, estos integrantes, varios además que nos podrían dar una lección lesiva al Gobierno Nacional y al Presupuesto Nacional sobre estos hechos que se están generando.

Por tanto creo y exigimos que se revise realmente este tipo de Concesiones Aeroportuarias, Valledupar merece una mayor inversión dadas las condiciones que anteriormente explicamos y que sustancialmente vemos que no se ha hecho nada al respecto, no se puede permitir que nuestro Aeropuerto sea sujeto solamente igual y lo repito a un simple maquillaje, pero voy más allá a esto y termino doctor Santiago Castro Gómez, con unas preguntas claras, unas preguntas que nos deben aclarar todas estas inquietudes, aquí con respecto al incumplimiento en uno de los oficios que tengo aquí, habla el incumplimiento de cualquiera de los pasos previstos en el cronograma de obra, dará multa diarias hasta de 35 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, por cada calendario transcurrido en mora, con respecto a esto todos los Aeropuertos tienen retraso, todos: el Aeropuerto Palo Negro de Bucaramanga tiene un 38% de ejecución y se vence su terminación el 26 de diciembre de 2013, es decir, no creemos que en cuatro meses termine el 60% aproximadamente que les hace falta.

El Aeropuerto de Cúcuta, tiene el 42% de inversión y termina en diciembre; el de Barrancabermeja el 53%, termina el 26 de diciembre y por su puesto los Aeropuertos de Valledupar, Riohacha y Santa Marta, que aún apenas están en campamento de vocalización y plataforma como lo manifiesta este documento que ustedes nos entregan se vence el 26 de diciembre de 2014, es decir, estamos escasamente a 16 meses para terminar; menos, estamos exactamente a 10 meses para terminar el contrato y a hoy no lleva un porcentaje de avance.

Y termino haciéndole unas preguntas concretas, doctor Santiago Castro y diciéndole que si bien es cierto el diagnóstico de la Concesión se realizó en el año 2007 y vuelvo y explico sus necesidades hoy totalmente son

diferentes, ya que el número de vuelos, el flujo de pasajeros se ha incrementado y quiero que nos deje claro esto, cuál es el plazo real de esa Concesión y el término del Contrato, que no se explica claramente allí?; cuál es el punto de equilibrio de la Concesión?, en el caso de Valledupar por ejemplo que se destina el monto máximo de inversión en la modernización de ese Aeropuerto; cuáles son las Proyecciones que se tienen previstas de vuelos y de pasajeros que serán atendidos al término de esta etapa final, cuando se entregue al AEROCIVIL las áreas Concesionadas, es decir, cómo va a recibir la AEROCIVIL en el 2035 que creo que debe terminarse el Contrato, si usted nos lo dice así, es suficiente la respuesta de diseño e inversiones que se tiene prevista el Concesionario a la proyección de la demanda que hoy presentan los Aeropuertos de la Costa del 2013 al 2035, la AEROCIVIL tiene previsto para hacer análisis periódico de condiciones actuales de las pistas y de las áreas y de equipos que no forman parte de este Contrato de Concesión, se están generando excedentes financieros con los recursos que están recibiendo, cómo se están manejando y quiero explicarles que esos recursos si hay excedentes hay que devolverlo al Tesoro Nacional.

La otra pregunta doctor Santiago Castro Gómez, de acuerdo al Contrato, en la Cláusula 64, cuáles son los ingresos esperados en esta Concesión y de qué forma se revierte a la Concesión y por último dentro del Contrato en la Cláusula 28, las obras de modernización no hay claridad en cuál es el cronograma de obra, puesto que hoy nos presenta un cronograma muy simple, pero quisiéramos que nos dé claridad sobre ese cronograma de obra, al que hace referencia el numeral 28.2, frente al cronograma y frente al cronograma cómo van este tipo de obra, hoy le digo el resultado de esta exposición es muy escueta de esta respuesta y esperamos que usted nos cumpla con estos interrogantes. Le quiero dar la Gracias Señor Presidente y espero que este debate concluya con algo claro y serio y que nos demuestren realmente todas estas irregularidades que presuntamente tiene este Contrato. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Gracias a usted Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena, continuando con el orden del día y con el Debate de Control Político al Director de la AERONAUTICA CIVIL, se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Mario Suárez Flórez.

Honorable Representante Mario Suárez Flórez.- Muchas Gracias Señor Presidente: Mi saludo muy especial al doctor Santiago Castro Gómez, excompañero acá en el periodo Constitucional pasado en la Cámara de Representantes, resalto su preparación académica apreciado Señor Director, usted es un hombre que sabe de la cosa pública, tiene nada más y nada menos que especialización en Harvard y valga la oportunidad para decirle a la opinión pública que aquí al Congreso de Colombia también vienen gentes con Postgrados en las mejores Universidades del país; aquí los Medios de comunicación nunca resaltan eso y aquí hay excelentes y muy buenos Congresistas y hay otros que no tienen muchos Titulos Académicos pero que tienen una prestación social muy importante en sus comunidades, que cabalgan sobre el sentido común, porque aquí tan solo a veces no se necesita el conocimiento académico, sino actuar con sentido común; usted por ejemplo va a los Aeropuertos, veo que pregunta y dice, lo que tengo que pasar a ver cómo van las obras y mira materiales y a veces hace críticas, dice oye estos materiales están muy malos aquí para esta obra, nos paso hace poco en el Aeropuerto de Palo Negro que usted hizo unas críticas sobre algunos materiales que están colocando a esas obras y que manifestaba el Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.

Pero apreciado doctor Santiago Castro Gómez, usted no tiene la culpa de las Concesiones que se adjudicaron, eso hay que dejarlo claro acá, porque a veces puede quedar en el ambiente que fueron en su Administración y debido a esas irregularidades y a esos descuidos y a esas negligencias y a esa falta de estudio en las adjudicaciones de la Concesiones que pronto pueden decir ah, no pero mire, tan joven y mirad todos los miles de millones de pesos que está perdiendo el Estado porque a veces los dineros públicos y lo hemos dicho reiteradamente, pareciera que no tuvieran dueño pero si tienen dueño y son todos los Colombianos en el caso del erario de nuestro país.

Entonces apreciado doctor Santiago Castro Gómez, creo que usted ya tiene unas conclusiones muy bien estudiadas, unas conclusiones muy bien sesudas porque precisamente en estas Concesiones ha habido muchas quejas; en Santander apreciados citantes, compañero Pedro Mary Muvdi Arangüena, por ejemplo, cuando se estaba estructurando la Concesión decían que en el Aeropuerto de Palo Negro al año 2012, el flujo de pasajeros sería de 1'300 mil al año y resulta que a hoy, a hoy que estamos en el año 2013, ya hay un flujo de pasajeros de 1'300 mil, ellos habían proyectado, que el flujo de pasajeros al 2020 era de 1'300 mil y ya en el 2013 ya tenemos el 1'300 mil, entonces esos reajustes sobre todo en un flujo de pasajeros, imagínese ustedes esos ingresos tienen que haberse multiplicado y por eso en los ingresos regulados y no regulados y las cifras que trae el citante ya son 28 mil millones de pesos, claro al aumentar los pasajeros aumentan los ingresos, prácticamente en ocho años antes de lo Presupuestado cuando estaban haciendo la Concesión y ya se superó el monto, estamos hablando del año 2020 de 1'300 y ya en el 2013 tenemos 1'300 mil porque claro, Bucaramanga y el área Metropolitana tiene 1'200 mil habitantes, el Departamento tiene 2'200 mil.

Doctor Santiago Castro Gómez y esos son los estudios mal hechos que se elaboraron para las Concesiones y por eso es que tumban al Estado Colombiano, porque claro el Concesionario privado lo único que le interesa es el ánimo de lucro, lo único que le interesa es la ganancia y no hay ningún compromiso social de esos Concesionarios; por ejemplo, he visto Aeropuertos en donde llega uno a los baños y entra uno a los baños con la maletas antes de registrarse y no tiene si quiera una mesa para colocar unos maletines o unas maletas o el equipaje del pasajero, eso es cuestión de sentido común, cierto y no tenemos que profundizar para decir que están en eso pecando los Concesionarios y ellos no tienen ningún compromiso social, claro a lo mejor ellos viajan en sus aviones privados.

Entonces eso es doctor Santiago Castro Gómez, a lo que usted debe colocarle atención, que esas Concesiones fueron mal estructuradas, que esas Concesiones fueron mal elaboradas, que esas Concesiones fueron un tumbé y por eso si en las cláusulas de la Concesión hay que pedir los reajustes de esos dineros y de esos ingresos al Erario público; entonces, en el caso de Palo Negro, usted ha atendido muy bien a lo que es el sector Gremial y allá se requiere de unas ampliaciones que se vienen ejecutando y que ya hay unos retrasos. Por lo tanto, que le pedimos acá desde este Recinto y desde estos estrados es el cumplimiento en la ejecución de las obras, los reajustes a los que haya lugar desde el punto de vista financiero y que definitivamente las Concesiones sean llamadas por parte del AERONÁUTICA CIVIL a ver de qué manera se van a reajustar esos precios. Le agradezco su presencia, creo que aquí el tiempo apremia, hay otros compañeros que quieren hacer su intervención y dejo ahí la mía. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.

Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.- Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo al doctor Santiago Castro Gómez; doctor Castro, la primera de las gestiones que hice cuando llegue al Congreso de la República fue precisamente plantearle a usted mi preocupación sobre la suerte del Aeropuerto de Santa Marta y se va a acabar este Gobierno y no siento, ni veo que el tema de la Concesión de Santa Marta, más allá de muchos anuncios se están convirtiendo en una burla más para nuestra ciudad; realmente quiero pedirle doctor Santiago Castro Gómez, que nos explique a la Comisión que tipo de Concesión fue que se firmó, obviamente haciendo la salvedad que usted no tuvo que ver nada con la firma de esta Concesión, porque no entiendo qué negocio hizo el Estado Colombiano firmando esa Concesión; aquí me anuncian en una información que llegó para el tema de Santa Marta y le voy a pedir disculpas al doctor Santiago Castro Gómez, si digo algo que no sea cierto porque la información del Aeropuerto de Santa Marta llegó a medias, no me llegó completa, entonces Santa Marta tiene un monto de inversión establecido de 12.120 millones de pesos y cuando uno revisa los ingresos que van corrido a junio de 2013 vemos que van 20.921 millones de pesos, nadie se explica por qué firmamos una Concesión que no iniciara realmente una transformación del Aeropuerto de Santa Marta; aquí nos dice la información que ustedes nos hicieron llegar que el Contrato o los cronogramas terminan en el 26 de junio

del 2014, en un año y cuando reviso los compromisos que tiene que hacer el Concesionario frente al tema de obras de Modernización, a ser ejecutadas, no creo que aquí a junio del año entrante eso pueda estar listo.

Entonces siguiendo la línea del doctor Pedro Mary Muvdi Arangüena y le agradezco doctor Santiago Castro que atendamos las inquietudes, quisiera saber que usted nos diga qué es lo que va pasar con el Aeropuerto de Santa Marta; cuando lo visité en el año 2010, la información que recibí es que las obras en el Aeropuerto de Santa Marta se iniciaban a finales de año, a finales de ese año 2010 y ya estamos en el 2013 agosto y lo único que he visto en el Aeropuerto de Santa Marta es que montaron un par de Almacenes y algunos Comerciantes haciendo uso de unos espacios, pero el Aeropuerto sigue siendo exactamente el mismo y para qué hablar del Aeropuerto de Valledupar, que pensé que el nuestro estaba muy mal y hace unos días tuve oportunidad de viajar por Valledupar y realmente me llevé una peor sorpresa. Entonces cuando le pregunto a los amigos de la Guajira, qué pasa con el Aeropuerto de Riohacha y me dicen que está peor que el de Valledupar y se va a acabar este Gobierno y no puedo aceptar como Magdalenense, pero además como hombre del Caribe que se vayan a burlar de Santa Marta, de Valledupar y de Riohacha, las tres ciudades juntas, solo Santa Marta va casi en 21 mil millones de pesos de ingreso en lo que va de la Concesión; Riohacha lleva casi 2 mil millones de pesos, van 23 mil y Valledupar lleva un poco más de 5 mil millones de pesos y sumadas esas cifras van 28 mil millones de pesos, mi querido amigo desde noviembre del 2010 a junio del 2013 cifras entregadas por la AERONAUTICA CIVIL.

Y si escucho bien al Honorable Representante Mario Suárez Flórez en lo que concierne a Bucaramanga las cosas no andan bien, entre otras cosas la información que nos dan, no nos dice cuál es el porcentaje de avance de la obra de los Aeropuertos de Valledupar- Riohacha y Santa Marta, pero cuando uno tiene conocimiento que han recaudado 30 mil millones de pesos, después de iniciada la concesión, vamos para cuánto tiempo de la Concesión, un poco más de tres años y no avanza nada en esos tres Aeropuertos, tengo que decirle doctor Santiago Castro Gómez que quiero que usted hoy en la Comisión haga un compromiso no con nosotros, sino con estas tres ciudades que necesitan, exigen que el tema de los Aeropuertos cambie sustancialmente; porque es inaceptable lo que ha sucedido y hablo en el caso de Santa Marta, que se ha convertido con todo el respeto se lo digo, en puros anuncios y no pasa nada con la Concesión; si hay lugar a darla por terminada se lo dijimos al señor Presidente de la República hace un par de meses, tenemos que avanzar en esa dirección, pero Santa Marta que es una ciudad turística, que viene haciendo un gran esfuerzo para mejorar su flujo de turistas amerita de manera urgente que se tome una decisión sobre el Aeropuerto. No tuve oportunidad de asistir a un evento que ustedes programaron la semana pasada, entre otras cosas, porque me invitaron muy tarde, pero según entiendo los que asistieron y no están aquí mis colegas del Magdalena, que hablo hoy en nombre de ellos, los Honorables Representantes Carlos Nery López Carbonó y Roberto José Herrera Díaz, quienes asistieron no salieron contentos de lo que les anunciaron en el evento de la semana pasada.

Entonces quisiera doctor Santiago Castro Gómez, terminar diciéndole lo siguiente, quiero que usted hoy y se lo digo en nombre de los Samarios, de los Magdalenenses, nos diga con exactitud qué va a pasar con nuestro Aeropuerto, pero además de eso qué va a pasar con Valledupar y con Riohacha; además me gustaría saber quiénes son los dueños de la Concesión, que esa información no la he podido conocer; me gustaría saber qué va a pasar con la ampliación de la Pista, elemento sustancial para que el Aeropuerto de Santa Marta pueda mejorar en su flujo, aquí tengo ya muchas inquietudes; qué va a pasar con la ampliación de la pista que es un elemento de inversión importante para que el Aeropuerto de Santa Marta pueda recibir otro tipo de Aeronaves y un flujo de pasajeros mucho mayor; pero además hay un rumor muy fuerte en Santa Marta sobre el tema de unos inversionistas pendientes de hacer un Aeropuerto en otro sitio y eso está en el ambiente, no hemos podido confirmar si eso es cierto y aprovecho la oportunidad para preguntarle si usted tiene conocimiento de eso, si eso es cierto y si ha avanzado en algo.

Señor Presidente, me guardo el derecho a intervenir después de escuchar al doctor Santiago Castro Gómez, sobre las conclusiones porque quiero Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena, que aquí revisemos el Presupuesto de la AERONAUTICA CIVIL y veamos cómo es que vamos a avanzar para que Santa

Marta, Riohacha y Valledupar puedan resolver el problema de sus tres Aeropuertos. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Oscar Humberto Henao Martínez para que haga su intervención.

Honorable Representante Oscar Humberto Henao Martínez.- Muchas Gracias Señor Presidente: Muy buenos días para todos; doctor Santiago Castro Gómez, la inquietud mía es la siguiente: El Departamento del Vichada en estos tiempos ha sido muy nombrado, muy nombrado porque somos la última despensa Agrícola que tiene Colombia por sus tierras, por la cuestión de baldíos, por el problema del Narcotráfico, por el problema de Guerrilla, por problemas de Paramilitarismo, hemos tenido de verdad un renombre a nivel nacional en estos tiempos; pero también el Turismo se ha incrementado en el Departamento del Vichada y hoy quiero decirle con gran tristeza que el Aeropuerto que tenemos en Puerto Carreño es un Aeropuerto que da pesar, da lástima llegar allá, empezando por los baños, usted llega a los baños y no hay servicio de baños allá, están en completo deterioro.

El caso de la plataforma, hace unos pocos días estuvo el Presidente de la República allá en Puerto Carreño inaugurando la nueva base fluvial de Oriente y al mismo tiempo pasaba hasta Venezuela en la parte Puerto Ayacucho, para hablar con el Presidente Maduro, se volvió por un día un Aeropuerto Internacional habían varias Aeronaves, la Plataforma es muy pequeña prácticamente no cabían los aviones, quiero decirle a usted doctor Santiago Castro Gómez, sería bueno que se mirara el Aeropuerto de Puerto Carreño para ampliar la Plataforma, para colocarle luces a la Plataforma porque la pista tiene la inversión que ustedes han hecho en el Aeropuerto, ha sido una inversión bastante buena, pero como la infraestructura como tal es un caos - esta infraestructura lleva más treinta años - hace poco se designó la nueva Directora de allá y se ha podido recolectar pidiéndole al uno y al otro para poder pintar ese Aeropuerto, porque la verdad las instalaciones sin pintura, sin nada y si usted fuera allá se daría cuenta de lo que le estoy hoy comentando no es mentira, es una realidad, el Aeropuerto está en un completo abandono.

Tenemos otro problema también con las instalaciones de Bomberos, ahí había un contrato pero hubo incumplimiento, la Aseguradora ya recuperó el recurso pero si queremos que usted nos ayude con eso para ver cómo tenemos unas buenas instalaciones a estas personas que trabajan por la Seguridad del Aeropuerto. Muchas Gracias Señor Presidente, muchas gracias doctor Santiago Castro Gómez.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Consuelo González de Perdomo.

Honorable Representante Consuelo González de Perdomo.- Muchas Gracias Señor Presidente: Solamente voy a hacer referencia como lo han hecho los compañeros a sus Aeropuertos, en mi caso a lo referente al Aeropuerto de la Capital de mi Departamento del Huila y no voy a ser muy extensa porque ayer tuve la oportunidad de conversar personalmente con el doctor Santiago Castro Gómez, pero no puedo dejar de aprovechar el escenario normal para nosotros como es el del Congreso y en este caso la Comisión, para referirme a uno o dos temas concretos del Aeropuerto Benito Salas de Neiva y fui una de las personas que suscribí la Proposición planteando información sobre montos de inversión, plazos y cronogramas de lo hecho en el Aeropuerto Benito Salas de la ciudad de Neiva Departamento del Huila; he recibido el Proyecto de Mantenimiento de la Pista, Plataforma, calle de rodaje y ampliación de la Pista y las obras requeridas para el mantenimiento del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto, pero si hubiera querido como lo pedimos en la proposición doctor Santiago Castro Gómez, que hubiera conocido para que el Departamento del Huila el monto total de la inversión que se ha hecho en la Sede del Aeropuerto Benito Salas de la ciudad de Neiva.

Esto que tengo en mis manos es lo Proyectado para realizarse en el transcurso del año 2013 lo que falta y del año 2014, luego me quedo sin poder participar más ampliamente en el Debate porque no sé, ni que costos

tuvo la inversión que se hizo en lo que hoy está allá prestando un servicio; de igual manera, quisiera saber si fue el mismo Concesionario que está haciendo las obras en los Departamentos de la Costa, perdón la construcción en el Departamento del Huila, porque hay detalles que se los comentaba ayer personalmente, es un Aeropuerto donde se construyeron unos Locales Comerciales, válido y casi me atrevo a decir que llevan todo el transcurso del año o más del año sin ser ni siquiera alquilados; y le pregunto al doctor Santiago Castro Gómez ayer y por qué no ha sido posible que se monte un área Comercial en el Aeropuerto Benito Salas de Neiva, cuando hay más de diez locales en muy buenas condiciones y oh sorpresa compañeros y la respuesta del doctor Santiago Castro, se hicieron los Locales sin siquiera contador para la luz; mi pregunta es: qué papel juegan las interventorías?, qué papel asumen las Interventorías cuando se comen un amplio recurso del Contrato también de los recursos asignados; mejor dicho me parece increíble lo que estoy contando aquí ante ustedes compañeros y ante el país, que los Locales del Aeropuerto de Neiva no hayan podido ser dados en alquiler, en arrendamiento porque no tienen contadores de luz y llevan más de un año construidos, hay un recurso invertido que no está produciendo absolutamente nada al Estado Colombiano.

Y aquí vuelvo y reitero doctor Santiago Castro lo que le dije ayer, tenemos que hacer los ejercicios que sean por parte de la AERONAUTICA de ponerle al usuario un Aeropuerto con las mayores comodidades que se puedan, la ciudad de Neiva, es una ciudad que tiene una temperatura que oscila entre 32, 34, 36, 37 grados y el área de espera, no la sala sino el área posterior o antes, no tiene sino un solo ventilador para un clima como el de la ciudad de Neiva, pienso que una pequeña inversión para que el usuario se sienta mucho más cómodo, que podamos en el menor tiempo posible, entendiendo todos los procedimientos legales que hay que hacer, que subsane el inconveniente de los Locales Comerciales, porque no puedo entender todavía eso, a mí eso ayer que me lo comentó el doctor Santiago Castro Gómez, dije pero increíble, como no hay contadores de luz.

Y también la especial solicitud que he hecho, que sé que depende de la Administración del Aeropuerto de la ciudad de Neiva, pero que usted puede también ahí tener sus acciones y es que si quiera haya un Cajero en el Aeropuerto de Neiva, no hay un Cajero en el Aeropuerto de Neiva, los usuarios de Neiva necesitan sacar un recurso o tener un recurso y les toca irse hasta el centro de la ciudad para encontrar la posibilidad de hacerlo porque en el Aeropuerto no lo tienen, son detalles de brindar bienestar y comodidad a un centro que se está moviendo de la manera más impresionantemente, porque hoy por muchas razones la gente está acudiendo al servicio del Transporte Aéreo como nunca lo había hecho.

Y aquí vuelvo a reiterar lo que dije cuando le hicimos aquí el Debate a los señores de SATENA, cuando les aprobamos una Adición Presupuestal con el argumento que nos esgrimieron aquí de que necesitaban recapitalizar la Empresa y nosotros interpretando lo contemplado en la norma de que SATENA es una Empresa para acercar los territorios que no tienen otra manera de vías, de comunicación, de transporte; planteábamos entre otras cosas que la zona sur del Departamento del Huila, pensando en ese centro Turístico de San Agustín, tuviéramos la posibilidad de que SATENA nos brindara el servicio Aéreo de Bogotá- Pitalito, integrando eso si ya sería tarea de otras organizaciones, el tema de los Paquetes Turísticos, yo no sé por qué, SATENA no ha entendido la función social que tiene la Empresa desde su concepción señor Director de la Aeronáutica, quería dejar esa intriga o esa preocupación o esa aspiración que tiene el sur Colombiano de tener esa línea Aérea por intermedio de la Empresa Estatal que tiene como propósito buscar el acercamiento de Regiones apartadas y en este caso de algo tan importante, de un sitio tan importante, Patrimonio de la Humanidad como es el Municipio de San Agustín.

Me gustaría conocer los costos como lo dije al principio de la intervención en lo que se ha hecho en el Terminal Aéreo de Neiva, el Benito Salas y revisar doctor Santiago Castro Gómez las falencias y subsanarlas en la construcción que hasta hoy se han realizado allá en esta Dependencia. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Jack Housni Jaller.

Honorable Representante Jack Housni Jaller.- Muchas Gracias Señor Presidente: Primero quiero mandarle un mensaje al doctor Santiago Castro Gómez de que por lo menos en mi caso y creo que es generalizado en la Comisión, sentir una gran confianza en lo que está haciendo al frente de la AEROCIVIL; pero hay problemas estructurales en los Concesionarios y hay que solucionarlo y uno de esos por lo que podemos ver y por mi experiencia en San Andrés – Islas, es la función del Interventor, pienso que la función del Interventor es el de ser enlace con usted, para enterarse todos los problemas y creo que no lo están haciendo bien, en el caso específico de San Andrés antes de su administración yo tuve una reunión con el Concesionario y el Interventor y hablaba como si él fuera el Concesionario, habla hemos hecho, no si ya hemos avanzado y yo le pregunté en la reunión usted quién es, el Interventor dice, ahí ha avanzado el Concesionario, no ha avanzado usted, usted ha reportado, usted ha informado, usted no ha avanzado, no ya hemos construido y contestaba lo que me debía contestar el Concesionario, realmente produce malestar, produce un mal ambiente, pero además porque estamos hablando de que esta País está apostándole a los Aeropuertos y al Turismo como una gran locomotora de desarrollo y ahí nos estamos quedando.

La fila de entrada a la salas de espera del Aeropuerto de San Andrés dura veinte y treinta minutos, hay dos funcionarios con un escáner, una de las condiciones del contrato dice debe tener aire acondicionado, tiene un aire acondicionado lo tiene, un Mini Split de 10 mil BTU o sea es realmente denigrante la entrada y la salida por lo que hace el concesionario; en qué queremos que nos ayude el doctor Santiago Castro Gómez, en que estos Aeropuertos se conviertan en focos de desarrollo, opino que con un poco de inversión vamos a aumentar el flujo de pasajeros, la Región va a crecer, que es en todos los casos la contraprestación de la Región ha sido nula en recursos, se ha querido el mejoramiento de las condiciones Aeroportuarias y hoy podemos decir con claridad que era mejor con la Administración de AEROCIVIL que con la Administración de los Concesionarios, es un punto de encuentro entre todos, es un acuerdo general; sé que ha presionado a los Concesionarios en el caso de San Andrés, se que ha avanzado mucho, le pedimos que haga casi que una labor histórica, tiene nuestro apoyo para hacerlo, San Andrés tiene una Pista en malas condiciones, eso no puede trascender, eso no puede convertirse en un problema para la llegada de los aviones porque nos morimos de hambre, hay que ocuparse de eso y confiamos en su Administración, confiamos en su absoluta honestidad, eso es para nosotros una prenda de garantía, apriete en primera medida a los Interventores, estos son sus Agentes para usted saber lo qué pasa en esa Región. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Javier Tato Álvarez Montenegro.

Honorable Representante Javier Tato Álvarez Montenegro.- Muchas Gracias Señor Presidente: Una intervención supremamente corta para el doctor Santiago Castro Gómez, como lo manifestaba nuestro colega y amigo Mario Suárez Flórez, lo conocimos de Congresista, de Representante a la Cámara, muy inquieto, muy eficiente, muy capaz en sus intervenciones y en sus proyecciones, creo que de la misma manera lo está haciendo como director de la AERONAUTICA CIVIL, sucede que el doctor Sanclemente agilizó muchas Concesiones sorprendentemente, se enloqueció cuando supo que había cambio de Gobierno y se Proyectaron Concesiones no ortodoxas, de falta proyección, de seriedad y de ética que deben tener los Funcionarios Públicos. Hay que averiguar y nos coge por sorpresa este debate debido a quiénes son los propietarios de esas Empresas Concesionarias; un Concesionario mira sin lugar a dudas su negocio y hace veinte años que estoy aquí en el Congreso de la República y en veinte años siempre he pretendido tener un Aeropuerto digno en el Departamento de Nariño, quiero no entrarme en el Debate sino agradecer la proyección que Santiago Castro Gómez y que el Gobierno Nacional han tenido con la ciudad de Ipiales, buscando sin lugar a dudas la ambientación de la estructura del Aeropuerto de Pasto y determinar después de veinte años, con esas solicitudes que a gritos lo hacíamos ante la Virgen de la Lajas para que los Funcionarios se motiven, para que un Funcionario tenga respeto por nuestra Región y con nuestro pueblo.

Por lo tanto, agradecerle esos resultados de eficiencia y de eficacia, de verdad Santiago Castro Gómez, sé que con este debate promovido por nuestro Compañero Pedro Mary Muvdi Aranguena, usted va a salir muy

airoso, pero hay que proyectar y ajustar a los Concesionarios duramente, con mucha fortaleza, exigiéndoles al máximo terminar los Contratos y las Concesiones realizadas, desafortunadamente en estos Gobiernos los pulpos económicos, son los que se aprovechan, los que aprovechan todos los dividendos de lo grande, de lo poderoso para aprovecharse económicamente y tener una rentabilidad espectacular, huesos como los otros tienen que sin lugar a dudas la AERONAUTICA CIVIL y el Gobierno Nacional seguir proyectándolos, pero la bonanza y la carne que con antropofagia ellos se tienen como tigres poderosos, pero sin lugar a dudas esas Concesiones deben ser obligadas al cumplimiento; el Superintendente de Transporte tiene que hacer la vigilancia sin lugar a dudas de las Empresas que prestan servicios en la AERONAUTICA como es: AVIANCA y SATENA; AVIANCA con los resultados que hicimos en la prestación de los servicios para que podamos desabordar se demoran promedio de 35 minutos en la Plataforma, eso no tiene consideración alguna y se le aqueja a la AERONAUTICA y espero Señor Director que ajuste a estos poderosos, los ajuste de toda la vigilancia y todo el ejercicio de la proyección que deben tener estas Empresas, no por SATENA es una Empresa del Estado que vino aquí a esta Comisión que la autorizamos a través de la Ley y unos ajustes Presupuestales, no cumplió con su compromiso antes por el contrario empeoró el servicio y a la ciudad de Pasto: tres, cuatro veces en semanas únicamente vuela, quitaron los demás vuelos y no sé si prestamos esos servicios, el Estado Colombiano no es para recibir utilidades sino beneficios para nuestro pueblo. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Alejandro Carlos Chacón Camargo.

Honorable Representante Alejandro Carlos Chacón Camargo.- Muchas Gracias Señor Presidente, gracias por permitirme intervenir: Saludos al Doctor Santiago Castro Gómez; para los Norte Santandereanos es de suma preocupación, no sé si usted ha ido a Cúcuta para que vea el desastre de lo que es una pésima inversión, o una pésima ejecución de recursos en una Concesión, tenemos un Aeropuerto que se compadece, con la Frontera viva más importante de Colombia y no se compadece especialmente, no sé si usted me dirá si los datos que tengo de informaciones son falsos; hace tres años se entregó a la Concesión el Aeropuerto formalmente; usted habla que las inversiones en dicho Aeropuerto son por el orden de los 16.665 mil pesos y nos sorprende cuando entrega una Concesión especialmente las de última generación que son las que hoy llama este Gobierno las de Cuarta Generación, es para que el inversionista explote, por su puesto la Concesión; pero que el Estado en la medida de lo posible no haga unas inversiones mayores sino que sea el Concesionario con sus recursos el que haga la inversión, en este caso particular parece que estuviéramos en las Concesiones de la primera Generación, quién sabe hace cuántas decenas de años en Colombia, porque estos señores entiendo ojalá esté equivocado han recibido ingresos por recursos no regulados, por ingresos de destinación de servicios no regulados y regulados por el orden de los 18 mil millones de pesos, en el informe que tenemos 18 mil millones de pesos y allá aparece como si no se hubiera iniciado la obra Señor Director de la Aerocivil; entonces, me parece que usted debe intervenir de manera clara, porque así como el Gobierno, el Gobierno como tal entregó esas Concesiones también tiene que hacerle un seguimiento serio a esas Concesiones.

Segundo punto, Señor Director que es muy importante para nuestra zona de Frontera y que he tenido la oportunidad de hablar con sus Asesores, con usted ha sido imposible, espero que entienda la situación, es difícil para la gente que no hace parte de la Región y que además se sienta en Bogotá como gran parte del Gobierno y que no conoce las dificultades de las Regiones, en el Norte de Santander existe una zona que le llamamos la Provincia la Ocaña, muy alejada de lo que es Cúcuta la Capital, que en muchas veces, la escasa inversión de infraestructura, que en vías se demora unos seis y siete u ocho horas en llegar de un lado al otro y que le es más cerca estar en el Cesar, o más cerca de Santander del Sur, que de su propio Departamento que es el Norte de Santander, ha sido muy difícil que el Gobierno invierta a pesar que lo hizo, lo dejamos como Coordinadores del Plan Nacional de Desarrollo, unas inversiones superiores a los 700 mil millones de pesos como Megaproyectos de la vía Cúcuta – Ocaña y parece que eso no va a cumplirse en el Plan Nacional de Desarrollo, pero hay algo que si es posible que usted colabore y es hacerlo más cerca y es que precisamente que se logren llegar vuelos a esa ciudad, allá los hacían privados, lo hacía SATENA, no parece que fuera muy rentable cuando llegan unas Empresas privadas a prestar esos servicios terminan otras Empresas como llegó SATENA y terminó quebrando

las otras, se fue SATENA y llevamos años sin poder tener un servicio permanente en la ciudad de Ocaña que le preste un servicio a los Ocañeros para que estén más cerca en Cúcuta en avión a pesar de que tenemos un Aeropuerto y se han hecho unas inversiones que pienso que es para no tener aviones es más que suficiente, pero teniendo aviones ojalá fueran mayores, pero no teniendo aviones, pienso que en el Aeropuerto las Salas Administrativas están acordes.

Este vuelo doctor Santiago Castro Gómez, entendemos que hay unas Empresas que han solicitado esos permisos permanentes, ya que el Estado no ha sido posible que preste los servicios, que el Estado no entienda que SATENA a pesar de ser pública debiera prestar también una labor social en sitios como en Inirida (Guanía), Ocaña, hay que ayudar a que los privados, incentivarlos a que los privados puedan ir a la ciudad de Ocaña con su propio recurso y haciendo sus propias inversiones. Entonces, Señor Director, ojalá logre usted acelerar para que pueda, además pasar a la Historia como el Director que pudo hacer que volvieran los privados a prestar ese servicio, ojalá fuera público y que tuviera los costos muy bajos, pero en la medida que no ha sido posible que SATENA lo cubra, que el Estado Nacional pueda acercar esas distancias en el Norte de Santander, que usted nos colabore en agilizar para que esos privados que hoy entiendo lo hacen por vuelos Chárter puedan hacerlo formalmente y legalmente después por su puesto de cumplir todos los requisitos que correspondan pero darle la oportunidad a la gente de que tenga Avión ya que no han podido arreglarle la carretera a ustedes. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Señor Secretario, sírvase dar lectura a la proposición que se encuentra radicada en la Secretaría.

Subsecretario: Con mucho gusto, Señor Presidente:

“Cítese al Sr. Ministro de Hacienda, Dr. Mauricio Cárdenas Santamaría y al Presidente de ISAGEN, Dr. Luís Fernando Rico, para que nos explique en qué consiste el Plan del Gobierno Nacional para sacar a la venta la Empresa ISAGEN”.

Proposición suscrita por los Honorables Representantes Jack Housni Jaller, Nicolás Daniel Guerrero Montaña, Eduardo Díaz Granados Abadía, Roberto Ortiz Urueña, Carlos Abraham Jiménez López, Mario Suárez Flórez.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: En consideración la proposición leída, se abre su discusión.

Se concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Consuelo González de Perdomo.

Honorable Representante Consuelo González de Perdomo.- Muchas Gracias Señor Presidente: Permitan apoyarla con mi firma.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se adiciona a la anterior proposición con la firma de la Honorable Representante Consuelo González de Perdomo, continúa la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada.

¿Aprueban los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente la proposición leída?

Subsecretario: Ha sido aprobado por los Honorables Representantes miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente la proposición leída, Señor Presidente.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Mario Suárez Flórez.

Honorable Representante Mario Suárez Flórez.- Muchas Gracias Señor Presidente: Doctor Santiago Castro Gómez, por informaciones de prensa, tenemos que todas estas Concesiones de las que nos estamos ocupando en la tarde de hoy, pasan a la ANI, a la Agencia Nacional de Infraestructura. Entonces quiero saber doctor Castro, a partir de cuándo pasan esas Concesiones a la Agencia Nacional de Infraestructura y ahora sí que va a ser un dolor de cabeza porque bien conoce usted el Funcionario que está al frente de la ANI. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Señor Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Director de la Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro Gómez.- Muchas Gracias Señor Presidente: Un saludo a todos los Honorables Representantes a la Cámara de la Comisión Cuarta, a la Mesa Directiva, al Secretario, a los compañeros de la AERONAUTICA CIVIL que me acompañan, estar en la Comisión Cuarta, es casi como estar en mi casa primogénita fue la Comisión Tercera, los vecinos de ustedes, donde trabajamos juntos todo lo que eran Presupuestos, Reformas Tributarias, muchos Proyectos y la verdad el trabajo mancomunado en las Comisiones Económicas fue impresionante durante todo el tiempo que estuve y conservo muchas amistades, afortunadamente y he hecho muchas nuevas con los Representantes que han llegado en este periodo constitucional.

Tengo una presentación general, pero voy a tratar de ser mucho más concreto y rápido de lo que estábamos previendo, vamos a hacer solamente la presentación referente a dos Aeropuertos, que conciernen a las ciudades de Valledupar y Santa Marta, me voy a referir también a las inquietudes que hay sobre otros temas, pero antes de eso voy a hacer unas consideraciones generales: las Concesiones Aeroportuarias que se hicieron en Colombia, ustedes lo conocen, lo han expresado aquí, todas las hicieron en el pasado Gobierno y en Administración anterior, unas con errores, otras con algunos que considero aciertos, unas con falencias, otras demasiado restrictivas, ninguna de Generación Cuatro, la Generación Cuatro apenas empezó a pensarse, es en este Gobierno para las Concesiones que se están proyectando, ninguna de esas fue Generación Cuatro, tampoco cuál fue la proyección que hubo, porque era como trataban diferentes modelos y además estamos hablando desde Concesiones, tenemos unas del año 2000, por ejemplo AEROCALI y tenemos Concesiones de los años 2006, 2007 y 2008, o sea hay también unas brechas impresionantes en los tiempos en que fueron dadas estas Concesiones, o sea que ninguna ni siquiera fueron del anterior Gobierno, estamos hablando en el año 2000 entre el Gobierno de Andrés Pastrana, o sea que realmente aquí tenemos una combinación de todas las Generaciones: Primera Generación, Segunda Generación y otras en que simplemente tratan diferentes modelos.

Cuando una Concesión se firma, es obligación para ambas partes, para el Concesionario y para el Estado, le guste a uno o no le guste posteriormente que lo que se firmó fue un exabrupto o fue un acierto, el hecho es que es obligación para ambas partes; ahora bien una Concesión se puede modificar si, se puede modificar claro, siguiendo unos mecanismos y unos requisitos; uno puede modificar por ejemplo el objeto de la Concesión, pero no puede modificar alcances de la Concesión, hay incluso diferentes modelos que se aplican a cómo se puede modificar, unos dicen que hay que ver en el momento en que se suscribió la Concesión, cuál era el Régimen Vigente para ver si se puede modificar y se puede hacer una adición hasta el 50%, hasta el 60% si es por el tiempo, si es por el monto, incluso muchas personas dentro del Gobierno tienen opiniones encontradas de cómo puede ser esa modificación, o sea cualquier modificación la verdad los que las firmamos nos estamos también dando una bendición y viendo haber qué nos va a pasar más adelante.

Lo que si les puedo decir, la política general que tenemos frente a las Concesiones y es estarlos supervisando, estarlos apretando y estarlos multando cuando es del caso; nuestra tolerancia a que haya

retrasos, nuestra tolerancia a que no se cumplan especificaciones, es cero, inmediatamente hemos iniciado multas; pienso que no hay ninguna Concesión que no haya tenido una multa de esta Administración. Ahora, todas las Concesiones en algún momento hacen algún tipo de incumplimiento; hay unas que son muy graves, hay otras que si se acumulan ya empiezan a entrar en causales de caducidad, y estamos hablando ya de otro tema. A esta Administración no le ha temblado la mano cuando tiene que actuar con mucha verticalidad frente al tema de Concesiones y cuando vemos que hay Concesiones que han sido deficientes de manera reiterativa, no cedemos a presiones; cuando la Concesión de Barranquilla, que tuvo muchas falencias y que en nuestro parecer dejó mucho qué desear frente al nivel de compromiso, al nivel de inversiones con una ciudad del Caribe colombiano y para el país, le dijimos: “No vamos a hacer la prórroga”; se intentaron todas las formas de presión, no cedimos ante esa presión; pienso que ahí me quedarán secuelas y enemigos por el resto de mi vida, pero son temas que un como administrador público, en un momento dado tiene que tomar una decisión y tiene el poder de bolígrafo; y el que tenía el poder del bolígrafo, de firmar, si se prorrogaba o no la concesión era este servidor y lo utilizamos para que eso no se diera.

Cuando hemos tenido litigios con las Concesiones en tribunales, nos vamos con todo: contratamos las mejores firmas de abogados y contrario a lo que dicen, que es que el Estado siempre pierde en los estrados judiciales, hemos ganado demandas por más de veintipico mil millones de pesos, donde un Concesionario ha tenido que pasar un chequecito, nunca lo había visto así escrito: veintipico mil millones de pesos, páguese a Aeronáutica Civil; o sea que en eso pueden tener toda la confianza de que actuaremos con la diligencia y la verticalidad que se deba emplear en cada caso.

A nosotros tampoco nos interesa que las Concesiones fallen, o sea, empujarlas al abismo; si una Concesión está teniendo problemas, miramos a ver cuál es el problema que tiene, si es un problema salvable, si es un problema que es causa propia o es un problema de causas externas, si es un problema que amerita que se reprogramen unos hitos, hasta ahora no lo hemos hecho en Obras, sí lo hicimos en el caso de Nororienté cuando tenían que presentar todos los requisitos para dar pie al Acta de Inicio de Obras y en ese momento ya habíamos hecho entrega de los Terminales y estábamos ante una disyuntiva: o nos damos ese tiempo adicional para que acopien esos requisitos, que la estructuración les había dejado un tiempo muy corto, o cercenábamos, casi que caducábamos la Concesión antes de que empezara; decidimos darnos ese tiempo. Pero tengan la absoluta certeza de que si hay un hito que se incumple, es una multa que se le impone.

Ahora, no podemos imponer multas hasta que no llegue la fecha del hito y podemos saber, sabemos que con el nivel de Obras que llevan, sabemos que ese hito que está dentro de tres meses, estamos seguros que no lo van a cumplir, pero no podemos imponer la multa hasta que lleguemos a esa fecha y efectivamente el interventor nos certifique: “No cumplieron”; en ese momento es que ponemos la multa y la sanción, no la podemos colocar antes. Hay veces que nos han sorprendido, les puedo hablar de una Concesión muy grande del país; estaba absolutamente seguro y en la Aeronáutica no teníamos la menor duda de que iban a incumplir: pues se pusieron las pilas, doblaron los turnos y lograron hacerlo de una manera increíble, pero lo lograron; o sea que uno en verdad tiene que esperar a que se cumpla ese hito, para saber si hubo incumplimiento o no. Los hitos de las Concesiones están especificados y están especificados con fecha y con Obras; en este momento y empecemos ya a hablar del tema de la Concesión Nororienté: todos los hitos salvo, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía, salvo Santa Marta, tienen que ser cumplidos, so pena de una sanción y una multa por parte de la Aeronáutica Civil; y repito: todos los hitos.

Los inicios de Obra y las fechas de terminación de Obra estaban muy claras y las responsabilidades de los Concesionarios estaban claras: Las fechas de inicio para Bucaramanga, Cúcuta y Barrancabermeja estaban para el 26 de diciembre del 2011 y para terminación el 26 de diciembre del 2013; para Valledupar, Riohacha y Santa Marta estaban el 26 de diciembre del 2012 y para terminación el 26 de junio del 2014; y salvo Santa Marta, el Concesionario nos tiene que responder por el cumplimiento de esos hitos.

De igual manera, los avances que tenemos son diferentes de los que ustedes tienen, porque en Valledupar tenemos avance del 6.91%, en Riohacha el 25.17%, en Santa Marta estamos en este momento con Obras suspendidas, por eso le digo: Santa Marta en esto es la gran excepción y vamos a entrar en detalle para tranquilidad de la Comisión, especialmente del Representante Eduardo Díaz Granados Abadía, valga la pena decirlo, ha estado muy acucioso, me llama diciendo: “Cómo está”; claro que se molesta porque se impacienta como se impacientaría cualquier Representante de una región, que de pronto dice: “¿Pero por qué estas Obras no avanzan?”, y por eso vamos a entrar en detalle en ese tema; y en Barrancabermeja están las Obras en un 80% de adelanto.

Los famosos indicativos de inversiones, que ustedes dicen: “no, pero es que en unos eran o de 9 mil y después nos están diciendo que 11 mil”, las inversiones en esta Concesión, todos los montos de inversión son indicativos; ¿por qué?, porque es una Concesión que le exige, es una Concesión por resultados: lo que le exigen, por ejemplo, entonces al aeropuerto de Valledupar: usted me tiene que hacer esto en plataforma, usted me tiene que hacer esto en el Terminal, usted me tiene que hacer esto en el parqueadero, y con estos materiales. Si ellos cumplen más o menos en el Presupuesto estimado, bien; si les sale más, de malas; si les sale menos, se hicieron un ahorro; pero tienen que cumplir con la cantidad de Obra y con las especificaciones de Obra; entonces, no nos fijemos mucho en si dice 9 mil y después son 10 mil u 11 mil; en verdad, lo que el Concesionario está obligado es a hacer las Obras que estaban contenidas en el Contrato de Concesión.

Sobre los ingresos: Los ingresos que tenemos en este momento, que creo que es el cuadro que ustedes tienen, regulados: Bucaramanga, 9.400 millones de pesos; estoy hablando del año 2012; 6.889 millones de pesos Santa Marta; 6.776 millones de pesos de Cúcuta; 1.937 millones de pesos, Valledupar; 1.308 millones de pesos de Barranca y 710 millones de pesos de Riohacha; y a eso le adicionamos los no regulados, que fueron 5.249 millones de pesos en total, distribuidos en: 2.051 millones de pesos de Bucaramanga; 1.269 millones de pesos de Santa Marta; 1.209 millones de pesos de Cúcuta; 383 millones de pesos de Valledupar; 238 millones de pesos de Barrancabermeja y 100 millones de pesos de Riohacha. Esos son los ingresos del último año completo; este cuadro lo tienen ustedes y saben cuánto se ha hecho hasta la fecha, pero es muy importante que entiendan la estructura de esta Concesión; esta Concesión, junto con la de Medellín, es una Concesión con unas condiciones muy especiales: lo que tiene es un ingreso definido, y ese ingreso esperado, perdón; 270 mil millones de pesos, a precios del 2008; esos son los ingresos esperados de la Concesión y se dio un tiempo variable, que dice: entre 15 y 25 años. Si el Concesionario llega a esos ingresos esperados antes del año 2015 o en el año 2015, la Concesión nunca va a ir más allá, nunca va a tener más años; simplemente, a los 15 años entonces tendrían que retornarle a la Aeronáutica Civil todos los seis aeropuertos. Si los ingresos van más allá y van hasta el año 16 o al año 17, ese es el año en que le tienen que retornar los aeropuertos, o sea, aquí no puede haber ganancias exorbitantes por definición; digamos, esa parte del modelo, esa parte me gusta, hay otras cosas que no me gustan tanto, en que uno no va a tener la posibilidad de que es que un Concesionario se esté enriqueciendo ya de manera exagerada con los ingresos de los pasajeros o con las Concesiones del Estado; porque el ingreso esperado ya se le definió al Concesionario; incluso, es más, aquí lo que nos puede pasar en esta Concesión, que nos podría pasar también en la Concesión de los aeropuertos de Antioquia, de Chocó y de Sucre y de Córdoba, es que lleguen al ingreso esperado aún antes del año 15. ¿Y qué les va a pasar?: Por ejemplo, si llegan en el año 12, al Concesionario le ocurre una circunstancia desafortunada, que es que inmediatamente deja de percibir los ingresos regulados, que son los ingresos más cuantiosos y tiene que seguir sosteniendo toda la operación aeroportuaria hasta el año 15 con los no regulados, lo cual sería una catástrofe para cualquier Concesionario que le ocurra esto; por esa parte no me gusta, porque es que no se previó las malas épocas pero no se previó que fueran tan buenas que llegáramos a unas circunstancias donde podríamos estar teniendo a Concesionarios al borde de una quiebra, lo cual no es bueno ni para el Concesionario, pero tampoco para el Estado. Entonces, entendamos que aquí no puede haber primero unas ganancias exorbitantes y que cómo así, que nos hagamos los siguientes cálculos, que es que está obteniendo una cifra, de 10 mil millones por año y esto es por 25 años, entonces va obtener 250 mil en este aeropuerto y que solo va a invertir 40 mil, entonces se va a estar echando al bolsillo 201 mil, eso no va a ocurrir; entonces quiero que ustedes tengan claridad de la estructura de esta Concesión.

El tema solamente para decir y esta política de cero tolerancia para abusos o para infringir Normas, es la misma que aplicamos en todo, e incluso para las aerolíneas, con la diferencia en que a las aerolíneas sí les cambiamos las reglas del juego, porque modificamos nuestro reglamento aeronáutico para doblar, y en algunos casos hasta triplicar, las sanciones que se dan por demoras injustificadas y las compensaciones que se le tienen que dar a los pasajeros, eso ustedes lo pueden ver ya en la modificación de los reglamentos; o sea, actuamos con decisión en temas de que no se había actuado desde hace muchísimo tiempo, a pesar de que hicimos la socialización con las aerolíneas en su momento y ellas, en unos temas estuvieron de acuerdo y tengo que decir, estuvieron de acuerdo en unas modificaciones, otras dijeron que eran exageradas y aun así las impusimos; pero este es el talante que hemos tenido, nuestra prioridad es clara: es el usuario, llámese un usuario de un aeropuerto o llámese un usuario de un servicio de transporte aéreo.

Entonces, iniciemos con el aeropuerto de Valledupar: ¿Qué era la responsabilidad del Concesionario?, la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización del área concesionada del Aeropuerto Alfonso López en Valledupar; estos son los hitos que están contenidos y esos hitos no se han variado para este Aeropuerto; tiene la fecha de inicio de Obras de modernización de 27 de diciembre del 2012. ¿Qué áreas tienen ellos a su cargo?, tienen: la Terminal de pasajeros, plataforma, parqueaderos públicos, vías de acceso a zona del Terminal y cuando hablo de vías de acceso es dentro de los terrenos del aeropuerto, no vías de acceso por fuera; y cerramiento perimetral. ¿Qué quedó a cargo de la Aerocivil?, este es un tema que no me gusta, ojalá esto no se hubiera dado, haber dado una Concesión sobre parte de un aeropuerto; uno si lo entrega lo entrega todo, no lo entrega en partes, además porque se mezclan responsabilidades, porque entonces están interviniendo terceros en una misma área, entonces esa parte de responsabilidades ese tema no me gusta, pero así está y ya tenemos que actuar de la manera como quedó estructurada. Tenemos temas a cargo de la Aerocivil: la pista, las calles de rodaje, la torre de control, edificios con equipos de radio-ayudas de aeronavegación y visuales y el edificio del servicio de extinción de incendios; nosotros hemos hecho inversiones en pista en todos los aeropuertos de la Concesión Nororiental, que quedaron a cargo nuestro.

¿Cuál es el alcance del proyecto? Lo que tenemos ahora es un aeropuerto de 2.700 metros cuadrados, 3.982 metros cuadrados de parqueadero y área de plataforma de 13.665 metros cuadrados. ¿Qué queremos?, que llegue a ser una Terminal de 3.616 metros cuadrados, parqueaderos de 5.260 metros cuadrados y áreas de plataforma de 16.675 metros cuadrados. ¿En qué consisten las Obras de modernización del Terminal?, además de la ampliación, aire acondicionado en salas de abordaje, salas de entrega de equipajes y oficinas, se construye un Terminal de carga y se instala un pasillo techado de 150 para las posiciones de las aeronaves. En el parqueadero - es el incremento que ya habíamos hablado - a 5.260 metros cuadrados; la plataforma se amplía también y se dejan unas zonas exclusivas para equipos de soporte en tierra, de 510 metros cuadrados.

El alcance de la modernización por sub-ítems: el área del hall general se aumenta casi en un 30% al pasar a 555 metros cuadrados, las salas de abordaje se doblan a 314 metros cuadrados, las áreas de salas de retiro de equipaje se aumentan ligeramente, las oficinas de aerolíneas se aumentan en un 50%, las áreas comerciales se aumentan en un 20%, a 626 metros cuadrados; los Counters de check-in pasan de 9 a 12, los controles de salida pasan de 25 metros cuadrados a 98 metros cuadrados; las bodegas de carga y mantenimiento, que no había y ahora van a ser unas bodegas de 253 metros cuadrados. Ese tema, ya las Obras se iniciaron por parte del Concesionario, iniciaron con una intervención en plataforma; ese hito nos tiene que entregar el próximo año todas esas Obras completas, si no las entregan van a tener obviamente todas las multas y las sanciones que están entre otras, consignadas de manera muy clara en el Contrato de Concesión.

¿Qué estamos discutiendo en este momento?, Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena y Honorable Representante José Alfredo Gnecco Zuleta, que por aquí estaba; y los Representantes del Cesar, que han estado muy pendientes: es la climatización del hall general; ya le di instrucciones precisas al Concesionario de que hiciera una valoración de cuánto costaría, para ver si vamos a hacer una modificación contractual, porque la tenemos que hacer en el caso de Bucaramanga y la tenemos que hacer en el caso de Santa Marta, si la

podemos hacer en el caso del aeropuerto Alfonso López, de Valledupar. Nos han dicho que el costo de la Obra, 1.200 millones de pesos, y que a eso tendría que añadirse el costo de operación, ya un volumen de aire mucho más grande que en las salas de abordaje; me parece que tiene toda la lógica y que vale la pena y que lo deberíamos meter dentro, así el Estado tenga que asumir ese costo como Obra complementaria. Sí, lo estamos haciendo para Santa Marta y lo estamos haciendo para Bucaramanga, creo que lo podemos hacer para Valledupar; no me parece un costo exagerado, además tiene la condición, de que los vientos solamente se dan en épocas muy cortas del año, a pesar de que se trate de trabajar con los flujos de vientos, cuando no hay viento eso no trabaja, entonces sí se pueden llegar a altas temperaturas; como Director le puedo decir que las Aeronáutica va a apoyar ese tema. Pero también quiero decirles que ya lo que es, iniciadas las Obras, pensar de que se va a modificar ya la estructura como tal de lo que hemos leído, eso ya es imposible; hubiéramos tenido que haber hecho lo que hicimos en Santa Marta, que es haber hecho una suspensión de las Obras y tenemos el problema de que las modificaciones posibles al Contrato por las adiciones en cuanto a su monto, ya vemos que están casi que copadas y no sobrepasadas, por lo que estamos pensando en modificaciones tanto en Bucaramanga como en Santa Marta, más la adición de lo que sería 1.200 millones para equipos de aire acondicionado en el aeropuerto Alfonso López.

Sobre las inquietudes ya puntuales: los avances diferentes de inversión en Barranca y Bucaramanga, pues uno puede que le guste o no le gusten; de pronto debieron haberse estructurado que iniciaran todos al mismo tiempo y terminaran todos al mismo tiempo, lamentablemente así se firmó, o sea, no hay nada que hacer al respecto; o sea, uno no le puede adelantar obligaciones, porque le está alterando el equilibrio económico.

Ahora, ¿cuál es el modelo financiero del Concesionario?, solo el Concesionario lo sabe y no está obligado a entregarlo sino al término de la Concesión: El modelo financiero, cuando era proponente, hizo su análisis para entrar a la puja por obtener esa Concesión y miró qué le podía salir rentable o no y si valía la pena, en términos económicos, que se metiera a la Concesión; lo que hay es el modelo financiero que hizo el estructurador y ese modelo financiero aquí es muy simple, dijo: “Ingreso esperado, 270 mil millones de pesos; y cuando se termine ese ingreso, simplemente se revierte”. No hay un modelo financiero, digamos, como es en El Dorado, donde participamos como socios, nosotros, Estado, 40%, ellos 60%, y entonces ellos sí tienen que constantemente ver su modelo financiero cómo se está pactando con el desarrollo. Entonces, esa es la respuesta para el tema del modelo.

El tema de intervención ambiental: quiero entender su pregunta como todas las Obras tienen que tener un permiso de las Corporaciones Autónomas y obviamente, el Concesionario tiene que hacer esas respectivas solicitudes, pero por un lado se está trabajando en un área donde hay un Terminal, o sea, no se está haciendo un Terminal en otra área ni en zonas que tengan algún riesgo ambiental, o sea que no prevemos ningún problema, pero obviamente todos los permisos es ya responsabilidad del Concesionario acudir a obtenerlas en el momento en que vaya a iniciar las Obras.

La ampliación de pista, que no está legalizada: vamos a revisar ese tema con mucho gusto, ¿usted me facilita esos documentos que tiene? Lo que pasa es que esa pista viene desde hace muchísimos años y está con el encerramiento y todo, pero si le falta algo a la Aeronáutica Civil por hacer, para legalizar un tema predial, con muchísimo gusto buscaremos que eso se dé, para que no exista ninguna duda al respecto.

La proyección de pasajeros: ¿Qué proyección de pasajeros vamos a tener cuando se termine la Concesión? Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena: no la tenemos y no la podemos tener; entre otras, porque no sabemos cuándo se va a acabar la Concesión, porque depende de cuándo lleguen al ingreso esperado.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.

Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.- Muchas Gracias Señor Presidente: Doctor Santiago Castro Gómez; es que hubo una estructuración que se hizo en la Aerocivil, que determinó 270 mil millones de pesos; sobre esos 270 mil millones de pesos debe haber algo claro. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Señor Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.- No, es que en la proyección de pasajeros.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.

Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.- Muchas Gracias Señor Presidente: Claro que tiene que tener una proyección, porque si no existe modelo financieros, me baso sobre una estructuración que hacen, presento mi modelo financiero y con eso me sujeto a que si cumpla o no cumpla con los requisitos. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Señor Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.- Muchas Gracias Señor Presidente: ya le entendí su pregunta, Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena, le voy a dar una respuesta corta; no la tengo aquí, los datos de cuándo fue la proyección, pero le puedo decir: para casi todos, si no todos, me queda duda sobre Riohacha, pero le puedo asegurar sobre el caso de Bucaramanga, de Cúcuta, de Barranca y de Valledupar; las proyecciones que tenía el estructurador, todas se sobrepasaron; o sea, nadie pensó que en Colombia íbamos en el año 2010 a crecer el tráfico de pasajeros en el 23%, y menos que después de haber tenido ese efecto, seguiríamos creciendo a dos dígitos y que ahora tendríamos crecimientos promedios a nivel nacional del 19%. En el caso de Santa Marta, por ejemplo, está muy por encima del promedio nacional; Santa Marta está creciendo como al 30% en los primeros seis meses de este año; no le tengo aquí las cifras exactas, con mucho gusto las consigo, inclusive eso está en la página web de la Aerocivil, pero le puedo decir: todas se sobrepasaron, y por esa razón es que creímos que era lógico en esta administración y obviamente con unas instrucciones del Presidente Santos, que teníamos que entrar en casos puntuales donde había habido un incremento impresionante, que sobre todo se dio en el aeropuerto de Palo Negro de Bucaramanga y el aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, que teníamos que revisar eso; o sea, sino hubiera crecido, nos hubiéramos quedado tranquilos, porque las Obras se proyectaron con esas inversiones; es esa la razón por la que estamos en este proceso con el Concesionario. Pero ese es el tema, de lo que podemos decirle del aeropuerto Alfonso López de Valledupar: que va a quedar una muy buena infraestructura, va quedar una muy buena infraestructura; que va a poder atender la demanda presente y en el corto y de pronto hasta mediano plazo, pienso que va a poder atenderla; Valledupar no ha tenido, los crecimientos tan acelerados que hemos visto en otros aeropuertos como Santa Marta, Cartagena y Rionegro. Que esto es verdad revelada y que dentro de cuatro años podamos tener unas situaciones imprevistas que den para un mayor incremento y que tengamos que estar revisando, puede ser; no le puedo predecir el futuro, es más, si unos estructuradores se equivocaron en el año 2006-2007, mal haría ahora que no soy estructurador ni somos expertos en hacer pronósticos, decirle qué va a pasar en el futuro; pero con estas Obras, si se dan, creemos que Valledupar va a tener una infraestructura adecuada. Que vamos a estar pendiente de materiales, claro que vamos a estar pendiente de materiales; que vamos a estar pendientes de los terminados, claro que vamos a estar pendiente de los terminados.

El Honorable Representante Mario Suárez Flórez, anotaba que cuando estuvimos en Bucaramanga nosotros fuimos al Aeropuerto y vimos que había unos ductos eléctricos por fuera, pegados a la pared; y dije:

¿pero qué es esto, o sea, cómo nos van a decir que va a haber ductos?; después el Consejero nos explicó que esos eran temporales, mientras acababan las Obras, pero que obvio que esos ductos iban a estar por dentro de las paredes; entonces, nos tranquilizamos. Nos hicieron anotación en esa ocasión también, que nosotros ya la habíamos visto y ya le habíamos dicho al Concesionario: “pero ni se le ocurra que usted va a pretender que eso va a quedar así, con un material con 15 años de antigüedad y otro material igual pero nuevo, porque la vejez se nota y los materiales tienen que envejecer de manera uniforme” y no podíamos permitir que hubiera esas diferencias ni baches; o sea que vamos a estar muy encima de esos Concesionarios.

El tema de las interventorías, esto aplica también y de una vez respondo porque es la misma pregunta que hay sobre Santa Marta: miren, este tema de las interventorías tiene una discusión al interior del Gobierno y entre columnistas especializados o entre las CCI, impresionante; a unos nos reclaman porque en unos casos no tenemos una interventoría licitada formalmente, pero por otro lado, hay personas que reclaman que esas interventorías no están sirviendo para nada y que se están ganando la plata fácil y que no están haciendo bien su labor.

En el caso de Nororiente, no tenemos interventoría porque hemos tenido procesos fallidos; interventoría formalmente licitada, quiero decir; eso no quiere decir que no haya tenido una supervisión y una interventoría ad hoc, de personas con conocimiento. Esa interventoría la estaba haciendo la regional de los Santanderes, desde el inicio del Contrato; al principio de este año hicimos una variación, porque dijimos: “pues no queda como lógico que la viniera haciendo la regional Norte de los Santanderes para los aeropuertos de Santa Marta, de Valledupar y Riohacha; entonces, esa interventoría se la pasamos a la regional Caribe, que está basada en el Atlántico y comprende los departamentos del Caribe. Pero le puedo decir: la funcionaria que tenemos, que es la Directora regional de Santander, es un águila; ve lo que los interventores no ven; antes el Concesionario nos dice: “por favor, es que ya es demasiado, se nos están pegando de muchas cositas”; y cuando en el caso de interventorías aeroportuarias, puede no ocurrir en las viales porque tienen de pronto personal especializado al que pueden acudir, ¿saben qué hacen, lo primero, cuando se contrata una interventoría para temas aeroportuarios?, buscan a quién se raponean de la Aeronáutica Civil para llevárselo con mejores sueldos; porque ¿dónde van a encontrar el personal con conocimiento de temas aeronáuticos?, lo encuentran es en la Aeronáutica Civil; o sea, no es que haya un poll de personas con experiencia aeronáutica y de intervención en pistas y de construcción de terminales aéreas, no, nos los sacan a nosotros; o sea que de verdad le puedo decir que no por tener una interventoría contratada por licitación, abierta, no hemos tenido una supervisión especializada. O sea que pueden tener la tranquilidad de que esos Contratos de supervisión han estado bien cuidados, incluso, podría decir que han estado hasta mejor cuidados; y esto se aplica también, en el caso de Santa Marta y en el caso de los otros aeropuertos.

Quiero pasar ahora a la presentación sobre el aeropuerto de Santa Marta, pero voy primero a absolver, creo que la pregunta lógica del Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía y que nos hicieron todas las fuerzas vivas: ¿por qué no han empezado las Obras en Santa Marta, si claramente debían haber empezado desde el 27 de diciembre del año pasado? Porque y la razón es muy clara: porque lo que se acordó como un compromiso del Presidente Santos con el Magdalena y con la ciudadanía en Santa Marta, estando el señor Gobernador, el señor Alcalde y las fuerzas vivas, es que lo que estaba proyectado como desarrollo aeroportuario en la Concesión no servía y lo que teníamos que proyectar era otro aeropuerto de una magnitud mucho mayor, con unas condiciones muy diferentes, no solamente en funcionalidad sino en capacidad y hasta en la misma estética; que para nosotros es muy importante en el tema del diseño aeroportuario; los aeropuertos no solamente tienen que ser funcionales, no solamente tienen que cumplir su cometido, sino también ser agradables; si en lo posible ser íconos arquitectónicos, algo que le dé orgullo a la región y a la ciudad; pero ese aeropuerto como lo estábamos concibiendo y como lo quería la ciudadanía de Santa Marta, se tenía que hacer en el mismo sitio donde está la Terminal actual. Prácticamente, lo que vamos a hacer en Santa Marta, o lo que se pretende hacer, porque tiene razón el Representante: “es que ustedes lo han anunciado pero no lo han empezado a hacer”; y claro, no lo hemos empezado a hacer porque tenemos que llegar a un acuerdo con el Concesionario, que ya nos pasó los diseños de Fase II; estamos haciendo toda la valoración para que se pueda ya

definir claramente que le vamos a aceptar al Concesionario de lo que nos propuso y definir: esto va a ser lo que queremos, pasar de eso ya a una valoración mucho más detallada que significa un Acuerdo y ese Acuerdo se pasa a CONPES y CONFIS; de pronto no tenemos que ir a COMPES porque es un Contrato en curso, pero sí tenemos que ir a CONFIS, y ya se firma el otro sí. Si nosotros hubiéramos iniciado las Obras en Santa Marta, ya hubiéramos tenido que hacer el aeropuerto contractual, no hubiéramos tenido otra opción, porque lo que uno no podría haber hecho es haber empezado las Obras y después haber tenido que demolerlas para hacer el aeropuerto que uno quería.

¿Por qué no nos pasó eso en Bucaramanga?, porque en Bucaramanga era diferente: las Obras adicionales que se van a hacer, están al lado de la Terminal que se está interviniendo; o sea, aquí está la Terminal y lo que quería la ciudadanía de Bucaramanga es que se siguiera expandiendo hacia este lado, con unas Obras complementarias y de alcance progresivo. En Santa Marta era imposible, era en el mismo Terminal que se tenía que hacer la Obra; o sea, no había manera de iniciar las obras Contractuales y al mismo tiempo, pretender que se hiciera el aeropuerto que estamos pensando y el aeropuerto que estamos pensando, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía, es absolutamente espectacular, va a ser un aeropuerto orgullo para la ciudad y un aeropuerto orgullo para el Caribe colombiano; y ahora sí quiero empezar con la presentación.

Tenemos los mismos hitos que teníamos para los aeropuertos de la Costa, que es: inicio de Obras el 27 de diciembre. Sigamos. Las mismas, más o menos es lo mismo a cargo de la Aerocivil y a cargo del Concesionario: a cargo del Concesionario está la Terminal, la plataforma, los parqueaderos públicos, las vías de acceso a zona de Terminal y el cerramiento perimetral; y las áreas a cargo de la Aerocivil: la pista, las calles de rodaje, la torre de control, las edificios con equipos de radio - ayudas y el edificio de servicio de extinción de incendios.

Pero miren las grandes diferencias aquí en lo que estamos viendo: ustedes pueden ver: primero, el aeropuerto actual de 6.271 metros cuadrados, ¿que si lo hubiéramos llevado en sus obligaciones contractuales?, sí, y lo hubiéramos crecido a 7.595 metros cuadrados, pero lo que nosotros estamos proyectando es un aeropuerto de 12.735 metros cuadrados. El parqueadero, tenemos un parqueadero insuficiente, 2.070 metros cuadrados, lo hubiéramos llevado a 4.923 metros cuadrados pero lo estamos proyectando incluso a ampliar aún más y haciendo algo novedoso, que es haciendo doble nivel; ¿por qué doble nivel?, porque si hubiéramos hecho el doble nivel subterráneo, que va a ser más costoso, si hubiéramos hecho ese nivel hacia arriba, esa fachada espectacular que estamos proyectando se vería tapada, cosa que siempre he criticado en los grandes aeropuertos del mundo: que uno ve unas Terminales muy bonitas, pero el frente, donde uno empieza, lo deja el carro a uno al lado izquierdo, es un edificio de cuatro pisos espantoso de niveles de parqueadero; aquí este aeropuerto queda contra el mar, queremos aprovechar esa visual, queremos aprovechar esa ubicación privilegiada que tiene el aeropuerto Simón Bolívar, de Santa Marta y darle la vuelta, o sea, que las Terminales fueran totalmente transparentes; que una persona situada en una sala de espera en el Terminal del aeropuerto de Santa Marta pueda mirar el mar a su izquierda y mirar la plataforma a su derecha. Dos posiciones de contacto, estamos previendo llevarlas a 3, aquí las llevamos a 4 posiciones de contacto; posiciones de contacto fijas, posiciones de contacto transparentes, como las vemos ahora en el aeropuerto de Rionegro; antes 4 bandas de equipaje, ahora 5 bandas de equipaje, todo en flotas, todos los puentes de abordaje, que son las posiciones de contacto fijas, son totalmente nuevas; antes solamente una era nueva y las otras se repotenciaban. Sigamos.

Bueno, estas ya son planos de cómo es el alcance básico del primer piso, después sigue el segundo piso. Aquí es muy importante porque vean que la plataforma también se amplía; esa plataforma antes no nos daba margen de maniobra para que 4 aviones pudieran estar ahí y pudiera otro avión pasar por detrás, o uno de los 4 salir a pista; con estas ampliaciones de plataforma ya eso se da y se hace una adición en la parte derecha para lo que es aviación general, las áreas de plataforma se incrementan a 25.041 metros cuadrados. Sigamos.

Y estos cronogramas de modificación del Contrato que se están proponiendo. Le repito, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía y Honorables Congresistas: para nosotros no fue una decisión fácil de tomar, decir: “se suspenden las Obras de Santa Marta” pero, si de verdad queríamos lograr ese sueño de tener este tipo de aeropuerto, que es el que le ha gustado a las fuerzas vivas, porque me sorprende que digan que a las personas que fueron allá no les gustó: les encantó, todos nos lo dijeron, manifestaron su preocupación de la paralización de las Obras, pero frente al tema de lo que se proyectaba, nos dijo: “nos encanta”.

Y la otra manifestación de preocupación es para un tema que usted tocó, que es el tema de la pista; y le comento sobre el tema de la pista: la pista es responsabilidad nuestra, o sea que ahí no hay responsabilidad del Concesionario, somos nosotros los que debemos responder. Vamos a hacer una Consultoría, la vamos a empezar a trabajar este año para poderla ya tenerla lista para licitar el próximo año, que nos diga exactamente qué largo de pista necesitaría Santa Marta, cómo sería la intervención que se haría. Santa Marta en este momento tiene casi 1.800 metros de pista y están aterrizando todos los aviones tipo Charlie; ¿qué es un avión tipo Charlie?, es un Airbus 318, 319, 320, los que montamos en AVIANCA o los 737 de LAN; o los más pequeños, los brasileros, los Embraer 170, 190 de COPA, todos esos aviones aterrizan en Santa Marta; esos son los mismos aviones que salen desde Bogotá y van en un vuelo hasta Brasilia, de 5 horas y media, o el 318 va incluso un vuelo hasta Nueva York, porque Nueva York lo sirve un avión de cabina ancha; y la segunda frecuencia aérea la sirve un avión de cabina angosta; va hasta Nueva York, son aviones que van hasta Lima, que van hasta México. O sea, no habría ninguno, y se los he repetido porque no vamos a escurrir la responsabilidad de buscar una alternativa para que se amplíe esa pista, lo que me preocupa mucho es que siempre en Santa Marta le dicen a uno que Santa Marta no puede tener vuelos internacionales por la pista, cosa que no es cierta; no nos dejemos crear ese mito urbano, que no es cierto: esos aviones a nivel del mar pueden llegar a cualquier destino de los que están llegando de Bogotá e incluso más lejos, precisamente porque están a nivel cero. La única limitación que tiene Santa Marta por tener 1.760 o 1.770 y no tener de pronto 1.890 metros, es que cuando hay lluvias fuertes y la pista está muy mojada, ahí si las aerolíneas para ciertos aviones, digamos un 320 o un 319, prefieren llevarlos a otro aeropuerto. ¿Qué porcentaje de ocurrencia es eso?, menos del 2%, que de por sí listo, se amerita que hagamos esa pista para curarnos en salud y que Santa Marta sea plenamente competitivo con sus ciudades hermanas, pero generalmente ahí son competidoras como Barranquilla y Cartagena, perfecto, pero no es el motivo por el que Santa Marta, no pueda tener vuelos internacionales. Como tampoco es el mito urbano de que la razón por la que el famoso avión Embraer terminó en la playa fue por el largo de la pista; terminó en la playa porque el piloto se comió la mitad de la pista y eso le hubiera pasado incluso con 100 metros más, habiéndose comido más de la mitad de la pista, como ocurrió; o sea, fue un error, fue un error del piloto. Pero vamos a hacer la Consultoría y esa consultoría nos debe dar: cuál largo de pista debemos hacer, como la debemos hacer y que nos entregue diseños Fase III nivel constructivo, para empezar a ver y buscar obviamente Presupuesto, en eso seguro, usted como miembro de la Comisión Cuarta nos va a ayudar, como siempre nos han ayudado aquí, no tengo sino palabras de agradecimiento con la solidaridad que hemos tenido del Congreso.

El cronograma con mucho gusto se lo entregamos, porque lo socializamos con las fuerzas vivas y es un cronograma que también se lo entregamos a la ANI, porque le vamos a comentar ahora también cuál es el tema de las dudas que ha habido con la subrogación de los Contratos con la ANI. Pero antes quiero subsanar otra inquietud que usted tenía, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía, referente a la posibilidad de un segundo aeropuerto u otro aeropuerto para Santa Marta; el aeropuerto que nos están proponiendo, he hablado con los inversionistas, le voy a ser absolutamente franco: a mí todavía no me cuadra esa propuesta; al final no sé si es que es una propuesta para utilizar las tierras, o si es que es una propuesta para que la Nación entre como socia en un nuevo aeropuerto, pero no me cuadran ni siquiera las cifras, pero además no veo la necesidad; si me están diciendo: si este aeropuerto que vamos a construir le va a servir a Santa Mara por la próxima década y de pronto por muchísimo más, mi respuesta es inequívoca: SI. Si me están preguntando si en ese aeropuerto va a poder aterrizar un Airbus 330 que proviene de Madrid, ahí sí también le digo con toda franqueza y toda sinceridad: la respuesta es NO; no va a aterrizar un Airbus 330; un Airbus 330 no está aterrizando en este momento ni siquiera en Cartagena, que está manejando casi 4 veces el tráfico de Santa Marta. Ahora, no quiere decir con esto que Santa Marta no pueda soñar y no pueda ambicionar a que logre

convencer a unos operadores; pero le diría, en sana lógica: lo primero que tendría Santa Marta, en el futuro cercano, sería unas frecuencias o a Panamá o a Estados Unidos o a nuestros vecinos, llámese Venezuela o Ecuador o Perú; y para eso no necesitan un avión de cabina ancha; esos destinos en este momento JetBlue está manejando la frecuencia en Cartagena con un avión de cabina angosta, que puede perfectamente operar también en Santa Marta; Spirit Air, que está en Cartagena, también lo maneja y AVIANCA, en sus vuelos a Miami los maneja con aviones cabina angosta. Entonces, si la pregunta es si creo y sin poder asegurarlo 100%, porque el mundo aeronáutico y el mundo de tráfico de pasajeros cambia constantemente, si creo que eso va a ser satisfactorio, incluso con la pista actual para las necesidades de Santa Marta como aeropuerto internacional incluso, durante los próximos 10 años, SI; pero aun así, nos vamos a meter en el tema de pista.

Ahora, volviendo al tema de los inversionistas, ¿ellos que dicen?: “no es que construyamos un aeropuerto en Ciénaga y que ahí sí ponemos una pista larguísima para que pueda aterrizar, el 330 y venir de Europa vuelos chárter, vengan del Asia”, entre otras no hay avión todavía que exista que pueda volar desde Colombia sin paradas al Asia, salvo tal vez el aeropuerto de Estambul y eso que ese aeropuerto queda en la parte europea de Estambul. Pero me dicen: “y nosotros entonces construimos aeropuerto y ustedes, Estado, nos entregan el aeropuerto actual”, y les digo: voy a ajustar esta cuenta rápida: construir un aeropuerto con esas características no cuesta menos de 600 millones de dólares; o sea, para que uno deje ese aeropuerto, esa belleza de aeropuerto que uno va a construir y se pase a otro aeropuerto, el Estado no puede aceptar ningún detrimento, ningún Director de la Aeronáutica se va a ir a la cárcel, va a pedir un aeropuerto igual o mejor; entonces, ese aeropuerto no les cuesta menos de 600 millones de dólares. Lo que tenemos en el aeropuerto actual son 60 hectáreas; digo: ¿cuál modelo de negocios me da una rentabilidad de 10 millones por hectárea?; no soy banquero de inversión, pero tengo amigos y les he preguntado: ¿hay algún modelo de negocios que le pueda dar a uno por una explotación inmobiliaria 10 millones de dólares, incluso para cubrir es el costo, solamente el costo de entregarle ese aeropuerto?, ni siquiera estamos hablando de rentabilidad, ni siquiera estamos hablando del desarrollo, y dicen: “no lo conocemos en el mundo”, entonces, a mí ese negocio no me ha cuadrado; de pronto si me presentan otras cifras o de pronto si es que estaban pensando que es que nosotros como Estado debemos invertir en ese aeropuerto de Ciénaga, pero digo: ¿para que lo vamos a hacer si nosotros ya tenemos una Concesión e incluso le vamos a adicionar no sé, 20 mil millones de pesos, 30 mil millones de pesos, para llevar lo que estaba preciso en esa Concesión a lo que queremos? Entonces, esa es mi respuesta sobre ese tema del famoso aeropuerto de Ciénaga; claro.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.

Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.- Muchas Gracias Señor Presidente: Señor Director de la Aerocivil le agradezco mucho las explicaciones, pero tengo varios comentarios que hacerle: Es posible que el tema de la pista sea un hito, eso es verdad; los aviones en los que uno viaja al exterior realmente son los mismos que aterrizan allá, pero el riesgo y el esfuerzo que hace un piloto para aterrizar, eso tendrán ellos que decirlo, la manera como el avión tiene menos recorrido y es menos agradable el aterrizaje, por llamarlo de alguna forma. Me gustaría conocer, como le dije, no conozco qué es lo que presentaron la semana pasada ni hace un par de meses en Santa Marta, pero le digo lo siguiente: seguimos dándole la espalda al mar; en algún momento le dije al Alcalde de Santa Marta, que lo ideal sería hacer la nueva Terminal del otro lado de la línea férrea, entre otras cosas porque la línea férrea la van a sacar de ahí y eso nos ampliaría área para temas de carga, para aviones privados; que no lo veo en el nuevo Proyecto tampoco; hoy en Santa Marta, aterrizan dos aviones y se congestiona el aeropuerto y si está el Ministro de Defensa o algún General con las aeronaves del Ejército y algún privado que llega de vez en cuando, con uno o dos aviones privados, el aeropuerto de Santa Marta quedó congestionado. Nos pasó recientemente en una llegada a Santa Marta se demoraron unos vuelos en salir de Bogotá y coincidimos tres aviones en plataforma, y entonces nos tocó esperar a que saliera uno para poder parquear el otro; y eso, obviamente, porque no hay espacio.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Señor Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.- Es así, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.

Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.- Muchas Gracias Señor Presidente: Pero allí se está sacando ahora al carbonera que está al lado del aeropuerto, porque si ya se está construyendo un puerto nuevo, ellos van a salir de ahí, están obligados a salir de ahí y ahí va a haber mucho espacio, el Alcalde andaba en ese tema. Ahora, ahí no tenemos problema de pista porque la pista sigue siendo la misma y si la inversión va a ser tal cual, si nosotros movemos la Terminal hacia el otro lado, de este lado queda para hacer una explotación hotelera o para hacer un tema turístico que pudiera desarrollarse en favor de la ciudad; porque es que hoy el aeropuerto, y eso es innegable, quedó en el extremo del desarrollo turístico de la ciudad, toda esa área es de desarrollo turístico; entonces, si pudiéramos habilitar esa área y se lo dejo a nivel de sugerencia: piense y saque los números y verá que no va a ser tan difícil poder plantear. Ahora, la Alcaldía tendrá que asumir unos compromisos, como es poder entregar esos terrenos o algo por el estilo, pero pensar nosotros y me da pena decirselo, que es que al aeropuerto nos va a servir a 10 años, no creo que sea la visión con la que debemos mirar el desarrollo de la ciudad, creo que pudiéramos pensar en una cosa, de pronto la Terminal es suficiente y ojalá sea ese aeropuerto de Santa Marta con la Terminal que tiene no sé, tendrá 40 años más o menos; pienso que tiene eso, pero el tema de la infraestructura, si la inversión, que no conozco cuál va a ser el monto de la inversión. Piense: si vamos a hacer una cosa vamos a hacerla como corresponde; la sociedad portuaria va a liderar un tema de trasladar la línea férrea, ya están en eso a través de un APP, la línea férrea desaparece; toda esa área de terreno queda libre; pudiera quedar habilitada y qué mejor que hacer la infraestructura aeroportuaria de ese lado y habilitar el tema de las playas, para que el tema turístico no sienta con el aeropuerto una talanquera en un negocio inmobiliario, indudablemente.

El tema del otro aeropuerto se lo tengo que preguntar porque usted es la autoridad y ese tema está en el ambiente y se me han acercado a mí, me han comentado sobre esa posibilidad, pero obviamente usted es la autoridad y si a usted no los convencen, tendrán que primero a usted para poder hablar del tema del nuevo aeropuerto. Eso es básicamente, Muchas Gracias Doctor Santiago Castro Gómez. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Señor Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.- Muchas Gracias Señor Presidente: Tiene toda la razón, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía; nosotros analizamos esa misma circunstancia que usted en este momento se está preguntando: ¿por qué no pasábamos el aeropuerto al otro lado? Y ahí nos topamos con una realidad: si paralizáramos el desarrollo actual y pensáramos en esa opción, no tendríamos aeropuerto nuevo en Santa Marta antes de cinco años, con muchísima suerte, entre otras porque ese es otro tema de los mitos urbanos que se han creado, que se han creado en Santa Marta, que es que tenemos el lote disponible; ese lote no está disponible, ese lote tiene un propietario; hay una explotación, portuaria, pero el propietario es una empresa multinacional llamada Glencore, que pensar que es que una Empresa de esas va a regalar ese lote, es absolutamente irreal, no lo va a regalar. ¿Y entonces quién lo compraría?, ¿lo compraría entonces la Aeronáutica Civil? Y la Aeronáutica Civil diría: “¿pero por qué lo vamos a comprar, si antes tenemos una deuda pendiente que el Distrito de Santa Marta tiene con la Aeronáutica Civil, de más de 11 mil millones de pesos?

Pero supongamos, hagamos cuentas rápidas: si durante los próximos seis meses o siete meses, lograr una Transferencia de ese lote de parte de Glencore, entonces lo transfiere a SISA y SISA lo transfiere a la Aeronáutica Civil, y paralelamente se hace otra negociación con el Distrito de Santa Marta: inmediatamente tenemos que hacer un Plan Maestro; ese Plan Maestro no se nos demora menos de un año, y con el insumo de ese Plan Maestro tenemos que empezar a estructurar unas Obras; esa estructuración para diseños de Fase III no se nos demora, otra vez, menos de un año; y la construcción, y la construcción se demoraría año y medio, o sea, estamos hablando de cinco años.

Discutimos varias veces ese tema y las cuentas que estoy haciendo es en el caso de que todo sea expedito y ese lote se le dé a la Aeronáutica sin ningún problema, estamos en el país de las maravillas, no hay ningún obstáculo y entonces concluimos que lo perfecto era enemigo de lo posible y que si Santa Marta y el Magdalena estaban pidiendo a gritos una infraestructura aeroportuaria decente, porque pienso que, y menos yo, puedo dejar de reconocer que ese aeropuerto no solamente es viejo, es que es feo y no es un aeropuerto funcional, necesitamos un nuevo aeropuerto para Santa Marta ya; ustedes están aspirando a ser la sede de los Juegos Bolivarianos, o sea, nos da los cronogramas para que ese aeropuerto pueda servirle a esos juegos.

Ahora, cuando le decía que ese aeropuerto puede servir para la próxima década, es el piso; nosotros creemos que puede servir para mucho más y con las inversiones que estamos haciendo en plataforma, no va a tener ese problema de que llegan dos aviones y se congestiona; no, porque cuando ampliamos la plataforma, ya el avión va a tener la capacidad de pasar por detrás y maniobrar y parquear, o sea que eso no lo teníamos en este momento ni estaba incluso, en el alcance contractual, esto es producto de lo que estamos proyectando en este momento. ¿Pero sabe sí para qué nos sirve y no descarto el tema de ese lote? Nosotros, en un futuro y si eso se puede hacer y nos pueden dar no todo el lote pero parte del lote, y estamos dispuestos y le hemos dicho a la Alcaldía: “la Aeronáutica puede llegar a un acuerdo en que esa deuda que ustedes tienen, si ustedes logran”, porque ellos dicen: “no, es que nosotros vamos a apretar a Glencore porque le vamos a decir que el uso es solamente institucional, entonces no lo pueden vender sino a nosotros, entonces ya no pueden precio de mercado”. Igual, eso puede demorarse y todo, pero digamos que lo hagan en los próximos 2, 3 años y ¿nosotros qué podemos tener ahí?: Terminal de aviación privada, Terminal de carga, e inmediatamente se nos abren una o dos posiciones más, porque cogemos la plataforma que está destinada para carga, porque hay una plataforma pequeña para carga; ponemos una posición fija y en la otra posición remota, y se nos convierte un aeropuerto de cuatro posiciones, que entre otras lo tenemos de dos, y el contratante era para tres y ya lo llevamos a cuatro y lo podríamos tener hasta de seis posiciones; seis posiciones es lo que tiene en este momento Cartagena, que está manejando casi 4 millones de pasajeros. O sea que verdad, el tema del lote de Glencore no lo descartamos; queremos que se visualice ahí la posibilidad de reservar un área de ese lote, no necesitaríamos todo pero necesitaríamos ahí poner: Aviación general, Aviación de carga, tener de pronto una Terminal corporativa, uno ve en Cartagena y es no sé cuántos Jets privados y lo que esos generan en ingresos para el aeropuerto es impresionante, además son empresarios privados; uno sabe que cada Jet privado es un empresario que está en Cartagena haciendo negocios o buscando oportunidades de inversión; lo mismo podríamos tener en Santa Marta con una Terminal incluso con mucha más área que la que tiene Cartagena en este momento. Entonces, de verdad no estamos descartando el lote, pero no estamos diciendo que vamos a esperar a eso para construir el aeropuerto que Santa Marta requiere, porque en las cuentas más rápidas no tenemos aeropuerto en cinco años; esa es la razón.

Voy a referirme simplemente de algunos temas, voy a empezar por las damas, Dra. Consuelo González de Perdomo: las inversiones, usted tiene toda la razón y estuve tan escandalizado como usted cuando nos dimos cuenta de eso; cuando entramos en esta administración, esos Contratos ya se habían firmado, fueron Contratos por 10.400 millones de pesos, unos hechos en el 2008, otros hechos en el 2009, otros hechos en el 2010; las Obras se demoraron mucho, incluso y soy sincero, nosotros la inauguramos, nosotros inauguramos el aeropuerto de Neiva, pero nosotros no lo iniciamos, fue en una administración anterior que esas Obras se contrataron y se iniciaron. Así como dijo el Presidente Santos, cuando se inauguró el Terminal internacional:

“Esta es la primera gran Obra que se inicia y se termina dentro de mi Gobierno”; la verdad, el aeropuerto de Neiva lo concluimos nosotros, pero no lo iniciamos, ni fuimos responsables del Contrato. Si hubo falencias, era un Contrato que no se esperó a tener diseños de Fase III, ese error no lo volvemos a hacer, nosotros hasta que no tengamos Terminales de diseño de Fase III no lo aprobamos, porque pasan las cosas que pasaron; no prever incluso, porque es que usted bien conoce que en Neiva no se previó incluso, que ni siquiera la sala de espera tuviera aire acondicionado; tuvimos que hacer una adición y eso sí fue en esta administración, contratado en esta administración, de 867 millones de pesos, para ponerle e inyectarle un aire de gran potencia a esa sala de espera, que incluso siempre digo que quiero que a los opitas nos los congelen en esa sala, porque como se nos quejaron tanto del tema del calor; no veo fácil el tema de la climatización del hall general, pero sí veo factible que podamos aumentar los ventiladores.

Al Honorable Representante Jack Housni Housni, él conoce bien lo que hemos padecido en San Andrés, la verdad nos ha colaborado muchísimo y a él le he informado constantemente de todos nuestros ires y venires con el Concesionario, hoy tuvimos una reunión importante con el Concesionario, donde vemos ya por fin una luz al final del túnel, pero la idea es poder repavimentar cuanto antes la pista de San Andrés, para que le pueda servir con toda la seguridad operacional a los pasajeros, pero también servirle a nuestras Fuerzas Armadas para defender la soberanía nacional en nuestro territorio insular.

El tema de los cajeros, que me han hablado en varios aeropuertos: puedo ser testigo de que ha habido gestión de parte de los administradores de hablar con los Gerentes regionales de los Bancos, pero lamentablemente no es una decisión que tomemos nosotros; ellos miran, hacen como unos análisis, no sé qué tan extensos son esos estudios comerciales, pero ven si les da o no rentabilidad; no me acuerdo cuánto es que me dijeron, pero eran cifras inmensas; no sabía que montar un cajero era costoso, pero me estaban hablando de 200 y pico millones de pesos, unas cosas que no podía creer; pero bueno, entonces ellos hacen un análisis para montarlos; mucho gusto, si tengo que aprovechar haber pasado por las Comisiones Económicas, le dio alguna relación a uno con el sector financiero, voy a llamar, a los que uno conoce, a ver en qué nos pueden ayudar para ese tema de los cajeros, me parece importante como una parte del servicio.

El tema de SATENA: ya no está el Honorable Representante Alejandro Carlos Chacón Camargo, pero tengo que repetirlo y lo voy a repetir hoy otra vez: nosotros acompañamos toda la gestión que tengan que hacer las regiones para ir donde las aerolíneas a solicitar frecuencias aéreas, pero no tenemos capacidad regulatoria para obligar a una aerolínea a prestar un servicio entre dos destinos nacionales; como tampoco tenemos la posibilidad, si lo está prestando y deciden cancelarlo por cualquier razón, ellos no tienen que justificarlo ni siquiera, solamente nos tienen que avisar: “vamos a dejar de prestar en 15 días el servicio entre estas dos ciudades”; y generalmente nos dicen, ellos siempre nos dicen: “no, es que el tema comercial no nos dio, pero no podemos evitar que eso ocurra”; o sea, son decisiones comerciales de las aerolíneas privadas. La única aerolínea a la cual el Estado le puede dar una orden es SATENA, pero SATENA no la regula la Aeronáutica Civil, SATENA es propiedad del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Hacienda; y obedece también a unos lineamientos que ustedes, creo que fue el año pasado o antepasado, expidieron la Ley donde le dan a SATENA la instructiva de buscar un socio privado y buscar en lo posible, también la rentabilidad; o sea, ustedes le mantienen la misión social, pero le dieron también una misión de buscar un socio de riesgo y un socio de riesgo obviamente va a buscar una rentabilidad, entonces es un tema, que tiene que conciliar esos dos objetivos que ustedes mismos en el Congreso le dieron a SATENA, pero estoy hablando ya de temas que no me correspondería hablar; pero, el hecho es que nosotros no podemos ordenarle a ninguna aerolínea privada y no podemos ordenarle a SATENA porque son otras instancias dentro del Gobierno las que pueden dar esa instrucción.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Consuelo González de Perdomo.

Honorable Representante Consuelo González de Perdomo.- Muchas Gracias Señor Presidente:
Dr. Santiago Castro Gómez; ahí vuelvo a insistir en la búsqueda de una salida que permita habilitar los locales comerciales. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Señor Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.- Muchas Gracias Señor Presidente: Ya lo estamos contratando, ya todas esas falencias las estamos solucionando, obviamente evidenciadas una vez hicimos el Contrato, ya una vez tengan todos los aditamentos, los contadores, todos los contadores necesarios para que se le pueda facturar por local, ya se inicia la adjudicación, incluso bajo unos parámetros que aquí hicimos en esta administración que se cumplieran; algún día tuve la oportunidad de contarles, es que si un aeropuerto tiene una estructura nueva como la de Neiva, no queremos el local de la cigarrería con el mostradorcito de madera, con el vidrio roto y el buñuelo adentro encima de una servilleta, o sea, que se cumplieran ciertos estándares y que quien vaya a prestar un servicio allá tenga temas de higiene, temas de presentación, pero también formas de hacer esa comercialización; eso obviamente ha sido un shock, porque es un cambio a las reglas de juego, pero creemos que es un cambio positivo para que se le dé una categoría diferente a los aeropuertos. Y le reitero, está la petición de que usted nos ayude en encontrar el local del operador de ese espectáculo de sitio en el segundo piso que tenemos para un restaurante, donde siempre sueño con tener un gran operador en Neiva, que nos sirva un buen asado huilense; si no, uno termina con una cadena de comida rápida, pero si me dijera cuáles son mis preferencias, preferiría que fuera algo de muestra de la cocina local; pero no lo hemos encontrado hasta ahora, tenemos que, como dice usted, no podemos dejar un local inoficioso; ese local si tiene contadores, servicios de cocina, todo está listo, y ahí si no hemos encontrado la persona.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.

Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena.- Muchas Gracias Señor Presidente: Dr. Santiago Castro Gómez, no sé si ya su intervención terminó, pero realmente me dejan muy preocupado estas conclusiones a las que estamos llegando hoy, sobre todo en el tema de Valledupar y Santa Marta, que hoy tampoco tienen claro qué va a pasar con ella, porque indudablemente el modelo financiero, una vez cambie usted el lote del aeropuerto de Santa Marta, hacia otro lote en particular, seguramente el desarrollo que se generaría ahí en el lote del aeropuerto de Santa Marta sería estupendo y ellos, los Concesionarios, tienen claro cuál sería su desarrollo en ese lote si se lo entrega a la Aeronáutica Civil. Pero el caso del Cesar, muy puntualmente, lo único satisfactorio que me llevo de este debate es unas Obras complementarias que aún no están comprometidas en 1.200 millones de pesos, para una climatización, donde las Obras se iniciaron y dice que están en un 6% y que no se suspendieron como se suspendió la de Santa Marta, previendo que se pensó mediáticamente en esa modernización de los aeropuertos y lo de Santa Marta superó las expectativas que tenían en otros aeropuertos y es allí donde hoy tienen las dificultades, porque hacer una remodelación de un aeropuerto a mediano plazo, lo que nos va a conllevar es a problemas y seguramente dentro de 5, 6 o 7 años más Santa Marta ameritará un aeropuerto de mayor envergadura. Lo mismo sucede en el aeropuerto Alfonso López de Valledupar, donde se debió pensar, porque esta estructuración y entre otras cosas me gustaría tener copia de esa estructuración que hizo, financiera, técnica y jurídicamente el INVÍAS, el valor al que se pagó, que no ha hecho referencia sobre eso usted y quisiera saber hasta dónde llegó realmente, esa proyección que hoy nos lleva a un problema como el de Santa Marta y a unas dificultades en el departamento del Cesar, en Valledupar, donde creemos que van a superar y usted lo dijo, que se van a incrementar, se van a incrementar precisamente esos valores.

Otra preocupación que me deja el tema de la Interventoría: dice que no es necesario; hoy las responsabilidades son compartidas, ¿ya?, no se han tenido dificultades en el tema de la Contratación, lo que se supone es que los funcionarios de INVÍAS van a ser prestados, digámoslo así, o recogen a los funcionarios de la Aeronáutica Civil para hacer las interventorías. Pero le pregunto una cosa: ¿quién está haciendo hoy las interventorías directas en las Obras del aeropuerto de Valledupar?, ¿Hay una persona allí encargada? No sabemos realmente qué es lo que se va a hacer; usted nos lo explica muy por encima, allá también los Gremios han reclamado que nos socialicen el tema del Proyecto. La inversión, usted dice que supera no los 9 mil millones de pesos ni los 13 mil millones de pesos, podría ser más o podría ser menos; dice que no le gusta dentro de esta estructuración que los aeropuertos una vez cumplieron la meta que se propuso la estructuración, los aeropuertos serán entregados; pienso que estos aeropuertos no van a cumplir la meta antes de 15 años, estos aeropuertos están diseñados específicamente para cumplir la meta a los 25 años, no creo que esto y precisamente todo esto hace parte de este proceso. Le pregunto una cosa: ¿usted ha hecho conocer, cuando ingresó a la Aeronáutica Civil, los hechos a la Contraloría de estas Licitaciones, de esta Concesión?, ¿la Contraloría conoce realmente qué está sucediendo con esto?, ¿le ha hecho un seguimiento puntual?, porque puse unas quejas en la Contraloría y hasta el día hoy no he tenido todavía una respuesta clara en ese sentido.

Y para terminar, Dr. Santiago Castro Gómez, y quiero decirle, que usted lo ha hecho lo mejor, realmente nos sentimos satisfechos de tenerlo al usted como Director de la Aerocivil; las quejas no son contra usted específicamente, son contra una Concesión que se dio en un Gobierno pasado y que usted no puede dejar pasar si hay anomalías en ella. Si usted me dice a mí que no hay modelo financiero y que ellos se reservan el derecho de ese modelo financiero a entregárnoslos, inclusive a la discrecionalidad de que ustedes ni siquiera conozcan el modelo financiero, ¿cómo hoy me responden ustedes que los recursos provenientes de los ingresos no regulados y regulados se están gastando en un mantenimiento, administración y operación del aeropuerto; si ustedes no conocen realmente el modelo financiero de ellos? Y ustedes me contestan que esos recursos ya fueron invertidos, 4.600 millones de pesos, cuando no tienen absolutamente nada.

Entonces, son preocupaciones que me dejan definitivamente atolondrado, no creo que la Aerocivil esté cometiendo irregularidades, tengo inclusive conocimiento de que funcionarios que intervinieron en ese momento en la Licitación, hoy hacen parte de la ANI y esto va a pasar a la ANI seguramente, ¿ya?, esto va a pasar a la ANI y bueno, ahí están los funcionarios que salieron de Aerocivil, la puerta giratoria y se fueron a la ANI, previendo seguramente que este negocio les iba a llegar allá. No quiero puntualizar realmente y suponer que aquí se cometieron irregularidades, pero no me siento satisfecho, creo que en el aeropuerto de Valledupar debió haberse suspendido el inicio de esa Obra, que se demoró entre otras cosas, y que también había que reevaluar las cosas en Valledupar.

Y para terminar, quiero decirle, que si bien es cierto esas Obras no están contempladas, las Obras complementarias, también tendrían que hacerle un Otrosí al convenio, me imagino; así como usted prevé que el Otrosí se va a hacer en el Convenio con Santa Marta porque se van a incrementar seguramente las Obras, como lo manifestó y los recursos y la cantidad de Obras.

Quedo preocupado, Doctor Santiago Castro Gómez, realmente pensé que íbamos a tener algunas respuestas más claras sobre el tema de aeropuertos, voy a seguir insistiendo; el tema del modelo financiero me preocupa, la inversión me preocupa, me preocupa aún esa estructuración, que pagaron alrededor de 13 mil millones de pesos y que hoy están reflejándose falencias, realmente están reflejando falencias; y no creo que un Concesionario vaya a entregar en 12 años el aeropuerto antes de cumplir, para él los tres años subsiguientes con sus recursos de ingresos va a subvencionar los aeropuertos; no creo eso, creo que esto va a los 25 años, esperemos que hayan respuestas claras en ese sentido. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Señor Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.

Director General de la Aeronáutica Civil, Dr. Santiago Castro Gómez.- Muchas Gracias Señor Presidente: Para responderle sus inquietudes. Primero, la Contraloría conoce de manera exhaustiva, o sea, hasta la saciedad, el tema de las Concesiones aeroportuarias; nos ha requerido hasta el último documento, tenemos constantemente Comisiones de Auditoría de la Contraloría General de la República sobre este tema y sobre el cumplimiento de los Contratos.

Solamente darle tranquilidad: el hecho de que no conozcamos el modelo financiero que tiene cada Concesionario no es problema, mientras sepamos el modelo financiero del estructurador y el modelo financiero del estructurador es el que le dio la cifra de ingresos esperados a precio del 2008, de 270 mil millones de pesos; ahora, nosotros lo que sí conocemos es los ingresos del Concesionario, porque esos ingresos van a una Fiducia y una Fiducia que está vigilada por la Aeronáutica Civil; o sea, en eso sí quiero que tengan absoluta tranquilidad: no es que el Concesionario recibe la plata y después nos informa a través de unos extractos; no, es que nosotros tenemos la capacidad de estar observando directamente cómo se está comportando la Fiducia donde van los ingresos de la Concesión.

Ahora, que no crea que ellos van a cumplir sus metas antes del año 15, como van las van a cumplir, Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena, las van a cumplir antes del año 15; es una simple progresión que usted hace de los ingresos y los eleva hasta el año 15 y las cumplen antes de ese periodo; y lo mismo está pasando en la Concesión de Centro-Norte. Obviamente, el acordar con ellos Obras complementarias les ayuda a solventar ese problema, porque estas Obras se tendrían obviamente que sumar al ingreso esperado, entonces ya se demoran más; que van a pasar de 25 años, ninguna; pero obviamente como están, sí estarían completando su ingreso antes del año 15. Y que les toque devolver o no, es que no es optativo; es que si el Contrato no se ha modificado y está así y llegan al año 13 o al año 14 y el ingreso está cumplido, porque lo sabemos, por las ingresos de la Fiducia; en ese momento inmediatamente, señores, entreguen la Concesión; o sea, es que no es algo optativo. Pues a ver: si no le permitimos al Concesionario de Barranquilla el tener una prórroga de Concesión, ¿vamos a permitir que se queden con un aeropuerto cuando ya se han cumplido las obligaciones contractuales?; o sea, en esta administración no va a ocurrir, entonces eso no nos va a tocar probablemente a nosotros, estoy seguro que usted si va a seguir como Congresista y yo en ese momento no estaré como Director, pero eso no lo hace el Estado.

Pero sí le puedo decir, lamento mucho que hay temas que no lo dejen satisfecho frente al tema de la estructuración como tal, pero lo que le puedo asegurar es que lo que a usted no lo deje satisfecho, son temas que estaban en la estructuración ya dados; lo que ha estado en nuestras manos, lo hemos hecho. Ahora, también le voy a decir en su momento, y es un llamado de atención a las fuerzas vivas: los estructuradores lo que nos dicen a nosotros en la Aeronáutica, es que en su momento fueron a cada una de las ciudades, estamos hablando de esa época y hablaban de las metas y de qué se iba a hacer y en ese momento no hubo voces que se alzaran a decir: “hombre, esto no lo vemos conveniente, esto queremos que sea de mayor envergadura”, y nos llegan cuando ya los Contratos están firmados; es que es muy tarde, porque ya tenemos que entrar en unos procesos muy complejos de Obras complementarias, que incluso todos estamos asumiendo un riesgo muy grande, porque hay algunas vertientes que entienden que una Obra complementaria es darle a un Concesionario dineros públicos sin que medie un proceso de Licitación y que eso se puede configurar un detrimento; entonces, todos estamos asumiendo un riesgo muy grande cuando esto se da.

Ahora, ¿cómo va a ser el proceso con la ANI?, que es el único punto que me faltaba por tocar: por la nueva estructura del Estado y en base a las facultades que ustedes le dieron al Gobierno, se creó la Agencia Nacional de Infraestructura, como una Agencia especializada en el tema de Concesiones y Concesiones en general, todas: viales, portuarias y aeroportuarias; por lo tanto, tenemos hasta el 31 de diciembre de este año para que todas las Concesiones aeroportuarias que están en manos de la Aeronáutica Civil, pasen a manos de la ANI. Lo que hemos hablado con la ANI es que involucrarlos en los diálogos que hemos tenido con las

comunidades y con el Concesionario, especialmente en el caso de Nororienté, para que no se vayan a afectar las estimaciones que estamos teniendo para Santa Marta y para Bucaramanga y si vamos a salir adelante con el tema de la climatización del hall general de Valledupar; pero la ANI en pocas semanas está tomando el control de estas Concesiones y es muy probable que esta firma de estos Otrosíes, muy probable no, es casi seguro, que es la ANI quien va a asumir, no porque estemos escurriendo el bulto, o porque la ANI tenga una ambición de propuestas, sino porque lo dice la Ley y es Norma, no podemos hacer nada al respecto; y tampoco podemos llevar estas concesiones hasta el último día, el 31 de diciembre, porque para la ANI, recibir estas Concesiones aeroportuarias es un chicharrón de un tamaño muy grande; están contratando personal y usted lo ha dicho: como no tienen personal que conozca el tema, se nos llevan nuestros mejores funcionarios, además porque se creó una estructura y aquí lo digo aunque me regañen intereses del Gobierno, me parece un poco injusta, donde crean una Agencia con una escala salarial infinitamente superior a la escala salarial de otras Entidades del Estado; entonces, cuando invitan a un funcionario nuestro a que se vaya, no hay manera, se va. Entonces eso nos ha afectado mucho, pero ellos están fortaleciendo su capacidad de poder administrar esas nociones porque no tenían el conocimiento aeroportuario, no tenían la experticia y la han tenido que desarrollar en muy poco tiempo; entonces, obviamente lo último que van a recibir es El Dorado, porque ese es el gran chicharrón, pero quieren ir asumiendo las otras en un proceso gradual, para que puedan ir fortaleciendo su capacidad de gestión contractual. Es por eso que se hace esta cesión de las Concesiones y por eso es que en los cronogramas ya de definición, y en eso está basada la molestia que se nos manifestó por parte de algunos sectores en nuestra presentación en Santa Marta y creo que tienen razón, pero así como tienen razón tengo que decir que no hay nada que podamos hacer.

Hay que darle un tiempo prudencial a la ANI, de unos meses, para que ello se empiecen a empapar más, porque ellos dijeron: “pero es que tampoco nos pueden decir que nosotros recibimos la Concesión y firmamos un tema que no conocíamos”; entonces ¿qué hemos estado haciendo?: vengan empápanse, vengan y estén con nosotros en todos estos temas; estuvieron con nosotros en Santa Marta, para dilatar lo menos posible, o sea, que sea en cuestión de muy pocos meses, pero si ellos necesitan y han solicitado y pienso que con justa razón, que van a necesitar unos meses para poder tener el conocimiento para poder firmar esos Acuerdos a los cuales nos vemos abocados.

En el caso de Bucaramanga y en el caso de Santa Marta y si se incluye el tema de Yopal también estaría incluso, estamos viendo que los Otrosíes se estarían firmando a principios del próximo año, no incluso este año; o sea, que las Obras en Santa Marta no empezarian sino hasta que esté firmado ese Otrosí. Eso impacta a Santa Marta, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía y se lo quiero decir de la manera más franca y más sincera: impacta a Santa Marta; no impacta a Bucaramanga, porque Bucaramanga tenía previsto de todas maneras, que las Obras complementarias no iniciaban sino hasta que terminaran las Obras contractuales y esas Obras contractuales terminaban en la primera mitad del próximo año, o sea que Bucaramanga no tiene impacto; sí tiene impacto en Santa Marta y sí tendría impacto en Valledupar si se decide a esa climatización, aunque lo digo, si afirmo que el tema de Valledupar es simplemente que tiene modificar ventanales, porque toda la parte de espacios abiertos, y eso sí lo pueden hacer desde ahora, por lo menos ya previendo si se va a dar ese Acuerdo.

Pero es una realidad y son los costos y los sacrificios que vamos a tener que tener como Estado y ustedes como región, para poder modificar ese Contrato como estaba; porque la otra opción era absolutamente inaceptable para ustedes y para el Presidente Santos, que era hacer el aeropuerto que estaba previsto en el Contrato. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Se concede el uso de la palabra al Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.

Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía.- Muchas Gracias Señor Presidente:

Para cerrar el debate, darle las gracias al Dr. Santiago Castro Gómez, finalizo con dos comentarios: uno, en las cifras que ustedes nos pasaron el nivel de ingresos ya supera el compromiso de inversión: 78 mil millones de pesos, frente a 63 mil millones de pesos de los seis aeropuertos, según el cuadro que nos hicieron llegar; y segundo, solo como para dejarle ahí una inquietud: ayer aterricé por El Dorado y la verdad que después de tanta expectativa que se ha generado alrededor del aeropuerto y hablo del muelle internacional, salí a tomar el vehículo y no me gustó lo que vi; eso quedó como mal diseñado, no sé; para tomar un taxi, el enredo para tomar un taxi – “péguese la rodadita, como dicen por allá en el Huila” y me va a dar la razón y después me contesta, pero el tema de los taxis quedó enredado con la salida, es una cosa ahí como de mal diseño; pero de todas maneras quiero darle las gracias por la respuesta alrededor de Santa Marta.

Lamento mucho y quería terminar con esto, Señor Presidente: las cosas hay que llamarlas por su nombre y definitivamente esto fue un mal negocio para Colombia, para nuestros aeropuertos, para nuestras ciudades, esta fue una Concesión nefasta, mala, mal estructurada, desafortunada; y hablo en nombre del Caribe por Santa Marta, Valledupar y Riohacha fue una mala Concesión; nosotros no estamos contentos, tenemos todo el derecho. Y acompañando lo que dijo el Honorable Representante Pedro Mary Muvdi Arangüena, sé que no es su responsabilidad, demasiado usted ha aguantado las aguas turbias, pero las cosas hay que llamarlas por su nombre: estas son de las cosas que nos dejaron mal hechas, mal hechas por el afán mediático y por el afán de mostrar una cosa, que definitivamente quedó mal estructurada. Muchas Gracias Señor Presidente.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: A usted, Honorable Representante Eduardo Díaz Granados Abadía; Dr. Santiago Castro Gómez, un agradecimiento muy sincero por su participación en el día de hoy. Señor Secretario, sírvase continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

Secretario: Señor Presidente, para manifestarle que se ha agotado el Orden del Día.

Presidente, Honorable Representante Hernando Cárdenas Cardoso: Agostado el Orden del Día, se levanta la Sesión y se convocará por Secretaría.

HERNANDO CÁRDENAS CARDOSO
Presidente

JAVID JOSÉ BENAVIDES AGUAS
Vicepresidente

JAIME DARÍO ESPELETA HERRERA
Secretario General