

**AUDIENCIA PÚBLICA DE RENDICIÓN DE CUENTAS 2025
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
PREGUNTAS CIUDADANÍA**

Peticionario: Diego Henry Martínez Arango

Pregunta: ¿Que sabemos del peaje en Camilo C, si se va a ampliar, para cuándo, que se puede saber?

Respuesta: El peaje llamado Amagá tiene contemplada la ampliación mediante la construcción de carriles TAMDEM.

La propuesta presentada por el Concesionario fue conceptuada por la Interventoría. Se optó en su momento, en trabajar en la alternativa de ampliar el Peaje de Amagá tipo Tandem con uso del existente en un sentido de paso y la ampliación en el otro, con el fin de mejorar el tránsito en su paso, sobre la cual ya se encuentra suscrita un Acta de fijación de precios desde marzo de 2025, estando pendiente la disponibilidad predial para iniciar las intervenciones, haciendo unos ajustes al presupuesto y lo diseños iniciales.

Peticionario: Diego Henry Martínez Arango

Pregunta: Derrumbe en el sector Sinifaná, tengo claro que no hay presupuesto, pero se han explorado alternativas como por lo menos hacer uno de los túneles proyectados o algún viaducto por donde iba el diseño vial inicial, en ese derrumbe cayo tanto material, que hasta un viaducto podría funcionar o alguna cosa que ponga operativa esa unidad funcional 1, a un menor costo de lo que tienen pensado en la Concesión y para lo que no hay recursos, porque de verdad que semejante eje vial sin su operación total, después de que se gastó el gobierno tantos billones, es muy preocupante.

Respuesta: En el sector Sinifaná la ANI reconoció un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) a causa del derrumbe acontecido en el sector de Sinifaná en el año 2019. Actualmente se están desarrollando los Estudios y Diseños para la reconexión de este tramo de doble calzada (2.0Km aproximadamente), por lo cual no se conoce el presupuesto para estas obras. No obstante, el Concesionario realizó una estimación preliminar con el fin de que se puedan provisionar los recursos necesarios para la ejecución de las obras que es de \$580.000 millones a pesos de agosto de 2023, recursos que deben ser gestionados por la ANI para poder ejecutar las obras que se requieren y completar el tramo de doble calzada afectado, es importante indicar que este tramo de doble calzada tiene una longitud total de 8 km de los cuales 6 km ya están contruidos en doble calzada, pero no se podrán usar hasta que se solucione y construya los 2 km de doble calzada afectados.

Sin perjuicio a esto, se solicitó al concesionario optimizar los diseños para iniciar por un túnel que se pueda manejar de manera bidireccional con el fin de transitabilidad.

Peticionario: Diego Henry Martínez Arango

Pregunta: Para los otros tramos que no se terminaron (3,20 km e intercambio Primavera), pero que se necesitan, han analizado que esa licencia ambiental que tienen va a expirar, que se piensa con eso.

Respuesta: Este sector corresponde a 3.2km de doble calzada en la RN6003 entre el PR88+100 al PR90+000 y del PR93+700 al PR95+000 y el Intercambiador de Primavera. Dichos tramos debieron ser entregados por el INVIAS a la ANI, y esta a su vez, al Concesionario en doble calzada para operar y mantener. Actualmente la carretera se encuentra en calzada sencilla y es administrada por el INVIAS.

Tanto los Estudios y Diseños como el Estudio de Impacto Ambiental del Intercambiador Primavera fueron ejecutados por el Concesionario COVIPACIFICO como una actividad adicional al Contrato de Concesión, de acuerdo con lo establecido en el Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión. No. 007 de 2014.

Los Estudios y Diseños se encuentran no objetados y se cuenta con un presupuesto (valoración) de obra acordado por las partes. Igualmente, cuenta con Licencia Ambiental.

Frente al cierre financiero, en el Otrosí No. 4 se indicó:

“CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA. Los recursos de la Subcuenta remanentes se destinarán en el siguiente orden, para:

(...)

(vii) la construcción de la intersección de Primavera, en caso de que finalmente dicha obra no sea ejecutada por el INVIAS; (...)”

Es preciso indicar que la intersección de Primavera (ubicada entre PR 94+750 y PR 95+250 de la Ruta 6003) fue excluida del contrato INVIAS 541-2012 mediante el Otrosí No. 5 de dicho contrato, tal como se menciona en los considerandos del Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión No. 007 de 2014. Por lo tanto, su construcción queda pendiente una vez se cuente con los respectivos recursos, si el INVIAS no la ejecuta, de acuerdo con la priorización establecida.

Con relación al proyecto Pacífico 2 y frente a la pregunta:

"La afectación de esa banca en la quiebra de Güamito de Pacífico 2, que bueno entender que paso ahí, creo que como comunidad nos merecemos una explicación, la carretera se cerró mucho tiempo para un arreglo y hoy nuevamente fisuras y restricciones, la concesión dice que, por el tráfico y el invierno, la verdad no creo que esa obra se haya hecho sin pensar que en esa parte hay un alta pluviosidad y enorme tráfico pesado ante la no terminación de Pacífico 1"

Respuesta:

Actualmente el proyecto Pacífico 2 del cual hace parte la infraestructura vial de dicho sector se encuentra concesionado a la Concesión La Pintada bajo el Contrato de Concesión 006 de

2014 que contempló inicialmente una fase de rehabilitación en una vía existente sobre la Unidad Funcional 5 correspondiente al tramo entre Primavera y La Pintada y quien ejecuta actualmente las actividades de Operación y Mantenimiento de dicho corredor vial. Así las cosas, cuenta con un Plan de Manejo de Tráfico Específico para esta unidad funcional incluyendo Acciones de Monitoreo por Emergencia, con el fin de establecer medidas que garanticen la transitabilidad en el corredor vial.

Adicional a lo anterior es preciso recordar que en el sector de La Quiebra se presentan continuas inestabilidades Geológicas y Geotécnicas activas a razón de la Falla del Romeral provocando en dicho sector continuos movimientos en el PR17+650, que son atendidos continuamente por el Concesionario La Pintada como se mencionó anteriormente.

Por otra parte, el Concesionario presenta a la interventoría una alternativa de solución anexando toda la información Técnica y de Diseño del sitio inestable PR17+600 de la Ruta 2509, Unidad Funcional No. 5; sector La Quiebra del Guamito, lo cual actualmente se encuentra en revisión por parte de los profesionales y especialistas de la interventoría.

No obstante, se han adelantado las siguientes actividades:

1. Desde el 04 de mayo de 2025 la concesión ha adelantado acciones de mitigación y de gestión en pro de la seguridad vial y disponibilidad de la vía, como lo son:

- Control y monitoreo topografía y de inclinómetros del movimiento.
- Restricción vehicular y control de tráfico en la zona.
- Sello de fisuras.
- Instalación de plásticos.

2. Así mismo la interventoría a realizado el seguimiento y control documental, técnico y jurídico, atendiendo las necesidades propias del proyecto en este sector.

A continuación se muestra registro fotográfico al respecto:



PR17+6000 UF5



PR17+6000 UF5



PR17+6000 UF5



PR17+6000 UF5



Lectura inclinómetro.



Monitoreo de topografía.

	
Control de fisuras.	Control de fisuras.
	
Sello de fisuras.	Sello de fisuras.
	
Recubrimiento con plástico.	Recubrimiento con plástico.

Así las cosas, a medida que se determinen las actividades a ejecutar en este sector, las mismas serán socializadas con la comunidad y entidad territorial.

Peticionario: Hugo Ariza Forero

Pregunta: En el peaje de Chusaca la cola de vehículos llega a Silvania y no han levantado las talanqueras, con todo respeto les quedo grande cobrar el peaje pues en él sentido a Girardot el peaje es el trancón. Muy triste que no estamos preparados para una contingencia del tráfico.

Respuesta: Respecto de su pregunta formulada a la Agencia y de acuerdo con la operación en los peajes de proyecto Tercer Carril, en la vía Bogotá - Girardot, el problema al ingreso a Bogotá se presenta recurrentemente en la vía debido a las obras que se están ejecutando por parte de TRANSMILENIO en el municipio de Soacha y que causa que en varios tramos de la vía solo se tenga un carril para ingresar, en la medida en que las obras avancen se espera una mejora en el flujo vehicular y en el mediano plazo con la entrada en funcionamiento del proyecto ALO Sur, se espera mejorar los tiempos de ingreso a la Capital.

Sea este el momento para invitarlo a revisar la información que hemos preparado para nuestra rendición de cuentas, la cual se encuentra publicada en el siguiente enlace:

<https://www.ani.gov.co/rendicion-de-cuentas>

Peticionario: Transportadores Intermunicipales de Bolívar

Pregunta: Tiene el gobierno nacional definido algo con respecto al peaje de turbaco y la concesión ruta caribe?

Respuesta: Es importante precisar que el proyecto Ruta Caribe se encuentra liquidado, la Concesión actual es Autopistas del Caribe bajo Contrato de Concesión No. 002 de 2021 el cual es un proyecto que se encuentra vigente y en Etapa Preoperativa - Fase de Preconstrucción, de igual forma la Concesión interpuso tribunal de arbitraje internacional el cual se adelanta dentro del término del cronograma procesal, en cuanto al peaje de Turbaco el Ministerio de Transporte expidió resolución No. 20253040011775 del 31-03-2025 mediante la cual se prorrogó la suspensión del cobro a las categoría I y II hasta el 31 de diciembre de 2025.

Sea este el momento para invitarlos a revisar la información que hemos preparado para nuestra rendición de cuentas, la cual se encuentra publicada en el siguiente enlace:

<https://www.ani.gov.co/rendicion-de-cuentas>

Peticionario: Jhony Alejandro Arbelaez García

1a Pregunta: Aproximadamente cuándo se tendría previsto Adjudicar la APP - IP Conexión Centro, que además incluye un Tramo Fundamental para el Comercio exterior del País hacia el Puerto de Buenaventura como lo es la **Doble Calzada Calarcá - La Paila**? Gracias.

La ANI está evaluando los estudios de factibilidad de la APP – Iniciativa Privada Conexión Centro, cuyos resultados se esperan para diciembre de este año. Al mismo tiempo, el proponente adelanta análisis técnicos, jurídicos y financieros para explorar diferentes escenarios del proyecto.

Si los estudios confirman la viabilidad, el proyecto pasará a la etapa de aprobaciones por parte del Ministerio de Hacienda, el DNP y el Ministerio de Transporte. Después de estas aprobaciones, se prevé abrir el proceso de selección en abril de 2026 y adjudicar en octubre del mismo año. Estos plazos son estimados y pueden variar porque dependen de decisiones de varias entidades.

La evaluación no solo incluye los aspectos técnicos y financieros, sino también un componente social. Hasta ahora, la ANI ha realizado un amplio proceso de participación: 5 talleres comunitarios en Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca; 4 audiencias públicas en Chinchiná, Santa Rosa, Pereira y Armenia; una consulta previa protocolizada con la comunidad indígena de Los Pastos; y más de 120 reuniones con gremios, autoridades locales, medios y otros grupos de interés. En total, cerca de 700 personas han recibido información directa del proyecto y se han hecho más de 100 publicaciones en medios y redes. Aunque aún no hay un aval pleno de las comunidades, estas acciones muestran un esfuerzo por construir el proyecto de manera participativa y transparente.

En conclusión, el avance hacia la adjudicación depende tanto de los resultados de la factibilidad y las aprobaciones oficiales, como de seguir fortaleciendo la concertación social para asegurar que el proyecto sea viable en todos los aspectos.

2a Pregunta: Excelente el **Ferrocarril del Pacífico - Corredor Férreo Central** que incluye los Departamentos de Valle - (La Tebaida) Quindio - Risaralda - Caldas - Tolima y Cundinamarca; proyecto que además incluye un **Mega Túnel Férreo por la Línea**, lo que lo constituye en una de las Megaobras más Importantes y estratégicas para la Economía, la competitividad y el Comercio exterior del País. ¿Cuándo aproximadamente se estima se podrían estar adjudicando los primeros tramos o etapas del Ferrocarril del Pacífico y corredor Férreo Central? Gracias.

En virtud de la envergadura y de la amplia proyección temporal del megaproyecto férreo Buenaventura – Corredor Central, este ha sido estructurado en cuatro zonas de análisis durante la etapa de prefactibilidad. Dentro de esta planificación, se ha priorizado la Zona 1 (Buenaventura – Palmira), decisión que obedece a criterios de eficiencia en la asignación de recursos públicos y a la necesidad de generar impactos en el mediano y corto plazo en la competitividad logística del país. Este tramo constituye el punto de partida del megaproyecto, dado que conecta directamente con el puerto de Buenaventura —principal acceso marítimo del país al océano Pacífico— y concentra una dinámica industrial y de comercio exterior de alta relevancia. La reactivación de su funcionalidad resulta estratégica, pues permite sentar las bases operativas para el desarrollo del resto del corredor, asegurando desde el inicio la articulación con los principales centros productivos y logísticos de la región.

Las zonas de análisis definidas en la etapa de prefactibilidad corresponden a:

Zona 1 (Priorizada para avanzar a factibilidad) – 120 km: Variante Buenaventura, Citronela – Loboguerrero, Loboguerrero – Yumbo (Cruce en túnel Cordillera Occidental), Variante Yumbo – Palmira.

Zona 2 – 130,3 km: Palmira – Tuluá, Variante Tuluá, Tuluá – Zarzal, Variante de Zarzal, Zarzal – La Tebaida.

Zona 3 – 162,8 km: La Tebaida – Alvarado (túnel de 22,5 km para el cruce de la Cordillera Central).

Zona 4 – 146,7 km: Alvarado – Honda, Variante Honda, Honda – La Dorada, Variante La Dorada, Fin Variante La Dorada – Estación de México.

Como fue descrito, la Zona 1 avanza hacia la etapa de factibilidad, actualmente en trámites precontractuales y prevista para desarrollarse en 2026. En esta fase se establecerá, con base en los resultados técnicos, ambientales, sociales, legales y financieros, el modelo de transacción más adecuado para su desarrollo.

En este sentido, la adjudicación de los primeros tramos se realizará con posterioridad a la culminación de la factibilidad, de manera que las decisiones de ejecución puedan estructurarse con los insumos completos y en armonía con el marco fiscal del país.

De igual manera lo estamos invitando a participar en nuestra audiencia pública de rendición de cuentas que realizaremos en el mes de octubre, para tal fin hemos publicado la información de nuestra gestión en la sección de transparencia de nuestra página web.

Peticionario: Milton Gutierrez Luque

Pregunta: Requiero conocer estado actual y futurinee (SIC) la app Villeta guaduas. Imposible conseguir información confiable respecto cronograma: min hacienda para aval y posterior confis- compra. Será presente administración su adjudicación ?

Respuesta: En primer lugar, se informa que la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – adelanta actualmente la estructuración del proyecto Villeta – Guaduas – El Korán, que incluye la terminación de la vía en doble calzada entre los municipios de Villeta y Guaduas, con altas especificaciones técnicas, correspondientes a las que se exigen en los proyectos de quinta generación.

Dicha estructuración se adelanta mediante el contrato VE-489-2021, el cual tiene por objeto desarrollar la *“CONSULTORÍA ESPECIALIZADA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y VALIDACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS -A NIVEL DE FACTIBILIDAD-, DE LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ADMINISTRATIVA, CONTABLE, PREDIAL, AMBIENTAL, SOCIAL Y DE RIESGOS) DEL CORREDOR BOGOTÁ – VILLETA - EL KORÁN Y GUADUAS - PUERTO BOGOTÁ”*.

La mencionada estructuración contempla el desarrollo por fases, de la siguiente manera:

- Fase I: Debida diligencia y propuesta de estructuración integral.

- Fase II: Actualización, complementación, validación y presentación de la estructuración integral a factibilidad (estudios y diseños, técnico, ambiental, social, predial, legal y financiero) y estudio de tráfico.
- Fase III: Aprobaciones de ley e Informe final de estructuración.
- Fase IV: Proceso de promoción y acompañamiento en la etapa de selección y adjudicación del contrato APP.

Actualmente, se han surtido las fases I y II, y se adelanta la fase III, mediante la cual se realiza la revisión, que por Ley está contemplada por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), el Departamento Nacional de Planeación (DNP), el Ministerio de Transporte (MT), el CONPES y el CONFIS, para determinar la continuación del proyecto en estructuración.

En este orden de ideas, en caso de que el proyecto reciba aprobación, y de acuerdo con los recursos disponibles en el marco de gasto, se continuará con los trámites necesarios para lograr la apertura del proceso de licitación.

De igual manera, lo invitamos a revisar la información que respecto de nuestra gestión hemos publicado en la siguiente dirección de nuestra página web, y participar en la rendición de cuentas que desarrollaremos en el mes de octubre.

<https://www.ani.gov.co/rendicion-de-cuentas>

Pregunta: Muchas gracias por su repuesta. Solo que mi inquietud respecto a si durante el actual gobierno del cambio de nuestro presidente Gustavo Petro Urrego, se adelantará, por lo menos la fase de la apertura de la licitación?

Respuesta: Respecto de su inquietud, respecto de la apertura del proceso licitatorio del proyecto Villeta – Guaduas – El Korán, en la vigencia 2026 la prioridad se enmarca en la gran apuesta férrea, razón por la cual en el actual gobierno se finalizará la estructuración del proyecto, quedando su adjudicación para el nuevo periodo.

Esperamos haber dado respuesta a su inquietud y lo invitamos a participar en nuestra Audiencia Pública de Rendición de Cuentas, que realizaremos en este mes de octubre.

Pregunta: No quede plenamente satisfecho con su repuesta dado que no fueron claros en informar si dicha APP quería licitada en la actual administración (SIC) del cambio

Respuesta: Buenos días, Señor Gutierrez;

Respecto de su pregunta si el proyecto Villeta-Guaduas iniciará su proceso o será adjudicado en el presente periodo de gobierno, la respuesta es no, toda vez que la prioridad para el último año de gobierno está centrada en la Gran Apuesta Férrea.

Esperamos haber dado respuesta completa y de fondo a su inquietud.

Peticionario: Enver Mestra Tamayo

Pregunta: Como servidor público del GIT Defensa Judicial me he dado cuenta que una de las causas de mayor litigiosidad en materia de acciones de tutela la constituye la violación al derecho fundamental de petición. Pregunto: Qué acciones ha adelantado la Agencia Nacional de Infraestructura para mitigar esta causa? Cuántos procesos disciplinarios adelanta a la fecha la oficina de control interno que tengan su origen en esta falta disciplinaria?

Respuesta: Desde la Oficina de Control Disciplinario Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se ha venido implementando una estrategia integral de fortalecimiento preventivo orientada a mejorar diversos procesos y procedimientos que se relacionan con la gestión institucional frente a los grupos de valor; en el marco de dicha estrategia, se han desarrollado acciones pedagógicas y de orientación funcional dirigidas a los servidores públicos de las diferentes dependencias, entre ellas se destacan: la realización de jornadas de capacitación sobre términos, procedimientos y responsabilidades derivadas del ejercicio del derecho de petición; la publicación semanal de mensajes de reflexión disciplinaria sobre deberes, prohibiciones y faltas de los servidores públicos; la emisión de lineamientos preventivos para garantizar la atención oportuna y de fondo de las solicitudes ciudadanas; así como la actualización de protocolos de gestión y trazabilidad de PQRS dentro del Sistema Integrado de Gestión Institucional, promoviendo la eficiencia, la transparencia y la confianza ciudadana.

Ahora bien, en lo que respecta a las acciones disciplinarias en curso, conforme al principio de reserva legal consagrado en la Ley 1952 de 2019 (Código General Disciplinario), los procesos que se encuentran en la etapa de instrucción gozan de reserva legal, en consecuencia, no es posible revelar el número, los hechos investigados ni el estado de las actuaciones, puesto que en esta fase no se ha determinado la existencia o no de una falta disciplinaria. Anticipar dicha información podría implicar un prejuzgamiento y una afectación al debido proceso y a la presunción de inocencia de los servidores públicos vinculados; solo una vez culminada la investigación, con fundamento en el acervo probatorio y tras la valoración correspondiente, podrá determinarse la existencia presunta de una falta disciplinaria y continuarse el trámite previsto en la Ley 1952 de 2019.

Con estas acciones, la Agencia Nacional de Infraestructura reitera su compromiso con la prevención disciplinaria, la formación ética del servidor público y la atención oportuna a los ciudadanos, en coherencia con los principios de eficacia, moralidad, transparencia y responsabilidad que orientan la función pública.

Peticionario: Francisco Garzon

Pregunta: ¿Cómo va la Quinta Generación de Concesiones?

Respuesta: Los 6 proyectos de 5G avanzan, con inversiones totales por \$15.21 billones en CAPEX (corrientes a diciembre de 2024) y una ejecución del 17,24% con corte a 30 de septiembre de 2025. De los 6 proyectos en ejecución que conforman el programa 5G, 4 se

encuentran actualmente en fase de construcción, mientras que 2 continúan en fase de preconstrucción, tal como se detalla a continuación:

Nombre del proyecto	Avance 30 septiembre 2025
Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Corredor Accesos Cali y Palmira	39,17%
Troncal del Magdalena 2	13,84%
Troncal del Magdalena 1	10,84%
Buga – Buenaventura	10,76%
Accesos Norte Fase 2	Preconstrucción
IP Alo Sur	Preconstrucción

Peticionario: Francisco Garzon

Pregunta: ¿Cómo va el proyecto- El estanquillo –Popayán?

Respuesta: La Agencia efectuó el pasado 14 de julio de 2025 la apertura y publicación de los pliegos de condiciones definitivos de Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2024, actualmente se avanza en las respuestas a las preguntas y solicitudes de aclaración o modificación al Pliego de Condiciones enviadas por los interesados en proceso:<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=24-19-14243040>

Fechas importantes:

Fecha de Cierre del plazo del Proceso de Selección	24/11/2025 10:00 am
Audiencia de Apertura de Sobre No. 2, e Instalación de Audiencia Pública de Adjudicación	30/12/2025 10:00 am
Suscripción del Contrato	10 días siguientes a la adjudicación

Peticionario: Francisco Garzon

Pregunta: ¿Cómo es el gobierno Corporativo de la ANI?

Respuesta: El Gobierno Corporativo en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) comprende el conjunto de principios, políticas y prácticas que orientan su gestión institucional y aseguran una administración transparente, eficiente y responsable de los recursos públicos. A través de este modelo, la ANI promueve la rendición de cuentas, la integridad en la toma de decisiones y el fortalecimiento de la confianza ciudadana, garantizando que la ejecución de los proyectos de infraestructura se realice conforme a los principios de legalidad, ética pública y buen gobierno.

Peticionario: Dayro Rendón

Pregunta: ¿Cómo va a hacer el estado colombiano para pagar el 1,8 billón de pesos que perdió en el tribunal con Perimetral Oriental?

Respuesta: Lo primero que hay que precisar es que el valor en disputa asciende a 1,3 millones y no a 1.8 billones, y aún no existe un laudo final. La ANI presentó la solicitud de nulidad al considerar que el laudo vulnera el orden público internacional y el debido proceso. En caso de que el alto tribunal confirme la validez del laudo, el pago se realizará mediante Títulos de Tesorería (TES) para lo cual se solicitará asignación del cupo correspondiente.

Peticionario: Francisco Garzon

Pregunta: Queremos saber qué pasa con el proyecto Canal de Dique, porque tanta demora en el mismo

Respuesta: El proyecto tiene como objetivo comprender y analizar las dinámicas socio–eco–hidrológicas del área de influencia del Canal del Dique, con el fin de implementar medidas orientadas a:

- Prevenir inundaciones
- Regular caudales y sedimentos
- Restaurar los servicios ecosistémicos

Así mismo, es pertinente mencionar que, actualmente, se atiende el requerimiento de la ANLA y el Ministerio de Ambiente para la obtención de la licencia ambiental. En cumplimiento de los compromisos contractuales, se definió el mecanismo para financiar el Estudio de Impacto Ambiental, lo que permitió al Concesionario contratar al consultor responsable de su elaboración. Se han iniciado acercamientos con autoridades y entidades del Sistema Nacional

Ambiental (SINA) para recopilar la información secundaria necesaria, al tiempo que se gestionan los permisos y autorizaciones requeridos para el levantamiento de información primaria que permitan la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

Peticionario: Diana Carolina Muñoz

Pregunta: ¿Cuál ha sido el avance de la ANI en la Formalización del Empleo Público? ¿Se tiene previsto para 2026 que monto en el presupuesto para esto?

Respuesta: La ANI ha avanzado significativamente en la formalización del empleo público a través del componente “Empleo Digno” de su proceso de Rediseño Institucional, el cual busca garantizar condiciones laborales basadas en la equidad, la meritocracia y la permanencia, conforme al artículo 82 de la Ley 2294 de 2023.

En este marco, la Agencia ha desarrollado un estudio técnico de rediseño, que incluye el diagnóstico y dimensionamiento del talento humano, el levantamiento de cargas laborales y la actualización del manual de funciones y competencias. Dicho proceso se adelanta con el acompañamiento del DAFP, el Ministerio de Transporte y demás entidades competentes, y constituye un paso esencial para fortalecer la planta de personal y avanzar en la formalización laboral dentro de la entidad.
