METRO DE BOGOTA S.A.
FECHA: 2026-02-27 15:56:30
SDQS:
FOLIOS: 1

Asunto: Presentación Informe de G
Destino: LUZ ANGÉLICA VIZCAÍNO S
Anexos: 59 Folios
Dep: Gerencia General
RAD: EXTS26-0001277

Bogotá D.C., 25 de febrero de 2026

Doctora
Luz Angélica Vizcaino Solano
Secretaria General del Organismo Control
Concejo de Bogotá
Calle 36 N° 28ª - 41
secretariageneral@concejobogota.gov.co

Asunto: Presentación Informe de Gestión 2025 EMB – Acuerdos Distritales N° 05 de 2000 y N° 642 de 2016

Respetada doctora Luz Angélica:

En cumplimiento del Acuerdo Distrital N°. 05 de 2000, el cual señala específicamente en su artículo 5° que: *"Durante el mes de febrero de cada año, las entidades del sector central y descentralizado del Distrito enviarán al Concejo de Santa Fe de Bogotá informes de gestión y resultados del año anterior, con sus correspondientes indicadores.*" y del Acuerdo Distrital N°. 642 de 2016, la Empresa Metro de Bogotá S.A. se permite presentar al Concejo de Bogotá el informe de gestión y resultados, en el cual se desarrollan las principales actividades realizadas por la empresa, durante la vigencia fiscal del 2025.

Este informe también puede ser consultado a través de la página web de la entidad en el siguiente enlace: https://www.metrodebogota.gov.co/informe-gestion-2025

Atentamente,

PRISCILA SÁNCHEZ SANABRIA
Gerente General (E)

Anexos: Informe de Gestión 2025 – Empresa Metro de Bogotá

Proyectó: Manuel Julián Arias / Profesional Esp. Oficina Asesora de Planeación
Revisó: Claudia Marcela Galvis Russi / Jefe Oficina Asesora de Planeación.

INFORME DE GESTIÓN 2025

EMPRESA METRO DE BOGOTÁ

Fecha de elaboración enero 2026 con información corte 31 de diciembre de 2025. Aprobado por la Junta Directiva el 18 de febrero de 2026.

METRO BOGOTÁ

INTRODUCCIÓN 3

1. LA EMB EN EL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027 4
1.1. Planeación Estratégica EMB (2024-2028) 6
1.2. PROYECTOS Y METAS DEL PLAN DE DESARROLLO 6

2. LÍNEA 1 DEL METRO BOGOTÁ (L1MB). 11
2.1. Avance del proyecto 12
2.2. Contrato de Concesión. 13
2.3. Contrato de interventoría. 21
2.4. Contrato PMO - Consultoría Especializada en Gerencia de Proyectos 21
2.5. Traslado de Redes 21
2.6. Gestión socio-predial 22
2.7. Gestión Ambiental y Social. 23
2.8. Gestión de Riesgos del Proyecto. 25
2.9. Seguimiento Financiero del Proyecto. 25

3. EXPANSIÓN DE LA RED METRO. 27
3.1. Línea 2 del Metro de Bogotá. 28
3.2. Extensión de la PLMB-Tramo 1 hasta el sector de la calle 100. 30
3.3. Integración con proyectos férreos regionales. 31

4. ESTRATEGIAS DE CAPTURA DE VALOR 34
4.1. Portafolio de negocios 35
4.2. Marco contractual de derecho privado 35
4.3. Compensación del “Monumento a Los Héroes” 35
4.4. Reglamentación normativa 37
4.5. Observatorio de ocupación y valor del suelo 37

5. GESTION INSTITUCIONAL 38
5.1. Fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG. 39
5.2. Indicadores de Gestión por Proceso - PAII. 41
5.3. Gestión Ambiental Institucional. 42
5.4. Gestión de Talento Humano. 43
5.5. Gestión documental. 44
5.6. Gestión de Inventarios. 44
5.7. Política de Gobierno Digital. 45
5.8. Gestión Contractual. 46
5.9. Gestión Financiera. 48
5.10. Riesgos Institucionales. 50
5.11. Programa de Transparencia y Ética Pública PTEP. 51
5.12. Control Interno Disciplinario. 52
5.13. Defensa Judicial y Solución de Controversias Contractuales. 53
5.14. Cultura Ciudadana para el Metro. 54
5.15. Evaluación externa de gobernanza de la EMB. 57

INTRODUCCIÓN

El año 2025 representó un punto de inflexión para la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y para el avance de la movilidad sostenible en la ciudad. Durante esta vigencia, el proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) alcanzó niveles de ejecución sin precedentes, consolidándose como la obra de infraestructura más importante en marcha en la capital. Los hitos logrados en obra civil, adquisición tecnológica, pruebas de material rodante y alistamiento preoperativo evidencian un ritmo de trabajo sostenido y una coordinación institucional que fortalece la confianza en la puesta en operación del sistema en los plazos previstos.

El periodo estuvo igualmente marcado por progresos significativos en la expansión de la Red Metro, con avances en la estructuración de la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB), la evaluación de la extensión de la L1MB hacia la Calle 100 y la articulación con los corredores férreos regionales. Estas iniciativas ratifican la visión de largo plazo de la EMB y su rol estratégico en la construcción de un sistema integrado de transporte que conecte eficientemente la ciudad con su región, ampliando oportunidades de movilidad, productividad y desarrollo urbano sostenible.

En paralelo al avance metroferroviario, 2025 fue también un año clave para la madurez institucional de la EMB. La entidad profundizó en prácticas de gestión basadas en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), fortaleció su estructura organizacional y avanzó en procesos de talento humano, gobierno digital, cultura ciudadana y transparencia. Estos avances reflejan el compromiso de la Empresa con un modelo de gestión moderno, eficiente y centrado en el servicio público, capaz de responder a los retos de construcción, expansión y futura operación del sistema metroferroviario de Bogotá.

Este informe de gestión presenta de manera detallada los logros alcanzados durante 2025, así como los retos afrontados y las acciones proyectadas para el siguiente periodo. Más allá de cifras y avances de obra, este documento recoge la visión integral de una empresa que evoluciona, se fortalece y trabaja diariamente para entregar a Bogotá un sistema de transporte digno, moderno y seguro. La ruta hacia la operación de la L1MB continúa con firmeza, respaldada por un equipo comprometido y una ciudadanía que cada vez se apropia más del proyecto que transformará la forma en que nos movemos y convivimos en la ciudad.

Finalmente, el año 2026 se proyecta como un periodo de grandes desafíos, en el cual se iniciarán las pruebas de los trenes en 5,7 km de viaducto ubicados entre el Patio Taller y la Estación 4, y se realizará la entrega de la Estación 1 de la L1MB construida en su totalidad. En cuanto a la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB), se definirá el futuro de su licitación.

1. LA EMB EN EL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027

La EMB desempeña un papel central en la estrategia de movilidad sostenible establecida en el Plan de Desarrollo “Bogotá Camina Segura 2024–2027”, al ser responsable de la ejecución, seguimiento y consolidación de los principales proyectos férreos del Distrito. En este marco, la EMB contribuye al cumplimiento de objetivos estratégicos como el ordenamiento territorial, la acción climática y la movilidad segura, mediante la construcción y puesta en operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá y sus obras complementarias. Su labor incluye asegurar el avance técnico y contractual del proyecto, promover la integración del metro con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y articular operaciones urbanísticas que transforman el espacio público y las dinámicas de movilidad de la ciudad. Además, la EMB lidera la estructuración de las expansiones de la red metroferroviaria —como la Línea 2, la extensión de la Línea 1 y Línea 3— así como iniciativas de captura de valor y renovación urbana asociadas al sistema. Con ello, la EMB se consolida como un actor estratégico para el desarrollo urbano sostenible y para la construcción de un sistema de transporte moderno, seguro y equitativo para Bogotá

La entidad también aporta al fortalecimiento institucional y a la confianza ciudadana en el gobierno distrital, mediante la planificación estratégica, la gestión eficiente de recursos públicos y la adopción de mecanismos de transparencia, gobernanza y gestión del desempeño.

A continuación, se presenta el esquema de alineación establecido por la Empresa Metro de Bogotá para articular su gestión con los objetivos estratégicos del Plan Distrital de Desarrollo.

Alineación EMB con el PDD vigencia 2024-2027

Fuente: PE- DR- 001 Directriz de Direccionamiento Estratégico Institucional - EMB.

1.1. Planeación Estratégica EMB (2024-2028)

La planeación estratégica de la Empresa Metro de Bogotá establece el marco que orienta su gestión para el periodo 2024–2028, alineado con los desafíos urbanos y de movilidad definidos por el Distrito. Este enfoque articula los esfuerzos técnicos, administrativos y financieros de la entidad con los objetivos del Plan de Desarrollo, priorizando la construcción, puesta en operación y futura expansión del sistema metroferroviario de Bogotá. La estrategia reconoce al metro como un motor de transformación urbana, integración modal y sostenibilidad ambiental, y propone metas organizacionales que fortalecen la capacidad institucional necesaria para ejecutar proyectos de alta complejidad.

• **Misión:** "Nuestro propósito como Empresa Metro de Bogotá es transformar positivamente la movilidad del Distrito Capital mediante la implementación y operación del modo ferroviario del SITP, con conexión a las redes de integración regional, aportando al desarrollo y la renovación urbana de la ciudad, con el fin de facilitar el acceso a oportunidades urbanas y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía."

• **Visión:** "Para el año 2028, con la entrada en operación de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), la empresa será reconocida como un referente de gestión de movilidad sostenible, segura, confiable y eficiente, con altos estándares tecnológicos. Se habrá definido la expansión de la L1MB, articulada con el SITP, fortaleciendo la consolidación del modo férreo regional. La EMB será, además, un referente de cultura y valores, motivo de orgullo y apropiación ciudadana por su contribución a la transformación positiva de la capital. Adicionalmente, será reconocida a nivel continental por la generación de nuevas fuentes de financiación que contribuyan a su sostenibilidad en el tiempo."

• **Objetivos estratégicos:** La planeación estratégica se estructura en torno a seis objetivos principales en torno a:

- Construcción y puesta en marcha de la Primera Línea del Metro (PLMB)
- Expansión del sistema metroferroviario Generación de ingresos no tarifarios y captura de valor
- Desarrollo urbano y renovación alrededor del metro
- Cultura ciudadana, apropiación y seguridad vial
- Fortalecimiento institucional y gestión basada en el MIPG

1.2. Proyectos y Metas en el Plan de Desarrollo Distrital.

El Plan Distrital de Desarrollo "Bogotá Camina Segura 2024–2027" establece un marco estratégico en el que la EMB juega un papel fundamental para materializar una movilidad sostenible, segura y orientada al bienestar ciudadano. En este contexto, la EMB alinea su gestión con los objetivos de ordenamiento territorial, acción climática y fortalecimiento institucional del Distrito, asegurando que los proyectos metroferroviarios contribuyan a transformar de manera integral la ciudad y sus dinámicas de movilidad.

Con la ejecución de los proyectos de inversión registrados en el Banco Distrital de Programas y Proyectos y en el Banco de Proyectos de la Nación, se garantiza que las metas del Plan de Desarrollo se materialicen a través de acciones

concretas en obra, avance técnico del sistema metro, gestión de apropiación y cultura, y fortalecimiento institucional. La prioridad se mantiene sobre el mejoramiento del transporte público, la integración modal y la movilidad como eje estructurador del territorio.

- Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB): La L1MB constituye el proyecto central del componente de movilidad sostenible del PDD. Su desarrollo no solo implica la construcción de una línea férrea, sino la consolidación de un corredor urbano con andenes ampliados, frentes activos y nuevos espacios públicos que favorecen la seguridad, la accesibilidad universal y la actividad económica.

La meta asociada al PDD establece un avance del 99,7% de la etapa preoperativa al finalizar el cuatrienio (2024 - 2027), la cual se respalda con los avances alcanzados al cierre de la vigencia. Al 31 de diciembre de 2025, la L1MB alcanzó un avance del 70,72%, reflejando una ejecución constante y disciplinada del proyecto. Este avance se sustenta en hitos como la llegada de los primeros trenes al Patio Taller, las pruebas dinámicas del primer tren, el avance significativo en la construcción del viaducto y de los demás componentes del proyecto. Todos estos logros contribuyen directamente al cumplimiento de la meta del PDD y colocan a la ciudad en la fase decisiva de alistamiento preoperativo.

Objetivo PDD	04 – Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática.
Programa PDD	26 – Movilidad Sostenible
Meta PDD	294 – Lograr el 99.70% de la etapa preoperativa de la Primera Línea del Metro (PLMB)- Tramo 1.
Proyecto Entidad	7519 – Diseño, construcción y puesta en operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1 (PLMB T-1), incluidas sus obras complementarias.
	7501- Primera Línea de Metro de Bogotá (Vigencias Futuras)

Los detalles de la información relacionada con los avances de la L1MB se desarrollan en el capítulo 2 de este informe.

- Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB): En cuanto a la L2MB el PDD plantea alcanzar el 16% del ciclo de vida del proyecto durante el cuatrienio, asociado al inicio del contrato de construcción, interventoría y PMO. Durante 2025 se desarrollaron acciones clave como la expedición de adendas al proceso de licitación, la atención de observaciones de los proponentes, la autorización del MHCP para contratos de crédito, y la reprogramación de vigencias futuras. Estas actuaciones consolidan el proceso licitatorio y permiten avanzar hacia la adjudicación prevista para 2026.

Objetivo PDD	04 –Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática.
Programa PDD	26 – Movilidad Sostenible.
Meta PDD	270 – Alcanzar el 16% del ciclo de vida del proyecto Línea 2 del Metro (L2MB), correspondiente al inicio del contrato de ejecución, interventoría y PMO.
Proyecto Entidad	7520 – Desarrollo, identificación, planeación, estructuración y adjudicación de la fase 2 de la PLMB.

El proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB) alcanzó el 100% de las actividades programadas para la vigencia, logrando un avance del 0,31% frente al 16% proyectado para el año 2027. Los detalles de la información relacionada con los avances de la L2MB se presentan en el capítulo 3.1 de informe.

- Expansión del Sistema de Transporte Público Metroferroviario: Un componente estratégico del PDD es la expansión del Sistema Metroferroviario, la cual busca estructurar nuevas líneas y asegurar su viabilidad técnica, ambiental, social y financiera. En 2025, la EMB avanzó en los estudios de factibilidad del corredor férreo del sur y en la definición de alternativas de red urbano-regional, priorizando proyectos como la futura Línea 3 del metro. Estas acciones fortalecen la visión de un sistema metroferroviario integrado con Soacha, la región metropolitana y las troncales de transporte masivo.

El desarrollo de proyectos férreos regionales, como el futuro Tren de Zipaquirá (antes Regiotram del Norte), también se articula al PDD a través del acompañamiento técnico de la EMB en mesas interinstitucionales, análisis de diseño urbano y revisión de requisitos de cofinanciación. Este trabajo permite alinear los proyectos regionales con los estándares ferroviarios del metro y garantizar su futura interoperabilidad con la red distrital.

Objetivo PDD	04 –Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática.
Programa PDD	26 – Movilidad Sostenible.
Meta PDD	298 – Realizar el 100% de las actividades de factibilidad, para la expansión del Sistema de transporte público Metroferroviario, ajustado a las condiciones de la demanda, que permita adelantar el proceso de contratación.
Proyecto Entidad	7534 – Elaboración de los estudios y diseños a nivel de factibilidad para la expansión del Sistema de Transporte Público Metroferroviario ajustado a las condiciones de la demanda.

El proyecto de expansión del Sistema de Transporte Público Metroferroviario cumplió con el 100% de las actividades programadas para la vigencia, alcanzando un avance del 11,62% frente al 100% proyectado para el año 2027. Para mayor detalle de la información relacionada con los avances de este proyecto ir al capítulo 3. del informe.

- Implementación del programa de Cultura Ciudadana para la red metro: En materia de cultura ciudadana, el PDD establece metas para transformar comportamientos y promover la corresponsabilidad en el sistema de movilidad. Durante 2025, la EMB implementó el Programa de Cultura Ciudadana para la Red Metro, desarrollando actividades pedagógicas, recorridos, programas educativos y estrategias simbólicas de apropiación. Estas iniciativas fortalecen la relación entre ciudadanía y proyecto, en especial en las zonas de obra de la L1MB.

Objetivo PDD	01 – Bogotá Avanza Segura.
Programa PDD	06 – Bogotá Confía en su Gobierno.
Meta PDD	47 – Diseñar, implementar y evaluar el 100% del plan sectorial de cultura ciudadana, comunicación y pedagogía cívica que propicien transformaciones voluntarias constructivas y corresponsables en el sistema de movilidad.
Proyecto Entidad	7531 – Implementación del Programa de Cultura Ciudadana para la Red Metro.

El proyecto de expansión de Cultura Ciudadana para la red de Metro cumplió con el 97,30% de las actividades programadas para la vigencia, alcanzando un avance del 29,19% frente al 100% proyectado para el año 2027.

- Fortalecimiento institucional EMB: El PDD también demanda el fortalecimiento institucional y la eficiencia del gasto público. La EMB avanzó durante 2025 en la implementación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), la mejora de procesos organizacionales, la gestión documental, la seguridad digital y la transparencia. Este fortalecimiento asegura que la empresa cuente con capacidades técnicas y administrativas robustas para operar un sistema metroférreo moderno.

Objetivo PDD	05 – Bogotá confía en su gobierno
Programa PDD	33 – Fortalecimiento institucional para un gobierno confiable.
Meta PDD	356 – Desarrollar el 100% de la estrategia de mejora y sostenibilidad del Modelo Integrado De Planeación y Gestión - MIPG en las entidades del Sector Movilidad.
Proyecto Entidad	7532 – Fortalecimiento de la capacidad institucional en el marco del MIPG.

El proyecto Fortalecimiento Institucional alcanzó un avance del 86,82% durante la vigencia, logrando el cumplimiento de la mayoría de las actividades programadas (meta de tipo constante).

Finalmente, los proyectos y metas desarrollados en 2025 consolidan a la EMB como un actor estratégico del PDD, con capacidad para ejecutar obras de alta complejidad, liderar la expansión del modo férreo y promover la transformación urbana. La articulación entre obra física, sostenibilidad financiera, inclusión ciudadana y fortalecimiento institucional permite que el Metro de Bogotá avance no solo como infraestructura, sino como proyecto de ciudad que aporta al bienestar y la igualdad de oportunidades en el Distrito.

2. LÍNEA 1 DEL METRO BOGOTÁ (L1MB).

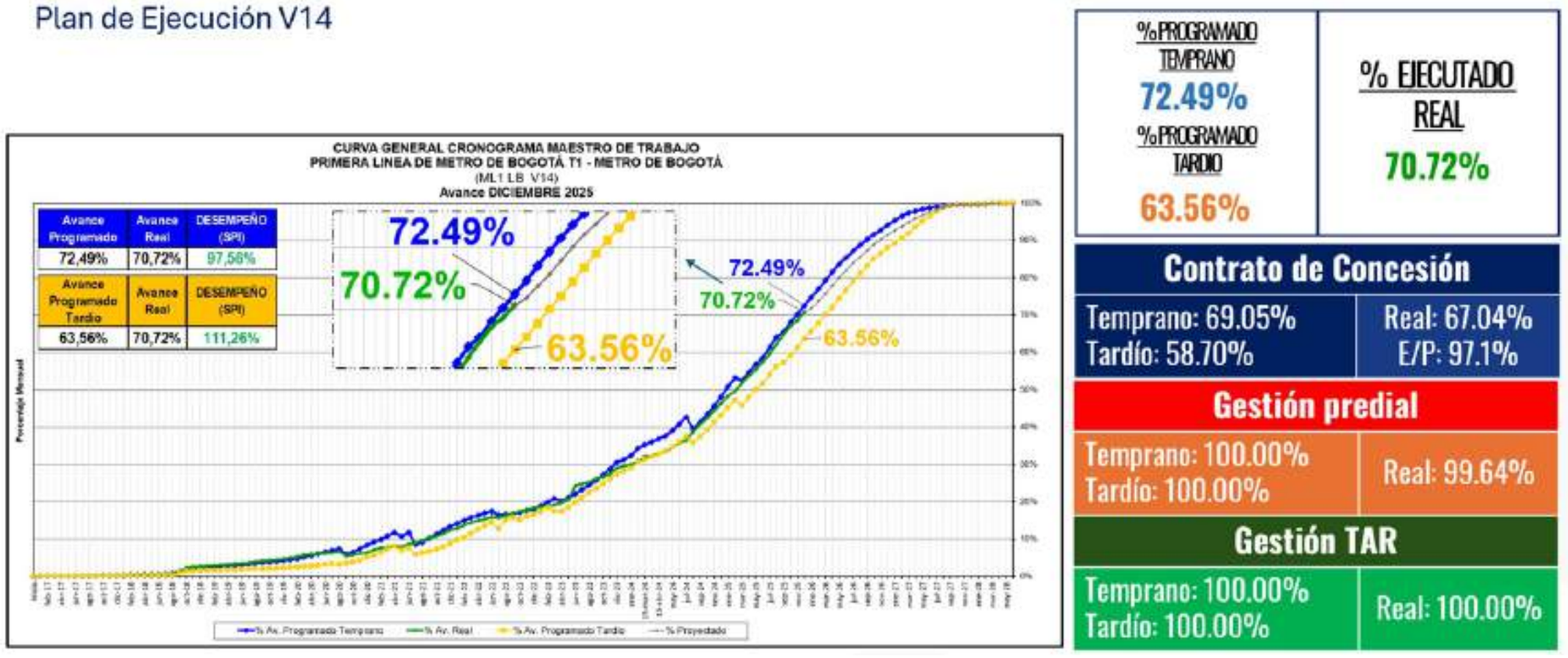
Durante el año 2025, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) concentró sus esfuerzos en asegurar el avance sostenido de la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá, garantizando el cumplimiento de los hitos necesarios para su entrada en operación en marzo de 2028. Este periodo estuvo marcado por una gestión rigurosa orientada tanto al desarrollo físico de la infraestructura como a la fabricación de trenes y sistemas metroferroviarios, consolidando el proceso de alistamiento técnico y operacional del proyecto. La EMB mantuvo un rol articulador y estratégico, asegurando que las actividades del Concesionario ML1 se desarrollaran conforme a los estándares contractuales y a los cronogramas establecidos.

Para lograr este nivel de cumplimiento, la EMB, junto con la interventoría del contrato de concesión, implementó un seguimiento permanente mediante una metodología de control integral que permite monitorear el Plan de Ejecución, anticipar riesgos y proyectar necesidades futuras del proyecto. Esta labor involucró reuniones técnicas y directivas semanales, seguimiento detallado de los contratos asociados y un enfoque predictivo basado en la visión del "próximo paso", lo que permitió ajustar esfuerzos, fortalecer la capacidad operativa en los frentes de obra y asegurar decisiones oportunas. El 2025 también fue un año en el que el concesionario realizó inversiones estratégicas —como el aumento de vigas lanzadoras, piloteadoras, formaletas y recursos de mano de obra— que optimizaron la producción de obra y permitieron sostener el ritmo constructivo requerido para cumplir con los plazos de la línea.

2.1. Avance del proyecto

El proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, según el Plan de Ejecución vigente (PE V14), al 31 de diciembre de 2025 tiene un avance real ejecutado del 70,72% (SPI 97,6%) frente a un avance programado del 72,49% tal como se muestra a continuación.

Avance General del Proyecto a 31 de diciembre de 2025



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

Los avances del proyecto PLMB corresponden a la totalidad de componentes que pertenecen a la ejecución del proyecto, incluyendo como un componente el Contrato de Concesión.

Cada uno de estos componentes tienen su programación particular y con base en este se mide su avance, respecto a una Línea Base y el plan de ejecución V14 que es el vigente al cierre de 31 de diciembre de 2025.

2.2. Contrato de Concesión.

A 31 de diciembre de 2025 el Contrato de Concesión N°163 de 2019 se encuentra en Fase de Construcción, la cual inició el 25 de Julio de 2023. Actualmente, se adelantan las obras de Construcción de las diferentes edificaciones contempladas en el Patio Taller, construcción de la infraestructura para la Subestación Receptora SER-1 y Subestación de Tracción SET, construcción de los puentes de la intersección de la Av. 68 con Av. 1ro de Mayo, construcción del deprimido peatonal de la calle 13, construcción de la subestructura y superestructura con instalación de vigas y conformación del viaducto, construcción de vías férreas en patio taller y viaducto; obras en las 16 Estaciones Metro, se continúan desarrollando actividades sobre la Avenida Caracas con las intervenciones en las Estaciones BRT (Bus Rapid Transit) de TransMilenio y la producción de los sistemas Metro Ferroviarios, así como la construcción de los trenes de la L1MB.

Adicionalmente, continúan los trabajos de reubicación de redes secundarias en las estructuras complementarias y en tramos del corredor principal. A continuación, se demuestra el índice de desempeño de cada uno de los componentes.

Índice de Desempeño Componentes de la línea 1 del Metro de Bogotá corte a 31 de diciembre de 2025

COMPONENTE	AVANCE PROGRAMADO	AVANCE EJECUTADO	DESEMPEÑO
Viaducto (Estructuras, BRT y Superestructura)	77,97%	78,15%	100,2%
Estructuras Complementarias	92,52%	96,80%	104,6%
Patio Taller (Adecuación, Edificios, Urbanismo)	85,17%	85,14%	100,0%
Estaciones Metro y Edificios de Acceso	37,88%	30,49%	80,5%
Sistemas y Equipos	29,28%	28,53%	97,4%
Material Rodante	68,66%	65,49%	95,4%
Malla Vial y Espacio Público (UE Exclusivas de Estos Elementos)	4,26%	4,12%	96,7%
Actividades sin UE	89,85%	87,27%	97,1%

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

2.2.1. Material Rodante y Sistemas Metro Ferroviarios

Durante 2025, el proyecto avanzó en la construcción, entrega y alistamiento del material rodante. A lo largo del año llegaron al país los primeros cuatro trenes, lo que permitió iniciar el programa de pruebas dinámicas en la vía de pruebas del Patio Taller. Además, se recibieron los vehículos auxiliares y los equipos especializados necesarios para la verificación, mantenimiento y futura operación del sistema, consolidando así la capacidad técnica para avanzar hacia las pruebas integradas entre tren, vía y sistemas ferroviarios. En paralelo, el concesionario continuó con el montaje y habilitación de los sistemas metroferroviarios, un componente crítico para la operación automatizada de la línea. Se avanzó en la instalación de la Subestación Receptora (SER 1) y en la energización de la Subestación de Tracción (SET) del Patio Taller, elementos esenciales para alimentar y probar el material rodante. Se progresó en la instalación de vía férrea tanto en balasto —aproximadamente 13.300 metros construidos en Patio Taller— como en vía en placa sobre el viaducto, alcanzando 2.759 metros. Esto permitiero iniciar el montaje del tercer riel y la instalación de las puertas de andén en el edificio de pruebas.

Finalmente, durante 2025 llegaron al proyecto los equipos principales de sistemas, incluyendo el Sistema de Señalización y Control de Trenes (CBTC), el Sistema de Alimentación de Energía, los componentes de Telecomunicaciones, las Puertas de Andén y Plataforma, y las barreras de control de acceso para las primeras estaciones. La recepción y avance en la instalación de estos sistemas confirman que el proyecto no solo progresa en obra física, sino también en tecnología ferroviaria de última generación, asegurando que la Línea 1 cuente con los estándares técnicos requeridos para su operación segura, eficiente y completamente automatizada.

Vehículos Auxiliares

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

2.2.2. Tránsito de la PLMB.

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2025, se tuvo el siguiente reporte en relación con los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) de la Línea 1 del Metro de Bogotá:

- Solicitudes de PMT Aprobadas por la SDM: 3.306
- Solicitudes de PMT Negadas por la SDM: 60
- PMT Activos de la PLMB: 1.402

Para conocer los PMT activos y aprobados, se comparte el visor en donde se consultan las capas con los PMTs consolidados (todos los aprobados) y los PMT vigentes y programados (Activos): https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=25f6fbdd9f924b3894bdf1ebe010b1f5

Adicionalmente, se destaca que se tienen mesas de trabajo interinstitucionales con el propósito de promover los PMT tanto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) como con Transmilenio S.A. (TMSA) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Estas mesas son periódicas, algunas de ellas entre especialistas y otras entre directivos de la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y entidades.

2.2.3. Avance de las obras de fase de construcción de la PLMB

- Patio Taller

El componente del Patio Taller comprende un total 43 Unidades de Ejecución, de las cuales

32 UE se encuentran terminadas y 10 UE se encuentran en ejecución.

Las 10 UE en ejecución corresponden a actividades de construcción asociadas a las diferentes obras de edificaciones y demás instalaciones previstas en el Patio Taller, las cuales incluyen, entre otras, la ejecución de obras civiles, acabados arquitectónicos, instalación de redes de servicios públicos, construcción de vías de circulación y vía de acceso, cerramientos, así como el desarrollo de obras de urbanismo y paisajismo. Adicionalmente, se avanza en la terminación de las vías férreas en balasto de acceso a las diferentes edificaciones del Patio Taller, así como en la instalación del tercer riel y la correspondiente señalización.
Adicionalmente, se avanza en la construcción de las vías férreas sobre balasto, tanto en la vía de pruebas como en las vías de acceso a los diferentes edificios. De igual forma, se avanza en la construcción de la vía de acceso definitiva al patio taller.

• Intercambiador Vial Avenida Caracas con Calle 72.

La zona vehicular del Intercambiador Vial de la Calle 72 entró en operación el 17 de febrero de 2025, y, posteriormente, el 26 de junio de 2025, se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad de Ejecución 304.

Intercambiador vial Calle 72

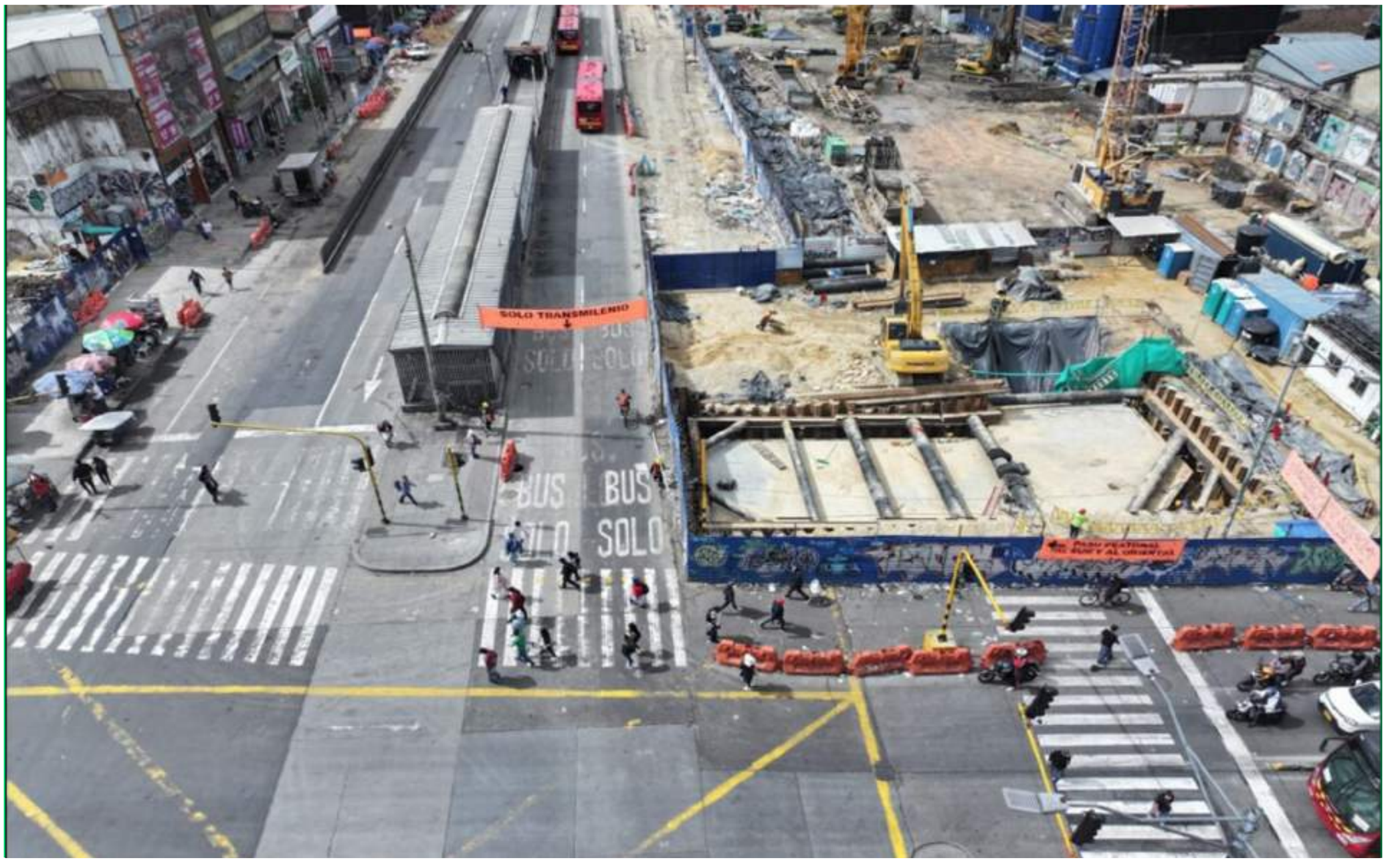
Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1

• Deprimido Peatonal de la Calle 13.

Esta estructura complementaria tiene como función garantizar la conexión peatonal deprimida entre los edificios de acceso oriental y occidental de la Estación Metro, el módulo norte de la estación Avenida Jiménez del sistema BRT TransMilenio localizado sobre la Avenida Caracas, y el módulo occidental de la estación Avenida Jiménez del sistema BRT TransMilenio ubicado sobre la avenida Jiménez.

Con corte a la fecha del presente informe, se registra avance en la ejecución de la estructura del paso deprimido en el costado occidental, específicamente en el área adyacente al edificio descendente de la Estación 12. Dicho avance puede ser observado en la fotografía adjunta, donde se evidencia el estado actual de construcción de la estructura.

Deprimido peatonal de la calle 13



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1

- AV. Primera de Mayo con AV. 68 – PULPO

La construcción de la L1MB en la Av. 68 con Primero de Mayo consiste, entre otras en la construcción de dos puentes vehiculares, así:

Puente Norte: El Puente Norte contempla una estructura continua de 260 metros aproximadamente, compuesta por cinco (5) vanos, de los cuales dos (2) tienen una longitud de 30m y se encuentran cerca de los estribos, y tres (3) vanos adicionales que conforman la viga principal con voladizos sucesivos de 200m. Esta estructura fue terminada y puesta al servicio durante el 2024.

Puente Norte

Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1 Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

Puente Sur: Se espera que el Puente Sur, el cual se encuentra actualmente en construcción, entre en operación durante el primer trimestre del año 2026. Su estructura está compuesta por 6 apoyos con cimentación de pilotes profundos, y pilas en las que se soporta la superestructura, apoyos que están ejecutados en su totalidad y darán soporte en el No.1 y No.6 a estribos. La estructura está simplemente apoyada, al igual que en los apoyos No. 2 y No. 5, los cuales cuentan con pilas que reciben la carga de la superestructura mediante apoyos elastoméricos de neopreno. Entre los apoyos centrales (No. 3 y No. 4) se construirá con el sistema de dovelas. Las luces centrales del puente, de 62,5 m y 125 m de longitud, se llevarán a cabo utilizando carros de avance. Por otro lado, las luces de 29,6 m, que conectan con los estribos del puente, serán ejecutadas mediante el uso de cimbra tradicional.

2.2.4. Componente Viaducto.

El Componente de Viaducto está conformado por 198 Unidades de Ejecución, de las cuales, a continuación, se presenta el avance por cada frente de trabajo al 31 de diciembre de 2025. El componente cuenta con un avance planeado del 77,97% frente a un 78,15% de avance ejecutado real.

- **Actividades de construcción del viaducto para el frente de trabajo WF1:** El Frente de Trabajo 1 (WF1), comprendido entre las abscisas K0+000 y K4+050 del trazado del viaducto, abarca la construcción de 129 apoyos y 2 Estaciones Metro tipo Mezanine. Sobre este tramo se avanzó en la construcción de la subestructura, así como también en la superestructura del viaducto y la ejecución de dos Vigas Lanzadoras “Ana” y “Bella” con el avance en el posicionamiento de los vanos, “vigas U” del viaducto. También se ejecutó la construcción de los puentes metálicos No. 1 y No. 2.

- **Actividades de construcción del Viaducto para el frente de trabajo WF2:** El Frente de Trabajo 2 (WF2), comprendido entre las abscisas K4+050 y K8+025, incluye la construcción de 133 apoyos y 4 Estaciones Metro; tres de estas con dos edificios de acceso lateral que conectan con una nave central, la cual permite la circulación de los usuarios para el abordaje sobre los trenes y la operación del viaducto. También se construye una cuarta estación tipo Mezanine. Sobre este tramo se avanzó con la construcción de la subestructura y la superestructura del viaducto con la ejecución de las Vigas Lanzadoras “Bella”, “Camila” y “Fabiola” con el avance en el posicionamiento de los vanos, “vigas U”, del viaducto.

- **Actividades de construcción del Viaducto para el frente de trabajo WF3:** El Frente de Trabajo 3 (WF3), comprendido entre las abscisas K8+025 y K12+416 del trazado del viaducto, incluye la construcción de 139 apoyos y 3 Estaciones Metro; dos de estas con dos edificios de acceso lateral que conectan con una nave central, la cual permite la circulación de los usuarios para el abordaje sobre los trenes y la operación del viaducto. Así mismo, se construye una tercera estación tipo Mezanine. Sobre este tramo se avanzó en la construcción de la subestructura y la superestructura del viaducto y la ejecución de la Viga Lanzadora “Gloria” con el avance en el posicionamiento de los vanos, “vigas U”, del viaducto.

- **Actividades de construcción del Viaducto para el frente de trabajo WF4:** El Frente de Trabajo 4 (WF4), comprendido entre las abscisas K12+416 y K16+410 del trazado del viaducto, incluye la construcción de 123 apoyos del viaducto, 4 estaciones metro y 3 estaciones BRT. Para este tramo se ha avanzado en la construcción de los apoyos de las Unidades de Ejecución, además de la instalación de la viga lanzadora Helena, para el avance de la superestructura del tramo en mención.

- **Actividades de construcción del Viaducto para el frente de trabajo WF5:** El Frente de Trabajo 5 (WF5), comprendido entre las abscisas K16+410 y K19+900 del trazado del viaducto, abarca la construcción de 103 apoyos del viaducto, 2 Estaciones Metro y 4 estaciones BRT. En este tramo se avanzó en la construcción de la subestructura del viaducto, así como en la instalación de la viga lanzadora Emilia para el avance de la superestructura, también se inició la construcción del puente en voladizo sucesivo de la Calle 26.

- **Actividades de construcción del Viaducto para el frente de trabajo WF6:** El Frente de Trabajo 6 (WF6), comprendido entre las abscisas K19+900 y K23+864 del trazado del viaducto, abarca la construcción de 118 apoyos, 2 Estaciones Metro y 5 estaciones BRT. En este tramo se avanzó en la construcción de la subestructura del viaducto, así como en la instalación de dovelas con las vigas lanzadoras Camila y Denis para el avance de la superestructura

2.2.5. Vías Férreas.

Durante el presente periodo se avanzó en la construcción de las vías férreas en balasto en el Patio Taller y en las vías férreas en placa en el viaducto en especial en las Interestaciones 1 y 2. A la fecha de corte se han construido un total aproximado de 13.300 m de vía férrea en balasto en el Patio taller para un avance aproximado del 80% y un total de 2.759 m de vía férrea en placa en el viaducto para un avance aproximado de 11.5%.

2.2.6. Estaciones Metro y Edificios de Acceso

El Componente de Estaciones Metro y Edificios de Acceso corresponde a 104 Unidades de Ejecución. Con corte al 31 de diciembre de 2025, se cuenta con un avance planeado del 37,88% versus un 30,49% de avance ejecutado real.

2.3. Contrato de interventoría.

El contrato de interventoría, correspondiente al Contrato 148 de 2020, garantiza el control integral del Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá mediante la supervisión técnica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, predial, ambiental y social de todas las obligaciones a cargo del concesionario. Durante 2025, la interventoría cumplió con las actividades establecidas en el apéndice contractual, fortaleciendo los mecanismos de seguimiento y control, asegurando el cumplimiento de los estándares previstos y proporcionando asistencia técnica permanente a la EMB en la toma de decisiones estratégicas.

Como parte de sus funciones, la interventoría gestionó en 2021 la contratación del Evaluador Independiente de Seguridad (EIS), encargado de verificar que el sistema ferroviario cumpla con las condiciones de seguridad desde el diseño hasta la construcción, pruebas y futura operación. Asimismo, avanzó en la ejecución de las Auditorías de Seguridad Vial Urbana (ASVU), que analizan los diseños y la implementación de vías urbanas y accesos a estaciones, con el fin de garantizar la seguridad de todos los actores viales, especialmente peatones y ciclistas. Esta labor técnica especializada contribuyó a validar la calidad y consistencia de los estudios, obras y sistemas del proyecto.

En el marco del seguimiento contractual, la interventoría presentó durante la vigencia informes mensuales, trimestrales y semestrales, todos aprobados por la EMB. Estos informes documentaron el avance físico, financiero y operativo del proyecto, identificaron riesgos y recomendaron acciones correctivas para asegurar el cumplimiento oportuno de cada componente de la concesión. Gracias a este acompañamiento integral, la EMB contó en 2025 con información confiable, análisis especializados y control riguroso, elementos esenciales para sostener el ritmo de ejecución de la Línea 1 y garantizar la transparencia y eficiencia del proyecto.

2.4. Contrato PMO - Consultoría Especializada en Gerencia de Proyectos

La EMB cuenta con una asistencia técnica especializada en Gerencia de Proyectos (PMO) para asesorar la planeación, coordinación, seguimiento y control del proyecto de la PLMB Tramo 1, a través del Contrato de Consultoría No. 151 de 2018. Como principales actividades del año 2025 se resalta del consultor el acompañamiento y asesoramiento integral a la EMB para la debida ejecución del proyecto.

2.5. Traslado de Redes

Para el 2025 con la última versión de localización de pilas, pórticos y áreas de interferencia a redes,

se realizó la identificación interferencias de redes matrices y principales, con lo que se determinaron 115 interferencias definitivas con el trazado de la L1 que fueron ejecutadas al 100%, para liberar este corredor principal entregado al Concesionario.

El traslado de redes a cargo del Concesionario presenta, al 31 de diciembre de 2025, un avance programado del 45.76% y un avance real ejecutado del 42.87% y corresponde a redes secundarias adicionales que son necesarias reubicar, para darle paso a las obras complementarias del Viaducto y el espacio público al final del proyecto.

De las 252 interferencias de servicios públicos con la cimentación del viaducto, se han terminado 249 y 3 se encuentran en ejecución sin afectar la liberación de los apoyos. En ese sentido se destaca que la totalidad de los apoyos a lo largo de los 24Km de viaducto de la Primera Línea del Metro de Bogotá se encuentra liberados por el traslado de redes. Así mimo, se realizan trabajos de traslado de redes en espacio público en las Inter Estaciones 2, 4, 5, 6, 9, 10, 13, 14 y 15.

2.6. Gestión socio-predial

2.6.1. Adquisición predial

Durante la vigencia 2025, la gestión de adquisición predial de la Línea 1 del Metro de Bogotá alcanzó el 100 % de entrega de los predios establecidos en el Apéndice Técnico 12 del Contrato de Concesión al Concesionario Metro Línea 1 S.A.S. La liberación total del corredor principal permitió asegurar la continuidad de los frentes de obra, evitando afectaciones relevantes asociadas a la gestión predial y contribuyendo al cumplimiento del cronograma del proyecto.

Adicionalmente, tras la inclusión de un nuevo grupo de predios, conforme lo establecido en la Resolución 490 de 2024, se entregaron 12 unidades de un total de 82. Los 70 predios restantes presentaron importantes avances en sus respectivos procesos de adquisición, valoración, saneamiento jurídico y trámites administrativos.

Por otra parte, durante la vigencia 2025 el Concesionario solicitó nuevas áreas requeridas como resultado del avance de los diseños al 60 %, lo que dio lugar a la activación de procesos adicionales ante la Secretaría Distrital de Planeación y la UMUS del Ministerio de Transporte, con el fin de validar y habilitar dichos requerimientos previo al inicio de su adquisición.

En conjunto, la gestión predial en 2025 se caracterizó por ser un proceso preventivo, articulado y orientado a evitar retrasos constructivos. La coordinación permanente entre la EMB, el concesionario, la interventoría y las entidades distritales permitió mantener el corredor principal completamente liberado, asegurar avances continuos en la adquisición de predios complementarios y garantizar que cada área necesaria para el proyecto ingresara oportunamente al proceso constructivo. Esta labor fue fundamental para sostener el ritmo de obra y asegurar las condiciones para el desarrollo del viaducto, estaciones y obras complementarias de la Línea 1

2.6.2. Proceso de Reasentamiento y Gestión Social

El proceso de reasentamiento de la Línea 1 del Metro de Bogotá se desarrolló en 2025 bajo los lineamientos de la Resolución 190 de 2021, que adoptó el Plan de Reasentamiento General de la PLMB como política social y de restablecimiento de derechos para las personas afectadas por la adquisición predial. Este proceso se abordó con un enfoque diferencial y caso a caso, considerando las tipologías de unidades sociales, sus condiciones de tenencia, necesidades y vulnerabilidades. A corte 31 de diciembre de 2025,

y como resultado de la Resolución 490 de 2024, que incorporó 82 predios adicionales al proyecto, se identificaron 185 nuevas unidades sociales, de las cuales 11 fueron compensadas en su totalidad y 16 recibieron avances parciales en su proceso de reconocimiento. De igual manera a estas 185 nuevas unidades sociales identificadas en los predios adicionales al AT12, se les implementaron acciones de acompañamiento integral para asegurar su transición, resolver situaciones de saneamiento predial y apoyar la recuperación de medios de vida.

En materia de compensaciones económicas, durante el año 2025 la EMB avanzó significativamente en el reconocimiento de los factores económicos establecidos en el Plan de Reasentamiento de las unidades identificadas en el AT12, en donde 148 unidades sociales recibieron la compensación correspondiente,

Paralelamente, la gestión social avanzó en la implementación de los 14 programas de gestión social establecidos en el contrato de concesión, garantizando presencia continua en los frentes de obra y en las comunidades vecinas. Durante el año se realizaron 373 espacios de participación con la ciudadanía, fortaleciendo el relacionamiento comunitario y la comunicación sobre impactos, avances y medidas de mitigación del proyecto. Asimismo, mediante la estrategia interinstitucional Metro te Acompaña, se ejecutaron 1.628 acciones orientadas a mejorar condiciones de seguridad, convivencia, atención social y gestión del entorno en las zonas de influencia del metro, consolidando un enfoque de intervención social articulado, preventivo y centrado en el bienestar de las comunidades.

2.7. Gestión Ambiental y Social.

Durante el desarrollo de la Fase de Construcción en la vigencia 2025, respecto a la gestión ambiental se implementaron las medidas definidas por el Concesionario ML1 en el instrumento ambiental No Objetado por la Banca Multilateral para prevenir, controlar y mitigar los impactos generados por las actividades constructivas en el trazado de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Así mismo, el Concesionario avanzó hacia el cumplimiento de las políticas, estándares y salvaguardias ambientales aplicables al Contrato y los resultados fueron presentados a la Banca Multilateral en las misiones y reuniones periódicas de seguimiento a la gestión ambiental teniendo como resultado, la conformidad de estos organismos financiadores por la gestión realizada y el cumplimiento a sus requerimientos.

Lo anterior, con base en lo establecido dentro del Plan de Manejo Ambiental y Social (PMAS), en donde se continuó con la implementación de los veinticinco (25) programas de gestión ambiental durante la ejecución de las obras.

Por otro lado, en el desarrollo de las obras al cierre de la vigencia 2025 se cuenta con (4) licencias ambientales y 41 permisos otorgados por las Autoridades Ambientales competentes (Secretaría Distrital de Ambiental – SDA y Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR). Así mismo, al cierre de esta vigencia se obtuvo el 100% de las actas de diseño paisajístico para el proyecto contando con un total de 8 actas aprobadas por el Jardín Botánico y la SDA.

Respecto a la ejecución de los tratamientos silviculturales autorizados a través de los actos administrativos otorgados por la autoridad ambiental, se ha avanzado en un 94% en la ejecución de las talas y en un 95% en la ejecución de los traslados.

Durante 2025, la gestión social del proyecto se fortaleció mediante un proceso permanente de diálogo, acompañamiento y articulación territorial. En total, se realizaron 373 espacios

de participación —incluyendo socializaciones, recorridos y reuniones— dirigidos a informar, escuchar y resolver inquietudes de la comunidad en las zonas de influencia de la obra. Paralelamente, el concesionario ML1 ejecutó de manera continua los 14 programas de gestión social establecidos en el contrato de concesión, garantizando presencia en todos los frentes de obra abiertos y atendiendo los aspectos previstos en el PMAS-Social. Asimismo, la EMB consolidó la estrategia interinstitucional "Metro te Acompaña", orientada a intervenir condiciones de seguridad, convivencia y cuidado del entorno urbano afectado por las obras, articulando acciones en temas como iluminación, manejo de residuos, atención a población en condición de vulnerabilidad, recuperación de espacio público, control de ventas informales y acercamiento de oferta institucional a grupos poblacionales específicos como mujeres, instituciones educativas, adultos mayores y personas con discapacidad. Esta coordinación contó con la participación de diversas entidades distritales, consolidando un modelo colaborativo que contribuyó a la mitigación de impactos y al fortalecimiento de la relación entre el proyecto y la ciudadanía.

Entidades del Distrito – Metro de Acompaña

Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1 Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

En el desarrollo de estas acciones, para el 2025, se realizaron 1628, a través de las cuales se han atendido diferentes necesidades de la población.

En cuanto a la promoción del control social con la veeduría Metro y Veedurías distritales se adelantaron 15 actividades tales como recorridos, reuniones, mesas de trabajo y capacitaciones con el fin de continuar con los ejercicios de fortalecimiento del control ciudadano al proyecto y mantener la participación ciudadana de comerciantes, redes de vecinos y comunidad aledaña a las obras.

Durante 2025, la EMB fortaleció su relación con la ciudadanía mediante espacios permanentes de diálogo y transparencia. La entidad participó en conversatorios, encuentros territoriales y audiencias públicas, en los que presentó avances del proyecto y atendió inquietudes de la comunidad en las zonas de influencia de la Línea 1. Como parte de su compromiso con la rendición de cuentas, la Empresa llevó a cabo, cabo el 6 de noviembre de 2025, su Audiencia Pública anual, donde expuso los principales logros y retos de la vigencia, promoviendo la participación informada y el control social. Estos espacios complementaron las acciones de gestión social y articulación interinstitucional, consolidando un modelo abierto y participativo en el desarrollo del Metro de Bogotá.

2.8. Gestión de Riesgos del Proyecto.

La EMB viene fortaleciendo el proceso de gestión de riesgos, haciendo de este un eje transversal del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá (L1MB), involucrando seguimiento a riesgos tácticos, operativos y estratégicos. Incorporó, a la evaluación cuantitativa, métodos estadísticos como distribución normal y simulación de Monte Carlo; aumentando: i) objetividad en la cuantificación de probabilidad de ocurrencia, ii) soporte técnico a la toma de decisiones y valoración del top 10.

Realizó seguimiento y monitoreo a los 13 riesgos del proyecto L1MB asignados a la Empresa Metro de Bogotá (EMB), asociados principalmente a: gestión predial, variaciones de la TRM en el componente B, riesgos reputacionales y atención de PQRSD asignadas tanto a la EMB como a ML1.

Asimismo, la GR desarrolló las siguientes acciones estratégicas para los proyectos a cargo de la EMB:

- Realización mensual de Comités (Riesgos, Seguridad y TOP 10).
- Implementación y seguimiento del tablero de Gestión de Riesgos Operativos en Power BI.
- Elaboración y seguimiento del informe de las obligaciones contingentes, hasta aprobación del MHCP.
- Análisis del componente de riesgos de la Iniciativa Privada para la extensión de la L1MB.
- Acompañamiento a: i) proceso adjudicación de la Línea 2, ii) proyecto de la Línea 3 del Metro.
- Identificación y análisis de los riesgos del proyecto inmobiliario asociado a la estación 6.

2.9. Seguimiento Financiero del Proyecto.

En 2025, la Empresa Metro de Bogotá S.A. (EMB) llevó a cabo un seguimiento financiero riguroso del proyecto, cumpliendo con las obligaciones establecidas en el convenio de cofinanciación y en los 5 otrosíes firmados a la fecha para la L1MB. Teniendo en cuenta la solicitud de la Nación al Distrito de considerar la posibilidad de modificar el calendario de giros establecido en el Convenio, el 22 de julio de 2025 se firmó el otrosí No 4 aplazando, hasta el 31 de octubre de 2025, el aporte de la Nación por COP $ 249.384.107.905 constantes de diciembre de 2017, establecido para girar inicialmente antes del 31 de julio de 2025. Asimismo, mediante el otro sí No 5 firmado el 31 de octubre de 2025, la Nación, el Distrito y la EMB, acordaron la modificación de los aportes de la Nación al Convenio tal y como se muestra a continuación:

Fecha límite de pago	Aporte Nación COP DIC 2017	
	Convenio de Cofinanciación	Otrosí No 5
31/07/2025	249.384.107.905,00	0,00
31/01/2026	249.384.107.905,00	249.384.107.905,00
31/07/2026	268.813.095.510,50	98.813.095.510,50
31/01/2027	268.813.095.510,50	442.139.268.010,25
31/07/2027	296.081.332.605,00	442.139.268.010,25
31/01/2028	296.081.332.605,00	360.749.603.468,00
31/07/2028	325.417.874.331,00	360.749.603.468,00
Total 31/07/2025 al 31/07/2028	**1.953.974.946.372,00**	**1.953.974.946.372,00**

Lo anterior teniendo en cuenta que la EMB gestionó oportunamente los desembolsos de los aportes de la Nación ante el Ministerio de Transporte y presentó semestralmente los Estados Financieros consolidados a la banca multilateral y la Unidad de Movilidad Urbano Sostenible (UMUS). Además, se continuó con la auditoría externa para cumplir con los requisitos de la banca multilateral y la UMUS. La EMB cuenta con seis (6) contratos de crédito así: dos (2) con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), dos (2) con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y dos (2) con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), los cuales se firmaron una primera fase en agosto 2018 por un total de USD 196 Millones y en diciembre del 2025 se firmó la segunda fase por USD 1.260 millones. De los créditos suscritos, la EMB ha desembolsado a la fecha USD 316 Millones de dólares para la financiación del proyecto L1MB.

Adicionalmente, la EMB completó las misiones de supervisión con la Banca Multilateral en mayo y diciembre de 2025.

En noviembre de 2025, Fitch Ratings afirmó las calificaciones de largo y corto plazo de la EMB en “AAA (col)” y “F1+(col)”, respectivamente, con perspectiva estable. Además, a corte de diciembre de 2025, la EMB ha trasladado 706.003 Títulos de Pago por Ejecución (TPEs) y COP $ 178.107.001.951 pesos al concesionario, como parte de la retribución del Componente C, según lo establecido en el Contrato de Concesión.

Para concluir este capítulo, el avance obtenido en 2025 consolidó a la Línea 1 del Metro de Bogotá como un proyecto técnicamente sólido y en ejecución sostenida, gracias al fortalecimiento de los frentes de obra, la llegada del material rodante y el progreso en los sistemas ferroviarios. La coordinación permanente entre la EMB, la interventoría y el concesionario permitió anticipar riesgos, optimizar recursos y mantener un desempeño alineado con el Plan de Ejecución. Con estos resultados, el proyecto entra en una fase decisiva de alistamiento preoperativo que prepara el camino hacia su operación comercial en marzo de 2028, reafirmando el compromiso institucional con una movilidad moderna, eficiente y transformadora para la ciudad.

3. EXPANSIÓN DE LA RED METRO.

3.1. Línea 2 del Metro de Bogotá.

Durante las vigencias inmediatamente anteriores se llevaron a cabo las siguientes acciones:

El 15 de mayo de 2023 se dio apertura a la etapa de Precalificación del proceso de selección No. GIPPF- LPI-001-2023 cuyo objeto es “Contrato para el otorgamiento de una concesión (financiación, diseños, ejecución de obras, operación y mantenimiento, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento de material rodante y sistemas metro-ferroviario) para la ejecución de la Línea 2 del Metro de Bogotá”.

El 11 de agosto de 2023 se presentaron 4 solicitudes de precalificación por las firmas:

APCA 1 APCA METRO LÍNEA 2 – BOGOTÁ	APCA 2 APCA METRO LÍNEA 2 – BOGOTÁ
• Mota Engil Colombia S.A.S. • CRRC (Hong Kong) CO Limited Sucursal Colombia	• China Harbour Engineering Company Limited • Xi’an Rail Transportation Group Company Limited

APCA 3 APCA - BOGOTÁ METRO 2	APCA 4 UNIÓN L2 BOGOTÁ METRO RAIL
• China Railway Construction Electrification Bureau Group Co. Ltd. • China Railway Construction Corporation International Investment Co. Ltd.	• Sacyr Concesiones Colombia Participados II S.A.S • Acciona Concesiones S.L. • CAF Investment Projects S.A.

El 5 de septiembre de 2023, luego de la No Objeción otorgada por las Bancas Multilaterales a la lista de precalificados, quedaron habilitadas cuatro firmas internacionales para participar en el proceso. Esto se logró luego de un exhaustivo proceso de revisión, verificación y evaluación de los documentos presentados.

Luego de publicada la Lista de Precalificados, el APCA 4 presentó una queja el 12 de septiembre de 2023, complementada con comunicaciones del 29 de septiembre de 2023 y 11 de octubre de 2023, en la que pedía que las APCAS 1, 2 y 3 fueran descalificadas.

El 23 de octubre de 2024, y previa no objeción de la Banca Multilateral, se resolvió un conflicto de interés surgido en el proceso de selección, lo que resultó en la descalificación de dos (2) de los cuatro (4) precalificados inicialmente habilitados. En consecuencia, los siguientes grupos quedaron habilitados para continuar en el proceso de licitación:

APCA 3 APCA - BOGOTÁ METRO 2	APCA 4 UNIÓN L2 BOGOTÁ METRO RAIL
• China Railway Construction Electrification Bureau Group Co. Ltd. • China Railway Construction Corporation International Investment Co. Ltd.	• Sacyr Concesiones Colombia Participados II S.A.S • Acciona Concesiones S.L. • CAF Investment Projects S.A.

El 14 de marzo de 2025 la empresa Metro de Bogotá S.A. presentó el informe de reconformación del APCA – Bogotá Metro 2, de conformidad con los documentos de la Licitación Pública Internacional y las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el BID, en donde ésta cumple con los requisitos jurídicos, financieros y técnicos, por ende, se aceptó y aprobó su reconformación. Expuesto lo anterior, la lista actualizada de precalificados, sus integrantes y subcontratistas especializados es la siguiente:

No.	Nombre del APCA	Integrantes	Subcontratista Especializado
3	APCA - Bogotá Metro2	China Civil Engineering Construction Corporation China Railway Construction Corporation International Investment Co. Ltd. China Railway Construction Electrification Bureau Group Co. Ltd.	Shenzhen Metro Group Co. Ltd.
4	Unión L2 Bogotá Metro Rail	Sacyr Concesiones Colombia Participadas II SAS Acciona Concesiones S.L. CAF Investment Projects S.A.	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.

El 31 de octubre de 2025 se suscribió el Otrosí 2 al Convenio de Cofinanciación para el Proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, para modificar la fecha de constitución del Encargo Fiduciario. Así como también la reprogramación de las vigencias futuras de la Nación y del Distrito.

La EMB suscribió el 19 de diciembre del 2025 un Convenio de Otorgamiento de Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) por hasta USD415.000.000 con el Banco Interamericano de Desarrollo para la financiación del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB) de la cual se suscribió una primera operación por USD50.000.000 en la misma fecha.

A la fecha se han suscrito diez (10) adendas, todas previa No Objeción de la Banca Multilateral y el cronograma de la Licitación prevé la recepción de ofertas para el 20 de enero de 2026.

Durante el proceso de Licitación Pública Internacional, adelantado por la empresa Metro de Bogotá S.A. (EMB) para la selección del concesionario de la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB) se expidieron diez (10) adendas:

1. Adendas 1: Ajustes al cronograma. 22/12/2023
2. Adenda 2: Ajustes al cronograma. 13/02/2024
3. Adenda 3: Ajustes al cronograma. 19/07/2024
4. Adenda 4: Ajustes al cronograma. 09/09/2024
5. Adenda 5: Ajustes al cronograma. 15/11/2024
6. Adendas 6: Modificaciones técnicas, financieras y contractuales. 23/12/2024
7. Adenda 7: Modificaciones técnicas, financieras y contractuales. 26/05/2025
8. Adenda 8: Ajustes al Contrato de Concesión y apéndices técnicos, régimen de garantías y subcontratación especializada. 12/08/2025
9. Adenda 9: Definición del cronograma final y fijación del 20 de enero de 2026 como fecha límite para presentación de ofertas. 10/10/2025
10. Adenda 10: Ajustes al Documento de Licitación, Minuta del Contrato y Apéndice Financiera 3. 24/12/2025

Finalmente, con relación al financiamiento del Proyecto, la EMB con el acompañamiento de la Financiera de Desarrollo Nacional S.A. - FDN, continúa haciendo las gestiones respectivas para la firma de los Contratos de Crédito con las Bancas Multilaterales, que permitirán completar la financiación del proyecto.

3.2. Extensión de la PLMB-Tramo 1 hasta el sector de la calle 100.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura” se destaca la Extensión de la PLMB hasta el sector de la calle 100 (3.25 km) y la priorización de la definición de posibles fuentes de financiación para el proyecto; considerando que integra la extensión de la Línea 1 descongestiona el nodo de la calle 72; se integra con la troncal de TransMilenio de la Av. 68 en la calle 100, generando de este modo una conexión con la avenida 1 de Mayo; y con el proyecto Tren de Zipaquirá (Regiotram del norte) en la calle 94 y NQS; permitiendo distribuir los viajes, conectando la región norte de la sabana con la infraestructura de la red de transporte masivo de Bogotá y ampliando la conectividad de la red de transporte masivo tanto a nivel Distrital como a nivel regional.

Frente a ello, es importante comentar lo siguiente:

- El 06 de diciembre de 2024 la empresa China Harbour Engineering Company Limited Colombia (CHEC), radicó a la Empresa Metro de Bogotá - EMB los Documentos de Prefactibilidad - Extensión de la L1MB como “Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada (APP -IP) - Artículo 14 de la Ley 1508 de 2012”.

- El 6 de marzo de 2025, luego de considerar la importancia del proyecto para la movilidad de la capital, el Comité de Asociaciones Público Privadas Distrital conformado por la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Hacienda, La Secretaría Jurídica Distrital, y la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, recomendó a la empresa Metro de Bogotá - EMB, otorgar concepto favorable para que CHEC continúe con la estructuración del proyecto APP-IP Ext. L1MB en Etapa de Factibilidad.

- La EMB, acogió la recomendación del Comité de APP Distrital y mediante resolución no. 045 de 2025 notifico la decisión al originador CHEC, quien a partir del recibo de la notificación adelanta los estudios y diseños correspondientes a la Etapa de Factibilidad, así como la presentación de los requisitos y documentos adicionales que requiera la EMB.

- El 16 de mayo en cumplimiento del artículo 19 de la Ley 1882 de 2018, modificado por el artículo 116 de la Ley 1955 de 2019, establece que los originadores de proyectos de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada asumirán, por su propia cuenta y riesgo, el costo estimado de su revisión y/o evaluación de la iniciativa en Factibilidad. En cumplimiento de lo anterior, la empresa China Harbour Engineering Company y Fiduciaria Bancolombia S.A. suscribieron el Contrato de Fiducia Mercantil de Administración y Pagos No. 17802 para este fin. A la fecha los depósitos realizados suman un total de $4.771.500.321.

- El 30 de diciembre de 2025, la EMB público en SECOP, el proceso cuyo objeto es “Realizar la Consultoría especializada para la evaluación integral (técnica, ambiental, social, predial, jurídica, financiera y de riesgos) de los documentos en etapa de factibilidad presentados por el Originador de la propuesta de iniciativa privada del proyecto extensión de la línea 1 del metro de Bogota-IP-EL1MB” para seleccionar el evaluador de la factibilidad de la Iniciativa Privada – IP.

3.3. Integración con proyectos férreos regionales.

3.3.1. Regiotram del Norte (ahora denominado Tren de Zipaquirá)

En el primer cuatrimestre de 2025, entre la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Estructurador, se efectuaron mesas técnicas que permitieron revisar los productos a radicar al Ministerio de Transporte con el fin de obtener el aval técnico y fiscal del proyecto, como requisito para su cofinanciación. Así mismo, el Sector Movilidad (IDU, Transmilenio, SDM) realizó el análisis de las intersecciones viales localizadas en la ciudad de Bogotá, así como el impacto del proyecto en el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), entre otros; que permitieran avanzar en la definición de los aspectos técnicos, requisito de la solicitud de cofinanciación ante el Gobierno Nacional.

Durante los meses de junio, julio y agosto de 2025, se efectuó de parte del Distrito (SDH, SDA, TMSA, EMB, IDU, SDM) la revisión de los requisitos de cofinanciación presentados por la Gobernación de Cundinamarca al Ministerio de Transporte y, desde EMB se identificaron los siguientes faltantes en la información presentada:

- Se propusieron soluciones parciales en las intersecciones vehiculares de la Calle 134, Calle 153, Calle 170 y la Calle 183, dándole prioridad a puentes vehiculares de tráfico mixto en sentido oriente – occidente y viceversa, sin presentar solución de las conectantes y orejas que inciden en la operación de los buses

zonales y la integración del sistema férreo con el sistema de buses, sin presentar, además, soluciones de conectividad a biciusuarios y peatones.

• El proyecto atraviesa la ciudad de Bogotá a través de puentes y viaductos férreos con una configuración estructural basada en cerchas metálicas visibles, con un estilo arquitectónico de carácter histórico y antiguo. Este tipo de diseño, aunque funcional, desde el punto de vista estructural, responde a una estética asociada a modelos ferroviarios antiguos, que no necesariamente se armoniza con el entorno urbano contemporáneo de Bogotá D.C.

• Teniendo en cuenta que la frecuencia será de un tren cada 6 minutos por sentido, el proyecto requiere para los tramos a nivel de un cerramiento y aislamiento continuo, con un alto nivel de seguridad y una adecuada inserción urbana que mitigue el impacto generado por la operación del sistema.

• Los recursos proyectados para la gestión predial resultan insuficientes frente a la realidad del mercado inmobiliario en Bogotá y las necesidades de espacio que demanda la implementación de tipología elevado. La naturaleza onerosa de estas adquisiciones exige incrementar la asignación presupuestal para garantizar la viabilidad de adquisición predial para el proyecto.

• La gestión ambiental y social no incluye las salvaguardas ambientales u otros requerimientos cuando la financiación se hace con recursos de la Banca Multilateral.

Otro hecho importante fue la aprobación del trazado del proyecto, que obtuvo el concepto técnico favorable de la Junta Directiva en la sesión extraordinaria 117 del 15 de octubre de 2025. No obstante, ante el inicio de la vigencia de la Ley de garantías el 8 de noviembre de 2025, no fue posible que el Distrito Capital concurriera a la cofinanciación del proyecto, en tanto no lograron finalizarse los trámites para comprometer las vigencias futuras, respecto de lo cual se avanzó con la suscripción del documento CONPES 4171 del 30 de octubre de 2025 y CONPES 4172 del 7 de noviembre de 2025.

3.3.2. Expansión Sistema de Transporte Público Metroferroviario Ajustado Condiciones de la Demanda.

El Convenio Marco Interadministrativo No. 125 de 2024 cuyo objeto es AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y ECONÓMICOS PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA EXPANSIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROFERROVIARIO EN EL DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ Y EN EL MUNICIPIO DE SOACHA, ENFOCADOS EN LA ESTRUCTURACIÓN, CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN, EN EL MARCO DE LAS MISIONES, FUNCIONES Y FINES INSTITUCIONALES, se encuentra en ejecución y tiene un avance de ejecución física del 4,29%. Dicho convenio tiene plazo de treinta y cinco (35) años, y derivado del mismo se encuentra en ejecución el Contrato Interadministrativo 198 de 2024, suscrito entre la empresa Metro de Bogotá S.A., la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca, la Agencia Regional de Movilidad y la Financiera de Desarrollo Nacional S.A.
Para dar cumplimiento al citado convenio marco, se suscribió un contrato interadministrativo con el objeto de “Elaborar los estudios y análisis para definir la red ferroviaria de pasajeros de la Región Metropolitana Bogotá D.C. – Cundinamarca, priorizando el proyecto de la línea 3 del metro, además de realizar estudios y actividades específicas a nivel de factibilidad que permitan tramitar la cofinanciación del proyecto (el “Proyecto”)”.

El acta de inicio del citado contrato interadministrativo se suscribió el 31 de diciembre de 2024, con un plazo de treinta y seis (36) meses. Durante el 2025 y actualmente se encuentra en ejecución el Contrato Interadministrativo No. 198 de 2024, a través de la Fase I: Análisis de la red ferroviaria de la región y estudios iniciales del trazado seleccionado, específicamente en la Actividad 2. Formulación y evaluación de las redes de transporte público masivo urbano-regional en modo férreo. Posteriormente, y de conformidad con la Especificaciones Generales del Contrato, se procederá a realizar priorización de los proyectos y tramos funcionales de la red férrea de transporte público masivo regional de pasajeros y la Consolidación y definición de la Tipología del trazado priorizado.

4. ESTRATEGIAS DE CAPTURA DE VALOR

Durante la vigencia 2025, la entidad adelantó acciones estratégicas orientadas a la captura de valor asociada al sistema metro, con énfasis en el desarrollo de proyectos inmobiliarios y modelos de negocio en el área de influencia de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB). Estas actuaciones se fundamentaron en la estructuración técnica, jurídica y comercial iniciada en la vigencia 2024 y se articularon con el marco normativo y reglamentario expedido durante el año 2025.

4.1. Portafolio de negocios

Al cierre de la vigencia 2025, la entidad consolidó y publicó el Portafolio de Negocios en su página web, como instrumento de transparencia y planeación estratégica, en el cual se identifican las líneas de negocio susceptibles de ser implementadas al interior de la infraestructura y en su área de influencia, conforme a la competencia comercial e industrial atribuida por el Decreto 642 de 2016 y los estatutos de la entidad.

El portafolio constituye un insumo clave para la estructuración de proyectos de captura de valor y de ingresos no tarifarios, que permitirá a la entidad complementar sus ingresos para nuevas líneas del sistema metro, el mantenimiento de las existentes o el desarrollo de nuevos proyectos de captura de valor. El documento se encuentra disponible para consulta ciudadana en la página web institucional.

4.2. Marco contractual de derecho privado

Así mismo, la entidad, a través de la Gerencia de Desarrollo Urbano, Inmobiliario e Ingresos No Tarifarios, gestionó durante el año 2025 el Manual para la Gestión Contractual de los negocios no tarifarios, adoptado mediante la Resolución No. 362 de 2025. Este manual desarrolla y garantiza la aplicación de los principios de transparencia, selección objetiva y eficiencia, estableciendo los mecanismos de selección para los diferentes negocios no tarifarios que se puedan implementar en la entidad, con especial énfasis en los proyectos inmobiliarios. Este instrumento permite contar con reglas claras y procedimientos estandarizados para la materialización de alianzas estratégicas.

4.3. Compensación del “Monumento a Los Héroes”

La EMB S.A., avanzó en el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el Ministerio de Cultura y por el Artículo 197 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, que ordena garantizar una evidencia visual permanente del lugar que durante décadas representó un hito urbano en la ciudad y para la compensación del Monumento a Los Héroes, afectado por la construcción de la L1MB.
Durante el periodo, se ejecutó la etapa precontractual para la estructuración integral del proyecto que define la intervención y ocupación del espacio público donde se ubicaba el monumento, así como la fase precontractual de la interventoría correspondiente. Como resultado de esta gestión, en noviembre se suscribieron los Contratos Nos. 153 de 2025 y 159 de 2025, con el objeto de realizar la estructuración integral del proyecto de intervención y ocupación del espacio público en donde se ubicaba el Monumento a Los Héroes, en el marco del proyecto de la L1MB que permitirán instalar un elemento conmemorativo visual destinado a rendir homenaje al Monumento a Los Héroes y preservar su valor simbólico para Bogotá y sus visitantes. Se espera suscribir el acta de inicio en el primer trimestre de la vigencia 2026.
Estas actuaciones asegurarán el reconocimiento histórico del sitio, al tiempo que cumplen con los lineamientos normativos y culturales definidos para el proyecto de la L1MB por las entidades del sector cultura.

FIAT PATRIA!
"¡HÁGASE LA PATRIA!"

BOLÍVAR
LIBERTADOR
1783 - 1830

4.4. Reglamentación normativa

La Gerencia de Desarrollo Urbano, Inmobiliario e Ingresos No Tarifarios apoyó de manera significativa a la Secretaría Distrital de Planeación en el fortalecimiento del marco normativo requerido para la estructuración e implementación de los proyectos inmobiliarios estratégicos de la entidad. Estos avances se reflejan en la expedición de regulaciones que crean un entorno jurídico favorable, particularmente para el desarrollo de iniciativas en predios remanentes, manteniendo su naturaleza de infraestructura pública.

En este contexto, se destacan los Decretos 061 y 062 de 2025, que establecen lineamientos específicos para la habilitación de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS) en las áreas de integración multimodal y para la delimitación de PRUMS. Dichas disposiciones proporcionan claridad normativa y habilitan condiciones para el aprovechamiento urbanístico de predios en esos ámbitos, consolidando el rol de la entidad como gestor urbano.

En conjunto, estas acciones normativas constituyen avances clave para la viabilidad técnica, jurídica y financiera de los proyectos urbanísticos de la entidad, fortaleciendo su capacidad para integrar infraestructura de transporte con soluciones de renovación urbana y aprovechamiento responsable del suelo público.

4.5. Observatorio de ocupación y valor del suelo

El Observatorio de Ocupación y Valor del Suelo lideró la implementación de la operación estadística de Indicadores Espaciales e Infraestructura (IEI). Esta operación había cumplido en 2024 los requisitos establecidos en la Norma Técnica de Calidad del Proceso Estadístico NTC 1000:2020, obteniendo la certificación de calidad por parte del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), siendo la EMB la primera entidad en ser certificada a nivel distrital, dicha certificación fue condicionada a la formulación y ejecución de un plan de mejora, el cual fue cumplido satisfactoriamente durante el primer semestre de 2025, lo que permitió ratificar la certificación de calidad por un periodo de cinco (5) años.

En el mismo año, el Observatorio desarrolló, socializó y publicó el tercer boletín de la operación IEI, como respuesta a la necesidad de recolectar, analizar y difundir información estratégica para la toma de decisiones en los procesos de planeación, ejecución y operación de los corredores de transporte masivo, en particular de la L1MB.

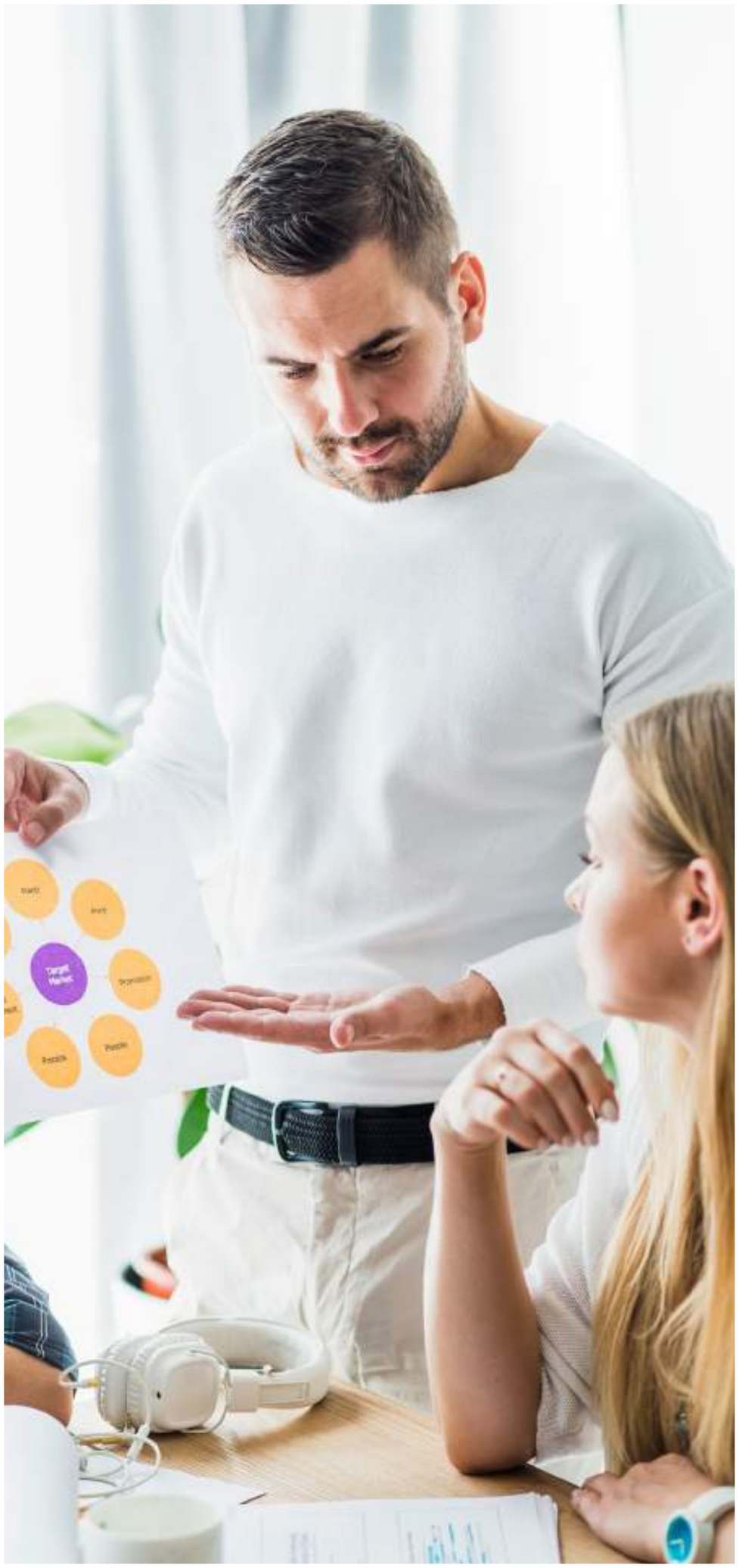
Estas acciones fortalecieron la disponibilidad de información técnica de calidad, lo cual permite aplicar lecciones aprendidas para la integración de nuevos datos y futuras operaciones estadísticas que desarrolle la EMB.

5. GESTION INSTITUCIONAL

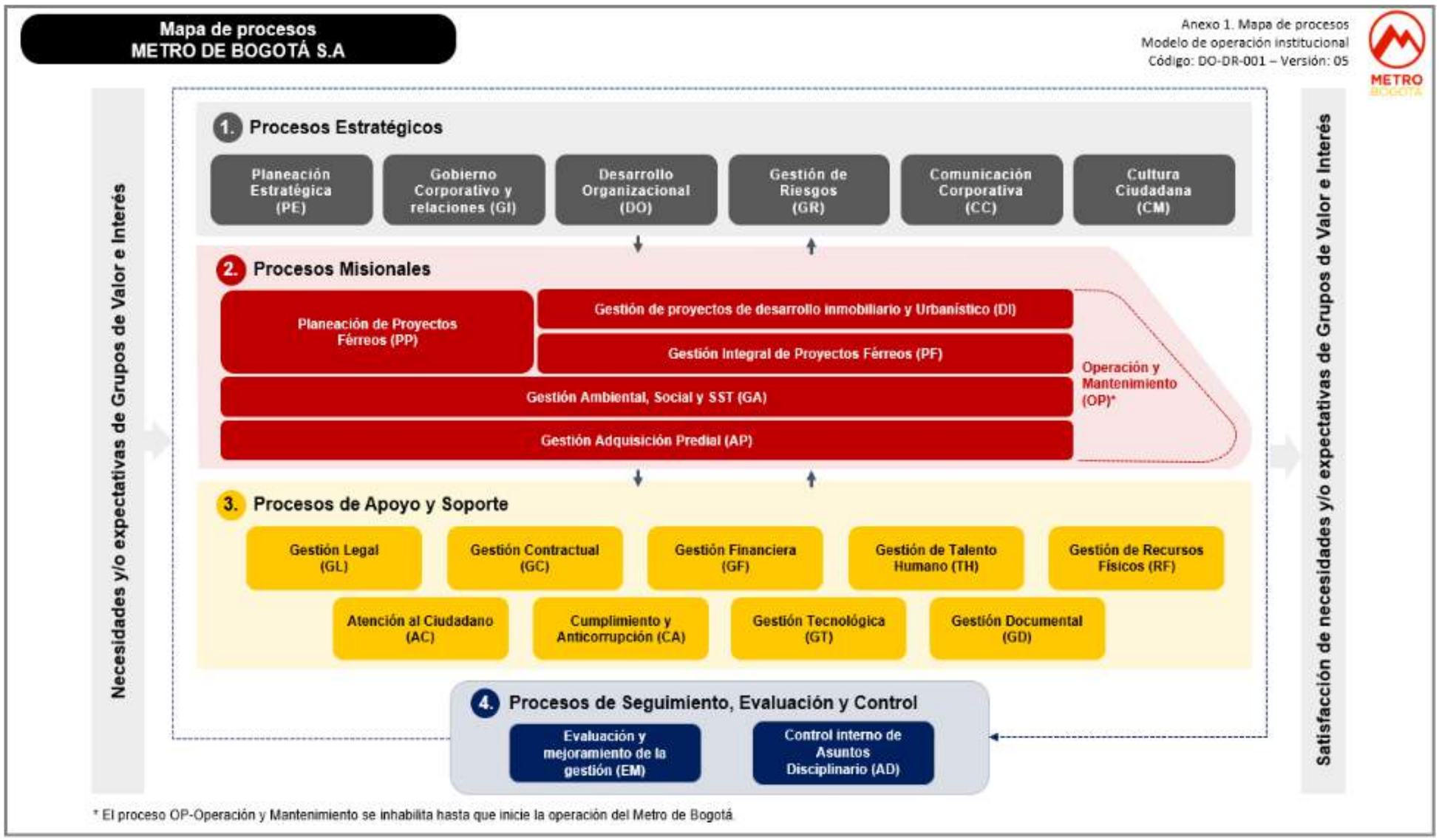
Los temas institucionales abordan el conjunto de procesos, capacidades y herramientas internas que permiten a la Empresa Metro de Bogotá garantizar una gestión eficiente, transparente y articulada frente a los retos del proyecto Metro. Durante 2025, la EMB fortaleció su estructura organizacional, consolidó prácticas de planeación y control, avanzó en transformación digital, promovió la cultura de integridad y profundizó su relación con la ciudadanía. Estos avances institucionales no solo soportan la ejecución técnica de la Línea 1 y la expansión de la red metroferroviaria, sino que también consolidan a la Empresa como una entidad moderna, confiable y preparada para la futura operación del sistema.

5.1. Fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG.

Durante 2025, la EMB avanzó en el fortalecimiento de su Modelo MIPG, consolidando una estructura organizacional alineada con los retos técnicos y administrativos del proyecto Metro. Este proceso partió de una revisión integral del modelo de operación por procesos, evidenciando que su arquitectura general sigue siendo pertinente y adecuada para soportar las funciones misionales de la entidad. Como resultado, no se identificaron ajustes estructurales de fondo, lo que permitió concentrar los esfuerzos en la actualización de caracterizaciones, procedimientos y lineamientos internos para garantizar coherencia y trazabilidad en el sistema de gestión. En este marco, se adelantó un trabajo detallado de revisión y ajuste de los procesos institucionales, asegurando su alineación con la nueva estructura organizacional aprobada.



Mapa de procesos EMB

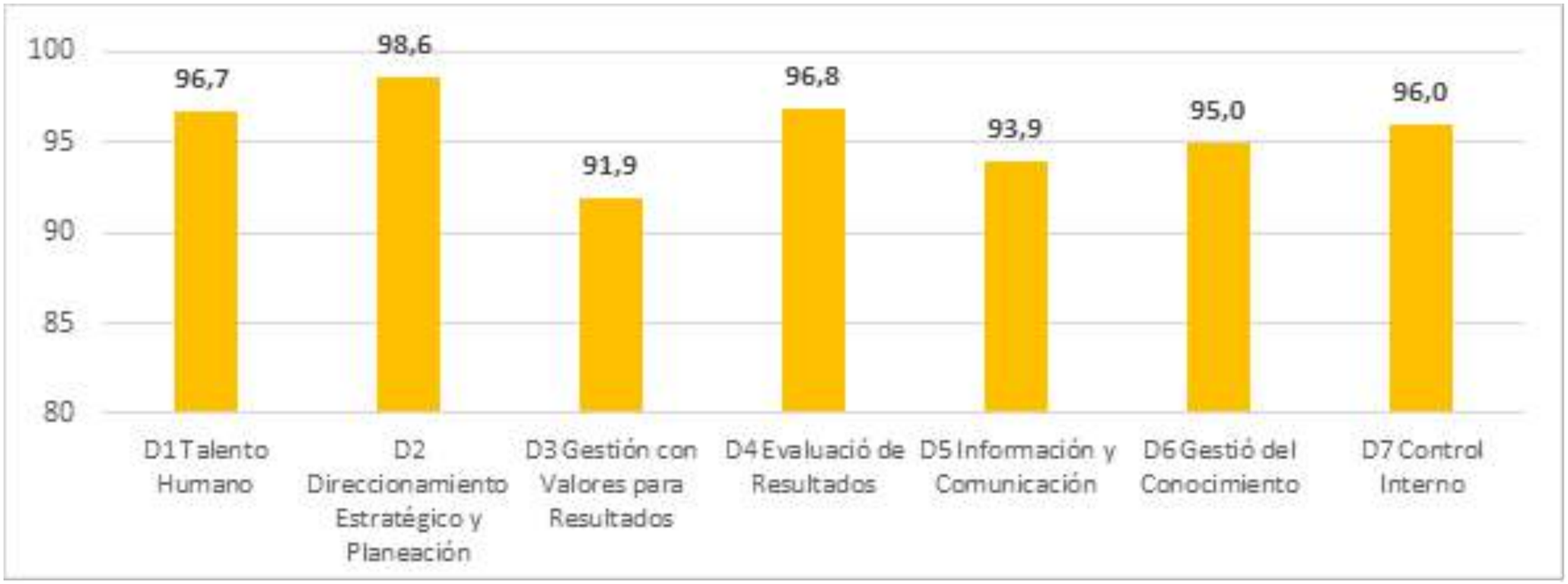


Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

Este proceso buscó fortalecer la eficiencia interna, la articulación entre áreas y la estandarización de procedimientos, de manera que el MIPG continúe siendo un instrumento transversal para la toma de decisiones y el cumplimiento de la misión institucional. Adicionalmente, se promovieron espacios de socialización y apropiación del modelo con los colaboradores, con el fin de fortalecer la cultura organizacional y garantizar una aplicación efectiva de las políticas que componen el MIPG.

Un hito importante del año fue la publicación de los resultados del Índice de Desempeño Institucional (IDI) correspondientes a la vigencia 2024, en los que la EMB obtuvo un puntaje de 93,7/100, lo que representó un incremento de 1,6 puntos frente a 2023. Este resultado refleja avances significativos en dimensiones clave como planeación institucional, transparencia, control interno, gestión documental, gobierno digital y participación ciudadana. El fortalecimiento de estas áreas reafirma el compromiso de la Empresa con la eficiencia administrativa, la integridad y el cumplimiento de estándares de gestión pública.

Resultados FURAG por dimensión MIPG



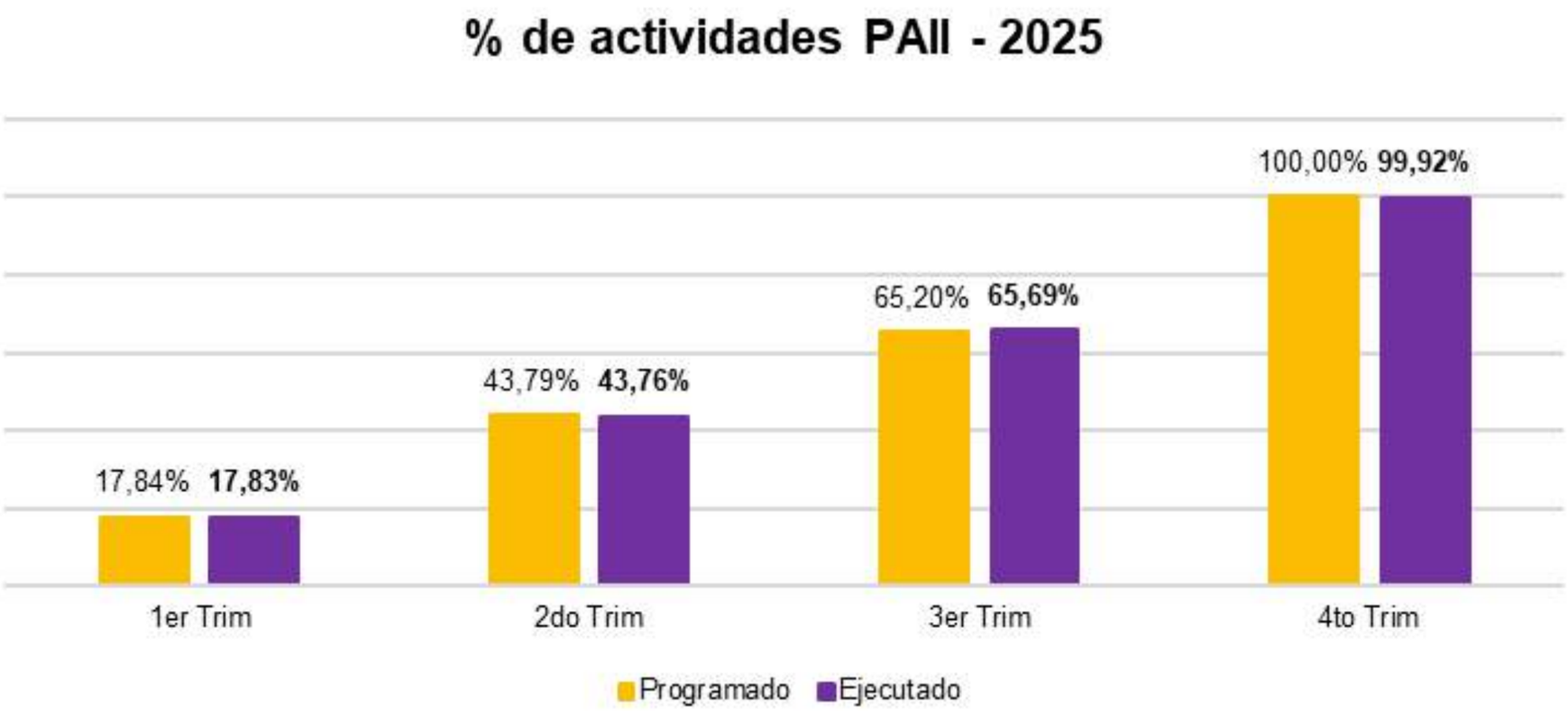
Fuente: Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP

Finalmente, como parte del principio de mejora continua, la EMB formuló y ejecutó el Plan de Fortalecimiento MIPG 2025, orientado al cierre de brechas y al fortalecimiento de capacidades institucionales. Este plan priorizó acciones de impacto en cultura organizacional, gestión del riesgo, desempeño institucional y efectividad de los servicios internos. En conjunto, estos avances consolidan un modelo de gestión robusto, moderno y articulado, que permite a la Empresa responder de manera efectiva a los retos de construcción, expansión y futura operación del sistema Metro de Bogotá.

5.2. Indicadores de Gestión por Proceso - PAII.

Se llevó a cabo la revisión del resultado de los indicadores de gestión por proceso los cuales se relacionan con las actividades programadas en el Plan de Acción Institucional Integrado (PAII). Este ejercicio se realiza de manera mensual con el fin de contrastar la información cualitativa y, cuantitativa, basándose en las evidencias reportadas por las áreas (Planeación táctica), las cuales se soportan a través de cronogramas de trabajo, herramientas de planificación, reuniones de seguimiento, entre otros (Planeación operativa) y, los resultados son presentados al Comité Institucional de Gestión y Desempeño con una periodicidad trimestral.

Resultados FURAG por dimensión MIPG



Fuente: Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

El cumplimiento del PAII 2025 presentó resultados satisfactorios al cierre de la vigencia, obteniendo un porcentaje de cumplimiento del 99,92% de acuerdo con la programación de las actividades planeadas para los 21 procesos de la empresa. Se resalta un mayor porcentaje de cumplimiento del PAII 2025 con respecto al 2024, pasando del 98,00% al 99,92% para la vigencia 2025.

Para mayor detalle de la información, en el siguiente enlace se podrá consultar el desempeño de cada uno de los indicadores de gestión asociados a los procesos de la Empresa Metro de Bogotá: Tablero Indicadores de Gestión.

5.3. Gestión Ambiental Institucional.

La Empresa Metro de Bogotá fortaleció su compromiso con la sostenibilidad ambiental mediante la implementación de acciones definidas en el Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA) y el Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS). La gestión se orientó a promover prácticas responsables dentro de la entidad, garantizar el cumplimiento normativo y avanzar en la reducción de impactos ambientales derivados de su operación administrativa. El enfoque estuvo centrado en la eficiencia en el uso de recursos, el fortalecimiento de la cultura ambiental interna y la consolidación de estrategias que respalden la visión de un sistema de movilidad más limpio y sostenible para la ciudad.

En materia de consumo de recursos, la EMB logró reducciones significativas frente a la vigencia anterior. El uso de energía eléctrica disminuyó en un 6%, gracias a estrategias de ahorro implementadas mediante campañas internas, políticas de apagado de equipos y optimización de iluminación. En cuanto al consumo de agua, se obtuvo una reducción del 13%, equivalente

a 165 m³ menos que en 2024, representando además un ahorro económico cercano al 6% en la facturación. Estas metas fueron acompañadas del cumplimiento permanente de los indicadores institucionales de consumo por persona, demostrando avances sostenidos en eficiencia operativa.

En el marco del PIMS, la entidad promovió activamente la movilidad sostenible entre sus colaboradores, logrando un total de 5.542 viajes en bicicleta registrados hasta noviembre de 2025. Esta transición hacia formas de transporte más limpias permitió evitar la emisión de 44.336 kilogramos de CO^3 y reducir material particulado en el ambiente, contribuyendo al mejoramiento de la calidad del aire. La EMB complementó estos esfuerzos con la consolidación de prácticas de Compras Públicas Sostenibles (CPS), alcanzando un nivel de avance del 86%, impulsando criterios ambientales en la adquisición de bienes y servicios institucionales.

Asimismo, la Empresa avanzó en la gestión integral de residuos, disminuyendo el uso de plásticos de un solo uso, participando en campañas distritales como la Reciclatón de la SDA y reforzando controles para la disposición adecuada de residuos peligrosos. Durante la vigencia se cumplieron todas las actividades del PIGA, validadas en auditoría interna, y se entregaron oportunamente los informes ambientales requeridos por entidades externas. Esta gestión ambiental integral evidenció un ejercicio responsable, articulado y orientado a consolidar a la EMB como una entidad comprometida con la sostenibilidad, la eficiencia y el cuidado del entorno.

5.4. Gestión de Talento Humano.

La EMB avanzó de manera decisiva en la transformación de su estructura organizacional, alineándola con los retos estratégicos definidos en el Plan Distrital de Desarrollo 2024 – 2027. Esta evolución responde a la necesidad de preparar la compañía para la expansión del sistema metro, la adjudicación de la Línea 2, la estructuración de la Línea 3, la posible extensión de la Línea 1 a la calle 100 y la entrada en operación de la Primera Línea en marzo de 2028.

Para garantizar una visión de futuro sólida, la EMB gestionó con éxito una cooperación técnica no reembolsable del BID, que permitió realizar un benchmarking con el apoyo de consultores de KWAN Barcelona. Este análisis comparativo incorporó mejores prácticas globales y una perspectiva estratégica que fortalecerá la gestión institucional y la eficiencia operativa.
El proceso fue participativo e incluyó todas las dependencias, complementando con un estudio de cargas laborales que concluyó, que, en el momento, no se requiere ampliar la planta de personal aprobada en 2021.
Como resultado se obtuvo el concepto técnico favorable del Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital y la aprobación de la Junta Directiva, que expidió el Acuerdo 07 del 17 de diciembre de 2025, adoptando la nueva estructura organizacional que entrará en vigor el 16 de febrero de 2026, con un periodo de transición planificado.

Paralelamente, se consolidó la ejecución del Plan Estratégico de Talento Humano, destacando:

- Bienestar e Incentivos: acceso a la educación formal mediante créditos condonables, del Fondo en Administración constituido con el Icetex, beneficiando a veintidós (22) colaboradores, (6 graduados y 16 en formación). En la última convocatoria, 9 nuevos programas fueron aprobados para iniciar en 2026.

- Escuela de Liderazgo: Iniciativa para

identificar estilos de liderazgo y fortalecer competencias directivas con herramientas prácticas y conceptuales.

- Capacitación Integral: desarrollo de habilidades técnicas, blandas y digitales para potenciar el desarrollo de habilidades técnicas, blandas y digitales para potenciar el desempeño y la gestión eficiente de los proyectos.

- Seguridad y Salud en el Trabajo: incremento del nivel de madurez del sistema, promoviendo hábitos saludables y entornos seguros para todos los servidores.

Con estas acciones, la EMB refirma su compromiso con la excelencia operativa, la gestión del talento humano y la preparación institucional para los desafíos del futuro.

5.5. Gestión documental.

Durante 2025, la Empresa Metro de Bogotá consolidó su Sistema de Gestión de Documentos de Archivo (SGDA) mediante la organización, depuración y transferencia documental, acompañada de capacitaciones que fortalecieron el uso de la plataforma AZ Digital y la aplicación de los lineamientos archivísticos. Asimismo, en articulación con el Archivo de Bogotá, se revisaron y validaron las Tablas de Retención Documental y el Cuadro de Clasificación Documental, y se fortaleció la gestión de la correspondencia institucional con la implementación de la radicación automática, mejorando la trazabilidad, eficiencia de las comunicaciones y el funcionamiento de la ventanilla única.

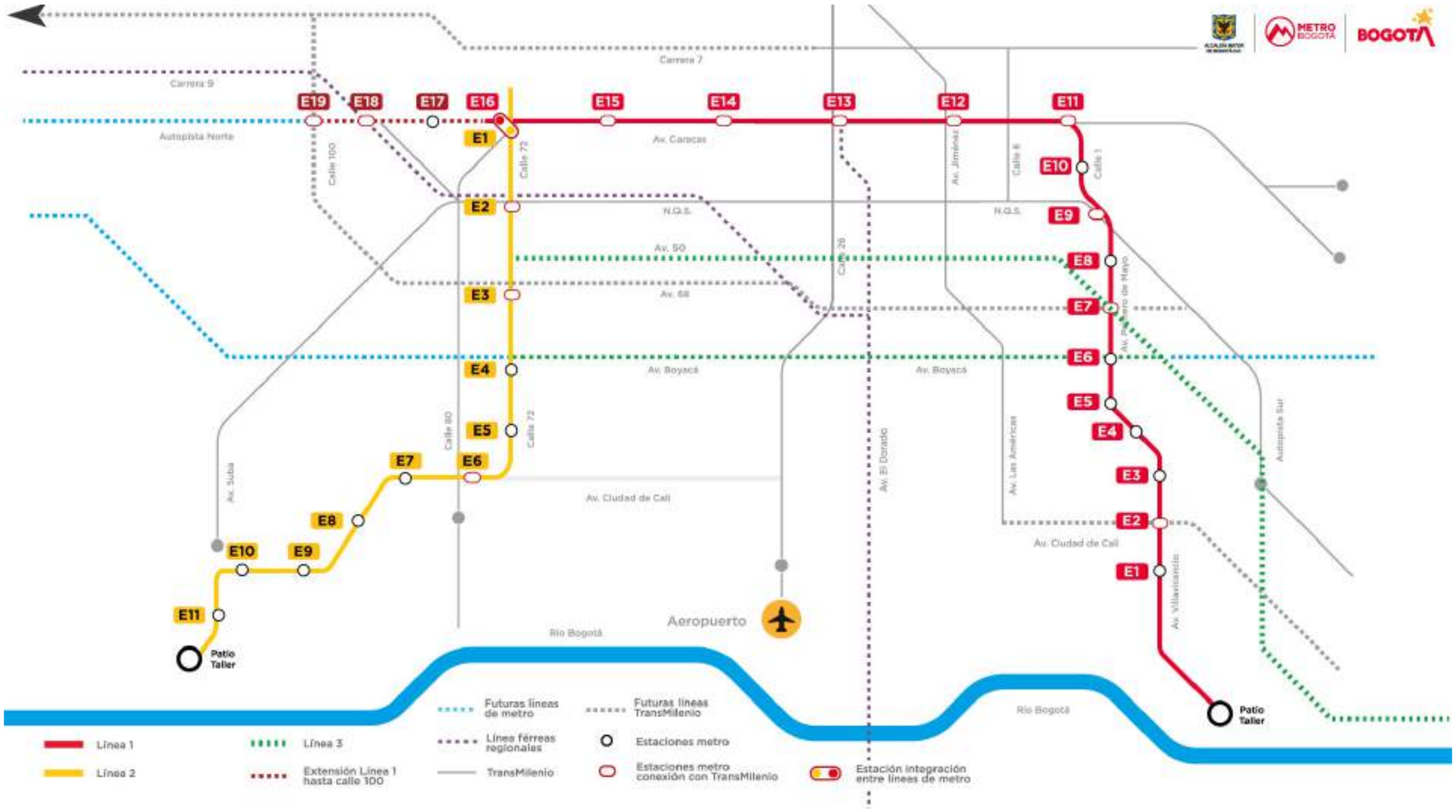
Otro avance relevante del año fue la estructuración y organización del fondo documental del concesionario Metro Línea 1, cuyo tratamiento sistemático permitió consolidar la información técnica y contractual asociada al desarrollo del proyecto. Adicionalmente, la EMB participó en espacios de divulgación como la Semana de los Archivos, compartiendo buenas prácticas y posicionándose como referente distrital en gestión documental. Durante la vigencia, también se actualizaron instrumentos clave como el Esquema de Metadatos, el Sistema Integrado de Conservación (SIC) y el Programa de Gestión Documental (PGD), reforzando la adecuada preservación, autenticidad y disponibilidad de la información institucional.

5.6. Gestión de Inventarios.

Se fortaleció su gestión de inventarios mediante procesos permanentes de actualización, conciliación y depuración de la información de activos, en cumplimiento del Decreto 1778 de 2016. Se avanzó en el registro y mantenimiento de los bienes administrados por la entidad, garantizando que la información física, contable y administrativa permaneciera consistente y actualizada.

Un logro destacado fue la actualización del inventario de bienes inmuebles en el Sistema de Información de Gestión de Activos (SIGA), administrado por la Central de Inversiones S.A. (CISA). En este proceso se reportaron y verificaron 1.438 predios, siguiendo los lineamientos técnicos establecidos para su georreferenciación y clasificación. Esta labor permitió reforzar la trazabilidad y el control sobre los activos vinculados al proyecto Metro.

Adicionalmente, la EMB realizó conciliaciones periódicas entre inventarios y registros contables, identificando y corrigiendo diferencias para asegurar la integridad de la información. Como parte de este proceso, se efectuó el inventario físico anual, herramienta clave para el control interno y la validación del estado de los bienes institucionales. Estas acciones consolidaron una



gestión de inventarios ordenada, transparente y alineada con las mejores prácticas de administración pública.

5.7. Política de Gobierno Digital.

El desarrollo de la Política de Gobierno Digital, se orientaron los esfuerzos a modernizar procesos internos, fortalecer la infraestructura tecnológica y asegurar que las iniciativas de transformación digital respondieran a las necesidades estratégicas de la entidad. En este marco, se desarrollaron 11 iniciativas del Plan Estratégico de Tecnologías de la Información (PETI), abarcando gobierno de TI, fortalecimiento de sistemas, infraestructura y consolidación de metodologías como BIM.

Durante el 2025 se llevó a cabo la adopción de soluciones basadas en inteligencia artificial, con las pruebas piloto e implementación de la versión 1 de los dos asistentes virtuales para mejorar la atención al usuario (ChatBot Ciudadanos) y agilizar el acceso a la información institucional (ChatBot funcionarios), en una primera etapa básica en la cual se continúa con el cargue de información de acuerdo con las necesidades de la entidad, y así fortalecer la base de conocimiento de los ChatBots. Ahora bien, para llegar a un nivel más acertado de respuestas se requiere entrenamiento y mantenimiento constante.

La EMB también avanzó en el fortalecimiento de su arquitectura tecnológica, destacándose la consolidación de un modelo multinube y seguridad multinube que integra plataformas

como Azure, AWS y GCP para alojar la Sede Electrónica y avanzar en la adopción de tecnologías de Inteligencia Artificial. Este enfoque permitió la infraestructura necesaria para las tecnologías emergentes que requiere la entidad para su transformación digital, mejorar la seguridad y dar continuidad operativa de los sistemas actuales, así como facilitar la implementación de más proyectos metroferroviarios que requiera la entidad.

En materia de seguridad digital, la empresa ejecutó el Plan Operacional de Seguridad y Privacidad, el Plan de Tratamiento de Riesgos y campañas de sensibilización dirigidas a servidores públicos y contratistas. Se realizaron pruebas de recuperación ante desastres, ejercicios de phishing y fortalecimiento de la seguridad perimetral, asegurando una protección constante de la información institucional y de los servicios digitales.

Finalmente, la EMB mantuvo una participación iniciativas distritales como IDECA e Innovación Pública Bogotá (IBO), contribuyendo con datos georreferenciados, iniciativas de apertura de datos y procesos de innovación. Asimismo, se logró la articulación con la interventoría para el seguimiento del proyecto con el uso de tableros de control y modelos BIM del proyecto L1MB, se generarán estrategias entre los 3 actores que buscarán el aprovechamiento de los datos que se extraen de los modelos de construcción principalmente de las Estaciones, y de esta forma, continuar avanzando en la hoja de ruta que plantea a la entidad en un nivel de madurez 3 de implementación de BIM. Este conjunto de acciones consolidó los cimientos para una entidad moderna, interoperable y tecnológicamente robusta.

5.8. Gestión Contractual.

En observancia del régimen legal de contratación aplicable a la Empresa Metro, Manual de Contratación y Manual de Supervisión e Interventoría, así como los instrumentos aplicables a la gestión contractual de la Entidad, durante el 2025, se gestionó la suscripción de 223 contratos, como se señala a continuación:

Suscripción trámites contractuales 2025 por fuente de financiación

Detalle	Trámites
Contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión-PSP (recursos funcionamiento).	35
Contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión-PSP (recursos de inversión).	127
Contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión-PSP (recursos de funcionamiento e inversión).	1
Contratos financiados con recursos de funcionamiento (diferentes a PSP 2025)*	19
Contratos financiados con recursos de inversión (diferentes a PSP 2025)*	31
Contratos financiados con recursos de funcionamiento e inversión (diferentes a PSP 2025)*	1
Contratos sin cargo a recursos de funcionamiento o inversión**	9

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

*Se incluyen Convenios y Órdenes de compra

** Hacen referencia a los contratos que, por su naturaleza, la suscripción no conlleva gasto de recursos de inversión o funcionamiento de la entidad, tales como las contragarantías y los empréstitos.

Las siguientes corresponden a la modalidad de contratación de los 223 contratos suscritos por la entidad en el 2025:

Contratos suscritos por modalidad

Modalidad	Contratos
Acuerdo Marco de precios o mecanismos de agregación por demanda.	10
Contratación Directa.	184
Régimen Especial.	1
Mínima Cuantía	13
Selección Abreviada Menor Cuantía.	2
Selección Abreviada Subasta Inversa	4
Concurso de Mérito Abierto	4
Licitación Pública.	5

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

Igualmente, durante el 2025 se adelantaron los siguientes trámites contractuales y postcontractuales

Trámites contractuales y postcontractuales

Tipo de trámite	No.
Modificaciones (adición del valor, prórroga, modificación, etc.).	80
Terminaciones anticipadas.	13
Liquidaciones.	69
Cierres de expedientes contractuales.	272

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

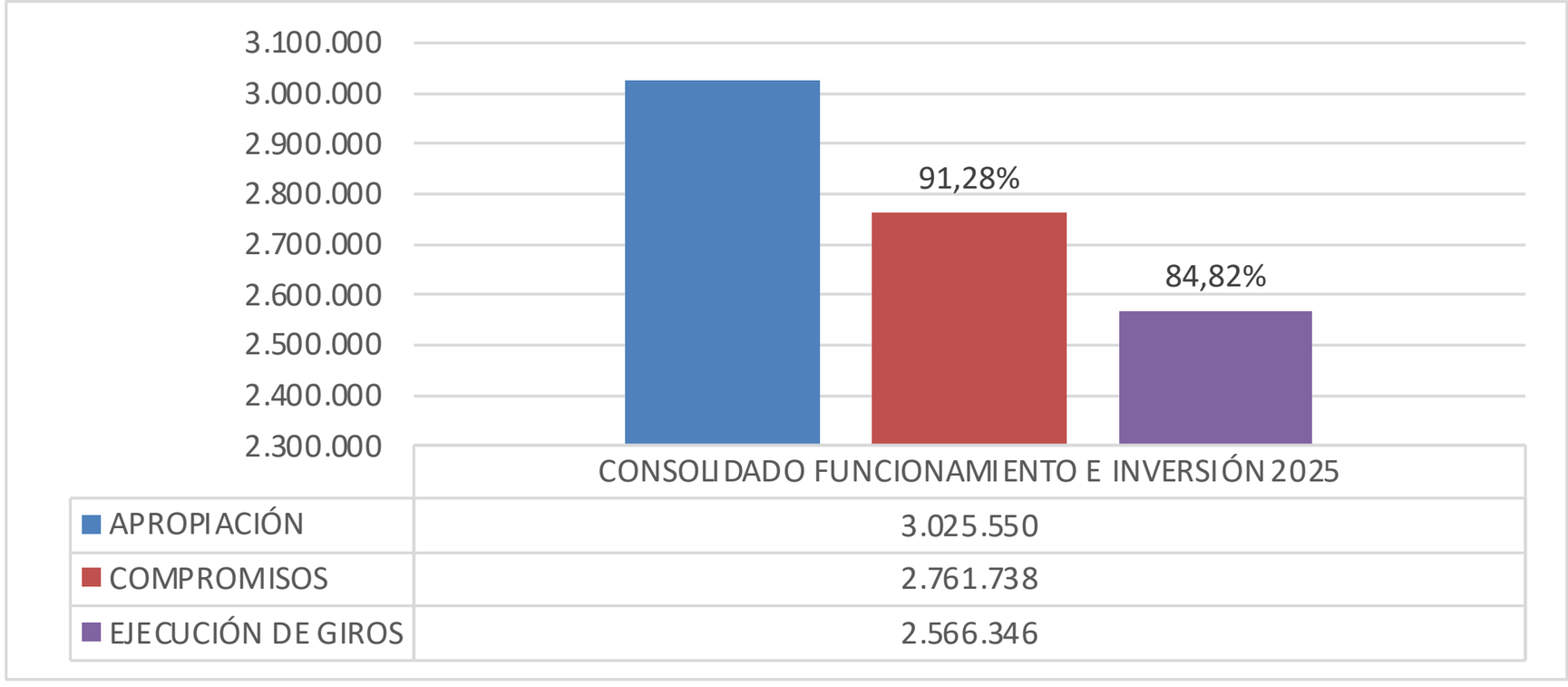
La gestión contractual de 2025 permitió asegurar la continuidad operativa de la EMB mediante procesos transparentes, oportunos y alineados con la normatividad vigente, garantizando que cada contrato contribuyera efectivamente al avance del proyecto Metro y al fortalecimiento institucional.

5.9. Gestión Financiera.

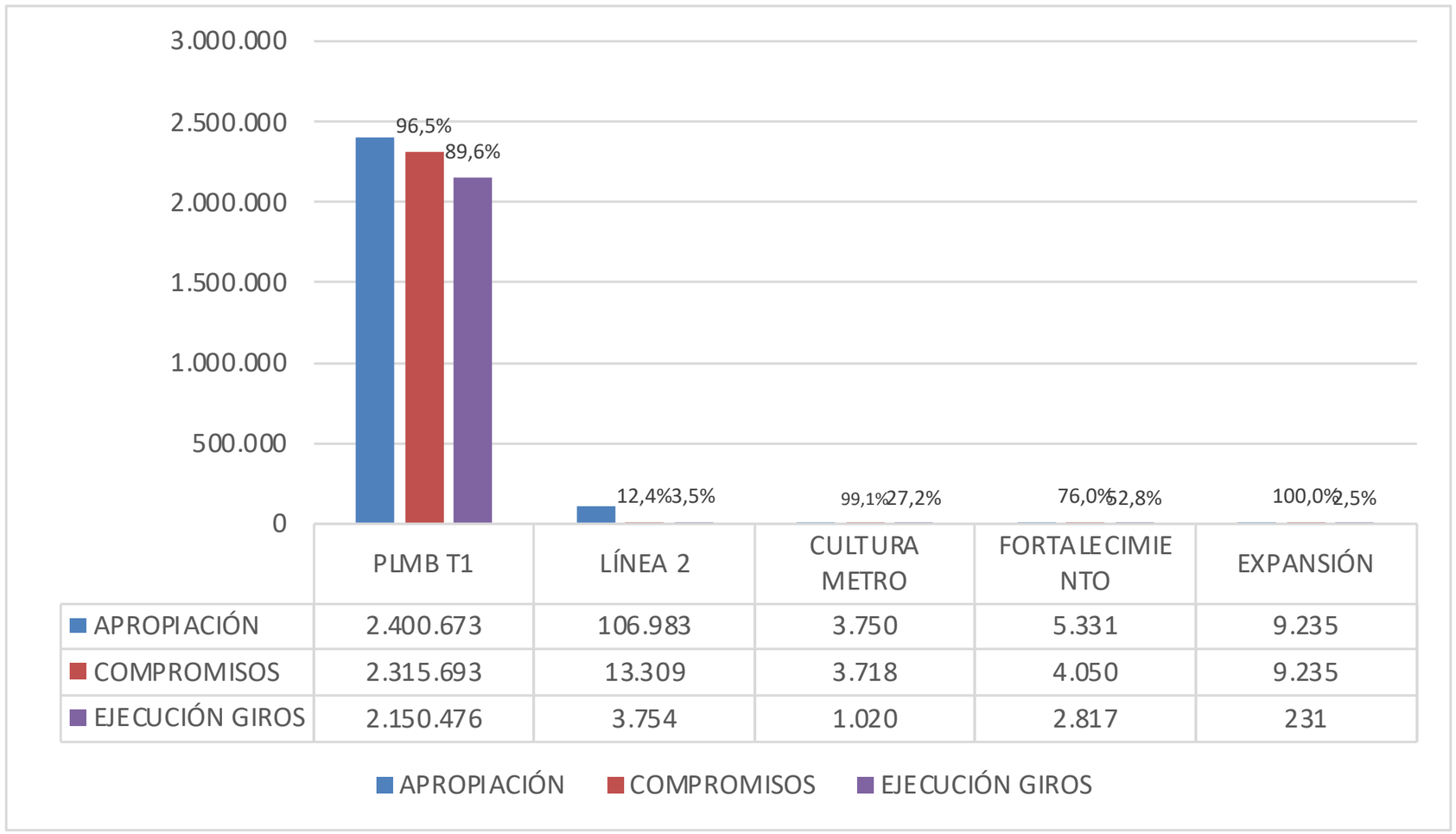
La ejecución pasiva del presupuesto con corte al 31 de diciembre de 2025 de la Empresa Metro de Bogotá alcanzó el 91.28 % en los compromisos presupuestales y un 84.82 % en giros. Los proyectos de inversión incluyendo las cuentas por pagar con corte de diciembre, presentan una ejecución en el proyecto de inversión de la PLMB -Tramo 1 del 96.46%, equivalente a $2.315.693 millones, y el proyecto de inversión Fase 2 L2MB ejecutó el 12.44 %, equivalente a $13.309 millones y para el proyecto expansión se ejecutó el 100% equivalente a $9.235.

Se realiza seguimiento presupuestal por gerencia u oficina ejecutora con periodicidad semanal ante la Gerencia General; adicionalmente, con el fin de garantizar la información financiera se mantuvieron, como parte de los procesos que integran la misma, conciliaciones entre las diferentes instancias que hacen parte de la cadena financiera, tales como cuentas por pagar, ingresos, activos fijos, nómina y bancos.

Presupuesto EMB-Gastos e Inversiones 2025.



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

En el desarrollo de la gestión financiera, durante la vigencia 2025 se resaltan las siguientes actividades, las cuales tuvieron un alto impacto en la operación del ciclo financiero:

Se presentaron oportunamente los informes presupuestales, contables y tesorales ante las diferentes entidades y organismos de control, como la Contaduría General de la Nación, Contraloría Distrital, Secretaría de Hacienda Distrital, Contraloría General de la República y Personería de Bogotá. Las operaciones están debidamente soportadas y archivadas con consecutivos que facilitan la revisión por parte de organismos externos e internos de control.

El proceso de Tesorería se rige por un esquema de control riguroso que garantiza el estricto cumplimiento de los procedimientos y protocolos definidos para la gestión de pagos a terceros, tanto con recursos de funcionamiento como con aquellos asociados a la Primera Línea del Metro de Bogotá (L1MB) y a la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB).

La administración de los recursos correspondientes a la L1MB se realiza a través de un Encargo Fiduciario, en estricta observancia de lo establecido en el Convenio de Cofinanciación, particularmente en su cláusula 4.3, lo cual asegura una gestión financiera adecuada, transparente y

eficiente de los aportes efectuados por el Distrito Capital, la Nación y la banca multilateral, en concordancia con las condiciones y compromisos definidos entre las partes para la ejecución del proyecto. En este marco, la operación financiera se desarrolla conforme a lo dispuesto en el Manual Operativo, instrumento que consolida los lineamientos, condiciones y procedimientos de carácter operativo acordados entre la fiduciaria y la Empresa Metro de Bogotá, y que permite garantizar una administración ordenada, oportuna y alineada con los principios de eficiencia, control y transparencia.

Con respecto a los recursos asociados a la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB), estos son administrados por la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda (DDT-SDH) bajo la modalidad de depósito en el grupo de Fondos de Terceros. Para este propósito, se dispone de una cuenta contable específica que permite la adecuada segregación contable y tesoral de los recursos, fortaleciendo la trazabilidad, el control financiero y la correcta revelación de la información.

Adicionalmente, la Empresa lleva una contabilidad integrada de acuerdo con las normas establecidas por la Contaduría General de la Nación, donde se reflejan las cuentas del proyecto separadas por los proyectos L1MB y L2MB, habilitando dígitos auxiliares a partir de la subcuenta por categorías y/o fuentes de financiación del proyecto, que, a su vez, están vinculados a centros de costos por fuente de financiación y categoría de este. Los Centros de Costo se componen con una estructura que permite clasificar los componentes elegibles del proyecto y los gastos de funcionamiento de la Empresa de forma separada.

Adicionalmente los estados financieros de propósito especial son auditados por una firma externa de auditoria en donde para la vigencia 2025 se llevó a cabo la etapa de planeación cuyo periodo comprende del 01 de enero al 30 de junio del 2025 como resultado de esta etapa preliminar no se identificaron situaciones de mejora o hallazgos por parte del equipo auditor.

5.10. Riesgos Institucionales.

Durante la vigencia 2025, se realizó un monitoreo mensual al 100% de los riesgos, verificando si se presentó materialización de éstos, si se ejecutaron los controles, el seguimiento al avance de los planes de acción y la generación de alertas tempranas para evitar la posible materialización de los riesgos, y mantener así una comunicación permanente con los procesos. De igual manera, se realizó la actualización de las matrices de riesgos de los 22 procesos activos de la entidad y se emitió respuesta oportuna a los requerimientos realizados por los entes de control internos y externos. Además, se presentaron los resultados de la gestión de riesgos institucionales, alertas tempranas y riesgos materializados a la Alta Dirección en el Comité de Coordinación de Control Interno (CICCI) en febrero y julio de 2025.

En materia de cultura de riesgo, se desarrollaron dos charlas a los servidores de la EMB: la primera relacionada con los riesgos de corrupción, y la segunda, con el Sistema para la Gestión de Riesgos de la Integridad Pública (SIGRIP), recientemente incorporado en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas (versión 7) del DAFP. Así mismo se realizó la identificación y valoración de los riesgos y controles asociados a los procesos de contratación de la EMB, según lo establecido en el Manual para la identificación y cobertura del riesgo en los procesos de contratación de Colombia Compra Eficiente.

Como parte del fortalecimiento integral de la gestión de riesgos, la EMB avanzó en el Programa de Seguros asegurando coberturas oportunas, competitivas y alineadas con las necesidades

del proyecto. Durante 2025 se renovaron y contrataron pólizas clave —incluyendo infidelidad, riesgos financieros, responsabilidad civil y demás ramos asociados a la operación institucional— optimizando recursos y ampliando los valores asegurados. Este programa complementa las estrategias de mitigación al garantizar protección patrimonial y operacional frente a eventualidades que puedan afectar el desarrollo del proyecto Metro.

5.11. Programa de Transparencia y Ética Pública PTEP.

Durante 2025, la Empresa Metro de Bogotá fortaleció de manera integral su Programa de Transparencia y Ética Pública (PTEP), consolidándolo como una herramienta clave para la prevención de la corrupción y el fortalecimiento de la integridad institucional. El programa se estructuró siguiendo los lineamientos de la Ley 2195 de 2022 y el Decreto 1122 de 2024, definiendo una estrategia a cuatro años que articula acciones preventivas, correctivas y pedagógicas para promover principios éticos en todas las áreas de la entidad. Esta estrategia se implementó como pilar transversal del modelo de gestión, asegurando que la integridad forme parte del quehacer diario de la EMB.

Uno de los ejes centrales del PTEP fue la administración de riesgos de corrupción, mediante la actualización y seguimiento de la matriz de riesgos, la identificación de situaciones susceptibles de generar conflicto de interés y la divulgación permanente de los canales de denuncia institucionales y distritales. Así mismo,

se avanzó en la implementación del Sistema para la Gestión de Riesgos de la Integridad Pública (SIGRIP), reforzando el carácter preventivo del programa y asegurando coherencia con las directrices del Departamento Administrativo de la Función Pública.

El componente de redes y articulación se fortaleció mediante el relacionamiento activo con entidades distritales, actores de control y organismos que apoyan la transparencia en la gestión pública. Esta articulación permitió integrar visiones, prácticas y herramientas que enriquecen los mecanismos internos de prevención y atención de riesgos, y fortalecen la capacidad de la EMB para responder oportunamente ante eventuales alertas o hallazgos. Este enfoque colaborativo se convirtió en una fortaleza institucional para mantener un estándar alto de confianza pública.

En materia de estado abierto, la EMB desarrolló acciones concretas en rendición de cuentas, transparencia activa y mejora de la atención al ciudadano. La entidad participó en el Nodo Distrital de Rendición de Cuentas del Sector Movilidad, fortaleció los mecanismos de comunicación con grupos de interés y mantuvo actualizados los contenidos de la sede electrónica, en especial los menús de Transparencia, Participación y Atención al Ciudadano. Estos esfuerzos facilitaron el acceso a información pública y promovieron un ejercicio de control social informado y oportuno.

Finalmente, en el eje de integridad, el equipo de Gestores de Integridad ejecutó el Plan de Integridad 2025, que incluyó sensibilizaciones, piezas pedagógicas, campañas internas y actividades destacadas como la Semana de la Integridad. Estas acciones fortalecieron la apropiación de los valores institucionales, promovieron la conducta ética y fomentaron la cultura del servicio público. En conjunto, la ejecución del PTEP durante 2025 posicionó a la EMB como una entidad comprometida con la transparencia, la integridad y la confianza ciudadana, contribuyendo directamente al buen gobierno y al fortalecimiento institucional.

5.12. Control Interno Disciplinario.

Se realizó la actualización y tecnificación de los trámites disciplinarios en la EMB. Entre las principales iniciativas implementadas se destacan el lanzamiento de la relatoría de decisiones disciplinarias y la elaboración de la Guía Probatoria para la Instrucción de Procesos Disciplinarios. Estas herramientas aportan beneficios significativos, como i) mayor transparencia y trazabilidad, ii) estandarización y eficiencia y iii) mejora en la calidad y seguridad jurídica de las decisiones.

Por otra parte, dentro de la estrategia para la prevención disciplinaria, se centraron los esfuerzos en la socialización y capacitación del Código General Disciplinario, haciendo énfasis en el tratamiento de las conductas disciplinarias que representan un mayor riesgo de incidencia con ocasión de las funciones misionales de la EMB, diseñando charlas y boletines dirigidos a funcionarios y colaboradores de la empresa, en temas como la falta disciplinaria por la infracción al derecho de petición, la responsabilidad disciplinaria por la infracción a la política de seguridad digital, la indebida participación del servidor público en política, y las faltas disciplinarias relacionadas con la contratación y la supervisión contractual.

Aunado a lo anterior, se adelantaron actividades de capacitación y sensibilización enfocadas a la lucha contra la corrupción administrativa, priorizando aspectos como la detección y el debido tratamiento de potenciales conflictos de intereses, el régimen de inhabilidades e incompatibilidades y la corrupción en la contratación estatal.

En lo concerniente a la atención y gestión de los canales de denuncias por posibles actos de corrupción, existencia de inhabilidades, incompatibilidades y conflicto de intereses, se brindó apoyo técnico en la actualización del procedimiento interno de reporte de denuncias código CA-PR-003. De igual forma, se adelantaron acciones encaminadas a la divulgación de los canales institucionales y distritales de denuncia, así como de los mecanismos de protección y garantías del denunciante y los requisitos de la queja disciplinaria, de lo cual se efectuaron dos ejercicios de medición de su apropiación entre funcionarios y colaboradores. Es importante destacar que, en la presente anualidad, se presentaron dos informes semestrales de la recepción de quejas por posibles actos de corrupción ante la alta dirección.

Frente al rol de instrucción disciplinaria, se dio trámite a la totalidad de quejas e informes allegados, adelantando un total de treinta y siete (37) actuaciones disciplinarias, de las cuales diecinueve (19) fueron iniciadas en la presente vigencia y frente a las cuales se efectuó un recaudo eficiente de elementos materiales de prueba con el fin de individualizar al presunto responsable y la materialidad de los hechos objeto de investigación, garantizando en todo momento el debido proceso, la reserva y la imparcialidad y, emitiendo decisiones basadas en la realidad probatoria. De estas actuaciones, se dio apertura a once (11) indagaciones preliminares, nueve (9) investigaciones disciplinarias y se concluyeron, diecinueve (19) expedientes con autos de archivo y/o terminación de investigación.

5.13. Defensa Judicial y Solución de Controversias Contractuales.

En la vigencia 2025, se ejerció la representación judicial en los procesos en los cuales se ha vinculado a la EMB, generando un éxito procesal cualitativo del 100 % contando con un ahorro patrimonial de $511.0 millones de pesos, conforme lo reporta el Sistema de Información de Procesos Judiciales de Bogotá D.C. (SIPROJ).

Se continuó ejerciendo la defensa judicial en veintitrés (23) procesos judiciales que venían de anteriores anualidades, destacando que cuatro (4) acciones judiciales fueron falladas durante la vigencia con sentencia en firme negando las pretensiones a favor de la EMB y una (1) retirada por la EMB por haber desaparecido los fundamentos fácticos que dieron origen al medio de control. Al finalizar el periodo de este informe, las demás acciones que venían de anteriores periodos no han concluido con fallo de última instancia.

Adicionalmente, durante la vigencia, la EMB fue vinculada como parte en nueve (9) procesos judiciales, actuando como demandante en tres (3) y en las seis (6) restantes, se ejerció la representación judicial en calidad de demandado, en donde se discute principalmente los procesos de adquisición predial por expropiación para el proyecto de la PLMB, temas ambientales relacionados con el proyecto y asuntos concernientes a la gestión contractual de la EMB. En estas últimas acciones la Entidad se encuentra en el ejercicio de sus derechos de defensa y contradicción, pues no se ha emitido sentencia que concluya la actuación.

En el año 2025, se atendieron cuarenta y ocho (48) acciones de tutela en contra de la Empresa, cuarenta y tres (43) falladas a favor de la EMB y cinco (5) pendientes de resolver para la próxima vigencia.

Por otra parte, se destaca que en la vigencia 2025, se admitió el recurso extraordinario de anulación interpuesto por la EMB ante la Sala Plena de la Sección Tercera del H. Consejo de Estado con Rad. 110010326000 2024 00162

00, contra el laudo arbitral proferido dentro del trámite internacional No. 28184/AJP de Metro Línea 1 S.A.S. vrs. la EMB, encontrándose agotadas todas las etapas procesales y pendiente de fallo.

Finalmente, para 2025 se continuó el trámite de tres (3) procedimientos administrativos sancionatorios que venían de la anterior vigencia, concluyendo dos (2) con archivo por superación del presunto incumplimiento y en uno (1) se declaró el incumplimiento e impuso una multa; además, se iniciaron diecisiete (17) nuevos procesos, de los cuales dieciséis (16) se terminaron por superación del incumplimiento y uno (1) se encuentran pendientes de resolver, a la fecha de este informe

5.14. Cultura Ciudadana para el Metro.

Durante la vigencia 2025, la Empresa Metro de Bogotá avanzó en el fortalecimiento de la confianza, la apropiación y el reconocimiento del Metro como un bien público para el ejercicio de los derechos de la ciudadanía. Las acciones implementadas buscaron no solo informar sobre los avances del proyecto, sino además contribuir a promover la corresponsabilidad ciudadana, el buen uso y el orgullo colectivo en torno al Metro y al sistema público de transporte de la ciudad.

Los resultados del Estudio de Cultura Ciudadana brindaron información relevante para el diseño de las estrategias y acciones dirigidas a la ciudadanía. A principios de 2025 se socializaron los resultados del Estudio, que incluyeron la realización de una encuesta a 5800 habitantes, transeúntes y comerciantes del trazado de la Línea 1.

Algunos de los hallazgos más relevantes fueron los siguientes:

- El 78% de las personas que viven su día a día alrededor de las obras del Metro de Bogotá se sienten optimistas acerca del sistema.

- El 71% de los vecinos y las vecinas del trazado de la Línea 1 del Metro siente confianza hacia el sistema.

- Los sentimientos positivos de la gente hacia el Metro de Bogotá crecen al tiempo que las obras avanzan. El optimismo (78%), la ilusión (76%) y el orgullo (76%) predominan en la percepción de la ciudadanía acerca del sistema.

- Para el 89% de las personas que habitan alguna de las nueve localidades que hacen parte del trazado, el Metro de Bogotá es importante o muy importante.

En materia de comunicación pública, durante 2025 se produjeron y divulgaron un total de 211 boletines de prensa, los cuales fueron replicados en diferentes medios de comunicación, para un total de 1.612 publicaciones. El retorno de inversión de estos boletines de prensa -que fueron espacios obtenidos mediante free press para EMB- fue valorado en más de 7.800 millones de pesos.

De igual manera, se publicaron 7.258 noticias sobre el Metro de Bogotá, cuyo retorno de inversión se valoró en más de 37 mil millones de pesos. El porcentaje de noticias negativas sólo fue del 0,2 % (20 impactos relacionados con inseguridad en las obras y afectación a inmuebles), y contrastó con el 99,8 % restante, conformado por noticias positivas, neutras, editoriales y columnas de opinión. (7.238 publicaciones).

En los escenarios de participación ciudadana, la EMB acompañó la realización de un total de

30
El metro avanza por una Bogotá que camina segura.

183 reuniones con grupos de interés y visitas a obra, que contaron con la presencia de 17.975 participantes y sumaron 374.453 reproducciones en nuestros canales virtuales.

En cuanto a comunicación digital, la Empresa Metro de Bogotá tiene presencia en 6 plataformas sociales (X, Facebook, Instagram, LinkedIn, Tik tok y Youtube) y entre todas ellas, durante el 2025, se suma un total de 122.022 nuevos seguidores, lo que representa un aumento del 26 % respecto a lo alcanzado durante el 2024 donde hubo 96.335 seguidores nuevos.

La plataforma con más seguidores es X, con 157.968 personas, seguido de Linkedin con 120.922 personas; en tercer lugar, Facebook con 67.446; en cuarto lugar, Instagram con 62.657; le siguen Tik tok con 55.599 personas, y Youtube con 19.738 personas. La sede electrónica tuvo 1.624.564 sesiones de visitas durante todo el 2025.

Al interior de la entidad, la información dirigida a los servidores públicos -considerados como los primeros multiplicadores de la gestión- se destacó con la publicación de 283 boletines virtuales “Somos Metro” y 15 ediciones del programa “Al día con mi Metro”, donde se conversa acerca de los avances de la Red Metro de Bogotá en compañía de los colaboradores y de diferentes entidades que trabajan articuladamente con la EMB.

En cuanto a la gestión de las PQRSD ciudadanas, durante la vigencia 2025, se recibieron un total de 3.199 PQRSD, de las cuales 3.095 se encuentran cerradas y 104 (ciento cuatro) de ellas en trámite por cierre conforme los términos de ley. También se fortaleció el aprendizaje para los colaboradores de la EMB, con la participación en 80 espacios de capacitación internos y externos, con el objetivo de generar la apropiación de conocimientos frente a los procesos de servicio a la ciudadanía, así como el fortalecimiento del proceso de gestión de PQRSD y en el manejo del Sistema de Gestión de Peticiones “Bogotá te escucha”, entre otros.

De igual forma, durante la vigencia 2025, la Empresa Metro de Bogotá avanzó en la consolidación del Metro como un bien común para el ejercicio de los derechos de la ciudadanía, fortaleciendo a la vez los procesos de apropiación social para su buen uso y cuidado. Las acciones de cultura se orientaron a tres ejes estratégicos: pedagogía, apropiación y orgullo.

En pedagogía, el Vagón Escuela contó con la participación de 46.295 niños, niñas, jóvenes y ciudadanía en general en sus actividades lúdicas; el programa Recorriendo Nuestro Metro, estuvo presente en 28 instituciones educativas de la ciudad, beneficiando a 9.376 estudiantes; y el Vagón de los Sueños, implementado en alianza con la Secretaría de Integración Social, llegó a 1.919 niños, niñas y jóvenes de colegios, jardines infantiles y centros amar de la ciudad, que aprendieron sobre las normas de convivencia y buen uso del Metro.

En apropiación, 200 Cuidadores de la Confianza del Distrito y 150 estudiantes universitarios se formaron como Primeros Cooperadores del Metro de Bogotá, para ser replicadores de las características y beneficios del sistema, y de su cultura ciudadana; con el apoyo del Departamento Administrativo del Servicio Civil, se puso al aire en el Aula del Saber Distrital, un curso virtual dirigido a funcionarios, contratistas y gestores distritales sobre la Línea 1 del Metro de Bogotá, del que han participado cerca de 400 personas; se realizaron 20 intervenciones artísticas comunitarias; a través de la estrategia Actitud Metro, impulsada por la Secretaría de Gobierno, se articuló con alcaldías locales y entidades del sector el diseño de acciones de apropiación ciudadana alrededor del Metro; y se realizaron 10 iniciativas ambientales

y de recuperación y embellecimiento de los entornos de la Línea 1 con comunidad.

Dentro del eje de apropiación, y con el apoyo de la Secretaría General y su Subdirección Técnica de Innovación Pública (IBO), se implementó un proceso participativo con más 5.000 ciudadanos y ciudadanas, así como con entidades distritales, para el diseño del Modelo de Apropiación Prosocial del Metro de Bogotá, cuya implementación, a partir de 2026, orientará las estrategias para la promoción de los comportamientos ciudadanos que fortalezcan el buen uso, la convivencia y la corresponsabilidad en torno al Metro como bien público de la ciudad.

Así mismo, en alianza con la Secretaría de Cultura, se realizaron actividades lúdico-pedagógicas en el marco de la Feria del Libro 2025, de las que participaron niños, niñas y jóvenes que conocieron y apropiaron las características y beneficios del Metro.

En orgullo, 36 universidades y 1131 estudiantes de Colombia y América Latina recorrieron las obras de la Línea 1; se llevaron a cabo 45 encuentros de Mujeres Metro; se puso en marcha el piloto de prevención del acoso callejero en entornos de obra; se realizaron 13 encuentros con colectivos juveniles; y se celebró el primer festival Movámonos con Orgullo, junto a comunidades LGBTIQ+ de la ciudad.
Se destaca que, en la implementación de las acciones de los tres ejes estratégicos mencionados, se hicieron alianzas interinstitucionales con 11 entidades distritales, lo que permitió ampliar el alcance e impacto de estas.

La presencia del Metro en eventos internacionales que posicionaron a Bogotá también contribuyó a fortalecer el orgullo ciudadano por el sistema y por la ciudad. Eventos como el Día Mundial de las Ciudades, en el que se promovió la conversación sobre la construcción de espacios públicos seguros para la niñez, y el Congreso Nacional de la Infraestructura 2025, reafirmaron al Metro de Bogotá como un proyecto estratégico de transformación urbana y un referente de movilidad sostenible para el país y la región.

5.15. Evaluación externa de gobernanza de la EMB.

Con base en las respuestas a los cuestionarios de evaluación y autoevaluación de los miembros de la Junta Directiva, incorporadas y analizadas en el informe de evaluación externa de gobernanza de la EMB (Contrato de Consultoría No. 149 de 2024), se extraen las siguientes conclusiones generales:

> La Junta Directiva de la Empresa presenta un nivel de madurez sobresaliente e idóneo en materia de gobierno corporativo, y se evidencia un adecuado conocimiento de su rol estratégico, de sus deberes legales y estatutarios, así como un compromiso con la toma de decisiones alineadas con los objetivos institucionales y los estándares aplicables a empresas públicas, conforme a buenas prácticas nacionales e internacionales.

Los resultados de la evaluación reflejan como fortalezas la existencia de marcos normativos claros (estatutos, reglamento de junta, código de buen gobierno), la regularidad en las sesiones, el funcionamiento de los comités de apoyo y la disposición de los miembros para participar en los procesos de evaluación y mejora continua. Igualmente, se reconoce la importancia del acompañamiento técnico y de la información suministrada para el adecuado ejercicio de las funciones del órgano colegiado.

De otra parte, las respuestas permiten identificar algunas oportunidades de mejora, particularmente en la estandarización

del volumen de contenido en las actas, y la necesidad de avanzar en procesos de capacitación especializada en temas de gobierno corporativo.

En conclusión, los avances institucionales alcanzados durante 2025 fortalecieron la capacidad operativa y estratégica de la Empresa Metro de Bogotá, consolidando una gestión moderna, transparente y orientada a resultados. Las mejoras en planeación, talento humano, tecnologías de la información, integridad, atención al ciudadano y gobernanza corporativa permitieron robustecer los cimientos internos que soportan la ejecución del proyecto Metro y su futura operación. Con estos logros, la EMB se proyecta como una entidad sólida, confiable y preparada para enfrentar los retos técnicos, administrativos y sociales del sistema metroferroviario, reafirmando su compromiso con el buen gobierno y con la transformación sostenible de la ciudad.

INFORME DE GESTIÓN 2025

Fecha de elaboración enero 2026 con información corte 31 de diciembre de 2025. Aprobado por la Junta Directiva el 18 de febrero de 2026.

METRO BOGOTÁ