

INFORME DE GESTIÓN 2024

Empresa
Metro de
Bogotá

Informe pendiente de aprobación por parte de la
Junta Directiva y la Asamblea de Accionistas.

CONCEJO DE BOGOTÁ 07-03-2025 02:55:28

2025ER6073 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: EMPRESA METRO DE BOGOTÁ/JOSÉ LEONIDAS NARVAEZ MOR

DESTINO: SECRETARÍA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: INFORME DE GESTIÓN 2024 - EMPRESA METRO

OBS: ---



METRO
BOGOTÁ

INFORME DE GESTIÓN 2024 – EMPRESA METRO DE BOGOTÁ

INTRODUCCIÓN.....	3
1. LA EMB EN EL PLAN DE DESARROLLO.....	4
1.1. Planeación Estratégica Institucional 2024-2028.	5
1.2. Proyectos y Metas en el Plan de Desarrollo Distrital.	6
2. LÍNEA 1 DEL METRO BOGOTÁ (L1MB).	11
2.1. Avance del proyecto	11
2.2. Contrato de Concesión.....	12
2.3. Contrato de interventoría.....	25
2.4. Contrato PMO - Consultoría Especializada en Gerencia de Proyectos	25
2.5. Traslado de Redes.....	25
2.6. Gestión socio-predial.....	26
2.7. Gestión Ambiental y Social.	26
2.8. Material Rodante y Sistemas Metro Ferroviarios	28
2.9. Acompañamiento urbanístico al proyecto.	30
2.10. Gestión de Riesgos del Proyecto.	31
2.11. Seguimiento financiero del proyecto	32
3. EXPANSIÓN DE LA RED METRO.....	33
3.1. Extensión de la PLMB-Tramo 1 hasta el sector de la calle 100.	35
3.2. Integración con proyectos férreos regionales.....	35
4. ESTRATEGIAS DE CAPTURA DE VALOR.....	37
4.1. Portafolio de Negocios no Tarifarios	37
4.2. Observatorio de ocupación y valor del suelo.....	38
4.3. Reglamentaciones y demás normas expedidas en el año 2024.....	38
5. TEMAS INSTITUCIONALES	39
5.1. Fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión.	39
5.2. Indicadores de Gestión por Proceso.	42
5.3. Gestión Ambiental.	42
5.4. Administración del Talento Humano.	43
5.5. Gestión documental.	44
5.6. Gestion de Inventarios.	44
5.7. Implementación y desarrollo de la Política de Gobierno Digital.....	45
5.8. Gestión Contractual.....	46
5.9. Gestión Financiera.....	47
5.10. Riesgos Institucionales.	48
5.11. Programa de Transparencia y Ética Pública PTEP.....	49
5.12. Gestión Antisoborno: Proyecto Veeduría Distrital.....	50
5.13. Control Interno Disciplinario.	51
5.14. Defensa Judicial y Solución de Controversias Contractuales.....	52
5.15. Comunicaciones y Cultura Ciudadana para el Metro.....	53

INTRODUCCIÓN.

El año 2024 ha sido un periodo de importantes avances para la Empresa Metro de Bogotá (EMB). Este informe de gestión resume las actividades y proyectos desarrollados, destacando los logros en la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), la expansión de la red y la implementación de estrategias de captura de valor.

Bajo la administración del Alcalde Carlos Fernando Galán, la L1MB avanzó del 28.98% al 46.27%, con la construcción de 1,570 metros de viaducto, la finalización del Puente Norte ubicado en la Avenida Primera de Mayo con Avenida 68 y el inicio de 9 de las 16 estaciones planificadas. También se iniciaron trabajos en la Avenida Caracas y el complejo del Patio Taller, y se recibieron 6,635 toneladas de rieles, preparándonos para la llegada de los trenes en septiembre de 2025.

La L1MB, con 24 kilómetros de longitud, será eléctrica, eficiente y automática, mejorando la movilidad y modernizando la ciudad. La gestión contractual y el uso de la plataforma BIM son cruciales para mantener el progreso, con la meta de finalizar la construcción en septiembre de 2027 y comenzar la operación comercial en marzo de 2028.

En 2024, la EMB también avanzó en la expansión de la red del metro y la integración con proyectos férreos regionales. En la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB), se lograron hitos financieros importantes, incluyendo contratos de crédito con el BEI y con respecto al BID se realizó la negociación de los documentos de crédito, sin embargo, dado que la suscripción de estos documentos requiere que se otorgue a la Nación las contragarantías adecuadas a juicio del MHCP y debidamente constituidas a favor de la Nación se inició la obtención del contrato de contragarantía, el cual se encuentra en proceso y la aprobación de obligaciones contingentes por el MHCP. Además, se emitieron adendas al proceso de licitación, con propuestas previstas para junio de 2025.

La EMB trabajó en la extensión de la L1MB hasta la calle 100 y en la integración con los proyectos Regiotram de Occidente y Norte. Se suscribieron convenios para la expansión del sistema metroferroviario en Bogotá y Soacha, priorizando la Línea 3 del metro. En términos de captura de valor, se avanzó en proyectos inmobiliarios y el aprovechamiento del espacio público, y se implementó el Observatorio de Ocupación y Valor del Suelo (OOVS), certificado por el DANE.

El 2025 se presenta como un año de grandes desafíos, incluyendo la finalización de pruebas del primer tren y la colocación de rieles en el Patio Taller y el viaducto. También será crucial la puesta en operación del intercambiador de la Calle 72.

Este informe refleja el compromiso de la EMB con la mejora continua y la innovación, asegurando una gestión eficiente y transparente de los recursos y proyectos.

El metro no se detiene ni se retrasa; su ejecución avanza con paso firme e imparable.

1. LA EMB EN EL PLAN DE DESARROLLO.

El Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura 2024 – 2027”, define la visión de Bogotá como la ciudad del bien- estar y de la igualdad de oportunidades en el marco de la confianza, el respeto y la libertad. Será una ciudad diversa, accesible, incluyente segura y justa, generadora de acuerdos en los que todas y todos tengamos la posibilidad de ser y hacer.

En este marco, Bogotá se consolida como una capital global incluyente, productiva e innovadora, la ciudadanía será la protagonista de un proyecto de desarrollo sostenible que nos una, comprometido con la acción climática y la justicia ambiental.

Dentro de los programas estratégicos, definidos en el Plan Distrital de Desarrollo – PDD, la empresa contribuye al cumplimiento de los siguientes objetivos estratégicos: Objetivo 1. Bogotá avanza en seguridad, para el programa de movilidad segura e inclusiva, se formulan estrategias relacionadas con la convivencia pacífica, cultura ciudadana y prevención y atención a violencias basadas en género; Objetivo estratégico 4. Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, en el programa de movilidad sostenible se busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar e integración social y un lugar de encuentro de toda la ciudadanía; y el objetivo 5. Bogotá confía en su gobierno en el cual se formulan estrategias relacionadas con adoptar medidas para mejorar la calidad y eficiencia del gasto público, y así aumentar la confianza de la ciudadanía en su gobierno con el programa de fortalecimiento Institucional para un gobierno confiable.

En el 2024, se llevó a cabo una revisión de la Planeación Estratégica Institucional con el propósito de alinear el direccionamiento estratégico de la EMB con el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura 2024-2027”, en este ejercicio se tuvo en cuenta el esquema de cascada definido para la planeación estratégica del distrito¹, y los lineamientos definidos para la política de Planeación Institucional de la Dimensión del Direccionamiento Estratégico y Planeación en el marco del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG.

Como apoyo metodológico para la revisión de la planeación estratégica institucional, se tomó como referencia los pasos que define el Departamento Administrativo de Función Pública (DAFP)² para desarrollar este tipo de ejercicios, estos fueron:

1. Análisis del marco normativo de la EMB.
2. Revisión de la Misión
3. Revisión la Visión
4. Revisión y actualización de caracterización de los grupos de valor e interés
5. Analices capacidades institucionales.
6. Revisión de los Objetivos Estratégicos como propósitos o logros alcanzar.

Como resultado, se determinó que, la misión, la visión y los objetivos estratégicos de la empresa se encontraban alineados con las prioridades de gobierno y lo establecido en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura 2024 -2027”, lo que se procedió a realizar fue la actualización del documento “PE- DR- 001 Directriz de Direccionamiento Estratégico Institucional – EMB” con la

¹ [Guía de Planeación Distrital](#)

² [Taller Planeación Estratégica -DAFP](#)

alienación de la planeación estratégica institucional con el PDD, información que se encuentra disponible para consulta pública de los grupos de valor e interés, a través del siguiente enlace: [Planeación Estratégica EMB 2024-2028](#)

A continuación, se presenta en el esquema de alineación que se ha establecido la Empresa Metro para articular los objetivos estratégicos del Plan de Gobierno:



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

1.1. Planeación Estratégica Institucional 2024-2028.

Alineados a los desafíos de ciudad, que se tienen frente al mejoramiento de la movilidad para el transporte público de pasajeros y orientados a los planes de desarrollo, la EMB establece los ejes estratégicos como misión, visión y objetivos estratégicos.

- 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 renovación urbana de la ciudad, con el fin de generar acceso a oportunidades urbanas y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
- Visión.** En el año 2028, con la entrada en operación de la PLMB, la empresa será reconocida como ejemplo de gestión de movilidad sostenible, segura, confiable, eficiente y con altos estándares tecnológicos. Se habrá definido la expansión de la PLMB, conectándose con el SITP y fortaleciendo la consolidación del modo férreo regional. La EMB, será un referente de cultura, valores y motivo de orgullo y apropiación ciudadana, por su contribución a la transformación positiva de la capital. Adicionalmente, será reconocida en América por la generación de otras fuentes de financiación que contribuyan a su sostenibilidad en el tiempo.

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

Con el fin de articular las funciones asignadas a la Empresa Metro de Bogotá, para la consecución del Plan Distrital de Desarrollo – PDD – “Bogotá Camina Segura”, 2024 – 2027”, se formularon y actualizaron en el Banco Distrital de Programas y Proyectos (BDPP) y en Banco de Proyectos de la Nación los proyectos de inversión principales para el desarrollo misional de la empresa, atendiendo con estos las necesidades de ciudad para el mejoramiento del transporte público de pasajeros de Bogotá D.C..

1.2.1. Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB)

La Línea 1 del Metro, y el sistema en general, se consolidará no solo como un elemento estructurador de transporte público, sino como un eje integrador del espacio público y articulación de equipamientos para la ciudad. A lo largo de la línea se pretenden consolidar los andenes y los frentes de manzana para generar un espacio más seguro, amplio y con actividad comercial, dotacional y de vivienda enfrentada a la calle; y se enmarca en el programa de “Movilidad Sostenible” descrito en el PDD.

Objetivo Estratégico	04 – Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática.
Programa	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)

*El proyecto 7501 contiene las vigencias futuras que fueron causadas antes del PDD 2024-2027.

Al 31 de diciembre, se alcanzó un avance significativo en el desarrollo del proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), con una ejecución del 46,27% de la etapa preoperativa. Este progreso respalda la proyección de alcanzar un cumplimiento del 99,70% para el año 2027. Entre los hitos más destacados se encuentran la construcción de 1.570 metros lineales de viaducto, el avance en las estaciones, edificios de acceso de 9 estaciones y en las estructuras de los edificios del patio taller, la llegada de 6.635 toneladas de rieles y la fabricación de los trenes en China. Para mayor detalle de la información relacionada con los avances de la L1MB ir al [capítulo 2](#) de este informe.

1.2.2. Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB)

La Empresa Metro de Bogotá realizó la identificación preliminar de alternativas de expansión del sistema metro, el cual planteó ocho opciones para construir la Línea 2 del Metro de Bogotá desde Los Héroes, donde termina el tramo que ya se ha contratado, hasta las localidades de Suba y Engativá, en el occidente de la ciudad estos tramos forman parte del Sistema de Transporte Público Metroferroviario que la administración distrital continuará desarrollando en los próximos cuatro años, este se llevará a cabo a través de 3 etapas:

- Inicio del Contrato de ejecución de la Línea 2.
- Inicio del Contrato de Interventoría de la Línea 2.
- Inicio del Contrato de PMO de la Línea 2.

Objetivo Estratégico	04 –Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática.
Programa	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 0,01% frente al 16% proyectado para el año 2027. Entre las actividades más destacadas se encuentran las siguientes:

Se encuentra en curso el proceso de Licitación Pública Internacional, para junio de 2025 se tiene prevista la recepción de propuestas y la adjudicación para noviembre del mismo año. En desarrollo de la licitación, se atendieron las observaciones de los precalificados y en junio se publicaron en el SECOP II las respuestas.

En octubre de 2024, previa no objeción de la Banca Multilateral, se resolvió un conflicto de interés que se había suscitado en el proceso de selección, definiendo la descalificación de dos (2) de los cuatro (4) precalificados inicialmente. Los grupos que quedaron habilitados para continuar en el proceso de licitación son BOGOTA METRO 2 (China Railway Construction Corporation International Investment Co. Ltd., China Railway Construction Electrification Bureau Group Co. Ltd.) y UNION L2 BOGOTA METRO RAIL (Sacyr Concesiones Colombia Participadas II SAS, CAF Investment Projects S.A., Acciona Concesiones S.L.).

El 23 de diciembre de 2024 se publicó la Adenda No. 6, en la cual se actualizan el documento de licitación, sus formularios y anexos, así como la minuta del Contrato de Concesión, sus Anexos, Apéndices Técnicos y Apéndices Financieros del proceso. Para mayor detalle de la información relacionada con los avances de la L2MB ir al [capítulo 3.1](#) de informe.

1.2.3. Expansión del Sistema de Transporte Público Metroferroviario.

La Empresa Metro de Bogotá participó activamente en el apoyo y acompañamiento al IDU en todos los aspectos técnicos ferroviarios relacionados con la ejecución de la estructuración integral a nivel de prefactibilidad del corredor férreo del sur, como parte de los procesos de estructuración se realizó una formulación y evaluación de alternativas del trazado con el fin de seleccionar la mejor alternativa sobre la cual se desarrollará el proyecto del corredor férreo del sur a nivel de prefactibilidad. Para tal fin, se inició la etapa de planeación del proyecto por medio de un estudio de alternativas que permitió identificar el trazado con mayores beneficios de movilidad a Bogotá y el municipio Soacha para consolidar una red Metro urbano – regional.

Para lo anterior, se formularon alternativas de trazado que se analizaron a través de una matriz multicriterio, concluyendo que la alternativa que mejores resultados aporta es una línea de metro pesado que transcurrirá parcialmente por la franja del corredor férreo del sur. Posteriormente, se hace necesario realizar un análisis de profundización sobre las necesidades de conectividad del borde occidental de la ciudad con el sistema de transporte público masivo, esto con el fin de evaluar cual alternativa de trazado garantizaría la óptima conectividad de la futura línea con el sistema ya

desarrollado.

Finalmente, se analizará y priorizará la red de transporte público metroferroviario, y se definirá el trazado y tipología del proyecto de expansión priorizado ajustado a las condiciones de demanda para lograr el incremento en la longitud operacional de las líneas ferroviarias, teniendo en cuenta que, en la fase de factibilidad del proyecto, se deberá diseñar y efectuar la evaluación económica de la alternativa final, mediante la simulación con el modelo aprobado por las entidades contratantes. Esta tiene por finalidad establecer si el proyecto es factible para su ejecución, considerando todos los aspectos relacionados con el mismo. En esta fase se identificarán las redes, infraestructuras y activos existentes, las comunidades étnicas y el patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico que puedan impactar el proyecto.

Objetivo Estratégico	04 – Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática.
Programa	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 1,83% frente al 100% proyectado para el año 2027. Entre las actividades más relevantes realizadas durante este periodo, se destacan: el Convenio Marco Interadministrativo No. 125 de 2024 entre la Empresa Metro de Bogotá S.A., el Departamento de Cundinamarca, la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca y el Municipio de Soacha y la suscripción con FDN del Contrato Interadministrativo No. 198 de 2024, 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”. Contrato que tuvo acta de inicio el 31 de diciembre de 2024 cuyo valor es de \$102.677.000.000, distribuidos de la siguiente manera:

- Gobernación: \$10.000.000.000
- RMBC: \$33.000.000.000
- ARM: \$300.000.000
- EMB: \$59.377.000.000

Por otra parte, en línea con el Plan de Desarrollo “Bogotá Camina Segura 2024 – 2027” para la expansión del Sistema Metro, la empresa CHEC - China Harbour Engineering Company Limited Colombia radicó a la EMB los Documentos de Prefactibilidad para la Extensión de la L1MB como “Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada”. Para mayor detalle de la información relacionada con los avances de este proyecto ir al [capítulo 3](#). del informe.

1.2.4. Implementación del programa de Cultura Ciudadana para la red metro.

La Empresa Metro de Bogotá S. A., ha evidenciado que, derivado de procesos y acciones de cultura ciudadana es posible generar apropiación del proyecto metro entre los ciudadanos, desde una óptica que involucra a todos; es decir, sin distingo de condición étnica, identidad de género, orientación sexual, condición de discapacidad o nivel socioeconómico, lo que a su vez propende por generar nuevas oportunidades y de crecimiento para la ciudad, motivo por el cual es fundamental continuar con el desarrollo de herramientas para la implementación de programas de cultura ciudadana, ya que estos son la comunicación convencional y simbólica, así como, la educación ciudadana, que es crucial para promover la convivencia, la autorregulación ciudadana y la apropiación de los eventos, espacios públicos e infraestructuras de la ciudad, y la normatividad legal como el Código de Policía de Bogotá.

En ese sentido, para la puesta en marcha de políticas públicas y programas de cultura ciudadana, se requiere de un diseño institucional que permita tener entidades responsables de su gestión e implementación, pero además sistemas de información, diagnóstico, investigación y evaluación de las políticas, con el objetivo de garantizar su impacto, viabilidad y pertinencia.

Por lo anterior, los lineamientos que se deriven en materia de Cultura Ciudadana tienen un alcance para todas las operaciones llevadas a cabo por la Empresa Metro de Bogotá, el (los) concesionario(s), la interventoría, la PMO, las entidades relacionadas con la construcción y desarrollo de la Red Metro de Bogotá, los contratistas, convenios, y acuerdos que sean requeridos en el marco de la ejecución de los proyectos durante sus diferentes fases y etapas, y está dirigida a todos los grupos de interés que tienen alguna vinculación, tanto con la construcción como con la posterior operación de las líneas de metro (Líneas 1, 2 y 3 y los posteriores trazados que se definan), en especial, a los habitantes de los sectores aledaños al trazado y a los futuros usuarios y beneficiarios del sistema, siendo así, de acuerdo con lo previsto en la Política de Cultura Ciudadana, los programas y estrategias que se elaboren y desarrollen en cada una de las fases de la Red Metro de Bogotá, deberán atender los lineamientos planteados por la política, así como aquellos definidos por las Políticas de Comunicaciones y de Servicio al Ciudadano, los planes de manejo incorporados en la Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y el Plan de Reasentamiento (PAR) de la EMB, acordes con los estándares, políticas, lineamientos y salvaguardas de la Banca Multilateral.

El proyecto tiene como apuesta incentivar y promover la cultura ciudadana de la Red Metro de Bogotá para fortalecer el tejido social y generar una cultura del buen uso, el auto y mutuo cuidado, así como la apropiación y el sentido de pertenencia de la ciudadanía por el sistema.

Objetivo Estratégico	01 – Bogotá Avanza Segura.
Programa	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.

1.2.5. Fortalecimiento institucional – EMB.

Con la creación de la EMB, se inicia el proceso de estructuración organizacional, administrativo y funcional necesario para el cumplimiento de sus objetivos y metas. En este sentido, se define el modelo de gobierno corporativo que soporte la ejecución de sus funciones garantizando el desarrollo de los sistemas y modelos de gestión, la adopción de procesos y procedimientos; así como la satisfacción efectiva de los derechos, problemas y necesidades de los grupos de valor e interés.

Hacia la vigencia 2017 se avanzó de manera importante en este proceso, se dotó a la Empresa de una infraestructura básica para responder a las necesidades funcionales, operativas y regulatorias, así como para impulsar la estructuración del proyecto PLMB. La EMB en el año 2018, inició una fase de consolidación, que exigió contar con infraestructura técnica y tecnológica para desarrollar sus actividades. En este sentido se adquirió hardware y software requerido para la operación de la entidad.

Teniendo en cuenta los avances mencionados anteriormente, la EMB ha emprendido todos sus esfuerzos para implementar medidas eficaces orientadas a incrementar, controlar, evaluar y mejorar continuamente su gestión, cumpliendo y aplicando de manera efectiva cada una de las herramientas propuestas por las políticas de gestión y desempeño en sus diferentes temáticas, y articulándolas entre sí, identificando los elementos comunes o complementarios de modo que al desarrollarse de forma armónica, práctica y razonable, permitiendo que se simplifique la gestión y se evite la duplicidad de esfuerzos.

La articulación de estas políticas fortalece la capacidad administrativa, el desempeño institucional y facilita la gestión eficiente de los recursos humanos, materiales y financieros de la Entidad. A continuación, se describe la meta relacionada con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG).

Objetivo Estratégico	05 – Bogotá confía en su gobierno
Programa	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 100% durante la vigencia, logrando el cumplimiento total de las actividades programadas (meta de tipo constante). Entre las actividades más destacadas se encuentran las siguientes:

✓ Cronograma de Actualización de Instrumentos Archivísticos y Acciones de Gestión

Documental: Se logró el siguiente avance en la actualización y gestión documental:

- Diagnóstico de la matriz MGDA.
- Elaboración del documento de actualización del PGD.
- Generación de soportes de las capacitaciones del sistema.
- Actualización de instrumentos de gestión de la información.
- Formulación del documento MOREQ.
- Elaboración del archivo de reporte de instancias.
- Ejecución de transferencias documentales.

- Cargue al aplicativo y publicación en la web de las TRD.
- ✓ **Tecnologías y Licenciamientos:** Se identificaron las necesidades tecnológicas de la entidad, incluyendo herramientas y licencias de software. En total, se requerían 16 tecnologías, las cuales fueron adquiridas completamente durante el periodo.

2. LÍNEA 1 DEL METRO BOGOTÁ (L1MB).

Durante el 2024 la EMB se ha enfocado en la gestión para lograr el avance y el seguimiento riguroso al desarrollo las obras, la fabricación de los trenes y de los sistemas Metro Ferroviarios, con el fin de garantizar la puesta en marcha de la Línea 1 del Metro de Bogotá en marzo del 2028.

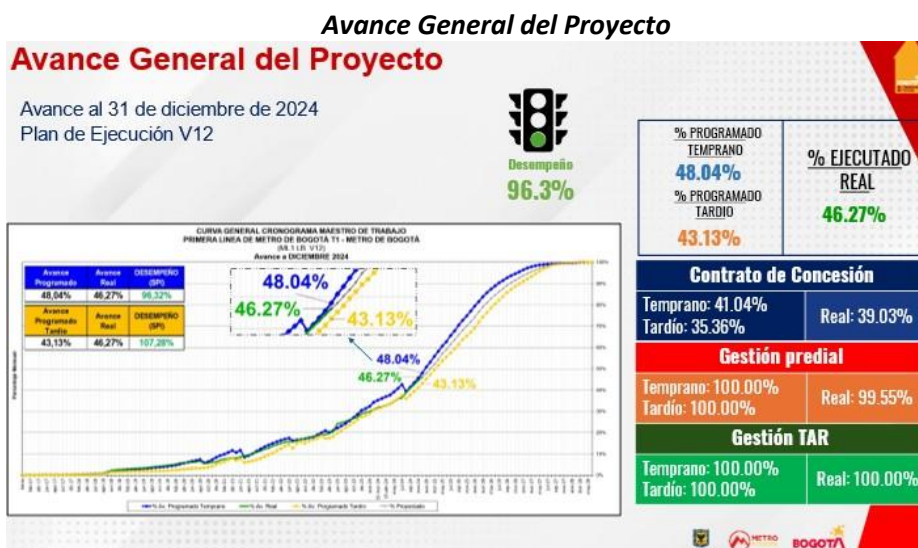
Para el control de la Línea 1 del Metro de Bogotá, la EMB y la Interventoría del Contrato de Concesión ejercen un seguimiento continuo al avance de la ejecución de las actividades a cargo del Concesionario ML1, a través de una Metodología de Seguimiento y Control del proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, que permite controlar, entre otros, los hitos del proyecto y el seguimiento del Plan de Ejecución. Como parte del proceso se efectúa seguimiento a las obligaciones de cada uno de los contratos asociados al proyecto, se realizan comités semanales de seguimiento al contrato de concesión de nivel directivo, comités semanales de seguimiento al contrato de interventoría, comités de seguimiento semanal al contrato de PMO (Project Management Office) y entre la EMB, el PMO y la interventoría. Con base en la visión del próximo paso, se actualiza día a día el avance, se proyectan las actividades y esfuerzos a futuro que debe asegurar el Concesionario, teniendo como referencia los compromisos de ejecución semanal, mensual, trimestral y anual, generando una visión prospectiva y predictiva, buscando desde la EMB, tomar acción propositiva para que el Concesionario cumpla con las actividades planificadas para cada uno de los componentes del contrato.

A lo largo del año 2024 el Concesionario ML1 realizó inversiones y acciones de mejora, para garantizar el cumplimiento de las fechas previstas para la ejecución de las obras, correspondiente a lo siguiente:

- Aumento de 6 a 8 vigas lanzadoras que garantizarán la instalación continua de vigas U.
- Aumento de 4 a 6 piloteadoras PHC que permitirán tener un mayor rendimiento en la cimentación de los apoyos del viaducto.
- Aumento de formaletas para la construcción de columnas y capiteles.
- Mayores recursos de mano de obra, enfocando los recursos adicionales al equipo de trabajo del viaducto (actividades de prefabricación y de montaje).
- Aumento en el número de contratistas, incluyendo contratistas de traslado de redes.
- Adelantos en la producción de los sistemas metro ferroviarios y material rodante.

2.1. Avance del proyecto

El proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, según el Plan de Ejecución vigente (PE V12), al 31 de diciembre de 2024 tiene un avance real ejecutado del 46,27% (SPI 96,3%) frente a un avance programado del 48,04% tal como se muestra a continuación.



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 miden su avance, respecto a una Línea Base y el plan de ejecución V12 que es el vigente al cierre de 31 de diciembre de 2024.

2.2. Contrato de Concesión.

A diciembre 31 de 2024 el Contrato de Concesión N°163 de 2019 se encuentra en curso de la fase de construcción, la cual inició el 25 de Julio de 2023, donde se ejecutan actualmente las obras de Construcción de edificaciones en el Patio Taller, construcción de la infraestructura para las Subestación Receptora SER-1 y Subestación de Tracción SET, construcción del intercambiador vial de la calle 72 con Avenida Caracas, construcción de los puentes de la intersección de la Av. 68 con Av. 1ro de Mayo, construcción de las subestructuras y superestructura con instalación de vigas y conformación del viaducto; obras en las Estaciones Metro 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 y 15, 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

COMPONENTE	AVANCE PROGRAMADO	AVANCE EJECUTADO	DESEMPEÑO
Viaducto (Estructuras, BRT y Superestructura)	34,21%	32,92%	96,25%
Estructuras Complementarias	71,36%	68,08%	95,4%
Patio Taller (Adecuación, Edificios, Urbanismo)	69,11%	68,28%	98,8%

COMPONENTE	AVANCE PROGRAMADO	AVANCE EJECUTADO	DESEMPEÑO
Estaciones Metro y Edificios de Acceso	12,04%	11,44%	95,0%
Sistemas y Equipos	17,03%	15,76%	92,5%
Material Rodante	28,62%	27,47%	96,0%
Malla Vial y Espacio Público (UE Exclusivas de Estos Elementos)	0,41%	0,39%	95,1%
Actividades sin UE	81,02%	75,36%	93,0%

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

2.2.1. Ejecución de estudios y diseños de detalle del proyecto:

El Contrato de Concesión N°163 de 2019 divide la ingeniería de detalle para construcción de la siguiente manera:

Estudios y diseños de detalle principales: comprenden entre otros, los diseños necesarios para la ejecución de las obras de construcción del viaducto, estaciones y las obras del traslado de redes, que en este momento se encuentran en construcción, El 100% de estos estudios y diseños principales obtuvieron la No Objeción como requisito previo al inicio de la fase de construcción.

Otros estudios y diseños de detalle: con corte al 31 de diciembre de 2024, cuentan con la No objeción el 83% de los entregables.

2.2.2. Tránsito de la PLMB.

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, se tuvo el siguiente reporte en relación con los PMT de la Línea 1 del Metro de Bogotá:

- **Solicitudes de PMT Aprobadas por la SDM:** 3.346
- **Solicitudes de PMT Negadas por la SDM:** 75
- **PMT's Activos de la PLMB:** 1.262

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 PMTs vigentes y programados (Activos):

Adicionalmente, se destaca que se tienen mesas de trabajo interinstitucionales con el propósito de promover los PMT's tanto con la 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 (SDM, TMSA, IDU).

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

Patio Taller

A la fecha de corte del presente informe, se han finalizado y recibido por parte de la Interventoría 30 unidades de ejecución, correspondientes a la adecuación del terreno del Patio Taller. El Concesionario ML1 avanza en la construcción de la mayoría de las edificaciones previstas en este espacio, entre las que se encuentran:

- Subestación SER 1
- Subestación SET
- Edificio Hall de Cocheras (104)
- Locales Técnicos (105)
- Taller de mantenimiento mayor y menor (108)
- Centro de Control (111)
- Edificio Torno de Foso (112)
- Taller de Mantenimiento de Infraestructura (107)
- Redes externas

Las principales actividades realizadas hasta el momento incluyen excavaciones, rellenos para cimentación, instalación de zapatas y vigas de cimentación, construcción de pedestales y montaje de estructuras metálicas (columnas, vigas y cubierta). En cuanto a las redes externas, se ha avanzado en la instalación de redes de drenaje pluvial, alcantarillado sanitario y redes secas.

A continuación, se presenta un registro fotográfico que ilustra el estado actual de las obras.

Avance General Patio Taller



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

Patios de prefabricados Pilotes PHC y vigas U

A la fecha de cierre del año, la producción promedio diaria de pilotes PHC alcanza las 60 unidades por día. En el patio de U-Beams, se han fundido un total de 1.758 dovelas de vigas U. En la fotografía siguiente se observa el estado actual de los patios de prefabricados.

Patio Prefabricados



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1

Intercambiador Vial Avenida Caracas con Calle 72

Para las obras del Intercambiador Vial de la Calle 72, con corte al 31 de diciembre de 2024, la Interventoría ha reportado un avance de ejecución (UE-304) del 93,74%, frente a un 100% programado.

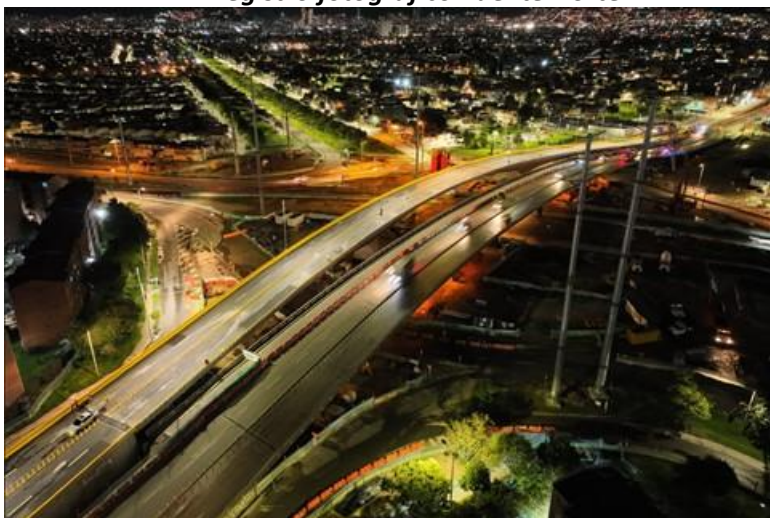
Av. Primera de Mayo con Av. 68 - Pulpo

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 200 m. Estructura terminada y puesta al servicio durante el 2024.

Registro fotográfico Puente Norte



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

Puente Sur:

La configuración del Puente sur, actualmente en construcción, 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 dovela. 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.

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 a la fecha del período de corte a 31 de diciembre de 2024, el componente cuenta con un avance planeado del **34,21%** frente a un **32,92%** 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, incluye la construcción de 129 apoyos, los cuales se ubican desde S1-0 hasta S3-14. Al cierre de este periodo, se ha logrado la construcción de los siguientes elementos estructurales:

Elementos estructurales WF1

PILOTES		DADOS	PILAS	VIGAS CAPITEL
PHC	PREEXCAVADOS			
1508	132	131	121	89
1640				

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

A continuación, se presenta un registro fotográfico que documenta los aspectos constructivos de este tramo.

Pilotaje PHC finalizado para el Apoyo S2-10 y Viga capitel del apoyo S1-15



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1

En el presente periodo, se inició a la construcción de la superestructura del viaducto conformada principalmente por vigas U. Cada vano del viaducto (distancia entre apoyos) está compuesto por varios segmentos de estas vigas, que son instaladas utilizando vigas lanzadoras. Para el proyecto, se tiene prevista la instalación de un total de ocho (8) vigas lanzadoras. A la fecha, cuatro (4) de estas ya se encuentran operando en el Frente de Trabajo 1 (WF1).

Viga lanzadora 1, en montaje del vano S1-24



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

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. Al cierre de este periodo, se han construido los siguientes elementos estructurales:

Elementos estructurales WF2

PILOTES		DADOS	PILAS	VIGAS CAPITEL
PHC	PREEXCAVADOS			
1588	48	62	56	15
1636				

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

En cuanto al avance con las vigas lanzadoras, se encuentra instalada la viga lanzadora No. 6, que ha completado 3 vanos, para una longitud total de 101 metros lineales de viaducto, entre las Abscisas K5+782 a K5+848 y K5+988.

Viga Capitel S5-2



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

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.

Elementos estructurales WF3

PILOTES		DADOS	PILAS	VIGAS CAPITEL
PHC	PREEXCAVADOS			
358	265	24	21	7
623				

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

De acuerdo con lo mencionado, se ha logrado un progreso significativo en la construcción de las unidades de ejecución correspondientes al tramo, avanzando en la cimentación profunda y la subestructura de esta sección del viaducto. En este tramo, se ha llevado a cabo la instalación de la viga lanzadora No. 7, logrando el montaje de un vano con una longitud de 30 m que está ubicada entre las abscisas K11+841 y K11+871 contigua a la estación SENA.

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.

Elementos estructurales WF4

PILOTES		DADOS	PILAS	VIGAS CAPITEL
PHC	PREEXCAVADOS			
237	32	16	13	10
269				

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

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 8, para el avance de la superestructura del tramo en mención.

Actividades de construcción frente de obra WF-4.



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

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 y varias estaciones, tanto del sistema de metro como BRT

Elementos estructurales WF5

PILOTES		DADOS	PILAS	VIGAS CAPITEL
PHC	PREEXCAVADOS			
0	75	13	15	1

Construcción de vigas capitel



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

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 y la implementación de varias estaciones BRT

Elementos estructurales WF6

PILOTES		DADOS	PILAS	VIGAS CAPITEL
PHC	PREEXCAVADOS			
83	109	4	0	0
192				

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

Estaciones Metro y Edificios de Acceso

El Componente de Estaciones Metro y Edificios de Acceso corresponde a 104 unidades de ejecución, con corte a 31 de diciembre de 2024 se cuenta con un avance planeado del **12,04%** versus un **11,44%** de avance ejecutado real. A continuación, se incluye la ubicación de cada estación con registro fotográfico:

- Estación Metro No. 1-Carrera 96: Localizada entre la Avenida Villavicencio entre la Carrera 94 y la Carrera 93:

Estación Metro No. 1 Nave Central



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

- Estación Metro No. 3 Carrera 80: Localizada entre la Avenida Villavicencio entre la Carrera 80G Bis y la Carrera 80D:

Estación Metro No. 3- Nave Central y Edificios de Acceso Estación No. 3



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

- Estación Metro No. 4 Calle 42 Sur: Localizada en la Avenida Primero de Mayo entre la Calle 42C Sur y la Calle 42 Sur:

Estación Metro No. 4 Edificios de Acceso Ascendente y Descendente



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

- Estación Metro No. 5 Kennedy: Localizada en la Av. Primero de Mayo entre Cl 39 sur y Cra 72M bis:

Estación Metro No. 5 – Edificios de Acceso Ascendente y Descendente



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

- Estación Metro No. 6 Av. Boyacá: Localizada en la Avenida Primero de Mayo entre la Carrera 72M Bis y la Avenida Boyacá:

Estación Metro No. 6 – Nave Central



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

- Estación Metro No. 8 Cra. 50: Localizada en la Avenida Primero de Mayo en la glorieta con la Carrera 50:

Estación Metro No. 8- Nave Central



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

- Estación Metro No. 9 NQS: Localizada en Avenida NQS entre la Calle 17A Bis Sur y la Diagonal 16 Sur:

Estación Metro No. 9-Nave Central



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1..

- UE-343 UE341: Estación 13 Edificio de acceso Occidental Descendente- y Oriental Ascendente

Estación Metro No. 13-Vista general Edificio Ascendente y Descendente



Fuente: Elaboración Concesionario Metro Línea 1.

2.3. Contrato de interventoría.

Conforme con lo pactado en el contrato N° 148 del 2020, el interventor está obligado a realizar las labores de interventoría integral, técnica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, predial, ambiental, social y de seguridad y salud en el trabajo en relación con las obligaciones adquiridas por el concesionario a través del contrato de concesión.

Para el 2024 se dio cumplimiento a las actividades establecidas en el apéndice A2 del contrato de interventoría: Transferencia de conocimiento, equipo consultivo y suministro de herramientas tecnológicas para la gestión de sus procesos.

El contrato N° 148 de 2020 establece que el Interventor deberá presentar a la EMB tres (3) informes en los cuales se describan las actividades ejecutadas durante el período correspondiente y los aspectos para tener en cuenta para el próximo período.

1. Informe sobre el Contrato (...)
2. Informe de seguimiento integral al Contrato de Concesión (informe de interventoría) (...)
3. Informe de Avance (...)"

En cumplimiento de las obligaciones, el Interventor ha presentado los informes mensuales, trimestrales y semestrales correspondientes.

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 2024 se resalta del consultor el acompañamiento y asesoramiento integral a la EMB para la debida ejecución del proyecto.

2.5. Traslado de Redes

El proyecto desarrolló inicialmente el programa de TAR, correspondiente a la gestión que realizó la EMB para despejar el corredor de la PLMB de las redes principales o matrices de los diferentes servicios públicos. 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 PLMB que fueron ejecutadas al 100%, para liberar este corredor principal entregado al Concesionario.

El traslado de redes para la Primera Línea del Metro a cargo del concesionario presenta, al 31 de diciembre de 2024, un avance programado del 39,86% y un avance real ejecutado del 34,71% 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.

2.6. Gestión socio-predial

2.6.1. Adquisición predial

En el proceso de gestión predial se requiere inicialmente 1.429 predios, a la fecha se ha adquirido el 100% y en cumplimiento de las obligaciones contractuales de entrega de predios establecidas en el Apéndice Técnico No. 12 del contrato de Concesión y sus respectivos modificatorios, la EMB ha realizado la entrega de 1.409 predios. Así las cosas, permanece pendiente la entrega de un predio ubicado en la Estación 12 e identificado con ID 832, cuya colindancia con un Bien de Interés Cultural (BIC) requiere un tratamiento especial para su puesta a disposición al Concesionario.

Es importante señalar que, del total de 1.429 predios adquiridos para el proyecto, 19 predios no serán objeto de puesta a disposición a ML1: 3 de estos ubicados en la E16, que serán destinados para el desarrollo de la Galería de Héroes y 16 más, ubicados en la IE10, que se entregaron por compensación a ENEL para la subestación de la Calle 1ra.

2.6.2. Proceso de Reasentamiento y Gestión Social

De conformidad con lo establecido en la Resolución N°190 del 2021, *“por medio de la cual se adopta el Plan de Reasentamiento General para la Primera Línea del Metro de Bogotá, como Política de Reasentamiento y de Gestión Social para el proyecto de la PLMB”*, la Empresa Metro de Bogotá y el IDU adelanta los procesos de adquisición predial y reasentamiento en el marco de la garantía de los derechos de los ciudadanos y considerando el enfoque diferencial.

Es así como el proceso de adquisición predial y reasentamiento se desarrolla de manera particular para cada unidad social según su tipología, tipo de tenencia, necesidades, requerimientos y estado de avance. A corte 31 de diciembre de 2024, se cuenta con un total de 3.320 unidades sociales identificadas y acompañadas en el proceso de reasentamiento.

La actividad se orientó de acuerdo con las particularidades de cada caso, y se brindó el acompañamiento frente a situaciones relacionadas con el saneamiento predial y el restablecimiento de los medios de subsistencia.

2.7. Gestión Ambiental y Social.

Durante el desarrollo de la Fase de Construcción, el Proyecto Metro Línea 1, y la gestión del 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 y de seguridad y salud en el trabajo.

Así mismo, y acorde con lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y del Plan de Manejo Ambiental y Social para la Fase de Construcción, se continuó con la implementación de los veinticinco (25) programas que contienen las medidas de prevención, control, mitigación y compensación establecidas para minimizar y/o mitigar los impactos ambientales que se puedan presentar por la ejecución de las obras.

Por otro lado, en el desarrollo de las obras al cierre de la vigencia 2024 cuenta con 46 permisos y licencias ambientales otorgados por las Autoridades Ambientales competentes (Secretaría Distrital de Ambiental – SDA y Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR).

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 81% en la ejecución de las talas y en un 92% en la ejecución de los traslados.

Por otro lado, frente al componente social se obtuvieron los siguientes resultados:

- **Socializaciones, recorridos y reuniones:** En desarrollo de las actividades de obra correspondientes a la Primera Línea del Metro de Bogotá, se llevaron a cabo 317 espacios de participación con la comunidad del área de influencia del proyecto.
- **Cumplimiento del PMAS- Social:** El concesionario Metro Línea 1 SAS (ML1), ejecutó las acciones de gestión social establecidas en el contrato de concesión No. 163 de 2019 en los diferentes frentes de obra abiertos, con la implementación de nueve (9) programas de gestión social asociados con la ejecución de la obra.
- **Articulación Interinstitucional:** Desde el mes de mayo se viene implementando por parte de la Empresa Metro de Bogotá la estrategia interinstitucional “Metro te Acompaña” que tiene por objeto promover la articulación entre las diferentes Entidades del distrito para la atención de diferentes situaciones que inciden en las condiciones de seguridad de los corredores impactados por las obras desarrolladas para la Línea 1 del Metro de Bogotá tales como: iluminación, presencia de habitantes de calle y carreteros, manejo y recolección de residuos, desarrollo de actividades tácticas y estratégicas que contribuyan a la resignificación de entornos, manejo y control de vendedores ambulantes, ocupación del espacio público y el acercamiento de oferta institucional a grupos poblaciones que se identifiquen tales como mujeres, actividades sexuales pagas, instituciones educativas y de salud, personas en condición de discapacidad, entre otros. Estas son las Entidades del Distrito que participan actualmente de la estrategia:

Entidades del Distrito – Metro de Acompaña



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

En el desarrollo de estas acciones se han realizado más de 4.496 actividades desde el mes de mayo en la zona del proyecto, a través de las cuales se han atendido diferentes necesidades de la población, mediante la participación de cerca de 8.000 gestores de las entidades. Esta estrategia ha beneficiado a más de 111.200 personas desde su implementación.

En cuanto a la promoción del control social con la veeduría Metro y Veedurías distritales se adelantaron 16 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.

Diálogo ciudadano y rendición de cuentas:

El Diálogo Ciudadano - Audiencia Pública de Rendición de Cuentas de la EMB se desarrolló el 29 de octubre de 2024, en el Vagón Escuela del Metro de Bogotá. Este espacio de participación ciudadana contó con la asistencia presencial de 256 ciudadanos y ciudadanas y 2.548 visualizaciones a través de YouTube.

De igual manera, durante el año 2024, la EMB participó en 13 conversatorios y audiencias de rendición de cuentas del nodo sector movilidad en las localidades del área de influencia del proyecto, con el fin de presentar sus avances a la comunidad y promover la participación ciudadana.

2.8. Material Rodante y Sistemas Metro Ferroviarios

- El Concesionario continuó con la construcción del primer, segundo y tercer tren de la Línea 1 del Metro de Bogotá. En enero se iniciarán las pruebas en fábrica del primer tren, definidas en el Apéndice Técnico 7 *"Especificaciones técnicas de diseño, fabricación y suministro de Material Rodante"*. El estado de cada tren es el siguiente con corte al 31 de diciembre de 2024:
 - **Primer tren:** todos los seis coches en las líneas de ensamblaje.
 - **Segundo tren:** dos coches motores y un coche remolque en la línea de ensamblaje, los otros tres coches en finalización de proceso de pintura para ingreso a la línea de ensamble.
 - **Tercer tren:** dos coches motores en proceso de pintura para ingreso a línea de ensamblaje, dos coches motores listos para ingresar a pintura y dos coches remolque en ensamble de caja.
- Construcción, pruebas, suministro, llegada a Patio Taller e inicio de instalación de la Subestación Receptora 1 del Patio Taller.
- Construcción, pruebas, suministro, llegada a Patio Taller de toda la vía Férrea e inicio de construcción de vías en Patio Taller.
- Construcción y pruebas de todo el tercer riel; y embarque a Colombia para el Patio Taller.
- Construcción, pruebas y suministro de la Subestación de Tracción del Patio Taller.
- Finalización de las pruebas de las primeras Puertas de Andén y Plataforma de la producción en línea.
- Finalización de las pruebas del prototipo de Barrera de Control de Acceso.
- Una vez aprobadas las pruebas de aceptación, se continuará con la liberación de la producción de los diferentes sistemas.

Fabricación Trenes



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

Sistema de Alimentación de Energía (SAE) : Inicio de instalación de los equipos de la Subestación Receptora 1 del Patio Taller.

Subestación Receptora 1 Patio Taller



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

Vía Férrea: Llegada a Patio Taller de toda la vía Férrea de la Línea 1 del Metro de Bogotá e inicio de construcción de vías en Patio Taller.

Vía Férrea Patio Taller



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

Tercer Riel: Finalización de la ejecución de las pruebas y la fabricación de todo el tercer riel y embarque a Colombia para el Patio Taller.

Tercer Riel



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

2.9. Acompañamiento urbanístico al proyecto.

La afectación directa del Monumento a los Héroes fue necesaria para despejar el corredor del Proyecto L1MB, permitiendo un tramo rectilíneo de 650 metros para la maniobra de retorno de los trenes. Esto implicó la demolición del monumento. En 2019, en una mesa de trabajo con la Dirección de Patrimonio y Memoria del Ministerio de Cultura, se establecieron lineamientos para el desmonte del monumento, la concepción de un nuevo monumento y el traslado de la escultura "Bolívar Ecuestre". Como medidas de compensación, se decidió instalar la escultura en el Parque de Independencia o Parque del Bicentenario con su pedestal original, desarrollar la propuesta del "Museo del Bicentenario (Centro de Interpretación)" y dejar una evidencia visual del lugar que ocupó el "Monumento a los Héroes" como hito urbano y referente de la ciudad.

Posterior a la instalación del Bolívar Ecuestre en el Parque de la Independencia en noviembre de 2023, se expidió la Resolución 432 del 22 de mayo de 2024, definiendo las condiciones para su mantenimiento y sostenibilidad. La EMB se comprometió a velar por el mantenimiento de la escultura con el apoyo del IDPC hasta el 23 de mayo de 2025.

Monumento Bolívar Ecuestre



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

Para el proyecto "Galería de los Héroes", en 2024 se definieron tres alternativas: desarrollar el programa en la estación 16 con conservación del espacio público; tratamiento de las fachadas de la estación en alusión a los Héroes; y un proyecto inmobiliario para captura de valor. Respecto a los predios, se debe buscar el mecanismo para la devolución de los predios privados ocupados por maquinaria y equipo, y gestionar la disposición de los predios de la Calle 73 ante el DADEP. La Administración Distrital y la EMB definirán y contratarán el "Museo del Bicentenario" antes del año 2027.

En cumplimiento de la tercera compensación establecida por el Ministerio de Cultura, la EMB suscribió el contrato interadministrativo 117 de 2023 con la Universidad Nacional de Colombia para proponer la intervención requerida para la compensación por la demolición del Monumento a los Héroes. Se desarrollaron tres alternativas para la intervención del lugar, consultadas con más de 2,000 ciudadanos y expertos. La propuesta conceptual denominada "Lugar de la memoria viva" incluye una plataforma elevada a seis metros de altura y la renovación completa de los andenes.

Finalmente, la EMB apoyó al concesionario ML1 en los trámites patrimoniales, coordinando la producción de insumos técnicos y jurídicos y acompañando al concesionario en la elaboración de expedientes y gestión ante las entidades competentes.

2.10. Gestión de Riesgos del Proyecto.

Durante el 2024, se continuó con el proceso de consolidación de identificación, calificación, evaluación y análisis de riesgos como eje central de la gestión de riesgos del proyecto L1MB. En este análisis de riesgos, se tienen tres tipos de riesgos para monitorear, a saber:

- **Riesgos Tácticos:** Son aquellos eventos que pueden afectar al proyecto en el corto y mediano plazo.
- **Riesgos Operativos:** Son eventos que en su ejecución pueden tener fallas que conlleven al no cumplimiento de los objetivos.
- **Riesgos Estratégicos:** Son aquellos que puedan afectar el cumplimiento de los objetivos estratégicos del proyecto

A cada uno de los riesgos identificados en los tres tipos mencionados, se aplicaron las metodologías para la valoración de la probabilidad e impacto y la identificación de controles. El monitoreo periódico de cada grupo de riesgos permite mantener actualizada la matriz de riesgos e implementar una estrategia de respuesta ágil y efectiva ante posibles amenazas. Por otra parte, al interior de la GR y en conjunto con las áreas de origen, se desarrolla mensualmente el seguimiento y monitoreo de los riesgos del proyecto L1MB asignados a la EMB. Estos 12 riesgos son gestionados directamente por la EMB y están relacionados con gestión predial, cambios en la ley aplicable, variación de la TRM en el componente B, crisis mediática, plan de compensaciones, PQRSD asignadas a la EMB y a ML1; entre otros.

Para 2024, el tablero de Gestión de Riesgos Operativos en Power BI (solicitud Banca multilateral) identifica 24 riesgos con sus disparadores e indicadores, permitiendo visualizar su comportamiento desde marzo de 2024. Los avances que refleja la herramienta se dan a través de la información reportada por parte de la Interventoría, principalmente clasificados en control de cronograma, calidad, normativa ambiental, seguridad vial, producción, social, entre otras. Además, se actualizó según el PEV12, permitiendo visualizar mejoras en la criticidad de los riesgos con respecto al PEV11.

2.11. Seguimiento financiero del proyecto

En 2024, 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. Se gestionaron los desembolsos de los aportes de la Nación ante el Ministerio de Transporte y se presentaron semestralmente 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 tiene tres contratos de crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI), con un desembolso realizado en 2023 y misiones de supervisión en abril y noviembre de 2024.

En noviembre de 2024, Fitch Ratings afirmó las calificaciones de largo y corto plazo de la EMB en "AAA (col)" y "F1+(col)", respectivamente, con perspectiva estable, destacando aspectos relacionados con la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB). En septiembre de 2024, se solicitó la inclusión del segundo tramo de créditos para la PLMB en la programación con la banca multilateral. Además, en noviembre de 2024, la EMB trasladó 96.356 Títulos de Pago por Ejecución (TPEs) y más de 15 mil millones de pesos al concesionario del Componente C, como parte de la retribución por la ejecución del proyecto.

3. EXPANSIÓN DE LA RED METRO.

En 2023, la Empresa Metro de Bogotá S.A. avanzó significativamente en la financiación y planificación de la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB). El Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) autorizó la gestión de operaciones de crédito público externo por hasta \$7.84 billones, con garantía de la Nación. Se firmaron contratos de contragarantía y crédito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y se abrió la etapa de precalificación para la concesión del proyecto. Además, se firmó un Convenio Marco de Línea de Crédito por US\$255 millones con la CAF y se obtuvo la aprobación del CONPES 4117, que incluyó el riesgo geológico para túneles subterráneos. Cuatro firmas internacionales fueron habilitadas para participar en el proceso de selección, y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó una línea de crédito por 415 millones de dólares. A lo largo de ese año, se presentaron y resolvieron diversas solicitudes y quejas relacionadas con el proceso de precalificación. El MHCP aprobó la valoración de obligaciones contingentes y el plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales del proyecto.

El 13 de febrero de 2024 se publicó la Adenda No. 2 de la LPI del proceso de selección GIPPF-LPI-001-2023 en la que se modificó el cronograma general del proceso.

Por solicitud de la Banca Multilateral, el 15 de marzo de 2024, la EMB remitió a la Banca un proyecto de respuesta a enviar a las APCAS 1 y 2, en el que se precisó la existencia del conflicto de interés y que, de acuerdo con lo establecido en la sección 4.2 literal (d) del DP, resultaba necesario que éste fuera resuelto a satisfacción de la Banca.

El 22 de marzo de 2024 se publicaron en SECOP II, 358 respuestas a observaciones de interesados en el proceso contractual del proyecto.

El 10 de abril de 2024, la Banca Multilateral, una vez analizados los proyectos de respuestas a los Solicitantes 1 y 2, emitió su conformidad para ser remitidas e indicó que no era necesario el Protocolo de Reunión con los Precalificados. En la misma comunicación la Banca, indicó que: “El siguiente paso consistiría en que la EMB realice un análisis y que presente una opción que permita la resolución del conflicto, con el fin de proseguir con el Proceso de Licitación, de conformidad con lo establecido en el DP y en la Política de Adquisiciones.”

De esta manera, el conflicto de interés fue expuesto en las comunicaciones enviadas a las APCAS 1 y 2 el 24 de abril de 2024, en la respuesta enviada por éstas en mayo del presente año manifiestan que No existe conflicto de interés entre ellas y el plan de mitigación propuesto por el APCA 1 no soluciona el conflicto a satisfacción de la Banca.

El 19 de abril de 2024 se publicaron 1287 respuestas a observaciones de interesados en el proceso contractual del proyecto.

El 14 de junio de 2024 se publicaron 450 respuestas a observaciones de interesados en el proceso contractual del proyecto.

El 19 de julio de 2024 se publicó la Adenda No. 3 de la LPI del proceso de selección GIPPF-LPI-001-2023 en la que se modificó el cronograma general del proceso.

El 9 de septiembre de 2024 se publicó la Adenda No. 4 de la LPI del proceso de selección GIPPF-LPI-

001-2023 en la que se modificó el cronograma general del proceso.

El 24 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 (China Railway Construction Corporation International Investment Co. Ltd., China Railway Construction Electrification Bureau Group Co. Ltd.).
- APCA 4 - UNION L2 BOGOTÁ METRO RAIL (Sacyr Concesiones Colombia Participadas II SAS, CAF Investment Projects S.A., Acciona Concesiones S.L.).

El 15 de noviembre de 2024 se publicó la Adenda No. 5 de la LPI del proceso de selección GIPPF-LPI-001-2023 en la que se modificó el cronograma general del proceso.

El 23 de diciembre de 2024 se publicó la Adenda No. 6 de la LPI del proceso de selección GIPPF-LPI-001-2023 en la que se modificaron diferentes aspectos del referido proceso.

Así las cosas, el citado proceso de Licitación Pública Internacional se encuentra en curso y a la fecha se han emitido seis Adendas a la LPI, todas previa No Objeción de la Banca Multilateral. Por lo anterior, se tiene prevista la recepción de propuestas para el 20 de junio de 2025 y la publicación de la notificación de la adjudicación del Contrato de Concesión para el 14 de noviembre de 2025. Cabe señalar que estas fechas pueden ser modificadas, dependiendo de las necesidades y circunstancias que puedan surgir en el transcurso del proceso.

En el marco de la estructuración financiera del proyecto de la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB), se han logrado varios hitos importantes. El 4 de agosto de 2022, la Nación y el Distrito suscribieron el Convenio de Cofinanciación para definir los montos, términos y condiciones de la cofinanciación del proyecto, descrito en el documento CONPES 4104 de 2022. Debido a que los recursos del convenio estarán disponibles en un horizonte de tiempo mayor al requerido, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) gestionó un cupo de endeudamiento por \$18.357.463.920.064 pesos constantes de diciembre de 2021, incluyendo operaciones de crédito por \$9.446.179.555.258 pesos para la L2MB. Como parte de esta gestión, el 8 de mayo de 2023 se firmó un contrato de crédito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por USD50.000.000 con garantía de la Nación, y el 17 de julio de 2023 se suscribió un Convenio Marco de Línea de Crédito Condicional no Comprometida y no Revolvente con el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF) por hasta USD255.000.000.

Además, en 2023 se negociaron los documentos de un contrato de crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con participación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), el Departamento Nacional de Planeación y la Secretaría Distrital de Hacienda. Estos documentos fueron aprobados por el directorio ejecutivo del BID el 1 de noviembre de 2023. La suscripción de estos documentos requiere contragarantías adecuadas a juicio del MHCP, proceso que se inició en mayo de 2023 y aún está en curso.

En relación con la calificación de capacidad de pago, el 12 de noviembre de 2024 Fitch afirmó la calificación nacional de la EMB en 'AAA (col)' en escala local de largo plazo y la calificación nacional de corto plazo en 'F1+(col)' con una perspectiva de calificación de largo plazo estable.

Para concluir, 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 la consecución de la financiación del proyecto.

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

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 - Artículo 14 de la Ley 1508 de 2012”*.

La EMB y su equipo de asesores, iniciaron el análisis de los Documentos de Prefactibilidad - Extensión de la L1MB presentados por el originador, en los términos de la Ley 1508 de 2012, el Decreto 1082 de 2015, la Ley 1882 de 2018, el Decreto 438 de 2021 y la Directiva 004 de 2019 de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Se resalta que la presentación de este proyecto se encuentra acorde con lo dispuesto en el Plan Distrital de Desarrollo – PDD *“Bogotá Camina Segura 2024 – 2027”* que reza *“Como parte de la expansión del Sistema de transporte público Metroferroviario, se tiene la extensión de la PLMB hacia la calle 100 (3.25 km) con la definición de posibles fuentes de financiación tales como, la captura del valor del suelo, ingresos tarifarios y no tarifarios y la titularización de ingresos tributarios futuros, que se generen en la zona de influencia de las líneas del metro, entre otras fuentes; considerando que integra en dos localizaciones la PLMB con la Avenida 68, y que en el sur se integran en la Avenida 1 de Mayo, completando la conectividad de la red de transporte masivo...”*.

3.2. Integración con proyectos férreos regionales.

3.2.1. Regiotrams Occidente y Norte

La EMB se consolidó como actor relevante en la articulación de los proyectos férreos regionales con la ciudad de Bogotá, con la participación en comités técnicos de los convenios interadministrativos No. 018 de 2019 y 074 de 2020 firmados por el Distrito con entidades departamentales para el Regiotram de occidente (Bogotá- Facatativá) y Regiotram norte (Bogotá- Zipaquirá).

En este sentido, durante el año 2024 se reanudaron las mesas de trabajo con el gobierno nacional, para optar por el aval técnico y posterior cofinanciación del proyecto por parte de la nación del proyecto Regiotram del Norte.

3.2.2. Expansión del Sistema de Transporte Público Metroferroviario Ajustado a las Condiciones de la Demanda.

El 17 de julio se suscribió el Convenio Marco Interadministrativo No. 125 de 2024 entre la EMB, la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca, la Gobernación de Cundinamarca y el Municipio de Soacha, con el objeto de *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.

El Comité de Seguimiento del Convenio Marco, el cual tiene dentro de sus funciones: “(i) garantizar el adecuado cumplimiento del objeto del presente Convenio Marco; (ii) hacer seguimiento a los avances de la ejecución y cumplimiento del Convenio; (iii) servir como instancia de discusión frente a los temas que sean puestos a su consideración para el desarrollo de este Convenio; (iv) proponer los convenios específicos de ejecución del presente convenio; y (v) brindar las recomendaciones que se requieran para la adecuada ejecución del presente Convenio”; el día 23 de diciembre de 2024, en su sesión No. 2 los cuatro miembros del comité acogieron la recomendación de la EMB, en el sentido de llevar a cabo la suscripción de 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”)*”.

Adicionalmente, en cumplimiento de los compromisos comunes de las partes del Convenio Marco, en especial, la gestión de los recursos económicos y materiales necesarios para la estructuración del proyecto, en sesión del 10 de diciembre de 2024 del Comité de Seguimiento del Convenio Marco, estas consideraron oportuna la vinculación de la ARM en el contrato antes mencionado, en calidad de aportante y parte, en atención a las competencias asignadas a esta entidad por la Ley 2199 de 2022. Puntualmente, se destaca que la ARM tiene a su cargo la formulación y adopción de la política de movilidad regional, así como el ejercicio de la autoridad de transporte en el ámbito geográfico bajo su jurisdicción, competencias esenciales para el adecuado desarrollo del presente Contrato, cuyos resultados, a su vez, serán un insumo fundamental para el fortalecimiento del Sistema de Movilidad Regional definido por la ley a cargo de la mencionada entidad.

Por lo anterior, con el fin de desarrollar el objeto del Convenio Marco y acogiendo las recomendaciones del Comité de Seguimiento de dicho convenio, el 27 de diciembre de 2024 se suscribió el Contrato Interadministrativo No. 198 de 2024 entre la EMB, la Gobernación de Cundinamarca, la RMBC, la ARM y la Financiera de Desarrollo Nacional, 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”)* cuyo valor es de \$102.677.000.000 distribuidos de la siguiente manera:

- Gobernación: \$10.000.000.000
- RMBC: \$33.000.000.000
- ARM: \$300.000.000
- EMB: \$59.377.000.000

El acta de inicio del contrato se suscribió el 31 de diciembre de 2024, y éste tiene un plazo de treinta y seis (36) meses.

Acompañamiento financiero.

Se realizaron los trámites para la consecución e incorporación de los recursos en el presupuesto de la entidad para amparar el 15% del valor total del proceso de contratación de la EMB para la constitución de las Vigencias Futuras solicitadas.

En la sesión No 103 del 10 de octubre de 2024, la Junta Directiva de la EMB emitió la aprobación previa para la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias para el periodo 2026-2027, para amparar la contratación de estudios que definan la red ferroviaria de pasajeros de la Región Metropolitana de Bogotá D.C – Cundinamarca y priorizar “el proyecto” con su definición de tipología, alineación vertical y horizontal, implantación de estaciones y tramos funcionales para luego realizar los estudios y diseños que permitan tramitar la cofinanciación del proyecto.

El 30 de octubre de 2024 se solicitó al CONFIS Distrital la autorización de las vigencias futuras ordinarias para la EMB para los años 2026 – 2027 para el proyecto de inversión 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 demanda.

4. ESTRATEGIAS DE CAPTURA DE VALOR

Para la vigencia 2024, entre los temas que abordan proyectos claves de captura de valor a partir de la identificación de los negocios no tarifarios, se tienen: la estructuración de un proyecto inmobiliario y el aprovechamiento económico del espacio público (AEEP), la continuidad del observatorio de ocupación y valor del suelo (OOVS), y el acompañamiento realizado en la formulación de actos administrativos reglamentarios del Plan de Ordenamiento Territorial y demás temas relacionados con captura de valor.

A partir de este marco general, el Portafolio de Negocios No Tarifarios no solo representa una hoja de ruta para la diversificación de fuentes de ingresos, sino también un pilar estratégico en la visión a largo plazo de la EMB, cuyo impacto se espera materializar en los próximos años a través de un proceso continuo de priorización y ejecución.

4.1. Portafolio de Negocios no Tarifarios

La Empresa Metro de Bogotá (EMB) ha identificado diversas oportunidades de negocios no tarifarios, basándose en la disponibilidad de suelo y la habilitación de instrumentos legales para la captura de valor. Este portafolio se enfoca en proyectos inmobiliarios y el aprovechamiento económico del espacio público, con el objetivo de diversificar las fuentes de ingresos y promover el desarrollo sostenible del sistema.

En cuanto a los proyectos de desarrollo inmobiliario, se destaca la Estación 6 de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB). Durante el cierre de la vigencia 2024, se consolidó la adquisición de 33 predios en la manzana 94 del sector Provivienda Occidental, quedando pendiente un lote. Se realizaron análisis urbanísticos y jurídicos en colaboración con el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) y la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) para resolver inconsistencias y definir el proceso normativo aplicable. Se definió un modelo fiduciario y se planea seleccionar un Aliado Empresarial en 2025 mediante un Diálogo Empresarial. Para presentar el proyecto a actores clave como fiducias, aseguradoras, bancos, desarrolladores y operadores inmobiliarios, se realizó un Road Show el 21 de noviembre.

En la fase de gestión y estructuración del proyecto inmobiliario de la Estación 06, se identificaron varias

acciones esenciales. La EMB debe subsanar la situación para completar la titularidad de la Manzana 94 y apoyar a la SDP en la expedición de decretos que modificarán el Decreto 558 de 2023. Además, es crucial elaborar el Documento Técnico de Soporte (DTS) para la delimitación del PRUMS de la Estación 06 y gestionar la incorporación del Plano Definitivo de Obra Pública. En el proceso precontractual, se emitirá una resolución que autorice el portafolio de negocios no tarifarios y se desarrollará un manual de contratación por derecho privado. También se elaborarán prepliegos para la selección del Aliado Empresarial.

El aprovechamiento económico del espacio público (AEEP) es otro aspecto clave del portafolio. Una vez instalados los cerramientos de obra por parte de ML1 S.A.S., se suscribieron actas de inicio para varios frentes de obra, incluyendo Calle 72, Calle 63, Calle 45 y Calle 26. ML1 S.A.S. inició la instalación de publicidad comercial e institucional en los cerramientos de obra. Sin embargo, surgieron desafíos significativos, como el vandalismo y problemas de orden público que afectaron la viabilidad comercial de los espacios publicitarios. ML1 S.A.S. solicitó la cesación definitiva de la Resolución 812 de 2023 debido a la inviabilidad de continuar con la actividad publicitaria en las condiciones actuales. La EMB emitió la Resolución No. 648 de 2024, cesando la autorización para el aprovechamiento económico del espacio público en los frentes de obra afectados.

4.2. Observatorio de ocupación y valor del suelo.

Como inicio de la fase de implementación del Observatorio de Ocupación y Valor del suelo (OOVS) y en respuesta a la necesidad de recolectar, analizar y difundir datos que fortalezcan la toma de decisiones en la planeación, ejecución y operación de los corredores de transporte masivo y específicamente de la L1MB, se elaboró un boletín técnico que caracteriza detalladamente cada una de las estaciones de la L1MB. Este documento incluye información espacial y de infraestructura, constituyendo una línea base fundamental para el seguimiento y evaluación del proyecto.

El Observatorio de Ocupación y Valor del Suelo, lideró la estructuración e implementación de la operación estadística de indicadores espaciales e infraestructura (IEI) en el 2023 para identificar las variaciones en la composición predial, construcción y espacio público en el área de influencia de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), en el 2024 cumplió con los requisitos definidos por la norma técnica de calidad del proceso estadístico NTC 1000:2020, lo que le permitió participar en el Plan Anual de Evaluación de Calidad Estadística que realizó el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para la vigencia 2024. Como resultado de esta evaluación, el DANE otorgó a la operación estadística IEI la certificación de calidad del proceso estadístico con el código 24-PE-E216-OE656. Esta certificación tiene una vigencia de 5 años.

Actualmente la certificación está condicionada a plan de mejoramiento, el cual tiene un plan de 6 meses para su ejecución. En todo caso, se resalta que la operación estadística IEI es la primera operación estadística a nivel distrital que se somete a la evaluación de calidad del proceso estadístico que realiza el DANE y le otorgaron la certificación de calidad.

4.3. Reglamentaciones y demás normas expedidas en el año 2024

Durante el año 2024, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) participó activamente en la expedición de normas a través de mesas interinstitucionales con diversas entidades del Distrito. Este esfuerzo

permitirá a la EMB, como Empresa Industrial y Comercial del Distrito, obtener ingresos no tarifarios mediante la explotación comercial de la infraestructura. Parte de estos ingresos podrá ser destinada directamente a nuevos proyectos férreos y urbanísticos.

Entre los logros alcanzados se encuentran varios artículos incorporados en el Acuerdo 927 de 2024, que adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027, denominado "Bogotá Camina Segura". El Artículo 129 amplía el objeto social de la entidad, permitiendo la inclusión de proyectos urbanísticos, especialmente de renovación urbana, en las líneas férreas y estaciones de los sistemas metro ferroviarios. Por su parte, el Artículo 131 modifica el artículo 10 del Acuerdo 642 de 2016, relacionado con fuentes alternativas de ingreso, destinando estos recursos al Sistema Integrado de Transporte Público y al respectivo ente gestor para proyectos de captura de valor y desarrollo de las líneas del sistema de transporte.

Además, se expidió el Decreto 493 de 2024, que reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital. Este decreto permite la excepción de la aplicación de la norma para la explotación comercial de la infraestructura en todos sus componentes y otras fuentes alternativas, regulando directamente las condiciones y recursos mediante la explotación comercial de la infraestructura.

La EMB también contribuyó a las iniciativas de modificaciones a Decretos Distritales a través de mesas de trabajo convocadas por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y el Sector de Movilidad. Estas modificaciones se centraron en el marco normativo relacionado con Operadores Urbanos y su rol en las Áreas de Integración Multimodal y en la delimitación de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible. Estos cambios constituyen el fundamento jurídico y normativo para la futura formulación y ejecución del proyecto inmobiliario de la Estación 6 y otros proyectos inmobiliarios asociados a la infraestructura de transporte público de la L1MB.

Con el fin de habilitar los procesos de selección para los negocios no tarifarios, se desarrolló un manual de contratación privada. Este manual define los diferentes mecanismos de selección para proyectos inmobiliarios y otros negocios, en coordinación con la Gerencia General, la Gerencia Jurídica y la Subgerencia de Contratación. Los lineamientos generales para la contratación de los negocios no tarifarios fueron presentados a la Junta Directiva de la entidad y adoptados mediante el Acuerdo 007 de 2024.

5. TEMAS INSTITUCIONALES

La gestión administrativa institucional se desarrolla como soporte al cumplimiento de la misionalidad de la EMB. Por lo anterior, es importante resaltar también las gestiones realizadas.

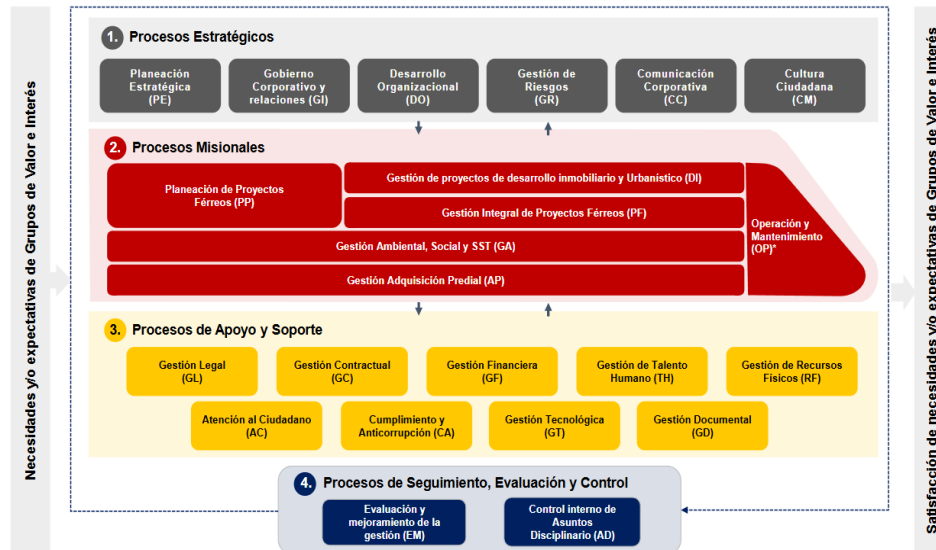
5.1. Fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión.

Durante la vigencia 2024, se llevó a cabo la revisión del modelo de operación por procesos descrito en la "Directriz Modelo de Operación Institucional". El objetivo principal de esta revisión fue garantizar la alineación del modelo con el **Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura"** y con los lineamientos estratégicos de la entidad. A continuación, se presenta el **Mapa de Procesos**, el cual incorpora las modificaciones realizadas para asegurar una mayor coherencia y articulación con los objetivos estratégicos establecidos para el periodo.

Mapa de procesos EMB

Mapa de procesos
METRO DE BOGOTÁ S.A

Anexo 1. Mapa de procesos
Modelo de operación institucional
Código: DO-DR-001 – Versión: 05



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

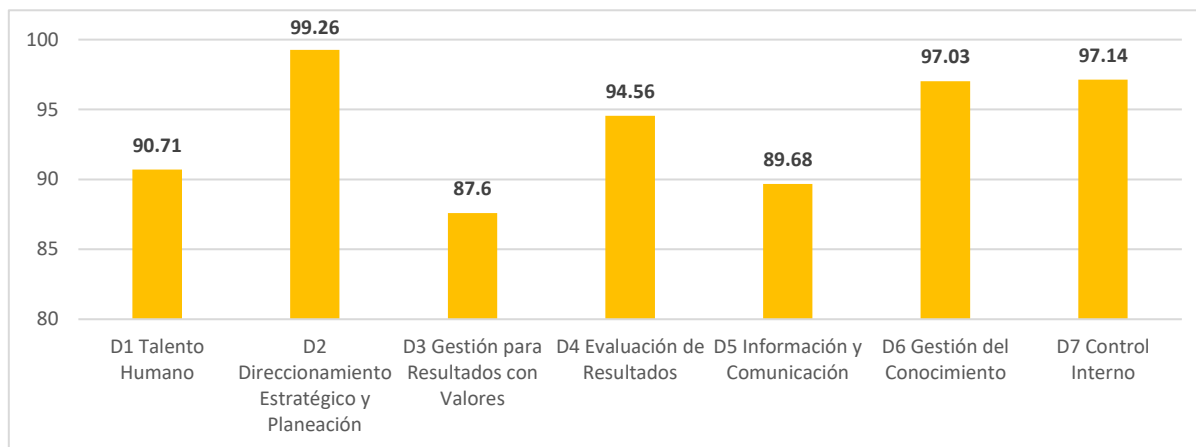
En este año se elaboró la *Guía para la Operativización del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (SG-MIPG)* de la entidad, la cual tiene como objetivo principal reflejar los avances alcanzados por la Empresa Metro de Bogotá en la implementación y mejora del sistema de gestión, así como evidenciar el cumplimiento de las políticas de gestión de manera clara y sintetizada, facilitando su comprensión.

En el mes de julio de 2024 fueron emitidos los resultados Índice de Desempeño Institucional (IDI) para la vigencia 2023, la entidad obtuvo un resultado de los 92,1 puntos sobre 100 en este índice, el cual es medido a través del Formulario Único de Registro de Avance de la Gestión - FURAG por parte del Departamento Administrativo de Función Pública - DAFP, este permite valorar la gestión y desempeño de las entidades públicas para evaluar su eficacia y eficiencia en el marco de la legalidad y la integridad, así como identificar la calidad con la que se desarrollan los procesos de gestión y la generación de resultados.

La Empresa Metro adelantó una estrategia de comunicación del MIPG – Modelo Integrado de Planeación y Gestión orientada a socializar y fortalecer al interior de la entidad los lineamientos del modelo. A través de una variedad de actividades dinámicas y participativas, los asistentes tuvieron la oportunidad de familiarizarse con los conceptos clave del modelo, comprender su relevancia en el contexto organizacional e implementar herramientas prácticas asociadas a sus políticas y lineamientos. Estas actividades permitieron a los colaboradores no solo adquirir conocimientos, sino también generar un mayor compromiso con la implementación efectiva de este modelo, contribuyendo al fortalecimiento de la gestión institucional y al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Empresa.

El Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), está conformado por 7 dimensiones, en las cuales se obtuvo el siguiente resultado:

Resultados FURAG por dimensión MIPG



Fuente: Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP

Las siete (7) dimensiones están conformadas por 19 políticas, de las cuales fueron evaluadas (trece) 13 para la EMB, obteniendo el siguiente resultado:

Ítem	Política	Resultado
1	Defensa Jurídica	100,0
2	Planeación Institucional	99,2
3	Fort. organizacional y simplificación de procesos	98,9
4	Transparencia, acceso a la Inf. y lucha contra la corrupción	98,0
5	Control Interno	97,1
6	Gestión del Conocimiento y la Innovación	97,0
7	Seguimiento y evaluación del desempeño institucional	94,6
8	Participación Ciudadana	93,3
9	Integridad	91,9
10	Servicio al Ciudadano	85,1
11	Gobierno Digital	83,0
12	Seguridad Digital	80,7
13	Gestión Documental	80,1

Fuente: Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP

En el desarrollo de la política “*Gestión del Conocimiento y la Innovación*”, se creó el micrositio denominado “MetroAprende”, un repositorio dinámico cuyo objetivo es fomentar el aprendizaje continuo y facilitar el acceso a información estratégica a los servidores de la entidad, promoviendo una cultura organizacional basada en el conocimiento y la innovación. El micrositio incluye: lecciones aprendidas, buenas prácticas, tableros interactivos para análisis y toma de decisiones y el mapa de conocimiento institucional.

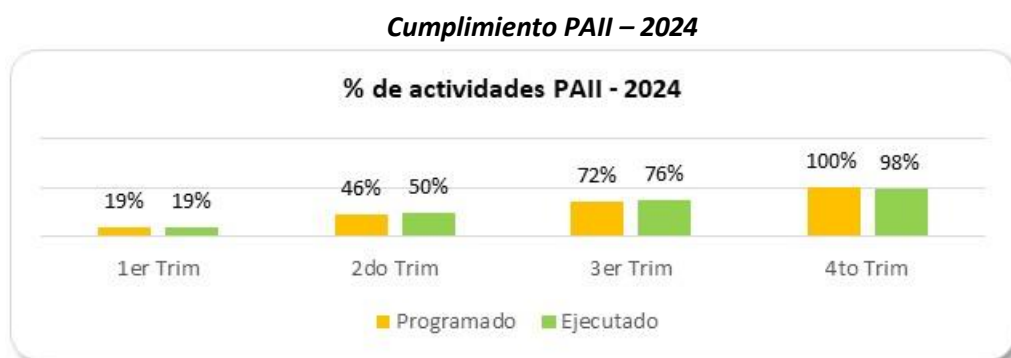
En línea con la política de información estadística, se llevó a cabo la primera auditoría interna con el objetivo de verificar el cumplimiento de los requisitos de la Norma Técnica de la Calidad del Proceso Estadístico (NTC PE 1000:2020). Esta auditoría evaluó la operación estadística denominada “*Indicadores espaciales y de infraestructura del área de influencia inmediata de los corredores de los*

sistemas de transporte masivo en Bogotá (IEI)", liderada por la Gerencia de Desarrollo Urbano, Inmobiliario e Ingresos no Tarifarios de la EMB. La auditoría interna arrojó un cumplimiento del 89% de los criterios evaluados. El compromiso de la empresa para atender el plan de mejoramiento propuesto permitió que a través de la evaluación del DANE se otorgara a la operación estadística IEI la certificación de calidad del proceso estadístico con el código 24-PE-E216-OE656, por cinco (5) años

En línea con este compromiso de mejora, se diseñó y estructuró el Plan de Fortalecimiento MIPG 2024, con el objetivo de seguir fortaleciendo el Sistema de Gestión de la Entidad en el marco de este modelo. Este plan fue concebido para abordar las brechas existentes, mediante la creación e implementación de acciones específicas que respondieran a las necesidades de la entidad, favoreciendo tanto su desarrollo organizacional como la efectividad en la implementación de las políticas del MIPG.

5.2. Indicadores de Gestión por Proceso.

En el marco del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), llevó a cabo la revisión al 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.



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

A nivel general el Plan de Acción Institucional Integrado – PAII cerró la vigencia con el **98%** de las actividades propuestas, reflejando un cierre satisfactorio en el desempeño de la gestión. Para mayor detalle la información, en el siguiente enlace se podrá consultar el desempeño de cada uno de los indicadores de gestión asociados a los procesos: [Tablero Indicadores de Gestión](#).

5.3. Gestión Ambiental.

En el Marco de los Planes de Acción del Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA) y el Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) implementó acciones específicas en armonía con el compromiso de la Entidad en la preservación del medio ambiente, el fortalecimiento de las buenas prácticas ambientales, el cumplimiento de la normatividad vigente y las metas establecidas para la vigencia. Dentro de las acciones ejecutadas al 100% resaltan las medidas tomadas para disminuir el consumo

de agua y enfrentar la crisis de suministro en la Ciudad. En comparación con la vigencia anterior se disminuyó el consumo en 837 m³ lo que equivale a un 39% de reducción. Igualmente, en el año 2024 se dejaron de emitir 3.356 gramos de material particulado y 26.848 Kilogramos de CO₂, gracias a los 3.356 viajes realizados por los colaboradores en medios de transporte sostenible.

Asimismo, se destaca la implementación de mecanismos de control en el apagado de equipos de cómputo, la inclusión de criterios ambientales en los procesos de contratación, la gestión integral de los residuos que genera la entidad, la participación en la campaña "Reciclatón" de la Secretaría Distrital de Ambiente para la gestión adecuada de los residuos peligrosos y la reducción en la adquisición de elementos plásticos de un solo uso con respecto a la línea base de adquisición del año 2019.

La EMB fue reconocida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como una de las entidades con potencial para ser impulsora de las Compras Públicas Sostenibles (CPS) a nivel nacional, de acuerdo con el análisis de diagnóstico en la implementación del programa CPS, el cual dio como resultado que la entidad cuente con un nivel alto de avance equivalente al 88%.

Finalmente, se cumplió en la presentación de los diferentes informes del componente ambiental institucional a entidades externas o dependencias de la EMB.

5.4. Administración del Talento Humano.

Durante la vigencia 2024 se concluyó la ejecución del Plan Estratégico de Talento Humano a través de los planes de bienestar e incentivos, capacitación, de seguridad y salud en el trabajo, evaluación del rendimiento y teletrabajo. Se destaca que dentro del Plan de Incentivos se facilita el acceso a la educación formal a través de créditos condonables, a través del Fondo en Administración constituido con el Icetex, el cual tiene al cierre del 2024 catorce (14) beneficiarios, seis (6) de ellos adelantan actualmente sus programas de estudio y ocho (8) de ellos iniciarán los programas de posgrado en el primer semestre de 2025.

Dentro del Plan de Bienestar adelantado en la presente vigencia se resalta la definición colectiva de cuatro (4) elementos para lograr un clima conducente que favorezca el desarrollo de las actividades al interior de la empresa, con el único fin de cumplirle a la ciudadanía el compromiso de construir el metro para Bogotá, dentro un clima laboral apropiado. Esos elementos son: compromiso, confianza, respeto e innovación, los cuales se han venido trabajando para su apropiación en todos los niveles de la organización.

En el Plan de Capacitación de la vigencia se trabajó el desarrollo de habilidades técnicas y blandas con el fin de desarrollar y potenciar habilidades en todos los servidores para el cumplimiento de los objetivos particulares y de equipo, así como el desarrollo de habilidades digitales que permitan estar a la vanguardia y tener herramientas para gestionar los proyectos de forma eficiente.

Así mismo, se destaca que en la medición de los estándares mínimos de la Gestión del Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo se alcanzó un nivel de madurez mayor, a través de actividades y adopción de documentos que promueven buenos hábitos de higiene y seguridad y salud en el trabajo para todos los servidores de la Empresa.

5.5. Gestión documental.

Durante el año 2024, se consolidaron importantes avances en materia de gestión documental en la EMB. Estos logros reflejan un compromiso constante con la Entidad, conservación y acceso eficiente a la información institucional.

- **Parametrización de las TRD en Az Digital:** En 2024 se completó la parametrización de las cuatro actualizaciones de las Tablas de Retención Documental (TRD) en la herramienta Az Digital. Este paso permitió iniciar la clasificación documental conforme a la producción de cada dependencia, alineando la gestión documental con los procesos organizacionales vigentes.
- **Divulgación y capacitación en el uso del SGDEA:** Se llevó a cabo una campaña de divulgación dirigida a funcionarios y contratistas sobre el uso del Sistema de Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo (SGDEA) y su relación con los expedientes físicos. Las actividades se desarrollaron tanto de manera presencial como virtual, fomentando la adopción de buenas prácticas en la organización documental.
- **Actualización de instrumentos de gestión de información pública:** Con base en la versión actualizada de las TRD, se revisaron y publicaron instrumentos como el Registro de Activos de Información, el Índice de Información Clasificada y el Esquema de Publicación. Esta acción garantiza la transparencia y el acceso a la información, cumpliendo con las normativas vigentes.
- **Implementación de disposiciones del Acuerdo 001 del AGN:** En respuesta a las disposiciones del Archivo General de la Nación (AGN) contenidas en el Acuerdo 001, se actualizaron los instrumentos archivísticos, incluyendo el Plan Institucional de Archivo (PINAR), el Programa de Gestión Documental (PGD) y diversos procedimientos operativos.
- **Capacitaciones en gestión documental:** Se realizaron aproximadamente 15 capacitaciones dirigidas a funcionarios y contratistas, fortaleciendo sus competencias en gestión documental. Estas actividades contribuyeron significativamente a la eficiencia del manejo de información institucional.
- **Consolidación de inventarios documentales y transferencias al Archivo Central:** Durante 2024, se consolidaron los inventarios documentales de cada dependencia, implementando medidas de control sobre los expedientes. Además, se efectuaron dos transferencias primarias al Archivo Central, fortaleciendo la organización y preservación del patrimonio documental de la EMB.

Estos avances reafirman el compromiso de la EMB con una gestión documental eficiente y alineada a los estándares institucionales y legales, promoviendo así una cultura de transparencia y buen gobierno.

5.6. Gestion de Inventarios.

En materia de inventarios, es importante resaltar que se dio cumplimiento al artículo 2.5.2.1.2. del Decreto 1778 de 2016, en donde el 15 de noviembre de 2024 se efectuó la transmisión para actualización de activos en el Sistema de información de Gestión de Activos-SIGA dispuesto por Central de Inversiones S.A., obteniendo como resultado la actualización y/o reporte de 1.051 activos.

La EMB ha venido realizando periódicamente la conciliación de los activos de la Empresa, con los reportes contables correspondientes, al cierre de la vigencia se realizó el inventario físico de bienes,

muebles e inmuebles, propios y en arrendamiento, con su respectivo reporte.

5.7. Implementación y desarrollo de la Política de Gobierno Digital.

Durante 2024, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) avanzó significativamente en la implementación y desarrollo de los lineamientos de la Política de Gobierno Digital, alineando sus iniciativas y proyectos tecnológicos con las necesidades estratégicas de la entidad. A través de diversas acciones, se logró fortalecer los procesos internos, fomentar la transformación digital y mejorar el uso eficiente de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) en la EMB.

Para este periodo, se definieron 11 iniciativas dentro del Plan Estratégico de Tecnologías de la Información (PETI), enfocadas en diferentes dominios como gobierno y estrategia de TI, sistemas de información, infraestructura tecnológica y fortalecimiento de BIM. Estas iniciativas buscaban satisfacer las necesidades relacionadas con la digitalización, la transformación y el fortalecimiento de los procesos de la EMB mediante el uso estratégico de la tecnología, el desarrollo de habilidades y la sensibilización de los colaboradores hacia las TIC.

Entre los principales logros relacionados con la política de Gobierno Digital, se implementó la hoja de ruta de la estrategia "A un metro de TI", destinada a sensibilizar a los colaboradores en el uso eficiente de los recursos tecnológicos disponibles y generar habilidades digitales. Esta estrategia también contribuyó al mejoramiento del índice de implementación de la política de Gobierno Digital en la EMB. Además, se realizaron actividades de capacitación en la metodología BIM, con 12 sesiones dirigidas a dos grupos de colaboradores de áreas misionales y estratégicas, difundiendo conocimientos básicos y promoviendo el uso eficiente de los modelos disponibles para la Línea 1.

Se suministraron servicios tecnológicos del catálogo de servicios de TI, incluyendo licenciamientos de software y equipos tecnológicos necesarios para las labores de los colaboradores, además de brindar soporte técnico correspondiente. También se documentó el Plan de Apertura de Datos para la EMB y se puso en operación la nueva Sede Electrónica, siguiendo los lineamientos de la Resolución N° 1519 de 2020, para hacerla más accesible y facilitar su uso para todos los tipos de usuarios. Se continuó fortaleciendo el uso de la nube pública de Azure y se identificaron y adquirieron servicios de multinube para mejorar los procesos de la entidad.

La EMB participó activamente en programas de la Alta Consejería Distrital para las TIC, mesas de trabajo con IDECA sobre apertura de datos y datos georreferenciados, y actividades de innovación pública con IBO. Además, se avanzó en la implementación de los lineamientos del Marco de Arquitectura de TI del estado colombiano, realizando actividades de digitalización y mejoramiento tecnológico, y elaborando directrices, procedimientos y formatos clave para definir una arquitectura objetivo para la EMB. También se definió la hoja de ruta para la arquitectura de información de la EMB y se participó en el GisDay del sector movilidad, destacando el uso de tecnologías GIS en la gestión predial y el Observatorio de Valor del Suelo (OOVS).

En cuanto a la seguridad de la información, se ejecutó el Plan Operacional de Seguridad y Privacidad, generando conciencia en seguridad digital entre servidores públicos y contratistas, y realizando pruebas de recuperación ante desastres. Se actualizó el Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información (MSPI) y se renovó el licenciamiento de servicios de soporte y mantenimiento para la plataforma tecnológica de seguridad perimetral. Además, se fortaleció la construcción de un

ecosistema de seguridad digital entre todos los actores involucrados en la construcción de la L1MB y se establecieron lineamientos de ciberseguridad para la L3MB.

Estas acciones reflejan el compromiso de la EMB con la transformación digital y la mejora continua de sus procesos, asegurando una gestión eficiente y segura de la información y los recursos tecnológicos.

5.8. Gestión Contractual.

A partir de la estricta observancia al régimen legal de contratación aplicable a la Empresa Metro, el Manual de Contratación y el Manual de Supervisión e Interventoría, las políticas y los procedimientos establecidos para la gestión contractual, se gestionó la suscripción de los trámites contractuales que se señalan a continuación:

Suscripción trámites contractuales 2024

Detalle	No. de trámites
Suscripción de nuevos contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión- PSP 2024 (inversión y funcionamiento).	151
Suscripción de contratos financiados totalmente con recursos de funcionamiento. (diferentes a PSP 2024)*.	28
Suscripción de contratos financiados totalmente con recursos de inversión (diferentes a PSP 2024)*	24
Suscripción de contratos financiados con recursos de funcionamiento e inversión. (diferentes a PSP 2024)*	3
Suscripción de contratos sin cuantía (diferentes a PSP 2024)*	4
Modificaciones (adición del valor, prórroga, modificación, etc.).	77
Terminaciones anticipadas.	13
Liquidaciones.	116
Cierres de expedientes contractuales.	211

*También se entienden como Contratos, los Convenios y Órdenes de compra

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

A partir de las solicitudes realizadas por cada área de origen, se suscribieron 210 contratos, así:

Contratos suscritos 2024.

Modalidad	Contratos
Acuerdo Marco de precios o mecanismos de agregación por demanda.	11
Contratación Directa.	168
Régimen Especial.	3
Mínima Cuantía	17
Selección Abreviada Menor Cuantía.	3
Selección Abreviada Subasta Inversa	3
Concurso de Mérito Abierto	3
Licitación Pública.	2
TOTAL GENERAL	210

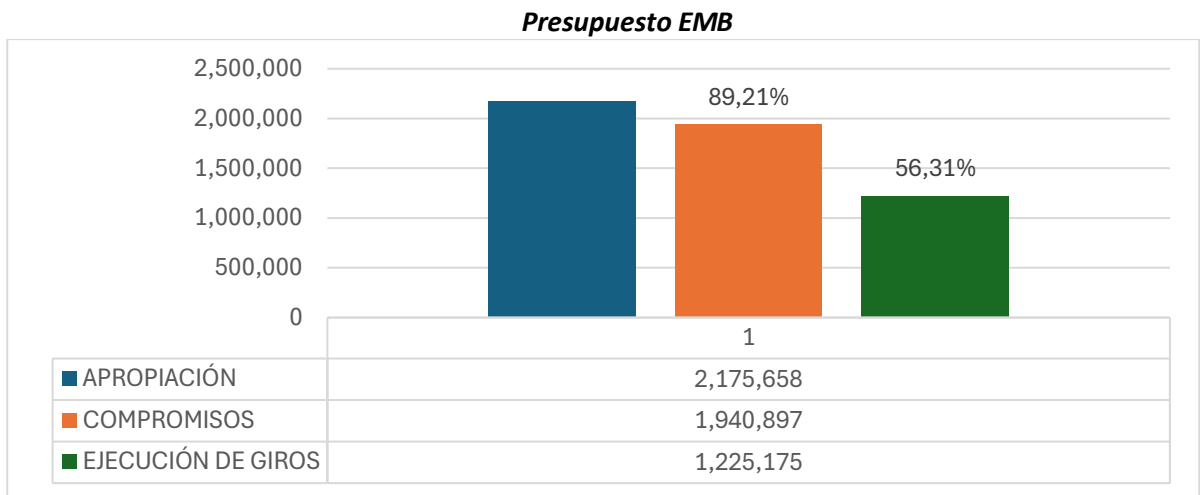
Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá

La gestión contractual adelantada por la EMB S.A. hasta el 31 de diciembre de 2024, ha permitido cumplir con los objetivos propuestos por la entidad.

5.9. Gestión Financiera.

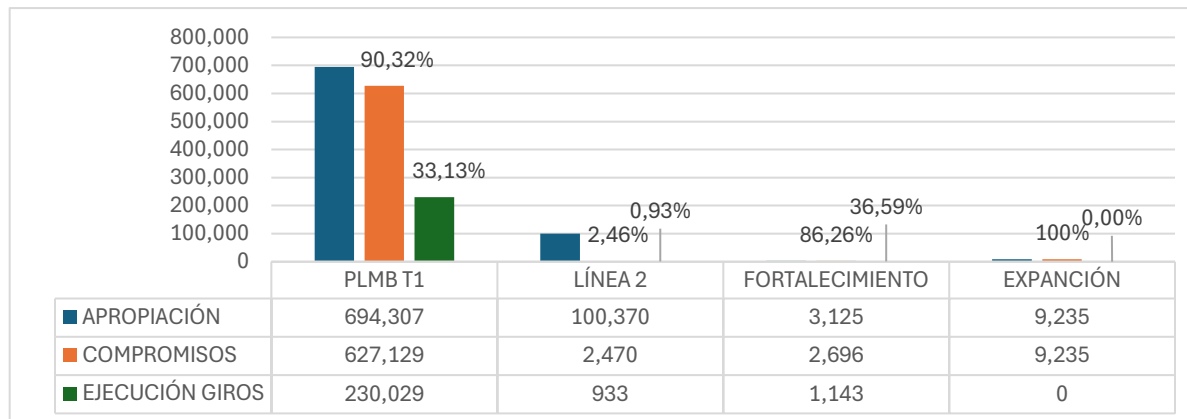
La ejecución pasiva del presupuesto con corte al 31 de diciembre de 2024 de la Empresa Metro de Bogotá alcanzó el 89.21 % en los compromisos presupuestales y un 56.31 % en giros. Los proyectos de inversión incluyendo las cuentas por pagar con corte de diciembre, presentan una ejecución en el proyecto de inversión de la PLMB -Tramo 1 del 95% %, equivalente a \$1.623.891 millones, y el proyecto de inversión Fase 2 PLMB ejecutó el 15 %, equivalente a \$115.066 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.



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

Proyectos de inversión EMB-Vigencia 2024



Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

En el desarrollo de la gestión financiera, durante la vigencia 2024 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 tesorerías 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.

En el proceso de Tesorería se tiene un estricto control y cumplimiento de los procedimientos y protocolos establecidos en el proceso de pagos a terceros con recursos de funcionamiento y con recursos de la L1MB. El manejo de los recursos de la L1MB se realiza por medio del Encargo Fiduciario, conforme a lo acordado en el convenio de cofinanciación, cláusula 4.3, de tal forma que se garantiza el adecuado manejo de los recursos aportados por el Distrito Capital, la Nación y la banca multilateral con las condiciones establecidas de común acuerdo entre las partes para la administración y pagos derivados de la ejecución del proyecto. Así mismo, se trabaja con base a lo estipulado en el manual operativo, que integra las condiciones, lineamientos y procedimientos de carácter operativo, entre la fiduciaria y la Empresa Metro, para que la operación sea eficiente, transparente y ágil.

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.

5.10. Riesgos Institucionales.

En el marco del contrato de corretaje 199 del año 2022 suscrito con la UNIÓN TEMPORAL WILLIS – MARSH 2022, junto con WTW Consultores Colombia S.A.S, se concluyó el Plan de Continuidad de Negocio (BCP) de la EMB, el cual se concentró en los cinco (5) procesos identificados como los más

críticos para la entidad: Gestión Contractual, Gestión Financiera, Gestión Documental, Gestión Integral de Proyectos Férreos y Atención al Ciudadano.

En temas de gestión de riesgos institucionales, se realizó el monitoreo al 100% de los riesgos de manera mensual verificando su posible materialización, la aplicación de controles, el seguimiento al avance de los planes de acción, la generación de alertas tempranas para evitar la posible materialización de los riesgos, así como, tener un acercamiento permanente con los procesos. También se realizó acompañamiento permanente en el ajuste a las matrices de riesgos de los procesos y se presentó periódicamente, el resultados de la gestión de riesgos institucionales a la Alta Dirección en el Comité de Coordinación de Control Interno (CICCI).

En materia de cultura de riesgo, se desarrollaron dos (2) charlas a los servidores de la EMB: una en el mes de abril cuyo enfoque fue cómo prevenir y combatir la corrupción, y la segunda en el mes de diciembre, que estuvo enfocada en socializar la política de riesgos y la metodología utilizada para la administración de riesgos de la EMB. Así mismo, se realizaron publicaciones en los canales de comunicación de la entidad sobre los diferentes temas de riesgos.

Como apoyo a la gestión contractual, se realizó el acompañamiento para la identificación de los riesgos asociados a los procesos de contratación, tomando como referencia los parámetros establecidos en el Manual para la identificación y cobertura del riesgo en los procesos de contratación de Colombia Compra Eficiente, realizando mesas de trabajo con las áreas de origen para revisar de manera conjunta los riesgos contemplados en los procesos contractuales junto con sus valoraciones y controles.

5.11. Programa de Transparencia y Ética Pública PTEP.

Durante 2024 la Empresa construyó su estrategia y carta de navegación en su lucha contra la corrupción, en cumplimiento de los lineamientos establecidos en la Ley 2195 de 2022 y el Documento Técnico para la adopción de Programas de Transparencia y Ética Pública del Distrito Capital. Las acciones se concentraron sobre los siguientes aspectos:

- **Gestión de riesgos de corrupción:** Como parte de la estrategia de la lucha contra la corrupción se ha realizado la publicación de las Matrices de Riesgos de Corrupción en cada vigencia, acorde como lo establece la Ley. Así mismo, se han realizado actualizaciones permanentes de estas matrices conforme con los resultados de los monitoreos llevados a cabo con cada uno de los procesos institucionales. Tanto la publicación como las actualizaciones a este documento se encuentran en la sección 4.3 del Botón de Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública de la página web de la EMB. Consulta: [Programa de Transparencia y Ética Pública](#)
- **Rendición de cuentas:** En el marco del fortalecimiento de la relación ciudadanía-Estado, y atendiendo el objeto social de la EMB, la estrategia de rendición de cuentas se ha venido enfocando en aquellos grupos de valor e interés que tienen relación directa e indirecta con la construcción y puesta en marcha del Metro de Bogotá. Adicionalmente, con la expedición del Decreto Nacional 230 de 2021, que creó el Sistema Nacional de Rendición de Cuentas, desde el 30 de julio de 2022 la EMB hace parte del Nodo de Rendición de Cuentas del Sector Movilidad del Distrito Capital a través del cual se canalizan todos estos ejercicios de la Entidad.
- **Mecanismos de mejora de atención al ciudadano:** Las actividades que han venido siendo enmarcadas en este componente del PTEP se han centrado en la divulgación permanente de

información a la ciudadanía, la definición de estrategias de atención en función de las necesidades de los ciudadanos, el fortalecimiento de las competencias de los servidores de la Empresa en creación de valor público, la medición del nivel de satisfacción de la ciudadanía y la promoción de la figura del Defensor del Ciudadano como figura que vela por el correcto cumplimiento de las disposiciones normativas referentes al servicio a la ciudadanía.

- **Transparencia y Acceso a la Información:** La EMB ha realizado acciones enfocadas en la garantía del acceso a la información pública y el fortalecimiento de la transparencia. Prueba de lo anterior son los continuos esfuerzos dirigidos a la construcción y mantenimiento de los menús transversales que facilitan la navegación y la consulta de la información por parte de la ciudadanía, como lo son el menú de transparencia y acceso a la información pública, el botón participa y el menú de atención y servicios a la ciudadanía. Además, con la construcción y puesta en marcha de la sede electrónica, se han desarrollado herramientas para garantizar la accesibilidad a todos los contenidos. En la sede electrónica se ha dispuesto toda la información de la Entidad, así como todos los datos y la información relacionados con la construcción del Metro de Bogotá, que se puede consultar en el siguiente enlace: [Transparencia y Acceso a la Información Pública](#)
- **Integridad:** para la vigencia 2024, el equipo de Gestores de Integridad, en coordinación con la Oficina de Asuntos Institucionales, formuló el Plan de Integridad 2024. El propósito fue diseñar actividades para asegurar que el contenido del Código de Integridad sea aplicado y conocido por los funcionarios y contratistas de la EMB. Las actividades ejecutadas involucraron a la Alta Dirección, a los funcionarios y a los contratistas. Se implementaron diferentes medios para la promoción del contenido del código a lo largo del año, como videos, juegos, piezas digitales y físicas. Se resalta la gestión realizada en la Semana de la Integridad, cuyo objetivo consistía en despertar un sentimiento de pertenencia frente a su posición como servidores y resaltar los valores en cada uno.
- **Cumplimiento Normativo:** En atención a la expedición del Decreto Distrital 610 de 2022, la EMB ha adoptado su Política de Cumplimiento Normativo y, en el marco del Comité Institucional de Gestión y Desempeño conformó el órgano de Cumplimiento Normativo el cual tiene como responsabilidad implementar los lineamientos de la Política y adoptar estrategias para asegurar el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades en cabeza de la entidad en materia de Transparencia, Integridad y Lucha contra la corrupción.

5.12. Gestión Antisoborno: Proyecto Veeduría Distrital

Desde el año 2020 la EMB participa en el proyecto *Gestión Antisoborno, Transparencia, Cultura de Integridad, Derechos Humanos y Gobierno Corporativo*, liderado por la Veeduría Distrital, el cual tiene como objetivo mejorar los referentes y estándares de transparencia, buen gobierno, gestión antisoborno y cultura de la integridad de las Empresas Industriales y Comerciales del Distrito. Este proyecto inició con la evaluación de cinco (5) componentes a través del diligenciamiento de autodiagnósticos en los siguientes temas: gestión antisoborno, transparencia, cultura de integridad, derechos humanos, gobierno corporativo. En la vigencia 2024 la empresa se ubicó en el puesto 3 de las 19 empresas participantes del proyecto, situándose en la categoría de desempeño muy alto con +80 puntos. Se presenta la evolución en el ranking global

Ranking Global Empresas comparativo 2020 a 2024.

Ranking					Empresa	Puntaje				
2020	2021	2022	2023	2024		2020	2021	2022	2023	2024
2	1	1	1	1	Trans. Gas Internacional TGI	80	91	93	96	96
3	2	2	2	2	Grupo de Energía de Bogotá	79	89	90	95	95
8	6	4	5	3	Metro de Bogotá	74	81	90	91	92
4	3	3	3	4	TRANSMILENIO S.A.	78	84	90	92	92
17	10	9	4	5	Lotería de Bogotá	58	75	84	91	91
10	5	6	10	6	ColvateL	72	82	87	87	91
7	9	14	9	7	ETB	75	76	76	87	90
5	7	10	6	8	Terminal de Transportes	76	79	83	89	89
1	4	8	7	9	Empresa de Acueducto EAA	82	82	85	88	89
18	20	5	8	10	Canal Capital	57	60	87	88	88
11	12	11	15	11	Subred Sur Occidente	69	73	80	83	88
15	14	7	11	12	RenoBO	60	71	85	87	87
12	19	16	16	13	Universidad Distrital	55	61	74	81	87
6	8	19	13	14	Capital Salud	75	77	60	84	85
19	18	18	14	15	Skynet	50	61	66	83	85
13	15	12	12	16	Subred Sur	67	70	80	85	85
16	17	15	18	17	Subred Norte	60	63	74	79	82
9	11	13	17	18	Subred Centro Oriente	72	74	77	80	81
12	13	17	19	19	EGAT	69	73	71	79	80

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.

5.13. Control Interno Disciplinario.

Durante la vigencia 2024, la Oficina de Control Interno Disciplinario en calidad de líder del proceso interno de administración de asuntos disciplinarios, encabezó el proceso de actualización y simplificación de procedimientos, formatos e instructivos internos, con el fin de parametrizar y tecnificar el trámite de las actuaciones disciplinarias que deban desarrollarse en la Empresa Metro de Bogotá S.A., participando también en la implementación de nuevas herramientas como el instructivo para el tratamiento de conductas disciplinarias y penales relacionadas con la violación de políticas de seguridad digital y, el protocolo de acoso laboral y acoso sexual laboral de la EMB.

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 el inadecuado manejo de los bienes de la entidad 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 y el régimen de inhabilidades e incompatibilidades.

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, conforme a los lineamientos previstos en la Directiva Distrital Conjunta 005 de 2023. 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. Es importante destacar que, en la presente anualidad, se implementó el informe semestral 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 cuarenta y siete (47) actuaciones disciplinarias, de las cuales dieciséis (16) 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, la se aperturaron nueve (9) indagaciones preliminares, cinco (5) investigaciones disciplinarias y concluyó, veinticinco (25) expedientes con autos de archivo y/o terminación de investigación.

5.14. Defensa Judicial y Solución de Controversias Contractuales.

En la vigencia 2024, 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 \$8.479 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 quince (15) procesos judiciales que venían de anteriores anualidades, que no han concluido con fallo de última instancia.

Adicionalmente, durante la vigencia, se notificó la admisión de cuatro (4) nuevos procesos judiciales, en lo que se ejerció la representación judicial en calidad de demandado, como consecuencia de los procesos de adquisición predial por expropiación para el proyecto de la PLMB y un tema de índole laboral. 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 2024, se atendieron treinta y seis (36) acciones de tutela en contra de la Empresa, treinta dos (32) falladas a favor de la EMB y cuatro (4) pendientes de resolver para la próxima vigencia. En este punto, resulta relevante destacar la acción de tutela promovida por la APCA1, Metro Línea 2 – Bogotá, con Rad. 110014189032 2024 00565 00, en donde se pretendía la protección de los derechos supuestamente amenazados con el trámite del conflicto de interés dentro del proceso de selección de la L2MB, y en la que, en primera y segunda instancia, negaron el amparo solicitado encontrando que las actuaciones de la EMB se ajustaban a la reglamentación nacional y a las políticas de la Banca Multilateral.

Por otra parte, se continuó con la representación de la EMB dentro del trámite arbitral internacional convocado por ML1, en el que, el 14 de octubre de 2024 se notificó el laudo en el que, se resolvió revocar la decisión del 1 de agosto de 2023 del Amigable Componedor, dentro del trámite SDI-ML1 No. 06 sobre compensación forestal, al considerar que, el Panel excedió y no se ajustó al alcance del mandato que las Partes le otorgaron en el Contrato de Concesión. Además, decidió negar las condenas que pretendía el Concesionario se impusieran a la EMB en cuantía de COP\$ 18.347.901.644.

Teniendo en cuenta los impactos del laudo atrás descrito frente a la figura del Amigable Componedor en la PLMB, el 14 de noviembre de 2024, la EMB radicó ante la Sala Plena de la Sección Tercera del H. Consejo de Estado, recurso extraordinario de anulación, conforme al artículo 109 de la Ley 1563 de 2012, con Rad. 110010326000 2024 00162 00.

Finalmente, para 2024 se continuó el trámite de tres (3) procedimientos administrativos sancionatorios que venían de la anterior vigencia, concluyendo con archivo por superación del presunto incumplimiento; además, se iniciaron diez (10) nuevos procesos, de los cuales siete (7) se terminaron por superación del incumplimiento y tres (3) se encuentran pendientes de resolver, a la fecha de este informe.

5.15. Comunicaciones y Cultura Ciudadana para el Metro.

Los resultados de la más reciente medición (diciembre 2024) realizada por la firma INVAMER para el Concesionario Metro Línea 1, en el mismo periodo en la que se evaluó la opinión que tienen los ciudadanos de Bogotá sobre la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), concluyeron que la ciudadanía considera cada vez más que la L1MB será realidad y transformará positivamente sus vidas.

Con relación al conocimiento acerca de la obra, 78 de cada 100 bogotanos aseguran que han escuchado o visto información acerca del proyecto. La percepción positiva se ubicó en el 84% en las localidades foco y no foco. Por otra parte, el 47% de los habitantes de las localidades foco consideran que se beneficiarán con el metro porque existirá mayor rapidez en el transporte, menor tiempo de desplazamiento y mejorará la calidad del aire. Y el 56% de los ciudadanos consideró que lo que escuchó o vio acerca de la Línea 1 del Metro de Bogotá, es que las obras avanzan a buen ritmo.

El optimismo de la ciudadanía también se ve reflejado en la confianza creciente en que los recursos públicos de la ciudad en su sistema de transporte serán bien utilizados y en la disminución de la percepción de la corrupción en la administración del proyecto.

En el año 2024, se emitieron 151 boletines de prensa, los cuales fueron replicados en diferentes medios de comunicación, para un total de 947 publicaciones. El retorno de inversión de estos boletines de prensa fue valorado en más de 4.100 millones de pesos. De igual manera, se publicaron 3.690 noticias sobre el Metro de Bogotá, cuyo retorno de inversión se valoró en más de 13.000 millones de pesos. El porcentaje de noticias negativas sólo fue del 3,8 % (142 impactos relacionados en su mayoría con la coyuntura política y retrasos en obra de la calle 72), y contrastó con el 96,2 % restante conformado por noticias positivas, neutras, editoriales y columnas de opinión. (3.690 publicaciones).

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 249 boletines virtuales “Somos

Metro” y 20 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 los escenarios de participación ciudadana, la EMB acompañó la realización de un total de 73 reuniones con grupos de interés, que contaron con la presencia de 3.434 participantes y sumaron más de 50.681 reproducciones en nuestros canales virtuales.

En materia de redes sociales, la EMB celebró la llegada de 96.335 nuevos seguidores a los canales virtuales, de los cuales 23.859 corresponden a la red social Tik Tok, abierta a mediados del año. Adicional, en el 2024 se realizó la migración de página web a sede electrónica, recibiendo un poco más de 200.000 visitantes nuevos a la sede electrónica institucional.

Dentro de los resultados del plan de acción de cultura ciudadana para el 2024 se destaca la operación del Vagón Escuela, que reportó el ingreso de más de 55 mil visitantes quienes disfrutaron de un recorrido guiado de aproximadamente 40 minutos, donde se explicó acerca de aspectos históricos de la movilidad de Bogotá orientada al transporte multimodal, las características generales de la Línea 1 del Metro de Bogotá (que incluye la inmersión dentro de un vagón a escala real y un relato orientado a cultivar y promover desde ya la cultura ciudadana en cuanto al uso, cuidado y apropiación del sistema metro una vez entre en operación en 2028).

Por otra parte, gracias a la articulación con el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte (IDRD), se activó un protocolo especial para coordinar la visita al Vagón Escuela de ciudadanos mayores de 15 años a través de una preinscripción por correo electrónico. La estrategia ha tenido gran acogida y en 2024 se reportó la visita de grupos de adultos mayores, líderes de juntas de acción comunal, comunidad LGBT, estudiantes universitarios, profesores y directivos de colegios y universidades, comunidad con discapacidad, entidades públicas, entre otros.

En articulación con la Dirección de Relaciones con el Sector Educativo Privado de la Secretaría de Educación del Distrito (SED) se adelantó la promoción de la estrategia ‘Recorriendo Nuestro Metro’ con rectores de los colegios privados, con el fin de llevar actividades lúdico-pedagógicas a las instituciones educativas y así atender un mayor número de comunidad estudiantil con narrativas orientadas hacia la apropiación de conceptos de cultura ciudadana. Durante el 2024 Recorriendo Nuestro Metro llegó a 6 colegios privados donde se impactó principalmente a 1.566 niños y niñas de preescolar y primaria.

Con el Concesionario Metro Línea 1 se adelantaron durante el 2024 las estrategias ‘Cuidemos Nuestros Pasos’, ‘Guardianes del Sendero’ y Juventudes Metro’ todas orientadas al impulso y apropiación de la cultura ciudadana en colegios y comunidad en general. Se alcanzó la meta de 41 intervenciones.

En cuanto a la gestión de las PQRSD ciudadanas, se indica que durante la vigencia 2024 se recibieron un total de 2.779 PQRSD, de las cuales 2.770 se encuentran cerradas y 9 (nueve) 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 70 espacios de capacitación internas y externas 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”.



METRO BOGOTÁ

**Informe pendiente de aprobación por
parte de la Junta Directiva y la Asamblea
de Accionistas.**