INFORME PERIÓDICO DE FIN DE EJERCICIO 2025

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá LTDA. Metro de Medellín

NIT 890.923.668-1

Domicilio principal: Calle 44 No. 46-001, Bello, Antioquia, Colombia A.A. 9128 Medellín

Emisiones de valores autorizadas

Mediante Resolución 1643 del 28 de agosto de 2025 de la Superintendencia Financiera de Colombia, se autorizó la inscripción en el RNVE y la oferta pública de Bonos de Deuda Pública Interna Sostenibles, con las siguientes características:

Característica	Detalle
Clase de valor	Bonos de deuda pública interna sostenibles
Monto autorizado del Programa de Emisión y Colocación	hasta COP $350.000 millones
Sistema de negociación	por definir al momento de la colocación
Monto colocado a la fecha de corte (31 de diciembre de 2025)	COP $0
Saldo pendiente por colocar	COP $350.000 millones

A la fecha de corte del presente informe no se han realizado colocaciones de valores.

1. Glosario 4
2. Aspectos Generales de la Operación 5
2.1. Descripción del objeto del negocio del emisor 6
2.2. La evolución del plan de negocios en el corto, mediano y largo plazo 7
2.3. Actividades, productos o servicios generadores de ingresos 7
2.4. Condiciones comerciales competitivas 11
2.5. Desarrollo de nuevos productos o servicios 15
2.6. Patentes, marcas comerciales, licencias, franquicias y otros derechos de autor 24
2.7. Detalle de los ingresos (Cifras en millones) 27
2.8. Número de trabajadores 30
2.9. Litigios, procesos judiciales y administrativos 30
2.10. Riesgos relevantes a los que está expuesto el emisor y los mecanismos implementados para mitigarlos 31
3. Desempeño bursátil y financiero 47
3.1. Comportamiento y desempeño de los valores en los sistemas de negociación en que se encuentren inscritos 47
3.2. Sobre la participación en el capital del emisor y otros asuntos materiales relativos a su estructura propietaria del capital 48
3.3. Información financiera del ejercicio reportado comparándola con el ejercicio inmediatamente anterior 48
3.4. Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de la operación y la situación financiera 48
3.5. financieros de fin de ejercicio y cambios materiales 48
3.6. Las variaciones materiales de los resultados de la operación 48
3.7. Tendencias, eventos o incertidumbres que tengan la capacidad de impactar materialmente las operaciones del emisor, su situación financiera o los cambios sobre su situación financiera; así como los supuestos utilizados para elaborar estos análisis 48
3.8. Operaciones efectuadas por fuera de balance que puedan impactar materialmente las operaciones del emisor, su situación financiera o los cambios sobre su situación financiera 49
3.9. Descripción y evaluación de los controles y procedimientos utilizados por el emisor para el registro, procesamiento y análisis de la información requerida para dar cumplimiento oportuno a la obligación de reportar ante el RNVE 49
3.10. Análisis cuantitativo del riesgo de mercado 49
3.11. Análisis cualitativo de riesgo de mercado 51

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

3.12. Una descripción de la estructura de la administración del emisor 52

3.13. Descripción de la estructura de gobierno adoptada por el emisor para lograr un trato equitativo de los inversionistas y promover su participación 75

4. Prácticas, políticas, procesos e indicadores en relación con los criterios ambientales y sociales implementados por el emisor 75

5. Anexos 75

5.1. Estados Financieros 2024 – 2025 75

5.2. Memoria de sostenibilidad 75

5.3. Hipótesis de negocio en marcha 75

5.4. Informe de Asuntos Sociales y Ambientales, incluidos los Climáticos 75

5.5. Certificación del representante legal sobre materialidad de la información 75

5.6. Informe del representante legal sobre evaluación de los sistemas de control interno y procedimientos de control y revelación de la información financiera 75

5.7. Certificación del revisor fiscal sobre la efectividad de los controles del reporte de información financiera 75

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

1. Glosario

- Afluencia: Número total de pasajeros que ingresan al sistema de transporte en un período determinado.
- BRT (Bus Rapid Transit): Sistema de buses de tránsito rápido que opera en carriles exclusivos o preferenciales, diseñado para ofrecer mayor capacidad y velocidad que el transporte colectivo convencional.
- Cívica: Sistema de recaudo centralizado del Metro de Medellín y marca comercial de su medio de pago electrónico (tarjeta y aplicación móvil), utilizado para el acceso a los diferentes modos de transporte integrados y servicios de ciudad.
- DOT (Desarrollo Orientado al Transporte): Estrategia de planificación urbana que concentra el desarrollo inmobiliario y de usos mixtos en las áreas de influencia de estaciones y corredores de transporte masivo.
- DTL (Día Típico Laboral): Indicador que mide la cantidad de viajes realizados en un día hábil representativo, utilizado como referencia para la planificación operativa y el seguimiento de metas de demanda.
- EBITDA: Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. Indicador financiero que mide la generación operativa de caja de la empresa.
- FIC (Fondo de Inversión Colectiva): Vehículo de inversión administrado por una sociedad fiduciaria o comisionista de bolsa, en el cual se agrupan recursos de múltiples inversionistas para ser gestionados de manera colectiva.
- IBR (Indicador Bancario de Referencia): Tasa de interés de referencia del mercado interbancario colombiano, utilizada como base para la indexación de operaciones de crédito.
- IPC (Índice de Precios al Consumidor): Indicador que mide la variación promedio de los precios de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo de los hogares colombianos. Publicado por el DANE.
- IRL (Indicador de Riesgo de Liquidez): Métrica interna del Metro de Medellín que mide la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con los recursos disponibles, bajo distintos escenarios de estrés.
- MEGA: Meta Estratégica Grande y Ambiciosa. Declaración que sintetiza el principal objetivo cuantificable de la empresa para un horizonte estratégico quinquenal.
- MECI (Modelo Estándar de Control Interno): Marco de referencia adoptado por las entidades del Estado colombiano para el diseño, implementación y fortalecimiento del sistema de control interno institucional.
- MIPG (Modelo Integrado de Planeación y Gestión): Marco de referencia del Gobierno Nacional que articula la planeación institucional, la gestión presupuestal, la gestión del talento humano y el seguimiento y evaluación del desempeño institucional.
- NOGAI (Normas Globales de Auditoría Interna): Estándares internacionales emitidos por el Instituto de Auditores Internos (IIA) que guían la práctica profesional de la auditoría interna.
- Plan Maestro: Instrumento de direccionamiento estratégico del Metro de Medellín con horizonte al año 2050, que establece los lineamientos de crecimiento y desarrollo de la empresa a largo plazo.

- POT (Plan de Ordenamiento Territorial): Instrumento de planificación municipal que regula el uso, ocupación y transformación del suelo en el territorio de un municipio o distrito.
- RNVE (Registro Nacional de Valores y Emisores): Registro administrado por la Superintendencia Financiera de Colombia en el que deben inscribirse los valores y sus emisores para poder realizar ofertas públicas en el mercado de valores colombiano.
- SFC (Superintendencia Financiera de Colombia): Entidad de supervisión y vigilancia del sistema financiero, asegurador y del mercado de valores en Colombia.
- TES (Títulos de Tesorería): Títulos de deuda pública emitidos por el Gobierno Nacional de Colombia a través del Ministerio de Hacienda, negociados en el mercado de valores.
- UAU (Unidad de Actuación Urbanística): Instrumento de gestión del suelo que delimita un área específica dentro de un plan parcial para su desarrollo integral de manera coordinada entre los propietarios.
- UEN (Unidad Estratégica de Negocios): Segmento organizacional dentro de la estructura del Metro de Medellín que opera con autonomía en la gestión comercial de una línea de negocio específica.
- VaR (Value at Risk / Valor en Riesgo): Metodología estadística que estima la pérdida máxima probable de un portafolio de inversiones en un horizonte de tiempo determinado y con un nivel de confianza dado.

2. Aspectos Generales de la Operación

El Metro de Medellín es el nombre dado al sistema de transporte masivo tipo metro que sirve directamente a la ciudad de Medellín y a los municipios de su área metropolitana en el Valle de Aburrá: Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Medellín (ciudad núcleo), Itagüí, Envigado, Sabaneta, La Estrella y Caldas, con una población aproximada de 4,3 millones de habitantes.

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada — Metro de Medellín Ltda. (NIT 890.923.668-1) es una sociedad pública con régimen de empresa industrial y comercial del Estado del nivel municipal, constituida mediante escritura pública No. 1020 del 31 de mayo de 1979 de la Notaría Novena de Medellín. Su domicilio principal se encuentra en el municipio de Bello, Antioquia (Colombia), en la calle 44 No. 46-001. Su duración y vigencia se extiende hasta el 31 de mayo de 2078. Sus socios son el Departamento de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, cada uno con una participación del 50%.

La compañía se dedica al servicio público de transporte de pasajeros y la explotación comercial del Sistema de Recaudo Centralizado y sus medios de pago. Adicionalmente, desarrolla oportunidades conexas al servicio de transporte de pasajeros, entre ellas: (i) la planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte público de pasajeros; (ii) la oferta de servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica, capacitación y servicios técnicos relacionados con sistemas de transporte; (iii) la ejecución de operaciones urbanas y desarrollos inmobiliarios orientados al desarrollo del sistema; (iv) la explotación comercial de negocios asociados al transporte público y espacios publicitarios; y (v) la explotación comercial del Sistema de Recaudo Centralizado (Cívica) y sus medios de pago.

El área de influencia en el que se efectúan los servicios del Metro de Medellín está conformada por los 10 municipios del Valle de Aburrá. Para la prestación del servicio, la Empresa opera un

sistema multimodal integrado compuesto por: transporte férreo (2 líneas de Metro), transporte aéreo por cabinas (6 líneas de Metrocable), tranvía (1 línea), buses de tránsito rápido — BRT, y buses eléctricos y a gas. La red abarca 85,12 kilómetros de extensión, con 42 estaciones, 28 paradas y 24 paraderos.

2.1. Descripción del objeto del negocio del emisor

El Metro de Medellín, cuya razón social es Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., es una sociedad entre entidades de derecho público, constituida como sociedad de responsabilidad limitada de nacionalidad colombiana, con domicilio en el municipio de Bello, Colombia. Sus socios son el Departamento de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, cada uno con una participación paritaria del 50% en el capital social.

La compañía tiene por objeto social cuatro grandes líneas de actividad: (1) la planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte público de pasajeros en uno o varios modos o sistemas, así como la oferta de servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica, capacitación y servicios técnicos relacionados; (2) la ejecución de operaciones urbanas y desarrollos inmobiliarios orientados al desarrollo del sistema de transporte masivo, incluyendo actuaciones urbanísticas, gestión del suelo, adquisición de inmuebles, formulación de instrumentos de planeación y actuación como banco inmobiliario; (3) la explotación comercial de todos los negocios asociados con el transporte público de pasajeros y espacios publicitarios, incluyendo el aprovechamiento de la capacidad técnica y tecnológica de su talento humano, infraestructura y equipos, así como la importación y exportación de equipos, servicios y repuestos; y (4) la explotación comercial del Sistema de Recaudo Centralizado y sus medios de pago, abarcando la implementación y operación del componente de recaudo en el transporte público intermodal, el desarrollo de aplicaciones comerciales para sectores diversos, soluciones de acceso e identificación, y el análisis y procesamiento de datos públicos.

Para el desarrollo de su objeto, la Empresa está facultada para celebrar toda clase de contratos, participar en procesos contractuales bajo diversas modalidades asociativas, elaborar estudios e investigaciones, adquirir y enajenar bienes, contratar empréstitos y llevar a cabo emisiones de valores en mercados públicos nacionales y extranjeros.

El área de influencia en la que se efectúan los servicios del Metro de Medellín está conformada por los 10 municipios del Valle de Aburrá: Girardota, Barbosa, Copacabana, Bello, Medellín (ciudad núcleo), Itagüí, Envigado, Sabaneta, La Estrella y Caldas, con una población aproximada de 3,9 millones de habitantes. Específicamente, Medellín aporta más de un 7,0% al PIB de Colombia, por lo que el área de influencia de las operaciones del Metro de Medellín representa una importancia considerable para la economía nacional.

2.2. La evolución del plan de negocios en el corto, mediano y largo plazo

Para el Metro de Medellín Ltda. la estrategia está enmarcada en el Plan Maestro que provee el direccionamiento estratégico, con políticas diseñadas metodológica y coherentemente, para dirigir el crecimiento y desarrollo de la Empresa durante los próximos 30 años (horizonte 2050).

El Plan Maestro "Confianza en el futuro" tiene una visión de largo plazo que se cristaliza a través de planes estratégicos quinquenales (corto plazo). Este instrumento se soporta en cuatro pilares: horizonte de tiempo, planes rectores, direccionamiento estratégico e instrumentos de gestión.

Los horizontes de planificación son: corto plazo (quinquenio 2021-2025, completado al cierre de esta vigencia), mediano plazo (2035) y largo plazo (2050). A partir de 2026, la Empresa inicia el nuevo ciclo estratégico bajo el direccionamiento NEXT 2026.

Los planes rectores son herramientas de planificación a corto, mediano y largo plazo: Plan Rector de Expansión del Sistema (PRES), Plan Rector de Infraestructura Administrativa y Operativa (PRI), Plan Rector de Tecnología Operativa (PRTO), Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI) y Plan Rector de Negocios (PRN).

Direccionamiento estratégico

El direccionamiento estratégico del quinquenio 2021-2025, vigente hasta el cierre del período reportado, definió como propósito superior: "Generamos calidad de vida para las personas e integramos y transformamos territorios, contribuyendo con la sostenibilidad de la región." La MEGA establecida fue: "Ser a 2025 una Empresa innovadora con un crecimiento eficiente, articuladora de la movilidad como servicio, para conectar 1,3 millones de viajeros al día y con una participación de ingresos por negocios asociados del 15%."

Los objetivos estratégicos para el quinquenio 2021-2025 fueron: fortalecer la cultura organizacional, potenciar la gestión estratégica del talento humano, fortalecer la excelencia organizacional en la era de la transformación digital, fortalecer el ecosistema de innovación, fortalecer la gestión de activos, alcanzar 1,3 millones de viajes en DTL, consolidar el centro de relaciones y servicios de ciudad, transformar territorios, alcanzar un margen EBITDA del 23%, maximizar ingresos tarifarios, alcanzar un 15% de ingresos no tarifarios, obtener recursos de fuentes externas y alternativas, maximizar la rentabilidad de los activos, contribuir con la agenda 2030 de los ODS, y extender la Cultura Metro a todos los grupos de interés para lograr una calificación de 9,5/10 en Reputación Corporativa.

2.3. Actividades, productos o servicios generadores de ingresos

El objeto social del Metro de Medellín consiste en la planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte, así como la ejecución de operaciones urbanas y desarrollos inmobiliarios, orientados al desarrollo del sistema de transporte masivo público de pasajeros. De igual manera, el Metro puede realizar la explotación comercial de todos los negocios asociados con el transporte público de pasajeros y espacios publicitarios y la

explotación comercial del sistema de recaudo centralizado y sus medios de pago. Adicionalmente, y como parte de los negocios asociados, la empresa puede ejecutar negocios de conocimiento (Asesorías y servicios).

Sin embargo, existen ciertos factores que pueden afectar el curso normal de las operaciones y negocios de la empresa, y que son ajenos a su control:

- Cambios en la regulación y en las acciones de los organismos reguladores.
- La existencia de condiciones económicas adversas.
- Los riesgos de afluencia y demanda.
- Condiciones climáticas adversas generadas por el cambio climático.
- Daños por actos malintencionados de terceros, actos terroristas o problemas de orden público.
- La interrupción o desabastecimiento de los recursos críticos para la operación.
- Ocurrencia de eventos naturales y catastróficos.

Adicionalmente, las operaciones de la empresa están sujetas a los riesgos inherentes asociados normalmente a la industria en la que opera, incluyendo ocurrencia de accidentes en la operación de los modos de transporte, fallas y rupturas en los equipos y otros peligros, de los que podría resultar en daños a, o la destrucción de cualquiera de los equipos, instalaciones o lesiones a personas y daños a la propiedad la Empresa. No obstante, el Metro de Medellín cuenta con un programa integral de aseguramiento contra varios de estos riesgos que incluye seguros, tales como, TRDM (todo riesgo daño material), terrorismo, responsabilidad civil extracontractual, responsabilidad civil de directores y administradores, infidelidad de riesgos financieros, responsabilidad civil profesional, riesgos cibernéticos, transporte de mercancías y pólizas de vehículos.

El objeto social principal, es la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, bajo las siguientes modalidades:

- La planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte público de pasajeros.
- Ofrecer y vender servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica, capacitación, mercadeo de bienes, servicios técnicos de operación, control, recaudo y mantenimiento, relacionados con los diferentes modos y sistemas de transporte.
- La ejecución de operaciones urbanas y desarrollos inmobiliarios, orientados al desarrollo del sistema de transporte masivo.
- La explotación comercial de todos los negocios asociados con el transporte público de pasajeros y espacios publicitarios.
- La explotación comercial del sistema de Recaudo Centralizado y sus medios de pago.
- Para la prestación del servicio de transporte la empresa utiliza los siguientes sistemas:

- Transporte férreo.
- Trasporte aéreo a través de cabinas.
- Transporte de buses tipo bus de tránsito rápido – BRT.
- Transporte de buses tipo bus eléctrico
- Transporte de buses tipo bus a gas
- Transporte en tranvía.

En el marco de las actividades complementarias al negocio esencial, la compañía haciendo uso de sus recursos, su experiencia y la explotación del "know how", viene obteniendo otros ingresos a partir de las siguientes líneas de negocio:

Negocios de Conocimiento: se encarga de explotar el conocimiento de la organización, adquirido durante más de 30 años de experiencia transcurridos desde el inicio de operación, especialmente en sistemas de transporte masivo y cultura asociada a la movilidad.

Los negocios asociados se encuentran agrupados en:

- **Consultoría en movilidad urbana sostenible**: consiste en la promoción y la visión de ciudades sostenibles con un modelo de movilidad que mejora la calidad de vida de las comunidades, mitiga los efectos del cambio climático y conecta de manera eficiente los territorios y las regiones. Incluye asesorías especializadas y el diseño e implementación de un modelo de gestión social y cultura ciudadana basado en la Cultura Metro.
- **Formación:** rescate en alturas en sistemas de cables aéreos, conducción de trenes, tranvías, buses, operadores de tráfico y estaciones de sistemas de transporte y pasantías.
- **Gestión de sistemas de transporte:** se pone a disposición de empresas e instituciones públicas y privadas la experiencia de más de cuatro (4) décadas en el diseño, la estructuración, la implementación, la operación, la administración y el mantenimiento de sistemas de transporte de pasajeros.
- **Otros negocios**: se ofrecen otro tipo de servicios que aprovechan las ventajas competitivas de la empresa tales como: alquiler de máquinas y equipos ferroviarios, movilidad como servicio, explotación de marca a través de tienda metro, turismo, explotación de programas y herramientas especializados.

Unidad Estratégica de negocios (UEN) CÍVICA: tiene como objetivo prestar servicios de ciudad, a través de una plataforma tecnológica, y transformar las oportunidades en negocios que agreguen valor a sus clientes a través de varios negocios:

Los servicios de la UEN Cívica se encuentran agrupados en:

- **Recaudo electrónico:** servicio de recaudo electrónico para empresas de movilidad y todo tipo de transporte, que brinda seguridad, trazabilidad, transparencia y eficiencia en los procesos e información de valor para la toma de decisiones empresariales.

- **Tarjetas:** tarjetas de acceso a edificaciones públicas y/o privadas como universidades y empresas que integran funcionalidades de transporte, identificación, control y acceso para contribuir a la movilidad sostenible y que desean modernizar sus procesos internos.
- **App Cívica:** App multiservicio para el acceso a la movilidad, comercio y servicios de ciudad a través de códigos QR (Quick Response) desde celular haciendo uso del planificador de transporte como base de la integración de servicios.

Real Estate: estos negocios permiten captar el valor del suelo de los desarrollos inmobiliarios alrededor de las estaciones en los corredores de movilidad actuales y futuros.

La captura de valor agrupa los negocios de:

- **Publicidad:** aprovechamiento estratégico de espacios dentro de la infraestructura del sistema Metro, visibles para la pauta comercial de los anunciantes. En estos espacios de comunicación comercial publicitaria, se tienen formatos fijos, digitales e itinerantes, estos últimos ideales para la producción de actividades BTL (Below The Line por sus siglas en inglés).
- **Renta inmobiliaria**: oferta de espacios y actividades para las marcas y productos que quieran llegar de manera directa a su público objetivo. Los espacios pueden ser fijos o provisionales y aprovechan la circulación de usuarios en la infraestructura externa e interna del sistema, y el público cautivo en los diferentes vehículos de los modos de transporte, promoviendo entornos donde la Cultura Metro contribuye a los indicadores de buen desempeño y aporta al proyecto de vida de nuestros comerciantes.
- **Administración de activos inmobiliarios**: manejo de los bienes inmuebles de carácter comercial propiedad del Metro de Medellín, que va desde la gestión y saneamiento predial, hasta la promoción de estos, evaluación del acatamiento de requisitos legales por parte de prospectos arrendatarios, elaboración y seguimiento al cumplimiento de las condiciones definidas en los contratos de arrendamiento, y atención de imprevistos relacionados con el mantenimiento de los inmuebles.
- **Aprovechamiento del espacio público**: optimización de espacios existentes y proyectados a lo largo del sistema, que permiten la habilitación de nuevos usos comerciales que les permitan a todos nuestros usuarios Metro, el acceso a bienes y servicios.
- **Renta de infraestructura para telecomunicaciones**: aprovechamiento económico de la infraestructura Metro a través de la oferta de servicios de telecomunicaciones como internet, renta de espacios para instalación y adecuación de redes, última milla, entre otros.
- **Desarrollos inmobiliarios:** servicios especializados inmobiliarios cuyo objetivo es ofrecer una propuesta integral para cualquier tipo de cliente que tenga una iniciativa orientada al desarrollo inmobiliario y urbano en las áreas de influencia de corredores y estaciones.

- **Desarrollo de operaciones urbanas**: aplicación de los instrumentos de gestión dispuestos en la normativa que permitan impactar positivamente en el desarrollo económico, la sostenibilidad financiera del sistema, la conservación del medio ambiente, la calidad del paisaje y el bienestar social, habilitando el desarrollo de actuaciones urbanas y proyectos inmobiliarios en los entornos desarrollables del sistema.
- **Servicios como operador urbano e instrumentos de planificación**: desarrollo de las funciones enfocadas a la gestión urbana, delegadas por las entidades territoriales que permitan la implementación de programas, proyectos, obras y mecanismos de gestión definidos en el POT (Plan de ordenamiento territorial) y la norma complementaria, específicamente en lo relacionado con la gestión financiera, social e institucional; así como actividades relacionadas con gestión del suelo, urbana e inmobiliaria.

2.4. Condiciones comerciales competitivas

El Metro de Medellín presenta un conjunto de condiciones comerciales que le permiten diferenciarse dentro del sistema de transporte de pasajeros del Valle de Aburrá. Estas condiciones se sustentan en atributos operacionales, económicos y sociales que impactan directamente la elección modal de los usuarios.

La eficiencia y rapidez: La principal ventaja competitiva del Metro corresponde a la confiabilidad en los tiempos de viaje. En un entorno urbano caracterizado por la congestión vial, el sistema ofrece desplazamientos con baja variabilidad temporal, permitiendo a los usuarios planificar sus recorridos con mayor certeza frente a otros modos de transporte superficial.

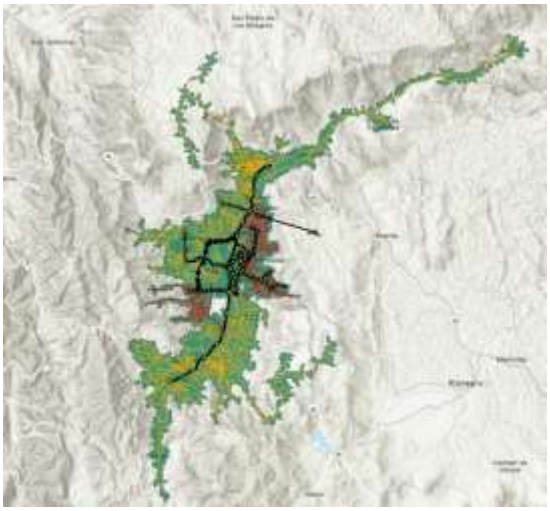
La cobertura e integración de la red: Aunque la cobertura del sistema férreo no es total, el Metro estructura la movilidad metropolitana mediante su integración operacional y tarifaria con:

- Metrocables
- Tranvía de Ayacucho
- Líneas de buses del sistema
- Rutas alimentadoras
- Buses integrados tarifariamente (operadores privados)

Esta configuración permite construir viajes completos origen-destino dentro de la red de transporte público.

La red integrada alcanza aproximadamente una cobertura directa del 94,67 % de la población urbana del Valle de Aburrá**.**

Adicionalmente, mediante los convenios tarifarios con el transporte público colectivo, se amplía la accesibilidad territorial del sistema, permitiendo cubrir prácticamente la totalidad de la zona urbana como se puede observar en el gráfico.



No obstante, bajo este esquema el ingreso tarifario se distribuye en proporciones similares entre los agentes del sistema, sin reflejar proporcionalmente el esfuerzo económico requerido para la operación del sistema masivo, lo cual evidencia el componente de responsabilidad social del Metro en la estructuración del servicio público de transporte metropolitano.

Las tarifas accesibles: En términos de costos, el Metro de Medellín también ofrece ventajas competitivas. Las tarifas del Metro son accesibles para la mayoría de la población, lo que lo convierte en una opción económica en comparación con otros medios de transporte como el sistema de transporte publico colectivo, los taxis o el transporte particular. Además, el Metro ofrece descuentos especiales para grupos vulnerables como estudiantes y personas de la tercera edad, lo que lo hace aún más atractivo para estos segmentos de la población.

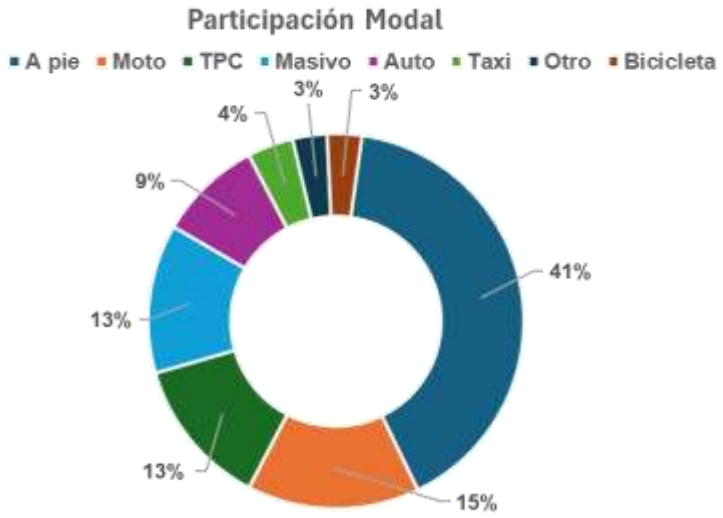
La seguridad: En cuanto a seguridad, el Metro de Medellín es considerado uno de los sistemas de transporte más seguros de la ciudad. Gracias a estrictos protocolos de seguridad y vigilancia, los usuarios del Metro pueden viajar con tranquilidad y confianza, algo que no siempre es posible en otros medios de transporte como los taxis o el transporte público colectivo. Este atributo incide directamente en la preferencia modal frente a alternativas de transporte superficial.

La innovación y tecnología: El Metro de Medellín ha implementado diversas innovaciones tecnológicas en su operación y servicios, como la integración con sistemas de pago electrónico y la implementación de mejoras en la señalización y la comunicación con los usuarios.

Impacto social y cultural: El Metro de Medellín ha tenido un impacto significativo en la vida de los habitantes de la ciudad, no solo en términos de movilidad, sino también en la revitalización de áreas urbanas y en la promoción de la cultura y la educación.

Estas condiciones competitivas hacen que el Metro de Medellín sea una opción atractiva para los usuarios y le permiten competir de manera efectiva en el sector de transporte de pasajeros.

Desarrollando el análisis de las condiciones competitivas de una manera más especifica el Metro de Medellín ha generado la estrategia de disponer a los habitantes del Valle de Aburrá una red de transporte masivo urbano de pasajeros contactando varios sectores clave de la ciudad región integrado sistemas de transporte como el Metrocable, el Tranvía, las Líneas buses con el sistema de alimentación y los convenios comerciales con el sistema de buses integrados tarifariamente, es así como el sistema de transporte tiene una cobertura del 94.67% de forma directa.



Al anterior valor se le suma la cobertura que alcanza con el sistema integrado con buses (sector privado) con el cual la tarifa se distribuye para los agentes en igual proporción(50%), en esta condición comercial no se tiene equidad respecto del esfuerzo económico que hace el masivo para operar versus el sistema privado de buses, lo que resalta aún más la responsabilidad social empresarial que tiene el Metro de Medellín en su sentido de servicio a la sociedad, y que va más allá al buscar generar itinerarios completos de viaje para sus usuarios con la posibilidad de realizar integraciones en la medida de conectar sus orígenes con sus destinos de viaje.

Participación en el mercado

En Medellín, la participación en el mercado de diferentes formas de transporte muestra una clara preferencia por desplazarse a pie, con un 41% de participación. Esta cifra refleja la importancia de la movilidad peatonal en la ciudad, posiblemente debido a distancias cortas o a la congestión del tráfico que hace más rápido caminar en lugar de utilizar otros medios de transporte.

En segundo lugar, las motos tienen una participación del 15%, lo que sugiere que son una opción popular para aquellos que buscan una forma rápida y flexible de moverse por la ciudad, especialmente en áreas donde el acceso en vehículos más grandes puede ser difícil.

El transporte público colectivo (TPC) y el Metro de Medellín tienen cada uno una participación del 13%. Aunque el TPC abarca una variedad de opciones como buses y colectivos, el Metro de Medellín destaca por su eficiencia y rapidez, atrayendo a un segmento significativo de la población que busca una forma rápida y segura de desplazarse por la ciudad.

Los autos particulares tienen una participación del 9%, lo que indica que, a pesar de ser una opción conveniente para algunos, no son la forma dominante de transporte en la ciudad, posiblemente debido a problemas de congestión y estacionamiento.

Los taxis tienen una participación del 4%, lo que sugiere que, aunque son una opción disponible, no son la elección principal de transporte para la mayoría de los habitantes de Medellín.

Finalmente, otras formas de transporte y la bicicleta tienen cada una participación del 3%, lo que indica que, aunque menos comunes, todavía hay un número significativo de personas que optan por estas opciones para desplazarse por la ciudad.

Calidad de vida

La oferta de un servicio de transporte limpio, asequible, seguro y rápido, lo convierte en un servicio altamente competitivo debido a los grandes aportes al beneficio social de los habitantes más vulnerables del territorio. Estos beneficios sociales generados se componen de costos ambientales evitados por congestión de las ciudades en el territorio relacionadas principalmente con las emisiones de carbono, flujo regular del tráfico y mayor calidad del aire (contaminación y ruido); asimismo, beneficios sociales relacionados con la salud pública a través de los accidentes y siniestros viales evitados, las enfermedades respiratorias evitadas gracias a la mayor calidad del aire, el ahorro de tiempos de viaje debido a la eficiencia tecnológica y equipamiento óptimo de los corredores de transporte y la mejor salud mental gracias a la mayor percepción de seguridad y reducción del estrés durante los viajes.

Todos estos elementos conjuntos más el sentido de pertenencia y amor por lo público permiten fortalecer la aceptación de la Cultura Metro como estructura ideológica del cuidado mutuo y el relacionamiento con los usuarios y que, a su vez, generan un aporte muy importante a la sostenibilidad económica y operacional del sistema Metro.

Integración

El sistema Metro garantiza la asequibilidad al transporte público a través de sus esquemas tarifarios focalizados en los grupos poblacionales más vulnerables y en función de sus necesidades de acceso universal al sistema de transporte, permitiendo así, ofrecer el servicio de transporte de más alta calidad en relación con su bajo costo por km recorrido gracias a sus

sistemas integrados de transporte con las empresas aliadas de transporte colectivo hacia las zonas de difícil acceso.

El aporte del sistema Metro a los grupos poblacionales más vulnerables no solo es alrededor de la calidad de vida, también se manifiesta en una mayor capacidad adquisitiva para las poblaciones de menor nivel de ingresos gracias al menor costo adicional por km recorrido en comparación con el total de sus ingresos, en especial porque, en su mayoría, estos trabajan en empleos informales de una baja productividad laboral y, por tanto, sus ingresos laborales no son muy altos.

Los desequilibrios de los desarrollos territoriales y la baja capacidad del estado para brindar calidad de vida en todo el territorio hacen que haya muchas zonas de difícil acceso para el sistema Metro, sin embargo, la planeación de corredores con lectura territorial y el diseño de rutas integradas con empresas de transporte colectivo de estas zonas permite ofrecer a las personas un acceso integral al sistema de transporte de servicio público altamente competitivo, eliminando así, las barreras sociales y económicas configuradas de su entorno.

Responsabilidad social empresarial

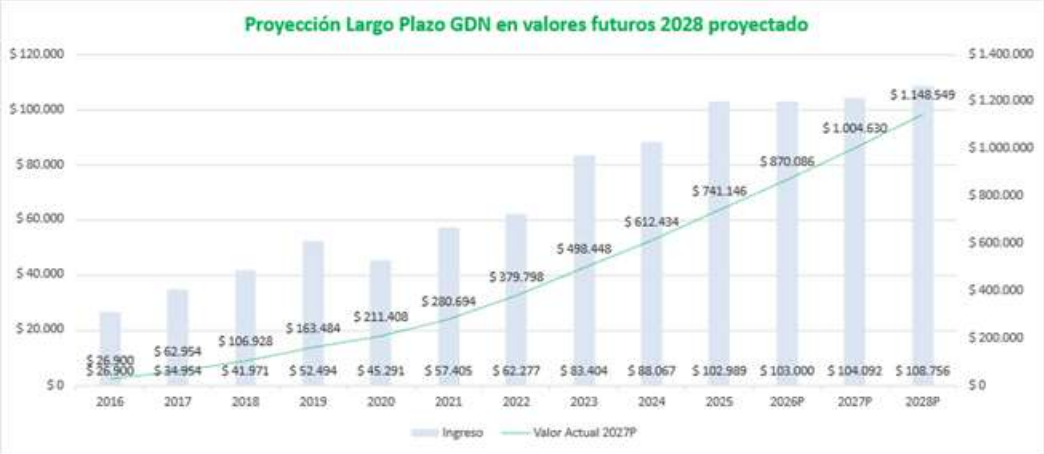
El Metro como empresa pública y estratégicamente estructurada dentro de un monopolio natural para disminuir los costos adicionales por el uso de su sistema de transporte, busca siempre el acceso universal al mínimo costo posible desde lo técnico y con el menor tiempo de viaje con la tecnología existente.

Por la importancia del servicio de transporte para la movilidad urbana, como servicio necesario, la preferencia por la mayoría de la población es de interés público, y sin importar que en el mercado de transporte compiten pequeñas y medianas empresas asociadas que agrupan pequeños propietarios familiares de vehículos de transporte. Consciente de esto, como parte del sentido de cultura Metro y responsabilidad social empresarial, el Metro integra y reconoce la importancia de las empresas de transporte colectivo en zonas de difícil acceso para el desarrollo de alianzas estratégicas y/o acuerdos comerciales mutuamente beneficiosos y financieramente sostenibles gracias a la calidad de servicio de transporte ofrecida por el Metro, permitiendo así, también mejorar la cobertura y el acceso de un servicio de transporte de calidad a más personas segregadas social y económicamente por la ubicación de sus hogares.

2.5. Desarrollo de nuevos productos o servicios

En 2025, los ingresos no tarifarios alcanzaron $102.989 millones, ejecutando el 95 % de la proyección de ingresos. Este resultado representa una participación del 13,25 % del total de los ingresos de la empresa. Se trata de un desempeño alineado con un año de alto nivel para la Gerencia de Desarrollo de Negocios, teniendo en cuenta que la variación de los ingresos frente al año anterior fue un crecimiento del 16,94 %. En efecto, los ingresos no tarifarios pasaron de $88.067 millones en 2024 a superar en 2025 la barrera de los $100.000 millones.

En la siguiente tabla se especifica el comportamiento de los ingresos no tarifarios desde el 2016 y la proyección de ingresos no tarifarios del 2025 – 2028.



A continuación, los resultados por cada vertical de negocios asociados a la Gerencia de Desarrollo de Negocios.

Consultorías y formaciones	Ingresos por asistencias técnicas EOMMT: cerca de USD 42.000. Ingresos por consultorías: $1.299 millones. Dividendos operación Metro de Quito: $16.798 millones.
Aprovechamiento de infraestructura	Ingresos totales: $26.459 millones. Renta inmobiliaria: $15.545 millones (incremento del 11%). Publicidad: $18.700 millones en 2025 (crecimiento del 26%).
Servicios de Ciudad Cívica	Ingresos totales: $51.361 millones (incremento del 2%). Recaudo Electrónico: $29.392 millones. Control y Comunicaciones: $13.030 millones. Venta de tarjetas: $7.480 millones. Canal Empresarial: $1.111 millones. Canales Bancolombia: $349 millones.

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

A continuación, se detalla cada una las gestiones realizadas por áreas Negocios en el 2025.

2.5.2. Servicios de Ciudad Cívica Negocios de tecnología enfocados en movilidad y servicios de ciudad con base tecnológica, transformando oportunidades en negocios que agreguen valor a sus clientes, mediante la gestión de:

2.5.2.1. **Recaudo Electrónico:** Servicio de recaudo electrónico para empresas de movilidad, que brinda seguridad, eficiencia en los procesos e información de valor para la toma de decisiones empresariales.

2.5.2.2. **Tarjetas**: Venta de tarjetas eventuales y de segunda vía.

2.5.2.3. **App Cívica**: App multiservicio para el acceso a la movilidad, comercio y servicios de ciudad a través de códigos QR desde cada celular.

2.5.2.4. **Servicio Empresarial:** Oferta para empresas públicas y particulares de suscripciones de recargas masivas, venta y branding de tarjetas eventuales y tarjetas de acceso a universidades y empresas que integran funcionalidades de transporte, identificación, control y acceso para contribuir a la movilidad sostenible.

La Unidad Estratégica de Negocios de Cívica, conocida también como la vertical de Servicios de Ciudad Cívica, además de ser el operador y administrador del recaudo del Metro de Medellín, está enfocada en la explotación del sistema de recaudo en otros sistemas de transporte, la monetización de diferentes productos/servicios a través de la App Cívica y los negocios relacionados con la comercialización del medio de pago. A la fecha gestiona:

- Recaudadores de 36 empresas de transporte
- 2.297 buses con recaudo Cívica
- 196 rutas integradas con Cívica en el Valle de Aburrá que dan integración tarifaria a usuarios
- 5 rutas intermunicipales con Cívica en el Valle de San Nicolás
- 1.195 puntos de recarga de Cívica externos
- 54 clientes empresariales de recarga masiva en Cívica
- 766.661 usuarios registrados en la App Cívica
- 28 mil millones en transacciones comerciales en App Cívica.
- 3 billeteras digitales que se pueden utilizar para recarga de Cívica
- 9 millones tarjetas Cívica activas
- 135 máquinas de recarga automática de tarjeta Cívica
- 556 millones de transacciones en 2025
- 1,24 billones de pesos administrados en 2025 a través de encargo fiduciario.
- Implementación de estrategias de Fidelización con Puntos Colombia

2.5.3. Gestión Urbana y Desarrollos Inmobiliarios - Aprovechamiento de infraestructura

Estos negocios permiten la captura de valor del suelo y de los flujos generados por el transporte, a través de los desarrollos urbanísticos alrededor de las estaciones y de los aprovechamientos de la infraestructura y de los corredores de transporte masivo actuales y futuros como parte de la sostenibilidad financiera de nuestra Empresa. Estos negocios se desarrollan a través de la explotación comercial e inmobiliario de los bienes inmuebles propios, mediante desarrollos inmobiliarios con aliados estratégicos, arrendamiento y concesión de locales comerciales, publicidad y el aprovechamiento del espacio público, así:

2.5.3.1. Rentabilización de los activos a través del desarrollo de proyectos inmobiliarios

Es la oferta de iniciativas de desarrollos inmobiliarios en predios propios o integrados con suelos de otros propietarios, viabilizados para el desarrollo inmobiliario, lo que nos permite la rentabilización máxima de nuestros activos en las áreas de influencia de corredores y estaciones. Para el año 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:

2.5.3.1.1 Peldar

- Modificación del Plan Parcial: avance en el ajuste del instrumento para habilitar, dentro de la Unidad de Actuación Urbanística (UAU), el proceso de convertibilidad, con el fin de ofrecer un producto inmobiliario más alineado con la dinámica y condiciones actuales del mercado.
- Modelo de negocio: concertación con el aliado estratégico AR Construcciones S.A.S. sobre el esquema de compensación asociado al aporte del lote por parte del Metro.
- Gestión ambiental: inicio de los trámites de aprovechamiento forestal requeridos para el desarrollo del proyecto.

2.5.3.1.2 Estrella

- Gestión normativa y jurídica: ajuste del instrumento de planificación complementario para viabilizar, desde el punto de vista normativo y legal, el traslado de la línea de alta tensión.
- Prefactibilidad del negocio: desarrollo de la prefactibilidad con los aliados estratégicos CrearCimientos y Santa Juana, definiendo y aclarando roles, responsabilidades y participaciones entre los interesados del proyecto.

2.5.3.1.3 Alpujarra

- Articulación de actores: vinculación de los diferentes propietarios dentro de la Unidad de Actuación Urbanística del Plan Parcial, evidenciando un interés manifiesto en explorar una oportunidad de desarrollo inmobiliario mediante un desarrollador seleccionado bajo los procedimientos contractuales del Metro de Medellín.
- Selección de desarrollador: selección y validación del desarrollador que asumirá la estructuración a riesgo, con el propósito de iniciar las actividades de factibilidad durante el año 2026.

2.5.3.1.4 Hospital

- Ruta de gestión normativa: definición del plan de trabajo para la validación normativa, considerando la falta de claridad en los instrumentos de planificación respecto a los aprovechamientos habilitados para el proyecto.
- Ruta jurídica y recuperación del predio: definición de la estrategia jurídica y acercamientos con el ocupante del predio para la recuperación del espacio requerido para el desarrollo del proyecto, ante su renuencia a la entrega.
- Avances de estructuración: progreso en ideas básicas arquitectónicas, técnicas, legales y financieras para la materialización del desarrollo inmobiliario.

2.5.3.2. Urbanas e instrumentos de planificación.

Desarrollo de las funciones enfocadas a la gestión urbana, delegadas por las entidades territoriales que permitan la implementación de programas, proyectos, obras y mecanismos de gestión definidos en el POT y la norma complementaria, así como actividades relacionadas con gestión del suelo, urbana e inmobiliaria. Para el año 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Se generaron acercamientos importantes con las alcaldías de Itagüí, Girardota, Barbosa y Copacabana presentando la necesidad de Incorporación del principio de "Desarrollo Orientado al Transporte - DOT" en sus POT. Se realizó igualmente el análisis normativo general de los Planes de ordenamiento de estos municipios por donde se encuentra proyectado el trazado del proyecto Tren del Río, realizando recomendaciones importantes frente al trazado. Suscripción de un convenio interadministrativo con el Distrito de Medellín para realizar el acompañamiento a la revisión de su Plan de Ordenamiento Territorial en el cual se han logrado incorporar lineamientos tendientes a incluir estrategias DOT en toda la ciudad, producto de ello se está promoviendo la generación de polígonos como centralidades y corredores que sean definidas como zonas de DOT asociados a las estaciones y a los corredores de transporte.
- Se avanzó en solicitud de determinantes para la formulación del Plan Parcial San German - instrumento de planificación en el corredor de la 80- y se avanzó igualmente en su formulación.
- Se generaron acercamientos importantes con el municipio de Bello en pro de la formulación del PEMP del Parque de Artes y Oficios de Bello y se suscribió un MOU con Fabricato para el desarrollo de Patios Bello y del Plan Parcial Fabricato.
- Se suscribió MOU con interactuar con la finalidad de articular propuestas de planificación y desarrollo de los predios en el área de influencia de la estación Madera, que incluya los lineamientos de una operación urbana con enfoque DOT.

2.5.3.3. Aprovechamiento de la Infraestructura.

Los negocios de aprovechamiento de infraestructura tienen como objetivo la captura de valor del flujo de pasajeros a través de la optimización de los espacios existentes y proyectados a lo

largo del sistema Metro, y de la renta de inmuebles y espacios publicitarios. Agrupa negocios asi:

2.5.3.4. Venta de Publicidad.

aprovechamiento estratégico de espacios dentro de la infraestructura del sistema Metro, visibles para la pauta comercial de los anunciantes. Se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Se incursionó en la publicidad programática, la cual permite a los anunciantes comprar pauta publicitaria de manera directa basada en datos de segmentación y oportunidad de venta global de espacios en nuestro Sistema.
- Se cuenta con 21 pantallas LED de gran formato y 18 Megamupis distribuidas en las estaciones de las líneas A y B del sistema Metro generando una cobertura del 100% de las estaciones de estas Líneas.
- comercialización de pauta comercial al exterior de los vehículos como producto diferencial y de alto impacto en el Sistema.
- Aprovechamiento de la infraestructura de transporte para la realización de eventos, lanzamientos y actividades experienciales para grandes marcas y producciones en la Ciudad.
- Generación de valor a través de sistemas de medición de audiencias para la optimización de las campañas de nuestros anunciantes.

2.5.3.5. Renta Inmobiliaria.

- Oferta de espacios y actividades para las marcas y productos que quieran llegar de manera directa a su público objetivo. Se tienen los siguientes logros en la gestión:
-
- Administración de más de 500 espacios comerciales, ubicados en plazoletas y estaciones del sistema, con una ocupación superior al 90%.
- Apertura de la tienda ARA en la Estación Progreso de la línea P, iniciativa orientada a mejorar la calidad de vida de los usuarios y comunidades aledañas al sistema, facilitar el acceso a productos esenciales y fortalecer el entorno local mediante el aprovechamiento estratégico de la infraestructura de transporte.

2.5.3.6. Administración de activos inmobiliarios.

- Manejo de los bienes inmuebles con potencial de aprovechamiento de propiedad del Metro de Medellín, para el 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:
- Saneamiento 176 predios desde todos los componentes.
- Desarrollo e implementación del Sistema de Activos Inmobiliarios de la Empresa – SAI, que actualmente cuenta con 9 módulos para la administración, gestión y actualización de la información de los Activos inmobiliarios, Proyectos Urbanos y espacios comerciales de la Empresa. Además, se integra con plataformas como SAP, EURODOC y Janium permitiendo así una articulación con las demás áreas de la empresa involucradas en la gestión de Activos Inmobiliarios, e implementa los estándares de la normatividad nacional para la administración de tierras del Catastro Multipropósito

(LADM_COL- Compes 4007) en dos modelos Levantamiento Catastral (LC) e Intercambio Catastro Registro (CR).

2.5.3.7. Aprovechamiento del espacio público.

- Optimización de espacios existentes y proyectados a lo largo del sistema para la habilitación de nuevos usos comerciales.

2.5.3.8. Renta de Infraestructura para telecomunicaciones.

- Aprovechamiento económico de la infraestructura Metro a través de la oferta de servicios de telecomunicaciones como internet, renta de espacios para instalación y adecuación de redes, última milla, entre otros. Para el 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:
- Conexión de 32 Estaciones y 11 plazoletas en el sistema.
- 571.000conexiones diarias en promedio a la Red Wifi gratuita para los usuarios.
- 17 espacios rentados para antenas de telecomunicaciones.
- Adicionalmente se destacan dos contratos de concesión que nos permitirán materializar dos proyectos:
- Mercado gastronómico – Proyecto Estratégico Centro Histórico: corresponde a la materialización de la primera etapa del Proyecto Centro Histórico y tiene como propósito la recuperación y activación de los bajos de la estación Parque Berrío, generando espacios de encuentro ciudadano, fortaleciendo la Cultura Metro en las plazoletas y consolidando una fuente sostenible de ingresos no tarifarios.

El proyecto contempla la adecuación de aproximadamente 1.056 m² de área rentable, dentro de un área construida cercana a 2.105 m², para desarrollar un espacio bajo el concepto de mercado gastronómico. Este integrará la comercialización de productos autóctonos y tradicionales de Medellín, complementado con un piso superior comercial orientado a restaurantes tipo mantel.

Se estima que el mercado genere ingresos potenciales para el Metro del orden de COP 1.090 millones anuales a partir del inicio de operación, cuya inauguración se prevé para finales de 2026. La operación y administración estarán a cargo de un tercero privado, responsable de la atracción del público objetivo, la curaduría de la oferta comercial, y la ejecución de actividades de facility y property management del inmueble

Estación intermodal Exposiciones – Proyecto estratégico Portales Bolívar (Etapa 1): corresponde a la primera etapa del proyecto Portales Bolívar y se enmarca en los enfoques de Smart Mobility Hubs y Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Integra una intervención vial (reconfiguración de la sección de la Av. Bolívar/carrera 51 para habilitar carriles y bahías de buses) con el aprovechamiento comercial de los bajos del viaducto, con el fin de optimizar las dinámicas de movilidad, mejorar condiciones de seguridad y fortalecer la oferta de servicios de conveniencia para los usuarios.

El proyecto busca consolidar un portal de integración con rutas intermunicipales que conectan el Valle de San Nicolás con el Valle de Aburrá, incorporando zonas de estancia, circulación y abordaje, además de áreas verdes y módulos comerciales. Contempla 106 m² de GLA y un área construida de 1.113 m².

En 2025 se suscribió el contrato de concesión para la "estructuración, adecuación, administración y mantenimiento del Portal de Integración de la estación Exposiciones", alcanzando dos hitos clave de la estructuración: viabilidad legal y financiera, con una vigencia contractual de 8 años. En materia de ingresos, se acordó una participación escalonada para el Metro con ingresos aproximados, a precios constantes del año correspondiente, de COP 135 millones anuales durante los primeros 3 años, COP 252 millones anuales durante los años 4 y 5, y COP 384 millones anuales durante los años 6 al 8. La puesta en operación del proyecto se prevé para finales de 2026.

2.5.4. Consultorías y formaciones

En Negocios del Conocimiento aprovechamos toda la experiencia que hemos obtenido en la trayectoria organizacional, transformándola en un portafolio de servicios en cuyas líneas de negocio encontramos las formaciones, pasantías y consultorías.

En 2025 destacamos los siguientes servicios prestados:

2.5.4.1. **Consultoría Metro de Bogotá**

Durante el primer semestre de 2025, se desarrolló una consultoría para la Empresa Metro de Bogotá orientada a comprender las dinámicas sociales y culturales de las comunidades ubicadas en la zona de influencia de la Línea 1. Como resultado, se elaboró un Diagnóstico Social y Cultural que fortaleció el relacionamiento con las comunidades, permitió identificar riesgos sociales y oportunidades de impacto positivo, y constituye la base para la construcción de un Modelo de Cultura para la ciudad de Bogotá, enfocado en la apropiación ciudadana, la convivencia y la sostenibilidad del proyecto.

2.5.4.2. **Movilia**

Durante el 12, 13 y 14 de marzo de 2025, se llevó a cabo la primera versión de Movilia, Congreso de Transporte de Colombia, organizado por el Metro de Medellín y la Universidad Pontificia Bolivariana. En este congreso, confluyó toda la cadena de valor de los sistemas de transporte masivo de Colombia y se abordaron los retos y desafíos de los principales proyectos del sector, así como los temas relativos a la sostenibilidad financiera y social de dichos sistemas.

Movilia contó con cerca de ochocientos asistentes entre invitados especiales, conferencistas, aliados comerciales y público en general que, durante un espacio de tres días, profundizaron temáticas asociadas a nuevos corredores de transporte multimodal en Colombia, los modelos de contratación públicos para estos proyectos, los principales retos ferroviarios de Perú como

país invitado, ecosistemas de pago, cultura y apropiación ciudadana de los sistemas, finanzas sostenibles, entre otros. En 2026 Movilia 2.0 tendrá lugar en el mes de septiembre con nuevas temáticas sobre la movilidad sostenible y sin duda seguirá siendo un espacio de conversación de mayor magnitud e impacto en la región latinoamericana.

2.5.4.3. Programa Formación Avanzada en Sistemas Ferroviarios

La empresa, en alianza con la Universidad Pontificia Bolivariana, llevó a cabo la primera cohorte del diplomado Formación Avanzada en Sistemas Ferroviarios, mediante modalidad telepresencial, con una intensidad de 120 horas y una pasantía final en la sede administrativa del Metro de Medellín. Diecinueve estudiantes, procedentes de Colombia y Ecuador, fueron certificadas en este programa único en el país con prácticas en instalaciones ferroviarias, contribuyendo al mejoramiento de capacidades técnicas en beneficio de los proyectos y operaciones de los respectivos países.

2.5.4.4. Ministerio de transporte

El Contrato Interadministrativo 651 de 2025 consistió en la prestación de servicios por parte del Metro de Medellín al Ministerio de Transporte para definir lineamientos técnicos, operacionales y económicos orientados a adaptar la infraestructura y la operación existente del corredor troncalizado del SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga, de forma que pueda operar con otras tipologías o modos de transporte (p. ej., buses eléctricos, trolebuses, tranvías, entre otros), a partir de la evaluación de su infraestructura actual, restricciones y necesidades de intervención.

Para lograrlo, el contrato se desarrolló en tres fases: Diagnóstico, Formulación y Propuesta, cada una asociada a entregables y a un esquema de pago (30%–30%–40%). El plazo de ejecución se estableció hasta el 30 de diciembre de 2025.

2.5.4.5. Metro de Quito

En el 2025 la operación del Metro de Quito a través de la filial Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev EOMMT, logró hitos operacionales y sociales de gran impacto para la capital ecuatoriana. En esta línea superó los 100 millones de viajes desde su inauguración, logrando más de doscientos mil usuarios movilizados en un día típico laboral. Esta operación, demando además la prestación de asistencias técnicas de los socios, donde para el caso de Metro de Medellín, se continuó con la transferencia de conocimientos en temas relacionados con la analítica de recaudo, la administración de estaciones y la “MetroQultura”.

En lo relativo a los dividendos de la operación del Metro de Quito en su segundo año se recibieron ingresos por valor de 16.798 millones de pesos.

2.5.4.6. Fondo de Aceleración

consolidó la ejecución del modelo de emprendimiento corporativo del Metro como línea estratégica de generación de nuevos negocios, con los siguientes hitos:

- Acompañamiento y aceleración de iniciativas internas priorizadas, con entregables de validación de mercado, fortalecimiento de la propuesta de valor y definición de rutas de escalamiento (primer semestre 2025).
- Articulación con aliados del ecosistema (academia, empresas y entidades habilitadoras), formalizando esquemas de cooperación y oportunidades de negocio (2025).
- Definición de insumos técnicos y de gobernanza para la estructuración del futuro vehículo de inversión corporativo (CVC), incluyendo criterios de evaluación, gestión de riesgos y lineamientos operativos (segundo semestre 2025).
- Desarrollo de análisis de viabilidad en modelos de innovación abierta, tales como reconversión de buses mediante procesos de retrofit, comercialización de créditos de carbono, aprovechamiento de energía subutilizada y programas de formación especializada (2025).

2.5.4.7. **Operación de buses**

El 1 de julio de 2025 se firmó la modificación #9 al convenio 2011-008 (L1-L2-C6-C3), mediante la cual se acordó estandarizar en 8% los porcentajes de remuneración para todos los agentes, definir que el Distrito aportará anualmente $58.080.000.000 al FET y que Metro realizará el aporte según lo aprobado por su Junta Directiva, y ajustar la liquidación de trayectos integrados que involucren una o dos cuencas (3 o 6) y Metro o Tranvía, estableciendo que los pasajeros de transferencia se liquidarán directamente a la empresa por política tarifaria y no bajo el esquema de remuneración.

2.6. Patentes, marcas comerciales, licencias, franquicias y otros derechos de autor

Desde el comité de propiedad intelectual de la empresa desarrollamos las siguientes actividades en 2025:

2.6.2. Documentos propios del Comité de Propiedad Intelectual (PI) de la Empresa

- ✓ Resolución No. 0552 de 2021 (04/11/2021) Por medio de la cual se crea el Comité de Gestión Estratégica de Propiedad Intelectual de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada y se asignan sus funciones.
- ✓ Resolución No. 0667 de 2018 (18/09/2018) Por medio de la cual se adopta la Política de Propiedad Intelectual de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá.

2.6.3. Gestión del Comité de Propiedad Intelectual

Gestión para el fortalecimiento de las competencias de los integrantes del comité y otros miembros de la Empresa que se ven impactados por el tema, buscando con ello mayor eficiencia en la toma de decisiones, la optimización de recursos y potenciar la gestión de los activos de PI como fuente de nuevos ingresos.

Para tal fin se ejecutaron, con el apoyo del contratista, asesorías en los siguientes temas:
Para tal fin continúa durante el año 2025 la ejecución contractual del servicio de asesoría para la gestión de activos de propiedad intelectual de la empresa, adjudicado a la firma Olarte

Moure. Dicho contrato N° 007208C inició el 26 de julio de 2024 y tiene vigencia hasta diciembre de 2026.

Durante 2025, se llevaron a cabo, con el apoyo del contratista, las siguientes actividades:

2.2 Acciones frente a las marcas:

2.2.1 Búsqueda de marcas:

- Búsqueda de antecedentes para la marca "PLANES DE MOVILIDAD" (nominativa) en clase 35.
- Búsqueda de antecedentes para la marca "METROLABS" (mixta) en clases 35 y 36.

2.2.2 Registro de marcas:

- Solicitud de registro de la marca "MOVILIA" (mixta) en clase 41 y concesión en primera instancia.
- Concesión de la marca Negocios Metro de Medellín en Clase 35,36,41 y 42.

2.2.3 Acciones legales:

- Presentación de oposición contra la solicitud de registro No. SD2024/0106022 de la marca "METROAPP ¡SOLUCIONES YA!" (mixta) en clases 09 y 36.
- Presentación de oposición contra la solicitud de registro No. SD2024/0135629 de la marca "METRO TICKET" (mixta) en clases 35 y 41.
- Respuesta a la oposición contra la solicitud de registro No. SD2025/0025039 de la marca "MOVILIA" (mixta) en clase 41.

2.3 Acciones frente a las patentes:

2.3.1 Se realizó el pago de las siguientes anualidades durante 2025:

- Pago de la décima tercera anualidad en Colombia de "Sistema de monitoreo de la condición de circulación de vehículos en el punto de conexión y operación entre el cable, la cabina, la estación y la pinza soporte en un sistema de transporte de tracción por cable".
- Pago de la décima tercera anualidad en Colombia de "Sistema y método para la inspección de los parámetros geométricos de ruedas de vehículos ferroviarios".
- Pago de la décima tercera anualidad en Colombia de "Sistema para detectar defectos en la redondez de las ruedas de un vehículo ferroviario".
- Pago de la octava anualidad en Colombia de "Dispositivo de medición de cotas geométricas".
- Pago de la novena anualidad en Colombia de "Vehículo y método de medición para regulación de catenaria tranviaria y mordaza para riel".
- Pago de la octava anualidad en Colombia de la patente "Dispositivo y método de compensación de tensión".
- Pago de la quinta anualidad en Perú de la patente "Dispositivo y método de compensación de tensión".
- Pago de la doceava anualidad en argentina de la patente "Sistema de monitores de la condición de circulación de vehículos en el punto de conexión y operación entre el cable, la cabina, la estación y la pinza soporte en un sistema de transporte de tracción por cable"
- Pago de la décima cuarta anualidad en Colombia de "Sistema para detectar defectos en la redondez de las ruedas de un vehículo ferroviario".

- Pago de la décima cuarta anualidad en Colombia de "Sistema de monitoreo de la condición de circulación de vehículos en el punto de conexión y operación entre el cable, la cabina, la estación y la pinza soporte en un sistema de transporte de tracción por cable".
- Pago de la novena anualidad en Colombia de la patente "Dispositivo y método de compensación de tensión".
- Pago de la décima cuarta anualidad en Colombia de "Sistema y método para la inspección de los parámetros geométricos de ruedas de vehículos ferroviarios".
- Pago de la sexta anualidad en Perú de la patente "dispositivo y método de compensación de tensión".

2.3.2 Solicitud exámenes de patentabilidad en Colombia:
- "Soporte de emergencia para sistemas de transporte por cable aéreo"
- "Dispositivo de instalación y desinstalación de guarnición de volante"
- "Dispositivo de protección eléctrica en sistemas de frenado".

2.3.3 Informes de inteligencia Competitiva - Patent Snapshot:
Se elaboraron informes Patent Snapshots para las solicitudes de patente:
- "DISPOSITIVO DE INSTALACIÓN Y DESINSTALACIÓN DE GUARNICIÓN DE VOLANTE"
- "SOPORTE DE EMERGENCIA PARA SISTEMAS DE TRANSPORTE POR CABLE AÉREO"
- "DISPOSITIVO DE PROTECCIÓN ELÉCTRICA EN SISTEMAS DE FRENADO"

2.3.4 Búsqueda de patentabilidad:
- Búsqueda de patentabilidad para el proyecto "Banco de Prueba para sistema de guiado tranvía" (BXP2025/W046).

2.3.5 Acciones frente a la patente en Perú "DISPOSITIVO Y MÉTODO DE COMPENSACIÓN DE TENSIÓN":
- Elaboración y presentación de respuesta al primer examen de fondo.
- Concesión de la patente en Perú.

2.3.6 Patentes liberadas:
- Se liberó la patente en Estados Unidos: "Sistema y método para detectar defectos ferroviarios en la redondez de las ruedas de un vehículo ferroviario"
- Se liberó la patente en Estados Unidos: "Sistema y método para la inspección de los parámetros geométricos de ruedas de vehículos ferroviarios".

2.4 Asesorías:
- Construcción y entrega de la Guía de Marcas Marcarios Metro de Medellín.
- Construcción y entrega de Lineamientos en Nuevas Creaciones Metro de Medellín.
- Construcción y entrega de Lineamientos en Derecho de Autor y Derechos Conexos.
- Construcción y entrega de una guía práctica para la valuación y valoración de activos de PI y manejo de secretos empresariales e información confidencial.
- Elaboración de un concepto sobre el funcionamiento de los modelos de innovación abierta en instituciones similares al Metro de Medellín.
- Elaboración de un ABC en derecho de autor y derechos conexos.
- Construcción y entrega del tercer pago del modelo y plan de negocio para marcas de certificación Servicios de Movilidad y Cultura Metro (OM Ref.: IPT2024/000049).
- Opinión legal sobre vías de protección del mapping de Cívica (10 horas).

- Elaboración de un disclaimer de confidencialidad y protección de derecho de autor sobre Mapping Cívica.
- Revisión y solicitud de información ante la DNDA sobre obras registradas a nombre de HyG.
- Revisión y registro de la obra SAI ante la DNDA (código fuente).
- Revisión de documento de cesión de derechos patrimoniales de autor entre el Fideicomiso Alianza Metro Davivienda y Metro de Medellín (en dos oportunidades: 2 horas y 4 horas respectivamente).

2.7. Detalle de los ingresos (Cifras en millones)

Para la vigencia 2025 y en comparación con el año 2024, la empresa generó los siguientes ingresos derivados de la de la ejecución de su objeto social.

Ingresos actividades ordinarias	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Servicio de transporte [1]	909.516	845.592	63.924	8%
Otros servicios [2]	30.221	28.329	1.892	7%
Venta de bienes	48	68	-20	-29%
Devoluciones, rebajas y descuentos	-644	-1.444	-800	-55%
Total	**$ 939.141**	**$ 872.545**	**$ 66.596**	**8%**

Estos ingresos corresponden a la prestación de servicio de transporte, así como a actividades comerciales asociadas al transporte público de pasajeros que tiene el Metro de Medellín Ltda., que agrupa las unidades de negocio: Cívica servicios de ciudad, Negocios del Conocimiento y Gestión Urbana.

- **Servicios de transporte**

Venta de servicios	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Servicio de transporte [1.1]	901.308	837.590	63.718	8%
Otros servicios de transporte	8.208	8.002	206	3%
Total	**$ 909.516**	**$ 845.592**	**$ 63.924**	**8%**

Son los ingresos provenientes de la prestación de servicios relacionados con el objeto social de la Empresa correspondiente a servicio de transporte y venta de tarjetas.

Para la prestación del servicio de transporte la empresa utiliza los siguientes sistemas:

- Transporte férreo
- Trasporte aéreo a través de cabinas.
- Transporte de buses tipo bus de tránsito rápido – BRT
- Transporte de buses tipo bus eléctrico
- Transporte de buses tipo bus a gas
- Transporte en tranvía

Servicios de transporte terrestre

A continuación, se muestran los servicios asociados al transporte terrestre:

Servicio de transporte				
Concepto	**Diciembre 2025**	**Diciembre 2024**	**Variación**	
Férreo	639.820	570.631	69.189	12%
Cables	73.457	68.007	5.450	8%
Tranvía	32.637	29.505	3.132	11%
Pasajeros de transferencia	20.245	38.112	-17.867	-47%
Línea O	10.862	0	10.862	100%
Servicios de transporte	**$777.021**	**$706.255**	**$70.766**	**10%**
Operación Troncal y Pretroncal	66.854	75.661	-8.807	-12%
Administración estaciones	13.195	12.158	1.037	9%
Administración sistema BRT	1.816	1.931	-115	-6%
Otros servicios de transporte	**$81.865**	**$89.750**	**-$7.885**	**-9%**
Recaudo control y comunicaciones	$42.422	$41.585	$837	2%
Total RCC	**$42.422**	**$41.585**	**$837**	**2%**
Total servicios de transporte	**$901.308**	**$837.590**	**$63.718**	**8%**

Los ingresos de transporte corresponden a los provenientes de la tarifa, otros servicios de transporte, operación en las cuencas 3 y 6 del SITVA en la troncal y pre troncal, explotación de la Pretroncal Avenida 80, sus diferentes fases y la operación de los buses eléctricos.

El número de viajes reales acumulado frente a la meta presupuestada es de 1,4 millones más, alcanzando un cumplimiento del 100,4%. En comparación con el año 2024, este resultado representa un incremento del 1%, equivalente a 1,9 millones de viajes más

En el acumulado 2025, el número de viajes aumento en un 0,6% frente al año anterior, equivalente a 1,9 millones de viajes menos, pasando de 308,3 a 310,2 millones de viajes SITVA y un cumplimiento del 100,4% frente a lo proyectado de 308,8 millones de viajes.

Tota afluencia SITVA – Millones de Viaje					
Mes	**fluencia 2025**	**afluencia 2024**	**variación**	**Presupuesto 2025**	**Cumpl. presupuestal**
Enero	23,4	23,1	0,3	23,3	100,4%
Febrero	24,7	25,8	-1,1	24,7	100,1%
Marzo	26,6	24,1	2,5	26,6	99,9%
Abril	24,9	26,4	-1,5	24,8	100,0%
Mayo	27,1	26,3	0,8	27,0	100,4%
Junio	23,9	23,7	0,2	23,4	102,4%
Julio	27,3	25,4	1,9	26,9	101,3%
Agosto	26,7	26,9	-0,2	26,2	101,9%
Septiembre	27,4	26,3	1,1	27,0	101,4%
Octubre	26,3	27,3	-1,0	27,0	97,6%
Noviembre	25,4	26,0	-0,6	25,2	101,0%

Tota afluencia SITVA – Millones de Viaje					
Mes	fluencia 2025	afluencia 2024	variación	Presupuesto 2025	Cumpl. presupuestal
Diciembre	26,5	27,0	-0,5	26,7	99,2%
Total	**310,2**	**308,3**	**1,9**	**308,8**	**100,4%**

A continuación, se detalla la afluencia acumulada por cada modo de transporte. Para el 2025 ascendió a 310,2 millones de pasajeros, con un aumento del 0,6% respecto al 2024.

Millones de viajes	Real 2025	Real 2024	Ppto 2025	Cumpl. presupuestal
Férreo	216,2	213,9	215,7	100%
Cables K,J, L, H,M,P	22,1	21,9	20,6	107%
Buses L1,L2,C3y6	58,7	59,5	59,4	99%
Buses LO	3,4	3,4	3,5	96%
Tranvía	9,8	9,6	9,6	103%
Total	**310,2**	**308,3**	**308,8**	**100%**

- **Otros Servicios**

Venta de servicios	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Inmobiliaria	15.552	13.761	1.791	13%
Publicidad	11.978	10.307	1.671	16%
Consultoría [2]	1.887	3.523	-1.636	-46%
Otros negocios	804	738	66	9%
Total	**$30.221**	**$28.329**	**$1.892**	**7%**

Como una forma de generar ingresos adicionales a los provenientes de la tarifa y en línea con nuestro propósito superior de calidad de vida conectando e integrando personas y promoviendo territorios sostenibles y haciendo uso de sus recursos, la experiencia y la explotación del "know how" adquirido en los años de operación comercial, la Empresa ha ido diversificando parte de sus ingresos en el Área de Negocios Asociados en estas tres líneas:

- UEN Cívica
- Gestión urbana
- Negocios de conocimiento

Gestión urbana

Las actividades de esta línea de negocio permiten la captura de valor de los desarrollos urbanísticos alrededor de las estaciones y de los corredores de movilidad actuales y futuros como parte de la sostenibilidad financiera de todo el Sistema, lo que se conoce como operaciones urbanas. Estos negocios abarcan también la administración y la explotación de los

bienes inmuebles que poseemos, ya que, a través del arrendamiento y concesión de locales comerciales, publicidad u operaciones específicas en el espacio público.

El incremento de los ingresos de Gestión urbana es explicado principalmente por:

- **Ingresos de inmobiliaria:** aumentaron en $1.791, el crecimiento está relacionado principalmente con el porcentaje de participación de los aprovechamientos económicos que se tienen en el sistema Metro y a la habilitación de nuevos espacios para el aprovechamiento económico.
- **Ingresos en publicidad**: la variación por $1.671 soportado principalmente en la inversión en la comercialización de pautas de publicidad al exterior conocidas como "OHH", en trenes, tranvía, buses y cabinas de los Metro Cables.

Negocios de conocimiento

- Consultoría: Corresponde a consultoría en planificación y estructuración, operación y mantenimiento de sistemas de transporte, sostenibilidad, gestión social y Cultura Metro.
- La disminución presentada en este rubro se evidencia principalmente por $754, derivado de la ejecución y las asesorías realizadas durante la vigencia 2024, del Contrato IDU-1727-2022 Realizar la interventoría integral para la factibilidad de dos sistemas de transporte por cable aéreo para las localidades de Santafé y la Candelaria y de obras complementarias, en Bogotá D.C.

2.8. Número de trabajadores

Al cierre de la vigencia 2025, el Metro de Medellín contó con una planta de personal de 2.066 servidores y servidoras. Durante el año se registraron 158 vinculaciones nuevas (7,65% de la planta) y 86 desvinculaciones (4,16%). La composición de la Junta Directiva incluye nueve miembros principales y siete suplentes, de los cuales dos principales y una suplente son mujeres (22,2% del órgano).

2.9. Litigios, procesos judiciales y administrativos

A corte 31 de diciembre de 2025, los procesos a favor de la Empresa pasaron de 32 en el año 2024 a 30 procesos judiciales en la vigencia 2025. Entre los activos contingentes más relevantes se encuentran procesos por declaratoria de responsabilidad contractual contra Guinovart y Consorcio ATI Ayacucho ($20.574 millones), IDOM Ingeniería ($20.093 millones), Poma Colombia S.A.S. y UT Metrocable Línea P ($19.927 millones), Porticos Ingenieros Civiles ($7.074 millones), y Consorcio Infraestructura Rover Omicron ($6.918 millones).[1]

De acuerdo con lo anterior, a corte 31 de diciembre de 2025, el Metro de Medellín no era parte en procesos judiciales y/o administrativos que pudiesen llegar a afectar materialmente su operación o su situación financiera. La información detallada se encuentra en la Nota 20 (Provisiones) y la Nota 34 (Activos y pasivos contingentes) de los estados financieros.

[1] Nota 34, EEFF dic. 2025 — Activos y pasivos contingentes.

2.10. Riesgos relevantes a los que está expuesto el emisor y los mecanismos implementados para mitigarlos

La gestión de riesgos en el Metro de Medellín es un factor diferenciador fundamental para alcanzar la sostenibilidad en el negocio y se convierte en una herramienta para el logro de los objetivos, a través del desarrollo e implementación de la estrategia y su objeto social.

- ✓ Dicha gestión está enfocada en la identificación, análisis y valoración de los riesgos asociados a la estrategia, los proyectos, los procesos y los activos, con el fin de mitigar su incidencia en el cumplimiento de los objetivos estratégicos.
- ✓ Dando respuesta a la séptima dimensión del Modelo Integrado de Planeación y Gestión –MIPG, denominada Control Interno, a la cual pertenece el componente de Evaluación del Riesgo y establecido por el Decreto 1499 de 2017, el Metro de Medellín ha venido trabajando en el mejoramiento del Sistema de Administración de Riesgos con el propósito de:
- ✓ Dirigir la gestión del riesgo hacia el logro de los objetivos.
- ✓ Hacer de la administración de riesgos una verdadera herramienta gerencial para tomar decisiones.
- ✓ Ampliar la cobertura en materia de administración de riesgos y oportunidades.
- ✓ Integrar la gestión de todas las áreas que lideran procesos relacionados con la administración de los riesgos y oportunidades, y el control interno de los procesos.
- ✓ Unificar los criterios para la identificación, evaluación y tratamiento de los riesgos y oportunidades.
- ✓ Medir la gestión de riesgos y su aporte al logro de los objetivos.
- ✓ Agilizar la gestión de riesgos en todos los procesos, haciendo que su aplicación se haga en forma simultánea y permanente.
- ✓ Hacer que todos los funcionarios identifiquen, evalúen y administren, de manera consciente, todos los riesgos y oportunidades que están bajo su responsabilidad.
- ✓ Fortalecer la cultura en materia de gestión de riesgos y oportunidades.

2.10.2. Descripción de la naturaleza de dichos riesgos, procedimientos para evaluar y medir su grado de exposición a los mismos

La estrategia actual de crecimiento del Metro de Medellín puede verse afectada por ciertos riesgos que de acuerdo con la metodología de administración de riesgos se clasifican como riesgos estratégicos:

- ✓ Ataque cibernético a la infraestructura tecnológica.
- ✓ Pérdida de confianza de grupos de interés.
- ✓ Incidentes de seguridad y privacidad de la información.
- ✓ Posibilidad obsolescencia tecnologías de información y comunicaciones.
- ✓ Cambios normativos, decisiones o lineamientos políticos de las administraciones locales o nacionales.
- ✓ Ineficacia o inoportunidad de la gestión en continuidad del negocio y resiliencia organizacional
- ✓ Pérdida de conocimiento clave.
- ✓ Riesgo Psicosocial. Afectación de la salud física y mental del personal.

- ✓ Interrupciones en la prestación del servicio y daños en la infraestructura, derivados de eventos climáticos extremos.
- ✓ Dificultades para una oportuna toma de decisiones debido a la estructura de gobierno, procedimientos internos y reglamentación.
- ✓ Gestión de los recursos financieros, para garantizar la operación del sistema y el cumplimiento de las obligaciones contraídas, afectando la estabilidad y la sostenibilidad de la Empresa.
- ✓ Desviaciones mayores a las permitidas en el índice del desempeño de los proyectos claves.
- ✓ Incumplimiento del marco legal.
- ✓ Dificultades para obtener los recursos económicos de fuentes alternativas (No tarifarios).
- ✓ Incumplir implementación planes rectores.
- ✓ Respuesta inadecuada a cambios del mercado en transporte o nuevos negocios.

La metodología de evaluación de los riesgos empleada con el fin de realizar la identificación, análisis, valoración, definición de controles y planes de tratamiento de riesgos es la matriz de riesgos.

Con el objetivo de medir la criticidad de los riesgos se calcula su nivel a partir de escalas de probabilidad de ocurrencia y dimensiones de impacto semi cuantitativas, cuyo resultado se ubica en 4 categorías, bajo (verde), moderado (amarillo), alto (naranja) y extremo (rojo). El nivel del riesgo se calcula en dos estados, inherente y residual, es decir, antes y después de la inclusión de los controles existentes y sirve para determinar el grado mediante el cual los controles minimizan la criticidad de los riesgos.

Para la fecha de corte, el promedio de los riesgos estratégicos mencionados anteriormente se ubicó en alto (naranja) en su estado inherente y en moderado (amarillo) para el promedio de riesgos en estado residual, reflejando el efecto de la inclusión de los controles y el cumplimiento de los límites de apetito de riesgo de la empresa.

En cuanto a los riesgos de los procesos que se definen como aquellos eventos inciertos que podrían afectar el cumplimiento del objetivo de dichos procesos. A la fecha de corte se tienen identificados riesgos en los siguientes macroprocesos:

- ✓ Gestión del ciclo del servicio del transporte
- ✓ Gestión de servicios financieros
- ✓ Gestión de abastecimiento de bienes y servicios
- ✓ Gestión de Cívica servicios de ciudad
- ✓ Gestión de Cultura Metro y reputación corporativa
- ✓ Gestión de la estrategia crecimiento y la innovación
- ✓ Gestión de la verificación
- ✓ Gestión de servicios de tecnologías de la información
- ✓ Servicios para el desarrollo humano
- ✓ Gestión de servicios por negocios de conocimiento
- ✓ Gestión de servicios urbanos y desarrollo inmobiliario

Al igual que para los riesgos estratégicos, la metodología de evaluación de los riesgos empleada con el fin de realizar la identificación, análisis, valoración, definición de controles y planes de tratamiento de riesgos es la matriz de riesgos.

A la fecha de corte, el promedio de los riesgos de los procesos se ubicó en alto (naranja) en su estado inherente y en moderado (amarillo) para el promedio de riesgos en su estado residual, reflejando el efecto positivo de la inclusión de los controles y el cumplimiento de los límites de apetito de riesgo de la empresa.

Con respecto a la gestión de riesgos financieros, el Metro de Medellín clasifica dichos riesgos en riesgos de mercado, de variables macroeconómicas (tasas de interés y tasa de cambio), de liquidez y de crédito.

En el Metro de Medellín el riesgo de mercado significa la probabilidad de incurrir en pérdidas por el efecto de cambios en variables de mercado que afecten el valor de los activos que conforman el portafolio de inversiones en títulos de renta fija u otros instrumentos financieros que tenga la empresa, tales como, las inversiones en FICS (Fondos de inversión colectiva) y las cuentas de compensación en divisas. Estos cambios en el precio de los instrumentos pueden presentarse como resultado de variaciones en las tasas de interés, tasas de cambio, así como en los precios de los activos, cotizaciones y variables de mercado, de las cuales depende el valor económico de dichos instrumentos.

El Metro de Medellín tiene una exposición baja al riesgo de mercado por las características del portafolio de inversiones en títulos de renta fija y su metodología de valoración a costo amortizado. Adicionalmente, los activos financieros del portafolio han sido adquiridos con fines diferentes a la negociación, es decir, para mantener hasta el vencimiento.

En relación con el riesgo de tasa de cambio, se tienen posiciones en cuentas de compensación en moneda extranjera (Euro y Dólar) y adicionalmente se tiene exposición a este riesgo dado que gran parte de las obligaciones contraídas con proveedores recurrentes y proyectos que se están adelantando en la compañía se encuentran indexados a moneda extranjera (Euro y Dólar).

Con respecto al riesgo de tasa de interés, el Metro de Medellín tiene exposición a través de los títulos de renta fija indexados a tasas de referencia variables (IBR e IPC) y a través de la deuda comercial indexada a las mismas tasas de referencia. Con el objetivo de medir el riesgo de tasa de interés asumido, se emplea una metodología que cuantifica la sensibilidad del portafolio y de la deuda comercial ante cambios en las tasas de interés de referencia y mide el grado de compensación o cobertura entre las posiciones activas y pasivas.

El riesgo de liquidez se define como la posibilidad de que se incurra en pérdidas por la dificultad de convertir en efectivo los activos de la compañía como venta de activos a descuentos inusuales y significativos, con el fin de disponer rápidamente de los recursos necesarios para cumplir con obligaciones contractuales o los requerimientos de liquidez, o que efectivamente no se disponga de los recursos para hacer frente a los mismos. El riesgo de liquidez se considera

bajo, dado que se conservan recursos en la caja (bancos y fondos de inversión colectiva) y en inversiones equivalentes de efectivo suficientes para cubrir las aplicaciones y obligaciones de corto plazo. La gestión del portafolio en títulos de renta fija incluye una distribución de la inversión diversificada en plazos al vencimiento durante lo corrido del año y a su vez se realizan inversiones en CDTs transaccionales con destinación específica para el pago de obligaciones de corto plazo al vencimiento.

Con el objetivo de medir el riesgo de liquidez del flujo de cada de la empresa, el Metro de Medellín realiza la medición de indicadores de riesgo de liquidez, considerando diversos escenarios de comportamiento de las variables de entrada, tales como, la caja, los equivalentes de efectivo, el portafolio de inversiones en títulos de renta fija, las fuentes de ingresos y las aplicaciones operacionales y no operacionales. A la fecha de corte, el resultado de los indicadores refleja que el riesgo de liquidez es bajo y está acorde con los límites de apetito de riesgo de liquidez establecidos.

El riesgo de crédito se define como la probabilidad de incurrir en pérdidas y se disminuya el valor de los activos como consecuencia de que un deudor o contraparte incumpla con sus obligaciones. El riesgo de crédito al que hoy está expuesto el portafolio de inversiones de la Empresa está relacionado con la posibilidad de pérdidas originadas por el incumplimiento en el pago de un cupón, del principal, de los rendimientos de un título de deuda por parte de su emisor y del riesgo de crédito y contraparte asociado con las inversiones en los FICS (fondos de inversión colectiva).

Adicionalmente, el riesgo de crédito representa la solvencia de los emisores de los valores porque una reducción de calidad crediticia (calificación) de algún instrumento o emisor del portafolio se considera a su vez un evento de riesgo de crédito, es por ello por lo que la gestión del riesgo de crédito parte de la determinación de calificaciones mínimas y límites de concentración para los emisores y grupos económicos buscando mantener un portafolio con alta calidad crediticia. A corte de diciembre de 2023 el portafolio se encuentra diversificado a nivel de emisores y cumple con los límites establecidos en la política en relación con las inversiones admisibles, la calificación mínima de riesgo de crédito por emisor, la calificación mínima de riesgo de crédito y mercado de los FICS (fondos de inversión colectiva), la calificación mínima en administración de portafolios de los administradores de los FICS, los límites de concentración por emisor y los límites de concentración por grupo económico. Adicionalmente, el total de las inversiones al corte cuentan con la más alta calificación de riesgo de crédito (AAA) vigente según las calificadoras de riesgo de cada emisor y fondo de inversión colectiva.

2.10.3. Los mecanismos implementados para su gestión, monitoreo y mitigación, así como las estimaciones cuantitativas del impacto probable.

Para gestionar y mitigar la ocurrencia de los anteriores riesgos, el Metro de Medellín trabaja activamente en:

- ✓ Evaluación de los riesgos en todas sus categorías a través de la identificación, análisis, valoración y definición de controles y planes de tratamiento de riesgos.

- ✓ Aplicación de herramientas y metodologías de gestión de riesgos, tales como, matrices de riesgo para los riesgos estratégicos y operacionales y metodologías cuantitativas específicas para la gestión de cada tipo de riesgo financiero (mercado, variables macroeconómicas, liquidez y crédito).
- ✓ Seguimiento periódico al cumplimiento de la estrategia, por parte del comité directivo y del área de planeación estratégica.
- ✓ Fortalecimiento de la Cultura Metro como modo de relación positivo.
- ✓ Relacionamiento con grupos de interés y satisfacción de sus necesidades y expectativas.
- ✓ Seguimiento a cambios normativos.
- ✓ Búsqueda de fuentes alternativas de crecimiento a través del desarrollo de nuevos negocios.

Para la gestión de todos los tipos de riesgos, el Metro de Medellín cuenta con un manual, donde se establecen los lineamientos para la identificación, análisis y valoración de los diferentes riesgos estratégicos, financieros y por procesos (operativos, seguridad de la información, fraude, corrupción, lavado de activos y financiación del terrorismo, entre otros).

Adicionalmente se cuenta con una política de riesgos donde se establecen las responsabilidades de cada línea de defensa con el objetivo de contar con una cultura de gestión de riesgos que permee a todos los empleados y mitigue la materialización de los riesgos que hacen parte del negocio.

2.10.4. Identificación y caracterización de riesgos

La metodología de evaluación de los riesgos empleada con el fin de realizar la identificación, análisis, valoración, definición de controles y planes de tratamiento de riesgos es la matriz de riesgos. El proceso de identificación y caracterización de riesgos se realiza a nivel estratégico, por procesos, por proyectos y para las principales iniciativas y/o decisiones que la empresa requiera analizar con el objetivo de identificar aquellas variables inciertas que podrían incidir negativamente en la consecución de los objetivos de la empresa y diseñar estrategias y tratamientos para su gestión.

2.10.4.1. Factores macroeconómicos que afecten al emisor, tales como: devaluación, inflación, evolución económica del sector, situación económica del país, entre otros

El desempeño y los resultados de Metro de Medellín pueden depender de circunstancias macroeconómicas o políticas de carácter regional, nacional o internacional, incluyendo variables como Producto Interno Bruto (“PIB”), inflación, devaluación, tasas de interés e inestabilidad social. La variable macroeconómica a la que el Metro de Medellín más se expone es la variación en el PIB, por lo que se encuentra correlacionada directamente con el estado general de la economía que podría afectar la afluencia de pasajeros en los diferentes modos de transporte y la situación de los clientes potenciales de los negocios asociados. Esta variable, además, actúa como medidor de la economía y puede incidir directamente en el comportamiento del nivel de ocupación (empleo), el cuál actúa como principal indicador de la

afluencia de pasajeros en el sistema, lo anterior dado que el principal motivo de viaje de nuestros usuarios es por trabajo y principalmente entre los estratos 1, 2 y 3.

El Metro de Medellín monitorea la evolución de las variables macroeconómicas con incertidumbre, tales como, tasas de cambio, tasas de interés e inflación para administrar y controlar las exposiciones a estas variaciones, según parámetros razonables permitiendo al mismo tiempo optimizar la rentabilidad y posición del Emisor dadas sus inversiones y niveles de endeudamiento.

El Metro de Medellín se ve afectado por la variación de la tasa de cambio desde diferentes perspectivas pues se tienen obligaciones con proveedores internacionales de equipos, suministros, bienes y servicios a los que se les debe pagar en Dólares o en Euros y se perciben ingresos por los negocios de conocimiento (Asesorías y servicios) con clientes internacionales que pagan en Dólares o en Euros. Para mitigar el efecto de la tasa de cambio, el Metro de Medellín ha tratado de mantener una mínima cobertura natural manteniendo posiciones largas en dichas monedas en cuentas de compensación. Para el pago a proveedores y la recepción de ingresos de clientes en Dólares o en Euros, el Metro se está preparando para realizar operaciones de cobertura a través de instrumentos derivados forwards, para asegurar las tasas de compra para el pago futuro de dichas obligaciones y las tasas de venta cuando se perciben ingresos.

Con respecto a la volatilidad en la tasa de interés, ésta podría tener incidencia directa sobre la deuda del Metro. Sin embargo, este impacto se encuentra matizado de la siguiente manera. Las variaciones en la IBR podrían tener incidencia sobre la parte de la deuda en cuanto a un posible aumento de dicha tasa que genere un sobre costo del servicio de la deuda, para lo cual se revisa periódicamente la pertinencia de entrar al mercado de derivados con operaciones de cobertura. Hay una parte de la deuda que se encuentra expuesta a la variación del IPC, ante lo cual habría una cobertura natural por cuanto un alto porcentaje de los ingresos pueden cambiar según la variación de este índice.

Las exposiciones del riesgo del mercado de los portafolios de inversiones se miden usando análisis de sensibilidad, cálculo de duración y metodologías de valor en riesgo (VaR). El riesgo de crédito se gestiona a través de la definición de calificaciones admisibles y límites de inversión por emisor y grupo económico y las exposiciones del riesgo de liquidez se controlan a través de la medición de la brecha de liquidez y del IRL (índice de riesgo de liquidez) acumulado del flujo de caja de la Empresa.

En términos de endeudamiento, la empresa monitorea las condiciones de liquidez entre los bancos comerciales, con el fin de revisar estrategias que permitan realizar sustituciones de deuda, migrando a indexaciones con mejores perspectivas y aprovechando las condiciones específicas de cada indicador en determinados momentos.

Para realizar la revisión y toma de decisiones para las situaciones mencionadas, existe un comité llamado Grupo Financiero, el cual supervisa mensualmente la evolución financiera del Emisor y los principales factores que puedan afectar los resultados financieros de la

organización, con el fin de implementar estrategias que permitan mitigar los impactos de las condiciones que pueden llegar a ser previsibles y generar escenarios y planes de acción para las que no.

2.10.4.2. Diversificación en los segmentos de negocio

La Empresa opera en dos segmentos: transporte público de pasajeros (ingresos de tarifa por $858.886 millones en 2025) y negocios asociados ($80.256 millones), que agrupa Cívica servicios de ciudad, Negocios del Conocimiento y Gestión Urbana. La concentración de ingresos en el transporte de pasajeros (91,5%) implica una dependencia significativa de la afluencia de usuarios y de las decisiones tarifarias, identificada como riesgo de reducción de afluencia (RO13) en el proceso de materialidad.

La generación de nuevos negocios no tarifarios y que se denominan negocios asociados se administra desde la Gerencia de Desarrollo de Negocios de la empresa a través de tres áreas que gestionan tres líneas de negocios:

Conocimiento (Asesorías y servicios): se basan en la experticia del Metro para acompañar a ciudades latinoamericanas en el estudio, diseño, implementación y operación de soluciones integrales de movilidad sostenible, generando a su vez ingresos adicionales para la Empresa. Estos negocios comprenden básicamente la planificación y estructuración de sistemas de transporte, operación y mantenimiento de sistemas de transporte y la sostenibilidad, gestión social y Cultura Metro.

Real Estate (Gestión urbana, aprovechamiento de infraestructura): permiten captar el valor de los desarrollos alrededor de las estaciones y de los corredores de movilidad actuales y futuros, como parte de la sostenibilidad financiera de todo el sistema generando recursos para su expansión, incrementando el número de usuarios y aportando en la consolidación de un modelo de ciudad sostenible. Estos negocios abarcan también la administración y explotación de los bienes inmuebles de la Empresa ya sea a través del arrendamiento de locales comerciales, publicidad u operaciones específicas en el espacio público.

Gestión de servicios de ciudad (Cívica – Recaudo): constituyen la explotación del sistema de recaudo Cívica en el ámbito del transporte facilitando su intermodalidad, el acceso a servicios de ciudad y la activación de demanda para el sector comercial. Así mismo, incluye los negocios relacionados con tarjetas marca compartida y marketing digital.

2.10.4.3. Interrupción de las actividades del emisor ocasionada por factores diferentes a las relaciones laborales

Metro de Medellín no ha sido objeto de ninguna circunstancia que haya generado la interrupción de su operación y ha desarrollado sus actividades de forma ininterrumpida.

Sin embargo, la ocurrencia de eventos asociados a los diferentes modos de transporte, emergencias de orden físico y/o del entorno (Incendios, inundaciones, sismos, explosiones,

socavaciones de la vía, colisiones), condiciones climáticas adversas, situaciones de orden público (terrorismo, AMIT, sabotaje, asonada, motín, conmoción civil), emergencia sanitaria, eventos asociados a condiciones macroeconómicas, fallas técnicas (ruptura de rieles, fallos en cambiavías), fallas tecnológicas (sistemas de información de la operación, sistema de señalización, eventos de ciberseguridad), interrupción de la cadena de suministro, interrupción en el servicio de energía, combustible o gas, interrupción del servicio de conducción de vehículos, o hechos de fuerza mayor o caso fortuito ajenos al control de la empresa, pueden afectar la continuidad de su negocio. Para mitigar este tipo de riesgos, se cuenta con herramientas tales como:

La implementación de la gestión de la continuidad del negocio que incluye los planes de manejo de comunicaciones en crisis, planes de respuesta ante emergencias, plan de respuesta ante ciberincidentes, planes de continuidad del negocio de los procesos críticos, plan de continuidad con transporte alterno (apoyo con buses) y los planes de recuperación de desastres de TI, TO (Sistemas de la operación) y UEN-Cívica.

- ✓ La estructuración y contratación de un plan integral de aseguramiento.
- ✓ La existencia de sedes y data centers alternos.
- ✓ La existencia de un PCC (Puesto central de control) alterno.
- ✓ Coordinación y relacionamiento interinstitucional con la fuerza pública, y otras entidades públicas y privadas de seguridad.
- ✓ Seguimiento permanente a la gestión de riesgos y la seguridad operacional.
- ✓ Campañas de prevención e implementación de procedimientos técnicos para el aseguramiento de la infraestructura.

La mitigación de estos riesgos no implica su eliminación.

2.10.4.4. Ocurrencia de resultados operacionales negativos, nulos o insuficientes

Durante el año 2025, los ingresos totales ascendieron a $939.142 millones con una afluencia de 310,2 millones de pasajeros, mostrando resultados operacionales positivos

2.10.4.5. Incumplimientos en el pago de pasivos

Para el periodo comprendido entre enero y diciembre de la vigencia 2025, la empresa no ha presentado incumplimiento u otra infracción de los actuales acuerdos de préstamo.

2.10.4.6. Riesgos generados por carga prestacional, pensional o sindical

El Metro de Medellín realiza las deducciones y pagos a la seguridad social de sus servidores de acuerdo con las leyes vigentes. Igualmente, a medida que se causan los derechos prestacionales del contrato de trabajo de los servidores públicos de la empresa se realizan los pagos correspondientes. Así mismo La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá mensualmente realiza los consolidados de provisiones laborales de todas las prestaciones legales y extralegales, garantizando las provisiones de estas.

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, anualmente realiza con una firma especializada el cálculo actuarial, determinando así los valores del pasivo pensional que se debe provisionar. La Empresa mantiene los recursos para tal fin.

Riesgo sindical: A la fecha no se encuentran riesgos asociados a las organizaciones sindicales. El Metro de Medellín es respetuoso y garante de los derechos y obligaciones emanados desde la Constitución, las leyes y los acuerdos colectivos/laudos arbitrales, convenciones colectivas vigentes o suscritos con las organizaciones sindicales. Y propende por un buen relacionamiento con todos los servidores y las respectivas organizaciones sindicales. Sin embargo, el Emisor no puede garantizar que dichas organizaciones no afectaran el giro ordinario de sus negocios, y por tanto su potencial de generación de valor.

Los anteriores conceptos son administrados por el Emisor de manera que los mismos no generen un riesgo que pudieran llegar a afectar sus operaciones.

2.10.4.7. Riesgos asociados al desarrollo del objeto social del emisor

El objeto social del Metro de Medellín consiste en la planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte, así como la ejecución de operaciones urbanas y desarrollos inmobiliarios, orientados al desarrollo del sistema de transporte masivo público de pasajeros. De igual manera, el Metro puede realizar la explotación comercial de todos los negocios asociados con el transporte público de pasajeros y espacios publicitarios y la explotación comercial del sistema de recaudo centralizado y sus medios de pago. Adicionalmente, y como parte de los negocios asociados, la empresa puede ejecutar negocios de conocimiento (Asesorías y servicios).

Sin embargo, existen ciertos factores que pueden afectar el curso normal de las operaciones y negocios de la empresa, y que son ajenos a su control:

- ✓ Cambios en la regulación y en las acciones de los organismos reguladores.
- ✓ La existencia de condiciones económicas adversas.
- ✓ Los riesgos de afluencia y demanda.
- ✓ Condiciones climáticas adversas generadas por el cambio climático.
- ✓ Daños por actos malintencionados de terceros, actos terroristas o problemas de orden público.
- ✓ La interrupción o desabastecimiento de los recursos críticos para la operación.
- ✓ Ocurrencia de eventos naturales y catastróficos.

Adicionalmente, las operaciones de la empresa están sujetas a los riesgos inherentes asociados normalmente a la industria en la que opera, incluyendo ocurrencia de accidentes en la operación de los modos de transporte, fallas y rupturas en los equipos y otros peligros, de los que podría resultar en daños a, o la destrucción de cualquiera de los equipos, instalaciones o lesiones a personas y daños a la propiedad la Empresa. No obstante, el Metro de Medellín cuenta con un programa integral de aseguramiento contra varios de estos riesgos que incluye seguros, tales como, TRDM (todo riesgo daño material), terrorismo, responsabilidad civil

extracontractual, responsabilidad civil de directores y administradores, infidelidad de riesgos financieros, responsabilidad civil profesional, riesgos cibernéticos, transporte de mercancías y pólizas de vehículos.

2.10.4.8. Variaciones en la tasa de interés o tasa de cambio,

Riesgos Instrumentos Financieros activos

El Metro de Medellín está expuesto a riesgos financieros derivados principalmente de sus inversiones y saldos de tesorería, incluyendo títulos de renta fija, participaciones en fondos de inversión colectiva (FIC) y cuentas bancarias; adicionalmente, mantiene posiciones en moneda extranjera a través de cuentas de compensación. La administración de estos riesgos se realiza conforme a los lineamientos internos aplicables, la política para el manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja, y los límites de apetito, tolerancia y capacidad definidos por la Junta Directiva.

Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez corresponde a la posibilidad de incurrir en pérdidas o incumplimientos por la dificultad de convertir activos en efectivo de manera oportuna, o por la necesidad de liquidarlos a descuentos inusuales y significativos para atender obligaciones de corto plazo.

En el Metro de Medellín, el riesgo de liquidez se considera bajo, dado que se mantienen recursos en caja (bancos y FIC) e inversiones equivalentes de efectivo, con niveles consistentes con las necesidades operativas y contractuales. La gestión del portafolio en títulos de renta fija se orienta a: (i) diversificar vencimientos a lo largo del año, y (ii) realizar inversiones en CDTs transaccionales con destinación específica para atender obligaciones de corto plazo a su vencimiento.

Para monitorear el riesgo de liquidez del flujo de caja, se calculan tres Indicadores de Riesgo de Liquidez (IRL), incorporando escenarios de comportamiento de variables como caja, equivalentes de efectivo, portafolio de inversiones, fuentes de ingreso y aplicaciones operacionales y no operacionales:

- IRL 1. Cobertura con caja y equivalentes de efectivo.
- IRL 2. Cobertura con caja, equivalentes de efectivo y liquidación del portafolio.
- IRL 3. Cobertura con caja, equivalentes de efectivo, liquidación del portafolio y fuentes fijas (escenario pesimista).

Durante el año 2025, los resultados de los indicadores evidenciaron un nivel de riesgo de liquidez bajo y alineado con los límites aprobados. En promedio, el IRL1 se ubicó en 7 meses frente a 6 meses en 2024. El IRL2 y el IRL3 presentaron promedios de 11 y 16 meses respectivamente, frente a 12 y 19 meses en 2024.

Durante 2025, la Empresa no requirió ventas anticipadas de títulos valores para atender necesidades de liquidez.

- **Riesgo de mercado**

El riesgo de mercado es la probabilidad de incurrir en pérdidas por variaciones en variables de mercado que afecten el valor económico de los activos financieros, tales como tasas de interés, precios de referencia, cotizaciones y, cuando aplique, tasas de cambio. En el Metro de Medellín, este riesgo se relaciona principalmente con el portafolio de inversiones en títulos de renta fija, las inversiones en FIC y las posiciones en divisas.

La exposición al riesgo de mercado se considera baja por las características del portafolio, la orientación de las inversiones a mantener hasta el vencimiento (no para negociación) y la metodología de valoración a costo amortizado para los títulos de renta fija, según corresponda.

Para cuantificar el riesgo de mercado se utiliza la metodología de Valor en Riesgo (VaR), que estima la pérdida máxima probable en un horizonte de tiempo definido y con un nivel de confianza determinado. El VaR se estima mediante simulación Monte Carlo con 5.000 escenarios de tasas, precios de referencia y tasas de valoración.

En 2025, el VaR del portafolio de títulos de renta fija, con 95% de confianza y horizonte de un mes, se ubicó en promedio en -1,02%, y la duración promedio del portafolio fue de 1,28 años. En comparación, al cierre de 2024 estos indicadores fueron -0,8% y 1,11 años respectivamente.

Al considerar el portafolio consolidado, el VaR promedio (95% de confianza, un mes) se ubicó en -0,5%, manteniéndose dentro de los rangos de apetito, tolerancia y capacidad definidos.

La principal exposición de mercado de la Empresa continúa asociada al portafolio de inversiones, compuesto principalmente por CDTs emitidos por entidades financieras colombianas con calificación AAA, en consistencia con la política interna y la regulación aplicable (Decreto 1068 de 2015).

- **Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito corresponde a la posibilidad de incurrir en pérdidas por el incumplimiento de pago de un emisor, deudor o contraparte, incluyendo el no pago de cupones, principal o rendimientos; también comprende el deterioro por reducción en la calidad crediticia (cambios en calificación) de instrumentos o emisores del portafolio y el riesgo de contraparte asociado a inversiones en FIC.

La gestión del riesgo de crédito se fundamenta en: (i) la evaluación y seguimiento de emisores y contrapartes, (ii) límites máximos de concentración, y (iii) requisitos de calificación mínima admisible. Estos lineamientos se encuentran definidos en la política para manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja, construida con base en los Decretos 1551 de 2024 y 1068 de 2015, entre otros aplicables.

A diciembre de 2025, el portafolio se encontraba diversificado por emisor y cumplía con los límites establecidos para inversiones admisibles, calificaciones mínimas, concentración por emisor y por grupo económico, así como con los requisitos aplicables a los FIC y sus administradores. Adicionalmente, el 100% de CDTs del portafolio contaba con calificación de riesgo de crédito AAA vigente según las calificadoras correspondientes.

- **Riesgo de tasa de cambio**

El Metro de Medellín está expuesto al riesgo de tasa de cambio por: (i) posiciones en cuentas de compensación en moneda extranjera (principalmente euro y dólar), y (ii) obligaciones con proveedores y proyectos cuyo componente de costos se encuentra indexado a moneda extranjera.

La cuantificación del riesgo de mercado asociado a las posiciones en cuentas de compensación se realiza mediante VaR (95% de confianza, horizonte de un mes), estimado con simulación Monte Carlo con 5.000 escenarios de precios de las monedas consideradas.

Durante 2025, el VaR mensual promedio de las posiciones en cuentas de compensación se ubicó entre 5% y 6%, manteniéndose dentro de los límites definidos.

La Empresa cuenta con una política para el manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja, que establece lineamientos para la gestión del riesgo cambiario. Actualmente, la mitigación se soporta principalmente en coberturas naturales y en la gestión de compra de moneda con base en la perspectiva de mercado y la programación del flujo. Adicionalmente, la Empresa se encuentra en proceso de habilitación para realizar coberturas mediante derivados financieros, de acuerdo con la regulación y las políticas internas aplicables.

Riesgos financieros pasivos

- **Préstamos por pagar a la Nación**

La deuda por pagar a la Nación corresponde a la reestructuración de la deuda adquirida por el Metro de Medellín para la construcción de las Líneas A y B del sistema, la cual quedó consignada en el Acuerdo de pago de 2004 suscrito con la Nación, el Distrito de Ciencia y Tecnología de Medellín y la Gobernación de Antioquia.

La deuda Nación cuenta con dos fuentes de pago que no corresponden a recursos propios de la Empresa. La primera corresponde al 10% de la sobretasa a la gasolina de todos los Municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la segunda corresponde al 40% del impuesto al consumo de tabaco y cigarrillo recaudado por el Departamento de Antioquia. En el Acuerdo de pago suscrito en el año 2004, quedaron establecidos los valores a pagar por parte del Distrito y la Gobernación a la Nación por concepto de rentas de gasolina y tabaco, hasta su cancelación. Asimismo, quedó establecido que en caso de que dichas rentas no alcancen a cubrir con lo estipulado en el Acuerdo de pago, el Distrito y la Gobernación, deberán garantizar el cumplimiento del pago desde otras fuentes.

En consecuencia, es importante precisar que al ser un crédito que se paga con fuentes del Distrito y del Departamento (rentas de gasolina y tabaco), la Empresa no asume ningún tipo de riesgo de liquidez, de crédito o de mercado.

- **Préstamo metro ligero de la avenida 80**

Corresponde a una operación de crédito sindicada que se encuentra contratada desde marzo del año 2022 con las entidades que se relacionan a continuación y el perfil de estas:

Entidad	Monto aprobado	Monto desembolsado	Tasa	Spread	Vencimiento
Bancolombia S.A.	1.086.086	113.423	IBR 1M	1,31%	15-02-35
Financiera de Desarrollo Nacional - FDN	1.000.000	104.439	IPC	3,68%	15-02-35
Davivienda S.A	86.085	8.983	IBR 3M	4,00%	15-02-35
Total	**$2.172.171**	**$226.845**			

La operación es una fuente alternativa para el proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 y se activó en el mes de abril del 2024, durante la vigencia de 2025 no se realizaron desembolsos.

Las características del contrato son las siguientes:

- Plazo, hasta el 15 de febrero de 2035
- Periodo de gracia, desde la firma del contrato hasta el 14 de febrero de 2026.
- Ventana de desembolsos, desde la firma del contrato hasta el 31 de diciembre de 2026

La operación es una fuente alternativa para el proyecto Metro Ligero de la Avenida y se activó en el mes de abril del 2024, que tuvo un otrosí para la extensión del periodo de disponibilidad del contrato de crédito.

Como puede identificarse en la tabla, esta operación de crédito tiene exposición a riesgo de crédito, de liquidez y de mercado.

El riesgo de crédito se encuentra mitigado por el respaldo en el compromiso y pago de las vigencias futuras por parte de la Nación y el Distrito, firmantes del Convenio de Cofinanciación para la construcción y puesta en funcionamiento del proyecto Metro Ligero de la Avenida 80. Esto ha permitido que la Empresa, en su rol de ente gestor, pueda constituir una cuenta de reserva para cumplir con el servicio de la deuda en el marco del contrato de operación de crédito. Se han realizado desembolsos por $226.845 millones de pesos y en el 2025 se realizaron pagos de intereses por $28.571 millones. Al cierre del año, la Empresa contaba con un valor superior a 6,7 veces para seguir cumpliendo el servicio de la deuda y, por lo tanto, no enfrentar un riesgo de impago por este concepto.

Riesgo de liquidez

La Empresa ha mitigado este riesgo con el pago trimestral de la comisión de compromiso (también conocida como comisión de disponibilidad), por lo que al cierre del año 2025 había cancelado un valor total de $22.095 millones de pesos para esa vigencia y una suma de $86.881 millones desde la firma del contrato. En este sentido, los financiadores han cumplido con sus compromisos de proveer al proyecto con los recursos solicitados en las fechas que se les ha requerido.

Riesgo de mercado

Finalmente, para mitigar el riesgo de mercado, se estableció con los financiadores que los puntos adicionales (también conocido como spread) se mantendrían fijos durante todo el plazo de la operación. En este orden de ideas, las variaciones en los intereses están asociadas a los cambios en los índices y tasas de referencia a las que encuentran contratados.

Sin embargo, es preciso decir que, durante el año 2025, las condiciones de mercado fueron favorables para este crédito. Por un lado, el Banco de la República mantuvo una posición estable en su política monetaria, que, tras un proceso de reducción inicial la tasa de interés quedó en 9,25% durante el segundo semestre del año generando estabilidad en el principal insumo de las entidades financieras y referentes para indicadores como el IBR. Esto se tradujo en que las operaciones de Bancolombia y Davivienda cuyas operaciones están vinculadas a este indicador, experimentaran una presión a la baja en el cálculo de intereses.

Por otro lado, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) cerró el año 2024 en un nivel de 5,2% frente a un cierre de 2025 del 5,1%. A pesar de una leve disminución del indicador hacia la mitad del año, el indicador cerró por encima del rango meta del Banco de la República de 3%. Sin embargo, la leve disminución del indicador posibilitó que la obligación contraída con FDN en el marco del contrato de crédito pudiera solventarse sin contratiempos y con holgura frente a las previsiones iniciales de la Empresa para honrar este compromiso.

- **Préstamos comerciales y operaciones de leasings financieros**

Dada la naturaleza de las obligaciones financieras de la Empresa y su deuda interna comercial, en el año 2025, la deuda interna de la empresa estuvo compuesta por un lado por leasings financieros suscritos con Bancolombia para la adquisición de dos máquinas biviales, una máquina bateadora y validadores de recarga, y por otro lado, créditos comerciales suscritos con Banco de Occidente y Banco de Bogotá para la compra de trenes.

En el mes de noviembre de 2025 se realizó el prepago de la deuda de trenes por valor de $116 mil millones, cuya tasa era de IBR+2.45%, por la posible emisión de bonos programada para el mes de noviembre. Sin embargo, el 18 de noviembre de 2025, la Empresa decidió aplazar la emisión de bonos sostenibles programada para el 20 de noviembre del mismo año teniendo en cuenta criterios técnicos y de prudencia financiera, decisión fundamentada principalmente en la alta volatilidad observada en el mercado de deuda pública (TES) durante los días previos.

Teniendo en los créditos vigentes, la Empresa se encuentra expuesta a diferentes riesgos financieros, dentro de los cuales se destacan: riesgo de crédito, de mercado y de liquidez, para los cuales se adoptan las mejores prácticas que permitan realizar la gestión de riesgos de manera adecuada, a través del monitoreo constante de los mercados financieros, sus proyecciones financieras y flujo de caja, identificando situaciones críticas y anticipándose a las necesidades de recursos, con el fin de minimizar los potenciales efectos adversos en sus resultados financieros.

Riesgo de crédito

Se refiere a la posibilidad de incumplimiento de las obligaciones financieras vigentes, debido a la escasez en el flujo de caja o deterioro en la situación financiera de la Empresa, producto de situaciones externas no controlables.

Actualmente, la deuda interna de la Empresa se cubre en su totalidad con la generación de contribución Ebitda. Durante los últimos años, este tipo de riesgo ha disminuido, puesto que la empresa ha cumplido a cabalidad su servicio de deuda con los diferentes acreedores del sistema financiero, no ha obtenido nuevos endeudamientos y ha saldado créditos que tenía vigentes, lo cual le permitió cerrar con un saldo de deuda que pasó de $151.798 millones en 2024 a $16.986 millones en 2025, por el prepago de una parte del crédito de trenes, mejorando su capacidad crediticia de acuerdo con su perfil de riesgo.

Riesgo de mercado - interés:

Riesgo asociado a los movimientos de los mercados financieros que puedan generar pérdidas económicas, derivados de los cambios desfavorables en los tipos de interés y variables macroeconómicas a las cuales que se encuentran indexados los créditos.

Las obligaciones financieras de la Empresa durante el año 2025, incluyendo aquellas que se cancelaron en noviembre, se encontraban asociadas al Indicador Bancario de Referencia (IBR) y al Índice de Precios de Consumo IPC, los cuales finalizaron el año en niveles cercanos al 8,76% NAMV y 5,10% EA respectivamente, que en comparación con el año 2023, dichas tasas presentaron variaciones significativas, del -23% y -46% respectivamente, al pasar de 9,05% NAMV al 8,76% NAMV (IBR) y del 6,12% EA a 5,10% EA (IPC), reduciendo significativamente el riesgo de mercado y aliviando flujo de caja de la Empresa.

2.10.4.9. Asuntos relacionados con la situación interna de los países en donde opera el emisor, o sus filiales, que puedan afectar su situación financiera, tales como: inestabilidad social, disenso social, estados de emergencia o excepción, entre otros

El Metro de Quito fue inaugurado el 21 de diciembre de 2022 e inició sus operaciones comerciales de trasporte el 1 de diciembre de 2023. Cuenta con una única línea de quince estaciones, que recorre la ciudad de sur a norte, desde Quitumbe hasta el Labrador. El metro es el elemento principal del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Quito (SITM-Q).

Para la operación comercial fue creada en Quito la Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev (EOMMT), esto en alianza con la transnacional francesa Transdev. En el marco de la estructuración de la propuesta y como prerrequisito para la participación en el proceso, se identificaron, entre otros, los siguientes riesgos que fueron analizados y valorados y se concluyó que son admisibles dado el apetito de riesgo definido:

- ✓ Riesgo de demanda. Se mitiga completamente pues el operador no asume dicho riesgo.
- ✓ Riesgo de no pago. El Metro de Quito gestiona conforme a las propuestas económicas los recursos con vigencias futuras para el pago al operador.
- ✓ Inestabilidad política y jurídica. Se cubre a través de las cláusulas contractuales.
- ✓ Riesgo de variables macroeconómicas. Este riesgo se acepta puesto que la materialización se genera por eventos que suelen ser poco controlables, sin embargo, el modelo financiero considera la cuantificación de las principales variables con incertidumbre.

Considerando la coyuntura social y los hechos de violencia que han sacudido al Ecuador en los últimos meses, la Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev (EOMMT) ha implementado estrategias de mitigación de riesgos, entre los cuales se destacan los siguientes:

- ✓ Recorte del horario del servicio en aprobación con Metro de Quito, en los días de amenazas terroristas y toques de queda en la ciudad de Quito
- ✓ Programa de Guías Educativos que orientan al usuario y propenden por el sentido de pertenencia de los usuarios
- ✓ Metro de Medellín prestó servicios a la EOMMT, en el diseño del programa MetroQultura, por un valor de USD 89.000 dólares. Esta asistencia técnica les brindó lineamientos en la gestión social y cultural, con usuarios y comunidades de influencia del sistema. Este proyecto incluyó también pautas de relacionamiento con los grupos de interés.
- ✓ Relacionamiento y acercamiento a las diferentes entidades de la ciudad: policía, bomberos, autoridades de emergencias, ejército, líderes gremiales, universidades, entre otros.
- ✓ Evaluación de los principales riesgos de la operación y plan de seguros. El programa de seguros incluye la póliza multiriesgo cuyos principales amparos sirven para mitigar los efectos adversos de la materialización de los riesgos mencionados, pues incluye daños, lucro cesante, responsabilidad civil extracontractual y terrorismo.

2.10.4.10. Adquisición de activos distintos a los del giro normal del negocio del emisor cuyo costo resulte material para el emisor

Durante 2025, las adquisiciones de activos se concentraron en el giro normal del negocio, principalmente en la gestión predial del proyecto Metro de la 80 ($322.800 millones en capitalización de predios) y en la adquisición de equipos de mantenimiento y control de acceso. No se identificaron adquisiciones materiales de activos ajenos al objeto social.

2.10.4.11. Impacto en los cambios en las regulaciones que afecten el desarrollo de la actividad económica del emisor y sus subordinadas, si aplica.

En la ley de presupuesto General de la Nación para la vigencia 2023 se incluyó una disposición para apoyo a los sistemas de transporte, permitiendo con ello que el Gobierno Nacional destinara un monto no inferior a un billón de pesos para financiar los déficits operacionales de los Sistemas Integrados de Transporte masivo del país y que representó para el Metro de Medellín una transferencia de recursos por valor de $167.335 millones.

También se gestionó la inclusión en la Ley 2294 de 2023 "*Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022- 2026 "Colombia potencia mundial de la vida*", de los siguientes beneficios: nuevos elementos cofinanciables para proyectos de sistemas de transporte como la adquisición de cabinas de cables, vehículos auxiliares destinados a la operación y la cofinanciación de componentes independientes**;** la posibilidad de cofinanciación de componentes nuevos (Capex) para sistemas de transporte en operación; el fortalecimiento a los compromisos de aportes a los FET por las entidades territoriales; la posibilidad de que se comprometa un porcentaje del recaudo por impuesto predial para destinarlo a la sostenibilidad de los sistemas y la reexpedición del Derecho Real de Superficie.

Asimismo, en el Acuerdo Metropolitano que determina las tarifas del subsistema, se gestionó la inclusión de un factor tarifario de calidad de treinta pesos ($30) porción Metro y cable, como una fuente definitiva para el FET del modo de buses (en líneas y 2 y cuencas 3 y 6) para el año 2023, con un recaudo de $8.816 millones. De igual forma se incluyó un factor tarifario de veinte pesos ($20) por cada pasajero del perfil frecuente con destinación específica para cubrir reparaciones urgentes a la infraestructura del Río Aburrá Medellín (placas, azudes, muros de contención etc.) que afecten o pongan en riesgo la infraestructura férrea, con lo cual se recaudó un total de $3.134 millones que fueron invertidos conforme a la destinación específica para la cual fue creada.

3. Desempeño bursátil y financiero

La Empresa fue inscrita en el Registro Nacional de Valores y Emisores (RNVE) mediante Resolución 1643 del 28 de agosto de 2025, con autorización para la oferta pública de bonos de deuda pública interna sostenibles hasta por COP 350.000 millones. A la fecha de corte no se han realizado colocaciones.

3.1. Comportamiento y desempeño de los valores en los sistemas de negociación en que se encuentren inscritos

La Empresa fue inscrita en el Registro Nacional de Valores y Emisores (RNVE) mediante Resolución 1643 del 28 de agosto de 2025, con autorización para la oferta pública de bonos de deuda pública interna sostenibles hasta por COP 350.000 millones. A la fecha de corte no se han realizado colocaciones.

3.2. Sobre la participación en el capital del emisor y otros asuntos materiales relativos a su estructura propietaria del capital

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada - Metro de Medellín Ltda., identificada con NIT 890.923.668-1, tiene como domicilio principal el Municipio de Bello, Antioquia (Colombia), ubicada en la calle 44 No. 46 – 001. Fue constituida jurídicamente el 31 de mayo de 1979, mediante escritura pública No. 1020 de la Notaría Novena de Medellín. Inscrita en la Cámara de Comercio de Medellín el 3 de julio de 1979, en el libro 9°, folio 155, bajo el No. 3417, su duración y vigencia es hasta el día 31 de mayo de 2078.

Es una entidad de derecho público, del orden municipal, sujeta al régimen de las Empresas industriales y comerciales del estado. Sus socios son el Departamento de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, ambos con una participación del cincuenta por ciento (50%).

3.3. Información financiera del ejercicio reportado comparándola con el ejercicio inmediatamente anterior

Se anexan las notas a los estados financieros 2025.

3.4. Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de la operación y la situación financiera

Se anexan las notas a los estados financieros 2025.

3.5. financieros de fin de ejercicio y cambios materiales

Los estados financieros se anexan al presente documento, resaltando que a la fecha del informe no ocurrieron situaciones importantes para la Empresa que generen ajuste a las cifras contables.

3.6. Las variaciones materiales de los resultados de la operación

Se anexan las notas a los estados financieros 2025.

3.7. Tendencias, eventos o incertidumbres que tengan la capacidad de impactar materialmente las operaciones del emisor, su situación financiera o los cambios sobre su situación financiera; así como los supuestos utilizados para elaborar estos análisis

Esta información está definida en el informe de hipótesis de negocio en marcha de la vigencia 2025 anexa a este documento.

3.8. Operaciones efectuadas por fuera de balance que puedan impactar materialmente las operaciones del emisor, su situación financiera o los cambios sobre su situación financiera

Todas las operaciones se encuentran debidamente reconocidas bajo los principios de contabilidad, adicionalmente no ocurrieron situaciones importantes para la Empresa que generen ajuste a las cifras contables.

3.9. Descripción y evaluación de los controles y procedimientos utilizados por el emisor para el registro, procesamiento y análisis de la información requerida para dar cumplimiento oportuno a la obligación de reportar ante el RNVE

Es obligatoria la revelación en forma veraz, clara, suficiente y oportuna de cada una de las situaciones que se encuentran descritas en el artículo 5.2.4.3.1 del Decreto 151 de 2021 y demás normas que lo modifiquen, complementen y/o deroguen.

En este sentido la empresa en su Sistema de Gestión Integral (SGI) constituyó un documento director GF043, dentro del procedo de Gestión Contable, el cual tiene como propósito "Garantizar el suministro de Información Relevante de manera clara, suficiente, oportuna y veraz al mercado de valores, a través de los Medios definidos para tal fin y en cumplimiento de las normas aplicables"

Es en este documento, donde se define para la organización, el marco normativo aplicable vigente, los perfiles y roles responsables del envío de información relevante, los grupos de interés, medios para la entrega de información, instancias aprobatorias de la información relevante y el procedimiento detallado para la elaboración, análisis y divulgación de Información Relevante.

3.10. Análisis cuantitativo del riesgo de mercado

En el Metro de Medellín el riesgo de mercado significa la probabilidad de incurrir en pérdidas por el efecto de cambios en variables de mercado que afecten el valor de los activos que conforman el portafolio de inversiones en títulos de renta fija u otros instrumentos financieros que tenga la empresa, tales como, las inversiones en FICS (Fondos de inversión colectiva) y las cuentas de compensación en divisas. Estos cambios en el precio de los instrumentos pueden presentarse como resultado de variaciones en las tasas de interés, tasas de cambio, así como en los precios de los activos, cotizaciones y variables de mercado, de las cuales depende el valor económico de dichos instrumentos.

El Metro de Medellín tiene una exposición baja al riesgo de mercado por las características del portafolio de inversiones en títulos de renta fija y su metodología de valoración a costo amortizado. Adicionalmente, los activos financieros del portafolio han sido adquiridos con fines diferentes a la negociación, es decir, para mantener hasta el vencimiento.

Para cuantificar el riesgo de mercado del portafolio de inversiones y de otros instrumentos financieros se emplea la metodología de valor en riesgo (VaR), que determina una pérdida máxima probable para un horizonte de tiempo determinado y con un nivel de confianza

definido. Para cuantificar el valor en riesgo (VaR) se emplea la simulación Monte Carlo y se corren 5.000 escenarios de tasas, precios de referencia y tasas de valoración.

A diciembre de 2025, el resultado del valor en riesgo (VaR) refleja que el riesgo de mercado es bajo y está acorde con los límites de apetito de riesgo de mercado establecidos. El riesgo de mercado del portafolio de inversiones en títulos de renta fija medido a través de la metodología de Valor en Riesgo (VaR) con un 95% de confianza y para un horizonte de tiempo de un mes se ubicó en -0,99% y la duración se ubicó en 1,02 años, resultados que se ubicaron en los rangos menores de los límites de apetito, tolerancia y capacidad de riesgos. A septiembre de 2025 el Valor en Riesgo (VaR) con un 95% de confianza y para un horizonte de tiempo de un mes se ubicó en -1,02% y la duración se ubicó en 1,34 años.

Al considerar el portafolio consolidado, el Valor en Riesgo (VaR) con un 95% de confianza y para un horizonte de tiempo de un mes se ubicó en -0,43%, disminuyendo marginalmente desde -0,46% a septiembre de 2025.

En el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de riesgo de mercado a diciembre 31 de 2025 y el control al cumplimiento de los límites de apetito de riesgos:

FECHA DE CORTE:			Diciembre 31 de 2025			
INDICADORES						
Tipo	Indicador		Valor	Limite / Objetivo	Unidad	Cumplimiento
Portafolio de inversiones en títulos de renta fija	Valor del portafolio de inversiones en títulos de renta fija		647.585.832.870		$	
	Apetito de riesgo de mercado - Duración del portafolio de inversiones en títulos de renta fija		1,024	1 a 3	Años	Cumple
	Apetito de riesgo de mercado - VaR (Valor en riesgo) al 95% de confianza y horizonte de tiempo de 1 Mes		-0,99%	De -1,7% a -0,5%	%	Cumple
		-	6.530.460.224		$	
	CVaR (Valor en riesgo condicional) del portafolio de inversiones de renta fija al 95% de confianza y horizonte de tiempo de 1 Mes		-1,40%		%	
		-	9.266.822.178		$	
Portafolio consolidado	Valor del portafolio consolidado (Efectivo local, efectivo moneda extranjera, títulos de renta fija)		1.332.382.619.116		$	
	VaR (Valor en riesgo) del portafolio consolidado al 95% de confianza y horizonte de tiempo de 1 Mes		-0,43%		%	
		-	6.275.704.906		$	

En las siguientes gráficas se muestra el cumplimiento de los límites de apetito, tolerancia y capacidad de riesgo de mercado para el portafolio de inversiones en títulos de renta fija establecidos en términos de valor en riesgo (VaR) al 95% con horizonte de tiempo de 1 mes y duración modificada.





En el siguiente cuadro se presenta el portafolio consolidado al corte y el resultado del valor en riesgo (VaR) al 95% para cada tipo de inversión, comparando los resultados a diciembre 31 de 2024. Los factores de riesgo considerados en el análisis fueron los valores de unidad de los FICs (Fondos de inversión colectiva), las monedas EUR/COP y USD/COP, las tasas de interés de referencia de los títulos de renta fija (IBR e IPC) y las curvas cero cupón de TES Tasa Fija en Pesos utilizadas para calcular una aproximación a la valoración a precios de mercado.

PORTAFOLIO CONSOLIDADO			
Fondos	**Diciembre 31 de 2024**	**Diciembre 31 de 2025**	**VaR 95%**
Efectivo Local	**355.535.830.504**	**303.001.937.470**	
Bancos Nacionales	188.778.874.137	272.341.829.363	0,000%
Fondos de Inversión	57.418.618.793	30.660.108.106	0,000%
Encargos Fiduciarios	109.338.337.574	364.857.777.880	-0,078%
Efectivo M.E	**16.765.129.774**	**16.937.070.896**	
EUR	8.898.345.560	492.168	-6,20%
USD	11.629.031.591	16.936.578.728	-5,90%
Titulos	**680.583.005.474**	**647.585.832.870**	
Portafolio	680.583.005.474	647.585.832.870	-0,99%
Total	**1.052.883.965.751**	**1.332.382.619.116**	-0,43%

La principal exposición del riesgo de mercado de la Empresa, está relacionada con portafolio de inversiones el compuesto en su totalidad por CDTs (Certificados depósito a término) de entidades financieras Colombianas con calificación AAA, acorde con la Política para manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja y el decreto 1068 de 2015.

3.11. Análisis cualitativo de riesgo de mercado

Como se explicó anteriormente, el Metro de Medellín tiene una exposición baja al riesgo de mercado por las características del portafolio de inversiones en títulos de renta fija y su metodología de valoración a costo amortizado. Adicionalmente, a la fecha todos los activos financieros que conforman el portafolio de inversiones han sido adquiridos con fines distintos de negociación, es decir, para mantener hasta su vencimiento. Sin embargo, se realiza la cuantificación del riesgo de mercado a través de la metodología de valor en riesgo (VaR). A la fecha de corte, los resultados de dicha cuantificación reflejan que el riesgo de mercado es bajo, está acorde con los límites de apetito de riesgo de mercado establecidos y se ubica en un punto medio entre el riesgo de mercado asumido por los FICs (Fondos de inversión colectiva) clasificados como Fondos de Renta Fija Pesos de Corto Plazo y los FICs clasificados como Fondos de Renta Fija Pesos de Mediano Plazo.

3.12. Una descripción de la estructura de la administración del emisor

3.12.2. Esquema remuneratorio e incentivos alta gerencia

Alta Gerencia

El máximo nivel decisorio de la Empresa esta conformado a la fecha por once (11) miembros estando vacante el cargo de Gerente de Proyectos de Infraestructura e incluyendo al Gerente General, cuyas remuneraciones se establecen de acuerdo con la metodología de valoración de cargo establecida por la Junta Directiva a través de la resolución de JD 95 de 2002 para los Gerentes, Directores y Secretario General; y para el Gerente General la remuneración fue establecida a través de la JD 097 de 2002.

Junta Directiva

En el año 2024, como resultado de una reforma estatutaria aprobada por los socios, se incorporó la remuneración para los miembros independientes de la Junta Directiva, en línea con buenas prácticas de gobierno corporativo y con el propósito de fortalecer la profesionalización del órgano de dirección.

En desarrollo de dicha reforma, se adoptó la **Política de Designación, Remuneración y Evaluación de los Miembros de Junta Directiva**, la cual establece los criterios, el procedimiento y las condiciones aplicables para la remuneración, así como los lineamientos para su evaluación de desempeño.

Durante el año 2025, se definió por la Junta de Socios remunerar a los miembros de Junta Directiva con el 0.5 salario mínimo.

3.12.3. Composición y funcionamiento de la junta directiva y sus órganos de apoyo

La Junta Directiva es el máximo órgano de administración del Metro de Medellín Ltda., en el 2025, estuvo integrada por 9 miembros principales con sus respectivos suplente, tal como se describe a continuación:

a. El/la Gobernador(a)de Antioquia o su delegado(a);
b. El/la Director(a) del Departamento Administrativo de Planeación del Departamento de Antioquia, con la suplencia del/a Secretario(a) de Infraestructura del Departamento, o quien haga sus veces;
c. El/la Alcalde(sa) del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, o su delegado(a);
d. El/la Director(a) del Departamento Administrativo de Planeación del Distrito, con suplencia del/a Secretario(a) de Movilidad del Distrito, o quien haga sus veces;
e. Un (1) representante del Ministerio de Hacienda y Crédito Público con su respectivo suplente, designado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público
f. Un (1) representante del Ministerio de Transporte, con su respectivo suplente, designado por el Ministro de Transporte

g. Tres (3) miembros independientes, con sus respectivos suplentes, dos de los cuales no deben tener la calidad de servidores públicos, y así mismo sus suplentes, designados por el Presidente de la República.

Composición de la Junta Directiva en el 2025

MIEMBROS PRINCIPALES	MIEMBROS SUPLENTES
ANDRÉS JULIÁN RENDEÓN CARDONA Gobernador de Antioquia	
FEDERICO GUTIERREZ Alcalde del Distrito de Medellín	
EUGENIO PRIETO SOTO Director del Departamento Administrativo de Planeación Departamental	**LUIS HORACIO GALLÓN ARANGO** Secretario de Infraestructura Física Departamental
LUZ ANGELA GONZÁLEZ GÓMEZ Directora del Departamento Administrativo de Planeación del Distrito de Medellín	**PABLO FERNEY RUÍZ GARZÓN** Secretario de Movilidad del Distrito de Medellín
JUAN CARLOS TAFUR HERNÁNDEZ Independiente Nombrado por Gobierno Nacional	**MARTHA CONSTANZA CORONADO FAJARDO** Independiente Nombrado por Gobierno Nacional
SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO Independiente Nombrado por Gobierno Nacional	**SERGIO RAFAEL PABÓN LOZANO** Independiente Nombrado por Gobierno Nacional
VACANTE	**WILLIAM YESID CIFUENTES VILLAMIL** (funge como principal) Independiente Nombrado por Gobierno Nacional
LILIANA YANNETH BOHORQUEZ Representante Ministerio de Transporte	**HÉCTOR GIOVANNI PAÉZ PINZÓN** Representante Ministerio de Transporte
LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUÍZ Representante Ministerio de Hacienda y Crédito Público	**VACANTE**

3.12.4. Comisiones permanentes de Junta Directiva

Actualmente la Junta Directiva cuenta con cuatro Comisiones permanentes: i) Comisión de Auditoría y Riesgos, ii) Comisión Financiera, iii) Comisión de Estrategia y proyectos y iv) Comisión de Gobierno Corporativo. Estas cuentan con un reglamento interno en el cual se detalla el funcionamiento de cada una de ellas.

3.12.4.1. Comisión de Auditoría y Riesgos

Se encarga de crear la cultura de control en la Empresa, dar aplicación al Código de Integridad y evaluar los aspectos contables y financieros, los planes de contingencia y los procesos internos de identificación y manejo de riesgos.

3.12.4.2. Comisión Financiera

Se encarga de orientar a la Junta Directiva en relación con los temas financieros, sobre su estructura de capital y financiamiento de la Empresa.

3.12.4.3. Comisión de Estrategia y Proyectos

Se encarga de orientar a la Junta Directiva en asuntos relacionados con los proyectos de mayor relevancia e impacto para la Empresa, así como en aquellos asuntos que apunten al Direccionamiento y estrategia de la Empresa.

3.12.4.4. Comisión de Gobierno Corporativo

Se encarga de crear y supervisar todo lo correspondiente al gobierno corporativo de la Empresa, la supervisión del proceso de designación de los Miembros Independientes de la Junta Directiva, y las demás funciones que le asigne la Junta Directiva y las normas vigentes

La Junta Directiva tiene un rol estratégico de supervisión y asesoría y en ella se entiende delegado el más amplio mandato para administrar la Empresa. Tiene atribuciones suficientes para adoptar las medidas necesarias para que la Empresa cumpla su objeto.

3.12.5. Composición y funcionamiento de la alta gerencia del emisor

Tomás Andrés Elejalde Escobar – Gerente General

Finalidad del cargo:

Es el representante legal de la sociedad, judicial y extrajudicial de libre nombramiento y remoción de la Junta Directiva.

Sarita Pérez Henao – Directora de Comunicaciones y Relaciones Públicas

Finalidad del cargo:

Diseñar y liderar la implementación del Plan integral de comunicaciones y relaciones públicas y de los planes específicos de comunicación dirigidos a los grupos de interés de la Empresa, sean internos o externos, con el fin de garantizar altos niveles de reputación y de posicionamiento de la marca Metro de acuerdo con su planeación estratégica.

Diego Alberto Giraldo Arroyave – Gerente de Operaciones y Mantenimiento

Finalidad del cargo:

Asegurar el funcionamiento productivo, el mejoramiento y crecimiento de los procesos de operación y mantenimiento e infraestructura de los servicios de transporte, liderando la formulación e implementación de estrategias y directrices generales, diseñando las políticas, normas y mecanismos de control, promoviendo el alineamiento, la estructura y la cultura organizacional, garantizando la gestión efectiva sobre el Plan Maestro y los Planes Estratégicos y fundamentando la ética empresarial y la cabal observancia de las leyes que regulan la Empresa.

Jaime Andrés Ortiz Rueda - Gerente Social y Servicio al Cliente

Finalidad del cargo:

1. Garantizar la satisfacción y fidelización del cliente Metro y por ende la imagen corporativa de la Empresa que en ellas se fundamenta, mediante un buen servicio en la venta del transporte y una excelente atención en las estaciones.

2. Asegurar, desde el ámbito de relación directa con el cliente, la consolidación y fortalecimiento de la imagen corporativa de la empresa Metro, potencializando los atributos del servicio y logrando los niveles óptimos de satisfacción y fidelización.

3. Liderar el fortalecimiento y extensión de las relaciones de confianza de la Empresa con la comunidad y sus clientes y de los valores de la cultura Metro, como esencia de su misión social y cultural en la región, y como diferencia competitiva en la oferta de servicios.

Maria Clara Córdoba Uribe – Secretaria General

Finalidad del cargo: Liderar las actividades de consejería legal y jurídica en asuntos corporativos, relacionamiento estratégico con sus órganos de gobierno y demás grupos de interés, gestión documental, gestión normativa, prevención del daño antijuridico, resolución de conflictos y litigios, para asegurar el cumplimiento legal y la representación de los intereses generales de la misma.

Marcela Aguirre Vélez – Gerente Administrativo

Finalidad del cargo:

1. Direccionar las estrategias y políticas de la gestión del talento humano, de los procesos en tecnología de información y comunicaciones y de la prevención de riesgos, asegurando la efectividad de ellos, como soporte al servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro y de cable aéreo, y a las demás actividades y objetivos de la Empresa.

2. Direccionar la implementación de las políticas, reglamentos y normas legales atinentes a los diversos aspectos de los servicios de información de la Empresa.

3. Direccionar la implementación de estrategias, políticas y planes que aseguren la correcta y oportuna gestión integral de los riesgos en los procesos, proyectos y contratos de la Empresa.

Carolina Leyva Villegas – Gerencia Financiera

Finalidad del cargo:

1. Liderar la generación e implementación de estrategias y políticas financieras que permitan soportar la operación normal de la Empresa, el desarrollo de proyectos y el logro de las metas del Plan Maestro.

2. Dirigir las acciones que conduzcan a la optimización y seguridad de las inversiones financieras, al efectivo recaudo, manejo y control de los valores, al oportuno cumplimiento de los compromisos de la Empresa y a la generación de información inteligente que garantice la adecuada toma de decisiones para el corto, mediano y largo plazo, en favor de ella.

3. Direccionar la implementación de las políticas de presupuestación y provisión de los bienes y servicios necesarios para el normal funcionamiento de la Empresa, y asegurar el cumplimiento de las normas legales en la contratación de estos.

Andrés Mira Uribe – Gerente de Planeación

Finalidad del cargo:

Liderar la planeación estratégica de la empresa, el diseño y la implementación de una arquitectura empresarial eficiente, así como el desarrollo de la investigación e innovación en las diferentes áreas de la empresa que permita el logro y mejoramiento de los resultados esperados por la empresa.

Andrés Tamayo Bustamante – Gerente de Abastecimiento y Logística

Finalidad del cargo:

1. Construir y mantener la Organización centralizada de Abastecimiento y Logística junto con la infraestructura necesaria para ejecutar los procesos estratégicos y transaccionales con la mayor calidad y agilidad posible.

2. Liderar la centralización de todo el gasto a través de estrecha colaboración con las diferentes Gerencias del Metro, priorizando la búsqueda de reducciones sostenibles en el costo total de los bienes y servicios adquiridos, con mejoras simultáneas en la calidad, la competitividad y los niveles de servicio de la organización a los usuarios.

3. Atraer, desarrollar y retener la base de talento humano de la Gerencia de Abastecimiento y Logística.

Carlos Hernando Ortiz Espinosa – Gerente de Desarrollo de Negocios

Finalidad del cargo:

1. Liderar el desarrollo, posicionamiento y fortalecimiento de los negocios conexos factibles, apalancados en las ventajas competitivas de la Empresa, convirtiéndolos en una fuente importante de ingresos y rentabilidad.

2. Visionar, estructurar e implementar nuevos negocios que permitan el cumplimiento de la estrategia de la Empresa.

Vacante – Gerente de Proyectos de Infraestructura

Finalidad del cargo:

Garantizar la estructuración y entrega efectiva de los proyectos de infraestructura física que desarrolle la Empresa con el fin de atender la expansión, capacidad y adecuación del sistema Metro, garantizando eficiencia en la ejecución y control de los proyectos.

3.12.6. Información acerca de los perfiles profesionales y experiencia de los directores y la alta gerencia del emisor

Junta Directiva

Principal	Suplente
ANDRÉS JULIÁN RENDÓN CARDONA Gobernador de Antioquia Economista de la Universidad EAFIT, especialista en regulación económica de EAFIT y magister en Económica y Administración Pública de las Universidades de los Andes y Americana de Washington D.C., respectivamente.	
FEDERICO ANDRÉS GUTIÉRREZ ZULUAGA Alcalde del Distrito de Medellín Es ingeniero civil de la Universidad de Medellín, y especialista en alta gerencia y ciencia política de la Universidad Pontificia Bolivariana.	
EUGENIO PRIETO SOTO Director del Departamento Administrativo de Planeación Departamental Especialista en Periodismo Electrónico, Magíster en Comunicación Digital de la Universidad Pontificia Bolivariana. Con un MBA	**LUIS HORACIO GALLÓN ARANGO** Secretario de Infraestructura Física Departamental Es Administrador de Empresas de la Universidad Cooperativa de Colombia y especialista en Contratación Estatal de la

en Digital Business del Innovation & Entrepreneurship Business School de Barcelona.	Universidad de Medellín.
LUZ ÁNGELA GONZÁLEZ GÓMEZ Directora del Departamento Administrativo de Planeación del Distrito de Medellín Administradora de Negocios de la Universidad EAFIT Especialista en Gerencia de la Calidad de la Universidad EAFIT	**PABLO FERNEY RUIZ GARZÓN** Secretario de Movilidad del Distrito de Medellín Profesional en Administración Policial, con sólida formación en gestión y liderazgo en entornos de seguridad. Cuenta con Especialización en Seguridad, orientada a la implementación de estrategias preventivas y correctivas para la protección de personas, bienes e infraestructura. Complementa su trayectoria académica con una Maestría en Seguridad Pública, que le permite diseñar, coordinar y evaluar políticas y planes integrales para garantizar el orden y la convivencia ciudadana.
JUAN CARLOS TAFUR HERNÁNDEZ Nombrado por la Presidencia Independiente Economista, con Especialización y Maestría en Planificación y Administración del Desarrollo Regional	**MARTHA CONSTANZA CORONADO FAJARDO** Nombrada por la Presidencia Independiente Directora General, UPIT (Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte) Ingeniera Civil, especialista en transporte y magíster en Ingeniería -Transporte, de la Universidad Nacional de Colombia.
SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO Nombrado por la Presidencia Independiente Administrador de Negocios, encargado de planificar, organizar, dirigir, ejecutar y controlar el rumbo de las organizaciones a su cargo, alineado con el marco legal vigente, en las áreas de marketing y ventas, finanzas, operaciones y logística, gestión del talento, tecnología y sistemas de información.	**SERGIO FAFAEL PABÓN LOZANO** Nombrado por la Presidencia Independiente Profesional egresado de la Universidad Nacional de Colombia -UN, con Título en Ingeniería Civil, (Junio de 1971) y Magister en Ciencias de la Ingeniería: Especialidad Ingeniería de Transporte, (Junio de 1976).

VACANTE	**WILLIAM YESID CIFUENTES VILLAMIL** Nombrado por la Presidencia Independiente Ingeniero de transporte y vías de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, con especialización como especialista en transporte de la Universidad Nacional de Colombia
LILIANA YANNETH BOHÓRQUEZ AVENDAÑO Representante Ministerio de Transporte Maestría en Seguros y Gerencia de Riesgos – Universidad Pontifica de Salamanca. 2012. Especialista en diseño de vías urbanas, tránsito y transporte – Universidad Distrital Francisco de Paula Santander. 2011 Especialista en investigación de accidentes de tránsito – Escuela Nacional de Policía General Santander. 2004	**HÉCTOR GIOVANNI PÁEZ PINZON** Representante Ministerio de Transporte Ingeniero civil de la Universidad Nacional de Colombia desde el año 2007, cuenta con estudios de posgrado en economía de la Universidad de los Andes.
LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUÍZ Representante Ministerio de Hacienda y Crédito Público Profesional en Finanzas y Relaciones Internacionales de la Universidad Externado de Colombia, con posgrado en Negocios Internacionales con énfasis en Merados de Capitales de la misma universidad.	VACANTE

Alta gerencia

Nombre	Tomas Andres Elejalde Escobar
Cargo	Gerente General
Formación académica	Especialista en Alta Gerencia con Énfasis en Calidad Ingeniero de Fabricación
Años de servicio	30,99
Nombre	Sarita Perez Henao
Cargo	Director de Comunicaciones y Relaciones Públicas
Formación académica	Master en Dirección de Comunicaciones Corporativas Comunicador Social
Años de servicio	12,38
Nombre	Diego Alberto Giraldo Arroyave
Cargo	Gerente de Operaciones y Mantenimiento
Formación académica	Maester en Administracion de Empresas con Especialidad en Dirección De Proyectos

	Administrador De Empresas
Años de servicio	8,93
Nombre	Jaime Andrés Ortiz Rueda
Cargo	Gerente Social y Servicio al Cliente
Formación académica	Especialista en Gerencia de Proyectos
	Administrador Financiero
Años de servicio	25,85
Nombre	Maria Clara Cordoba Uribe
Cargo	Secretaria General
Formación académica	Magister en Derecho Público
	Especialista en Derecho Administrativo
	Abogado
Años de servicio	13,24
Nombre	Marcela Aguirre Vélez
Cargo	Gerente Administrativo
Formación académica	Especialista en Finanzas
	Contadora Pública
Años de servicio	16,71
Nombre	Carolina Leyva Villegas
Cargo	Gerente Financiero
Formación académica	Master in Business Administration
	Ingeniero Administrador
Años de servicio	6,65
Nombre	Andres Tamayo Bustamante
Cargo	Gerente de Abastecimiento y Logística
Formación académica	Especialista en Negocios Internacionales
	Administrador De Negocios
Años de servicio	9,61
Nombre	Carlos Hernando Ortiz Espinosa
Cargo	Gerente de Desarrollo de Negocios
Formación académica	Master in Business Administration
	Especialista en Gerencia de Proyectos
	Ingeniero Civil
Años de servicio	24,50
Nombre	Andres Mira Uribe
Cargo	Gerente de Planeación
Formación académica	Especialista en Gerencia de Proyectos Ingeniero Civil
Años de servicio	24,48

3.12.7. Criterios de independencia adoptados por el emisor para el nombramiento de directores y miembros de los comités de apoyo

El Metro de Medellín Ltda, en el artículo 24 de los Estatutos Sociales define miembro independiente como aquellos miembros de la Junta Directiva, que no estén inmersos en alguna de las siguientes situaciones:

1. Que, salvo por su pertenencia a la Junta Directiva, no tienen, directa o indirectamente, ni ostentan la calidad de socio, empleado o administrador de una entidad que tenga una relación de índole financiera, comercial o familiar dentro de cuarto (4°) grado de consanguinidad, con (a) los Socios y/o sus representantes legales, (b) la Empresa, (c) sus respectivas Afiliadas o funcionarios directivos, o (d) con otro miembro de la Junta Directiva. Lo anterior siempre que la respectiva relación no derive de un proceso público de licitación de conformidad con los procesos de selección establecidos en la ley

2. Que, en caso de tener una relación de índole financiera o comercial con los sujetos descritos en el numeral anterior, dicha relación no representa para el aspirante a la designación, ingresos por dicho concepto, de forma directa o indirecta, del veinte por ciento (20%) o más de sus ingresos en los últimos tres (3) años, lo que se verificará de acuerdo con el proceso de verificación de ingresos establecido en la Política de Designación, Remoción, Remuneración y Evaluación de la Junta Directiva.

3. Empleados o funcionarios directivos de la Empresa, incluyendo aquellas personas que hubieren tenido la calidad de empleado o funcionario directivo durante los dos (2) años inmediatamente anterior a la designación.

4. Socios o sus representantes legales, que directamente, indirectamente o en virtud de convenio dirijan, orienten o controlen la mayoría de los derechos de voto de la Empresa o que determinen la composición mayoritaria de los órganos de administración, de dirección o de control de la misma.

5. Personas y/o empresas que por sí solas o por ostentar la calidad de socio, administrador o personal con alta capacidad de decisión de una entidad que reciba de la Empresa y/o de los Socios o de alguna de sus Afiliadas alguna remuneración diferente a los honorarios como miembro de la Junta Directiva, de un comité creado por la Junta Directiva o que hubieran recibido de la Empresa y/o de los Socios o de sus Afiliadas, de forma directa o indirecta, valores / ingresos por dicho concepto que representen para aquellos, el veinte por ciento (20%) o más de sus ingresos, en los últimos tres (3) años, de acuerdo con el proceso de verificación de ingresos establecido en la Política de Designación, Remoción, Remuneración y Evaluación de la Junta Directiva

6. Personas que sean socios o empleados de los auditores externos (revisores fiscales), o lo fueron en los últimos tres (3) años.

7. Socio o empleado de asociaciones o sociedades que presten servicios de asesoría o consultoría a la Empresa o a las empresas que pertenezcan al mismo grupo económico de acuerdo con la definición contenida en el artículo 260 del Código de Comercio, según la cual una sociedad será subordinada y perteneciente al grupo económico de su controlante cuando su poder de decisión se encuentre sometido a la voluntad de otra u otras personas jurídicas que será controlante, bien sea ejercido este control directamente, caso en el cual aquélla se denominará filial o indirectamente en cuyo caso se llamará subsidiaria, cuando los ingresos por

dicho concepto representen para aquellos, el veinte por ciento (20%) o más de sus ingresos , en los últimos tres (3) años.

8. Empleado o directivo de una fundación, asociación o sociedad que reciba donativos importantes de la Empresa, de los Socios y/o sus representantes legales. Se consideran donativos importantes aquellos que representen más del veinte por ciento (20%) del total de donativos recibidos por la respectiva institución.

9. Ser administrador o empleado de una entidad y/o sus Afiliadas en cuya Junta Directiva participe un representante legal de la Empresa.

10. Ser servidor público

Además de cumplir lo regulado en los Estatutos, y en el parágrafo 2 del artículo 44 de la Ley 964 de 2005, la Empresa expidió la Política de Designación, Remoción, Remuneración y Evaluación en la cual se indica que para ser miembro independiente de Junta Directiva deberán: (i) estar exentos de inclusión en listas de vigilancia, tales como "Nacionales Especialmente Designados" y las "Personas Bloqueadas" de la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América o en cualquier otra lista de igual o similar naturaleza, de carácter nacional o internacional, o cualquier lista de Personas emitida por la OFAC o cualquier otra lista similar emitida por la OFAC; (ii) No estar condenado o vinculado a un proceso por delitos de narcotráfico, lavado de activos, peculado o cualquier otro que conllevaría la inclusión de una de las listas enunciadas con anterioridad; (iii) Reconocer y acatar los estatutos y las políticas de gobierno corporativo de la Empresa y; (iv) Contar con la disponibilidad de tiempo necesaria para el correcto ejercicio de su posición.

Adicionalmente, la misma Política dispone que Los Miembros Independientes de la Junta Directiva, no pueden participar en más de dos (2) juntas directivas de Establecimientos Públicos, Empresas Industriales o Comerciales del Estado y Sociedades de Economía Mixta en las que la Nación o sus entidades posean el noventa por ciento (90%) o más de su capital social, de acuerdo con la normativa vigente.

Tanto los criterios de independencia descritos como el perfil que debe cumplir el miembro independiente son verificados y validados por la Comisión de Gobierno para la elección.

3.12.8. Quórum y datos de asistencia de las reuniones de junta directiva y de sus órganos de apoyo respecto del ejercicio reportado

La Junta Directiva durante el año 2025 sesionó en diez ocasiones, en las cuales contó siempre con el quorum para deliberar y decidir, a continuación la relación de la asistencia de los miembros de Junta a las sesiones de Junta Directiva y a las Comisiones:

ASISTENCIA A JUNTAS DIRECTIVAS 2025				
MIEMBROS PRINCIPALES	**TOTAL ASISTENCIAS**	**ASISTENCIAS**	**SESIONES**	**PORCENTAJE**
ANDRÉS JULIÁN RENDÓN CARDONA Gobernador de Antioquia A partir del 01/01/2024 por elección	13 DE 13	13	13	100%

popular				
FEDERICO GUTIÉRREZ ZULUAGA Alcalde de Medellín A partir del 01/01/2020 por elección popular	13 DE 13	13	13	100%
EUGENIO PRIETO SOTO Director del Dpto. Adtivo. de Planeación Departamental Nombrado mediante Decreto 2024060245622 del 24/07/2024	9 DE 13	9	13	69%
LUZ ÁNGELA GONZÁLEZ GÓMEZ Directora del Dpto. Adtivo. de Planeación deL Distrito Nombrada por Decreto Decreto Mpal. 1033 - 11/12/2024	12 DE 13	12	13	92%
JUAN CARLOS TAFUR HERNÁNDEZ Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2023	13 DE 13	13	13	100%
SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2024	11 DE 13	11	13	84%
LILIANA YANNETH BOHÓRQUEZ AVENDAÑO Nombrada por Resolución Mintransporte 20253040005975 del 25/02/2025	10 DE 12	10	12	83%
LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUÍZ Nombrado por Resolución Minhacienda 0697 del 22/03/2023	10 DE 13	10	13	76%
MIEMBROS SUPLENTES	**TOTAL ASISTENCIAS**	**ASISTENCIAS**	**SESIONES**	**PORCENTAJE**
LUIS HORACIO GALLÓN ARANGO Secretario de Infraestructura Física Departamental Nombrado por Decreto 0001 del 01/01/2024	9 DE 10	9	10	90%
MATEO GONZÁLEZ BENITEZ Secretario de Movilidad del Distrito de Medellín Nombrado por Decreto 0001 del 01/01/2024	7 DE 8	7	8	87%
PABLO FERNEY RUIZ GARZÓN Secretario de Movilidad del Distrito de Medellín Nombrado por Decreto 0858 del 21/10/2025	1 DE 1	1	1	100%
MARTHA CONSTANZA CORONADO FAJARDO Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2028	9 DE 10	9	10	90%
SERGIO RAFAEL PABÓN LOZANO Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2029	10 DE 10	10	10	100%
WILLIAM YESID CIFUENTES VILLAMIL Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2030	10 DE 10	10	10	100%
HÉCTOR GIOVANNI PÁEZ PINZON Nombrado por Resolución Mintransporte 20253040025435 de 27-06-2025	3 DE 5	3	5	60%

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

ASISTENCIA A COMISIÓN FINANCIERA				
MIEMBROS	**TOTAL ASISTENCIAS**	**ASISTENCIAS**	**SESIONES**	**PORCENTAJE**
EUGENIO PRIETO SOTO Director del Dpto. Adtivo. de Planeación de Antioquia Nombrada mediante Decreto 2024060245622 del 24/07/2024	7 DE 10	7	10	70%
LUZ ÁNGELA GÓNZÁLEZ GÓMEZ Directora del Dpto. Adtivo. de Planeación del Distrito Nombrada mediante Decreto Mpal. 1033 - 11/12/2024	8 DE 10	8	10	80%
JUAN CARLOS TAFUR HERNÁNDEZ Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	10 DE 10	10	10	100%
LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUÍZ Nombrado por Resolución Minhacienda 0697 del 22/03/2023	8 DE 10	8	10	80%
HÉCTOR GIOVANNI PÁEZ PINZON Nombrado por Resolución Mintransporte 20253040025435 de 27-06-2025	3 DE 5	3	5	60%

ASISTENCIA A COMISIÓN DE ESTRATEGÍA Y PROYECTOS				
MIEMBROS	**TOTAL ASISTENCIAS**	**ASISTENCIAS**	**SESIONES**	**PORCENTAJE**
LUIS HORACIO GALLÓN ARANGO Secretario de Infraestructura Física de Antioquia Nombrado por Decreto 0001 del 01/01/2024	6 DE 8	6	8	75%
MATEO GONZÁLEZ BENÍTEZ Secretario de Movilidad del Distrito de Medellín Nombrado por Decreto 05001 del 01/01/2024	7 DE 8	7	8	87,5%
SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	7 DE 8	7	8	87,5%
SERGIO PABÓN LOZANO Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	8 DE 8	8	8	100%
LILIANA YANNETH BOHÓRQUEZ AVENDAÑO Nombrada por Resolución Mintransporte 20253040005975 del 25/02/2025	5 DE 6	5	6	83%

ASISTENCIA A COMISIÓN DE AUDITORÍA Y RIESGOS				
MIEMBROS	**TOTAL ASISTENCIAS**	**ASISTENCIAS**	**SESIONES**	**PORCENTAJE**
SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	3 DE 5	3	5	60%
JUAN CARLOS TAFUR HERNÁNEZ Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	4 DE 5	4	5	80%
LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUÍZ Nombrado por Resolución Minhacienda 0697 -	4 DE 5	4	5	80%

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

22/03/2023				
WILLIAM YESID CIFUENTES VILLAMIL Nombrado por DecretoMintransporte 1561 - 22/09/2023	4 DE 5	4	5	80%
ASISTENCIA A COMISIÓN DE GOBIERNO CORPORATIVO				
MIEMBROS	**TOTAL ASISTENCIAS**	**ASISTENCIAS**	**SESIONES**	**PORCENTAJE**
EUGENIO PRIETO SOTO Nombrado por Decreto Dptal. 2024060245622 - 24/07/2024	3 DE 3	3	3	100%
LUZ ÁNGELA GONZÁLEZ GÓMEZ Nombrada por Decreto Mpal. 1033 - 11/12/2024	3 DE 3	3	3	100%
MARTHA CONSTANZA CORONADO FAJARDO Nombrada por Decreto Mintransporte 1561 - 22/09/2023	3 DE 3	3	3	100%

3.12.9. Descripción de los procesos de evaluación de la junta directiva, sus órganos de apoyo y la alta gerencia

Junta Directiva y comisiones

En el año 2024 la Junta de Socios expidió la Política de Designación, Remoción, Remuneración y Evaluación de la Junta Directiva, mediante la cual se pretende garantizar la transparencia en los procesos de designación, remoción, remuneración y evaluación de la Junta Directiva, así como la existencia de criterios objetivos para verificar la: (i) idoneidad, (ii) experiencia y (ii) competencias de los miembros independientes de la Junta Directiva y definir su remuneración.

Respecto de la evaluación se establece en la Política mencionada lo siguiente:

1. La Junta Directiva será evaluada anualmente como órgano colegiado e individualmente Miembro a Miembro.
2. La evaluación de la Junta Directiva y sus Miembros se realizará intercalando los métodos de autoevaluación y evaluación externa realizada por una firma contratada por la Secretaría General para este fin. Los pilares utilizados para la evaluación de la Junta Directiva serán: (i) Evaluación cuantitativa por indicadores de gestión de la Junta Directiva; (ii) Auto evaluación de cada miembro de la Junta Directiva; (iii) Evaluación de pares entre los miembros de la Junta Directiva y; (iv) Evaluación externa realizada por un consultor especializado.
3. Los criterios de evaluación utilizados para medir el desempeño de la Junta Directiva y sus miembros serán: 1. Composición de la Junta Directiva. 2. Complementariedad de los perfiles que componen de la Junta Directiva. 3. Interacción de la Junta Directiva. 4. Discusión y toma de decisiones en la Junta Directiva. 5. Manejo de las reuniones de la Junta Directiva. 6. Cumplimiento de las metas estratégicas. 7. Manejo de la información interna. 8. Ejecución de funciones de los comités.
4. El proceso de evaluación de la Junta Directiva se realizará alternando entre la evaluación interna y la evaluación externa.

3.12.10. Descripción de los mecanismos implementados por el emisor para la gestión, identificación y administración de conflictos de interés

3.12.10.1. Junta directiva

En marzo de 2025 se actualizó la Política para la Identificación, Declaración y Gestión de Conflictos de Interés de los Administradores, la cual busca asegurar que los administradores de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. (la "Empresa") ejerzan sus funciones garantizando el mejor beneficio para ésta y que el interés general y social, definido en la Constitución Política y en el marco normativo que la desarrolla, prevalezca sobre su interés personal o el de un tercero.

3.12.10.2. Servidores públicos

El 03 de octubre de 2025 fue actualizado el EC053_Procedimiento conflictos de interés. Su objetivo es definir los lineamientos para identificación, declaración y gestiona de los conflictos de interés. Define las reglas que garanticen su gestión. Determina los canales de reporte y las líneas de comunicación. Además, busca mitigar el riesgo de ocurrencia de actos de corrupción o faltas disciplinarias. El procedimiento no aplica para miembros de Junta Directiva y/o representantes legales de la Empresa (en actividades de administración).

3.12.11. Descripción de los mecanismos implementados por el emisor para la realización de operaciones con partes relacionadas

Las operaciones con partes vinculadas desarrolladas durante 2025 mediante convenios o contratos correspondieron a operaciones recurrentes, propias del giro ordinario de la Sociedad. Estas se realizaron dando cumplimiento a los lineamientos generales que dictan el Código de Buen Gobierno y la Política de Operaciones entre Partes Vinculadas en esta materia, los cuales, de manera general, establecen que todas las operaciones antes mencionadas deben hacerse en condiciones de mercado. Ninguna de las operaciones realizadas en 2025 buscó beneficiar a terceros ni afectó los intereses de los Socios. Todas ellas se llevaron a cabo cumpliendo los objetivos empresariales propios del giro ordinario de las compañías participantes, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Código de Gobierno y en las políticas de la Organización. El detalle de las operaciones comerciales realizadas entre partes vinculadas durante 2025 se encuentra en las notas a los estados financieros de la Empresa.

3.12.12. Funcionamiento del sistema de control interno del emisor, mecanismos y comités de auditoría.

Tal como lo establece la Ley 87 de 1993, el Sistema Institucional de Control Interno del Metro de Medellín, está integrado por el esquema de organización y el conjunto de planes, métodos, principios, normas, procedimientos y mecanismos de verificación y evaluación adoptados por la Empresa, con el fin de procurar que todas las actividades, operaciones y actuaciones, así como la administración de la información y de los recursos, se lleven a cabo de acuerdo con las

normas constitucionales y legales vigentes dentro de las políticas trazadas por la alta dirección y en atención a las metas u objetivos previstos

El Sistema Institucional de Control Interno del metro de Medellín, se desarrolla a través del Modelo Estándar de Control Interno –MECI, actualizado en el marco de Modelo Integrado de Planeación y Gestión -MIPG.; el MECI es la base para la implementación y fortalecimiento del Sistema de Control Interno de la empresa, la cual se encuentra dentro del campo de aplicación de la Ley 87 de 1993. El objetivo del MECI es proporcionar una estructura de control de la gestión que especifique los elementos necesarios para construir y fortalecer el Sistema de Control Interno, a través de un modelo que determine los parámetros necesarios (autogestión) para que las entidades establezcan acciones, políticas, métodos, procedimientos, mecanismos de prevención, verificación y evaluación en procura de su mejoramiento continuo (autorregulación), en la cual cada uno de los servidores de la entidad se constituyen en parte integral (autocontrol).

En 2024 se adoptó el Estatuto de Auditoría Interna mediante Resolución JD200 el cual establece el propósito de la Auditoría Interna, , la posición de la auditoría interna en la estructura de la organización y sus relaciones de dependencia, el Mandato, el Código de Ética y Profesionalidad de la Función, el Alcance de los servicios, las exigencias de calidad de los servicios, la gestión de la función, los requerimientos para desempeño de los servicios y el esquema de supervisión de los servicios de auditoría interna, todo ello para adaptarse a las Nuevas Normas Globales De Auditoría Interna -NOGAI-.

En 2025 y en cumplimiento de las citadas normas y el nuevo estatuto de auditoría interna de la Empresa, se ajustó el proceso de evaluación independiente creando los procedimientos para gestión de la función de auditoría interna y para el desempeño de los servicios de auditoría interna, el primero incluye la planificación estratégica, la obtención y asignación de recursos, el fomento de relaciones, la comunicación con las partes interesadas, así como la adecuación y mejora del desempeño de la FAI, aplicando Dominios III y IV de las NOGAI y el segundo incluye la planeación, ejecución, comunicación de resultados y supervisión de los trabajos de auditoría interna, en concordancia con el Estatuto de Auditoría Interna, las Normas Globales de Auditoría Interna (NOGAI) y la normatividad aplicable.

3.12.12.1. Marco normativo

- Constitución Política, artículos 209 y 269
- Ley 87 de 1993, por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del Estado y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1083 de 2015, versión integrada que incorpora las modificaciones introducidas al *"Decreto único reglamentario del sector de función pública"* a partir de la fecha de su expedición, específicamente en:
  - Título 21 -Sistema de Control Interno.

- Título 22 -Sistemas de Gestión-

- Título 23 -Articulación del Sistema de Gestión con los Sistemas de Control Interno.

- Circular Externa 028 DE 2014 (Superintendencia Financiera de Colombia) "*Presentación del Nuevo Código País y Adopción del Reporte de Implementación de Mejores Prácticas Corporativas*".

- Decreto Municipal 1700 de 2015 "*Por medio del cual se adoptan los Manuales que desarrollan los Lineamientos Estratégicos de los Pilares de Gestión del Modelo Conglomerado Público Municipio de Medellín*" CAPÍTULO 2, Componentes 19, 20 y 22.

- Ley 594 de 2000 "*Por medio de la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones"*, reglamentada parcialmente por los Decretos Nacionales 4124 de 2004, 1100 de 2014.

- Norma NTC-ISO 19011 "*Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión*".

- Resolución JD200 de 2024 "*Por la cual se adopta el Estatuto de Auditoría Interna en la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá LTDA"*.

- Nuevas Normas Globales de Auditoría Interna del Instituto de Auditores Internos IIA que guían la práctica profesional mundial de la auditoría interna y sirven de base para evaluar y elevar la calidad de la Función de Auditoría Interna.

- Guía de auditoría interna basada en riesgos para entidades públicas Versión 4, de la Dirección de Gestión y Desempeño Institucional, del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP).

3.12.12.2. Elementos del sistema institucional de control interno

La estructura del Modelo Estándar de Control Interno, acorde a los lineamientos del *Manual Operativo del Modelo Integrado de Planeación y Gestión de la Función Pública -Consejo para La Gestión Y Desempeño Institucional- Versión 5* **contempla dos elementos fundamentales**:

- El primero, una estructura de control basada en el esquema de COSO/INTOSAI, compuesta por cinco componentes: Ambiente de control, Gestión de Riesgos, Actividades de Control, Información y Comunicación, Actividades de monitoreo o supervisión continua.
- El segundo, un esquema de responsabilidades integrada por cuatro líneas de defensa, el cual se configura a partir de la adaptación del Modelo de las Tres Líneas de Defensa, documento de posición del Instituto de Auditores -IIA Global en su versión 2013.

En el Metro de Medellín, los componentes y las líneas de defensa se formalizan a través de la política para la Gestión de Riesgos de la Empresa (Resolución 178 de 2021), el *DR1381 Manual Gestión de Riesgos* y el *DR2020 Metodología para la identificación, análisis y tratamiento de riesgos de procesos,* así:

La gestión de riesgos en el metro de Medellín está conforme a los lineamientos establecidos en el modelo integrado de planeación y gestión a través de su séptima dimensión control interno y los componentes del modelo estándar de control interno MECI.

- Ambiente de control: este componente busca asegurar un ambiente de control que le permita a la Empresa disponer de las condiciones mínimas para el ejercicio del control interno requiere del compromiso el liderazgo y los lineamientos de la alta dirección y el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno -CICCI-.

- Evaluación del riesgo: su propósito es identificar evaluar y gestionar eventos potenciales, tanto internos como externos, que puedan afectar el logro de los objetivos institucionales.

- Actividades de Control: su propósito es permitir el control de los riesgos identificados y como mecanismo para apalancar el logro de los objetivos y forma parte integral de los procesos de la Empresa.

- Información y Comunicación: tiene como propósito utilizar la información de manera adecuada y comunicarla por los medios y en los tiempos oportunos.

- Actividades de monitoreo su propósito es desarrollar las actividades de supervisión continua (controles permanentes) en el día a día de las actividades, así como las evaluaciones periódicas (autoevaluación, auditorías) que permiten valorar: i) la efectividad del control interno de la entidad. ii) la eficiencia, eficacia y efectividad de los procesos. iii) el nivel de ejecución de los planes, programas y proyectos. iv) los resultados de la gestión, con el propósito de detectar desviaciones establecer tendencia y generar recomendaciones para orientar las acciones de mejoramiento de la Empresa

Esta estructura está acompañada de un esquema de asignación de responsabilidades y roles para la gestión del riesgo y el control, el cual se distribuye en diversos servidores de la entidad:

- Línea estratégica, conformada por la Junta Directiva, el Gerente General, Comité de Gerencia y Comité Institucional de Coordinación de Control Interno

- Primera Línea, conformada por Gerentes Auxiliares y Directores, Jefes de área (Líderes de proceso), Líderes de Riesgos, Coordinadores de Proceso, Supervisores de Contratos y en general los servidores públicos en todos los niveles de la Empresa

- Segunda Línea, conformada por el área de Administración de Riesgos, Cumplimiento, Oficina de Proyectos y actividades de aseguramiento y asesoría legal interna.

- Tercera Línea, conformada por Asesoría en Gestión

3.12.12.3. Mecanismos y comités que manejan los procesos de auditoría interna

3.12.12.3.1 JUNTA DIRECTIVA Y COMITÉ DE AUDITORÍA Y RIESGOS (Comisión Permanente de Auditoría y Riesgos)

Según los estatutos, la junta directiva cuenta con una comisión de auditoría y riesgos integrada como mínimo por tres de sus miembros independientes siempre se debe garantizar que los miembros independientes constituyan la mayoría de la comisión y que uno de ellos asuma la presidencia.

Los integrantes de la comisión de auditoría y riesgos deberán contar con la experiencia y conocimiento acreditado que les permita cumplir con sus funciones

Esta comisión sesiona por lo menos cuatro veces al año y sus funciones básicas son:

- Supervisar el cumplimiento del programa de auditoría interna el cual debe estar basado en riesgos.
- Velar porque la preparación presentación y revelación de la información financiera se ajuste a la ley.
- Pronunciarse sobre los estados financieros antes de su presentación en la junta directiva.
- Hacer seguimiento a la gestión de riesgos de la empresa.

Según el reglamento de la Junta, esta comisión se conforma por un número impar de miembros principales o suplentes, que no debe ser inferior a 3 ni superior a 5, sus integrantes deben contar con experiencia y conocimiento para analizar y pronunciarse sobre los temas que se tratan en la Comisión.

La Junta Directiva, en su primera sesión ordinaria anual determina o reafirma la conformación de la comisión para cada periodo.

La Comisión se reúne ordinariamente una vez antes de cada Junta Directiva Ordinaria, de acuerdo con la agenda típica anual. Extraordinariamente, en virtud de la convocatoria efectuada por la misma Comisión a través de su Presidente, por la Administración de la Empresa o por el Revisor Fiscal.

La Comisión delibera con la presencia de la mitad más uno de sus miembros y las decisiones se toman con el voto de la mitad más uno de los asistentes.

El Presidente se elige entre los miembros independientes y tiene a su cargo la vocería de la Comisión para rendir el informe ante la Junta Directiva.

La secretaría de las Comisión se ejerce por la Secretaria General de la Empresa, a quien corresponderá elaborar las actas y firmarlas junto con el Presidente de la Comisión y velar por su custodia.

3.12.12.3.2 COMITÉ INSTITUCIONAL DE COORDINACIÓN DE CONTROL INTERNO -CICCI-

De conformidad con lo establecido en el artículo cuarto del decreto 648 de 2017 la Empresa, mediante Resolución 0455 de 2018, creó y reguló el funcionamiento el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno CICCI como órgano asesor e instancia decisoria en los asuntos de control interno.

Definición: Se Integra el CICCI de la empresa como instancia decisoria de los asuntos del control interno y como órgano de coordinación y asesoría para el diseño de estrategias y políticas orientadas al fortalecimiento del SCI de la Empresa.

Integración: el CICCI (…) está integrado por los funcionarios en los siguientes cargos:

a) Gerente General, quien lo preside

b) Secretario General

c) Gerente de Planeación (Representante Alta Dirección MECI)

d) Gerente de Operaciones y Mantenimiento

e) Gerente Administrativo

f) Gerente Financiero

g) Gerente Social y de Servicio al Cliente.

h) Gerente de Abastecimiento y Logística

i) Gerente de Desarrollo de Negocios.

j) Director Jurídico

k) Director de Comunicaciones y Relaciones Públicas

l) Asesor de Gestión, participará con voz, pero sin voto.

Funciones del CICCI

a) Evaluar (…) y las recomendaciones de otras instancias institucionales, como el CIGD u otros que suministren información relevante para la mejora del sistema.

b) Aprobar el Plan Anual de Auditoria de la empresa, presentado por el Asesor de Gestión, hacer sugerencias y seguimiento a las recomendaciones producto de la ejecución del plan, de acuerdo con lo dispuesto en el estatuto de auditoría, basado en la priorización de los temas críticos según la gestión riesgos de la administración.

c) Aprobar el Estatuto de Auditoría Interna y el Código de Ética del auditor, así como verificar su cumplimiento.

d) Revisar la información contenida en los estados financieros de la entidad y hacer recomendaciones a que haya lugar.

e) Servir de instancia para resolver diferencias que surjan en desarrollo del ejercicio de auditoría interna, siempre que se haya surtido el conducto regular ante el área de Asesoría en Gestión, de manera previa a la entrega del informe final de Auditoría.

f) Conocer y resolver los conflictos de interés que afecten la independencia de la auditoría.

g) Someter a aprobación del representante legal la política de administración del riesgo previamente estructurada por el área de Administración de Riesgos, como segunda línea de defensa de la entidad y hacer seguimiento para su posible actualización, evaluando su eficacia frente a la gestión del riesgo institucional, con especial énfasis en la prevención y detección de fraude y mala conducta.

La secretaría técnica del comité es ejercida por el Asesor en Gestión

El comité sesiona válidamente con la presencia de la mitad más uno de los miembros y se reúne como mínimo dos veces al año, en el último año se reunió tres veces y entre sus principales acciones y decisiones se realizó seguimiento al Plan Estratégico de Auditoría Interna, al Plan de Aseguramiento y Mejora de la Calidad de la Auditoría Interna –PAMC y al Plan Anual de Auditoría Interna 2023, se aprobaron los niveles de apetito de riesgo de la Empresa y se aprobó el Plan Anual de Auditoría 2024.

3.12.12.3.3 PROCESO DE VERIFICACIÓN (Manual Integrado de Gestión y Mapa de Procesos).

El mapa de procesos, que es la forma gráfica en que la Empresa representa la interrelación de los procesos de primer nivel, denominados macroprocesos, muestra cómo se relacionan los macroprocesos estratégicos, misionales, de soporte y de verificación para lograr el cumplimiento del direccionamiento estratégico. Es el equivalente a la cadena de valor y se enfoca en la satisfacción de los grupos de interés. En este mapa, el Macroproceso Gestión de la Verificación se ve reflejado así:



El Manual Integrado de Gestión (MIG): establece las políticas y directrices para el desarrollo del sistema de gestión integral de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, atendiendo a los requisitos definidos en las normas NTC ISO 9001, NTC ISO 14001, NTC ISO 45001, NTC 5801 y en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), enmarcado en el Plan Maestro 2006-2050.

Dentro del Sistema de Gestión Integral, se cuenta con el Macroproceso Gestión de la Verificación, el cual tiene como objetivo "Evaluar la gestión y resultados de la Empresa de manera oportuna, confiable, íntegra y segura que permita la mejora continua y fortalezca la confianza en los grupos de interés".

Este Macroproceso se compone de los siguientes 4 procesos:

- Evaluación independiente
- Seguimiento a los indicadores empresariales
- Elaboración y seguimiento a planes de mejora
- Revisión por la dirección

El proceso de Evaluación Independiente se gestiona basados en el "*GV006_ PROCEDIMIENTO PARA GESTIÓN DE LA FUNCIÓN DE AUDITORÍA INTERNA*", que tiene el Propósito de "*Establecer las actividades, responsabilidades, plazos y controles necesarios para la gestión de la Función de Auditoría Interna -FAI-, de acuerdo con el Estatuto de Auditoría Interna y normativa colombiana. Esta responsabilidad incluye la planificación estratégica, la obtención y asignación de recursos, el fomento de relaciones, la comunicación con las partes interesadas, así como la adecuación y mejora del desempeño de la FAI, aplicando Dominios III y IV de las Nuevas Normas Globales de Auditoría Interna del IIA -NOGAI- y el "GV007 PROCEDIMIENTO PARA EL DESEMPEÑO DE LOS SERVICIOS DE AUDITORÍA INTERNA" que tiene como propósito "Establecer los lineamientos y actividades necesarias el Desempeño de los Servicios de Auditoría Interna, lo cual incluye la planeación, ejecución, comunicación de resultados y supervisión de los trabajos*

de auditoría interna, en concordancia con el Estatuto de Auditoría Interna, las Normas Globales de Auditoría Interna (NOGAI) y la normatividad aplicable".

3.12.12.3.4 ESTATUTO DE AUDITORÍA INTERNA.

La empresa mediante Resolución 200 de 2024 adoptó el Estatuto de Auditoría Interna donde se define el propósito de la Auditoría Interna, , la posición de la auditoría interna en la estructura de la organización y sus relaciones de dependencia, el Mandato, el Código de Ética y Profesionalidad de la Función, el Alcance de los servicios, las exigencias de calidad de los servicios, la gestión de la función, los requerimientos para desempeño de los servicios y el esquema de supervisión de los servicios de auditoría interna, todo ello para adaptarse a las Nuevas Normas Globales De Auditoría Interna -NOGAI-.

En esta Resolución se determina que la actividad de auditoría interna de la Empresa tiene como propósito "*Evaluar el Sistema Institucional de Control Interno -SICI- y proponer a la Alta Dirección las recomendaciones para mejorarlo; medir y evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los controles, asesorando a la Alta Dirección en la continuidad del proceso administrativo, la reevaluación de los planes establecidos y en la introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos, aportando un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar y mejorar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos, control y gobierno. Además, aplicando las NOGAI, fortalecer la capacidad de la Empresa para crear, proteger y sostener su valor, proporcionando aseguramiento y asesoramiento de manera independiente, objetiva y basada en riesgos.*

3.12.12.3.5 CÓDIGO DE ÉTICA DE LA ACTIVIDAD DE AUDITORÍA

La citada resolución JD200 de 2024 también adoptó el Código de Ética, que marca las expectativas de comportamiento de los auditores internos (profesionales 1, adscritos al área de Auditoría Interna), al jefe de Auditoría Interna, así como de otros individuos y entidades que proporcionen Servicios de Auditoría Interna.

Se requiere que todos los responsables de la Función de Auditoría Interna en la Empresa cumplan con las normas de ética y profesionalidad de las NOGAI, pero también que cumplan con el Código de Integridad de la Empresa y otros códigos de ética, comportamiento o de conducta como el que aplica a los Empleados Públicos en Colombia.

3.12.12.3.6 SERVICIOS DE AUDITORÍA INTERNA.

Los servicios de Auditoría Interna del Metro de Medellín son proporcionados por el Área de Auditoría Interna (ASESORÍA EN GESTIÓN) y cubren todos los Macroprocesos y Procesos de la Empresa; incluye, además, las áreas, los equipos, proyectos, actividades, activos y personal. El área de Auditoría Interna ejecuta directamente las Auditorías Internas, excepto las que se deban realizar a procesos y actividades que por su complejidad cumplen con normas, especificaciones, certificaciones, manuales, sistemas de control u otros estándares internacionales o muy especializados que superen su capacidad. En dichos casos, aplicando la Norma 13,5 Recursos del Trabajo se debe debatir las implicaciones de las limitaciones de recursos con la Alta Dirección a través del CICCI, y decidir el curso de acción a tomar.

El objetivo de los Servicios de Auditoría Interna es proporcionar confianza sobre los procesos de gobierno, gestión de riesgos y control a las partes interesadas de la organización, especialmente a la Junta Directiva a través de la Comisión de Auditoría y Riesgos, la Alta Dirección a través del CICCI y la Gerencia Auxiliar líder de la actividad bajo revisión. El Jefe de Auditoría Interna debe coordinar y articular con los proveedores de aseguramiento de la organización y asesorar sobre cómo podrán contribuir al Mandato de Auditoría Interna.

3.13. Descripción de la estructura de gobierno adoptada por el emisor para lograr un trato equitativo de los inversionistas y promover su participación

La Empresa fue inscrita en el Registro Nacional de Valores y Emisores (RNVE) mediante Resolución 1643 del 28 de agosto de 2025, con autorización para la oferta pública de bonos de deuda pública interna sostenibles hasta por COP 350.000 millones. A la fecha de corte no se han realizado colocaciones.

La Empresa cuenta con diversos canales de atención para que cualquier grupo de interés pues realizar peticiones o elevar preguntas relacionadas con la Sociedad. Adicionalmente, publica en su sitio web toda la información relevante de la Entidad como es el plan estratégico institucional, el plan anual de adquisiciones y su presupuesto general, entre otros.

Asimismo, cuenta con un capítulo específico para todo lo relacionado con el gobierno corporativo, en el que se encuentran los diversos documentos de gobierno corporativo, la composición de la Junta Directiva, los perfiles de los gerentes y el modelo de cumplimiento.

4. Prácticas, políticas, procesos e indicadores en relación con los criterios ambientales y sociales implementados por el emisor.

Se anexa informe de Asuntos Sociales y Ambientales, incluidos los Climáticos

5. Anexos

5.1. Estados Financieros 2024 – 2025

5.2. Memoria de sostenibilidad

5.3. Hipótesis de negocio en marcha

5.4. Informe de Asuntos Sociales y Ambientales, incluidos los Climáticos

5.5. Certificación del representante legal sobre materialidad de la información

5.6. Informe del representante legal sobre evaluación de los sistemas de control interno y procedimientos de control y revelación de la información financiera

5.7. Certificación del revisor fiscal sobre la efectividad de los controles del reporte de información financiera



Estados Financieros Comparativos

Diciembre 2025 y 2024

Bajo el Marco Normativo para Empresas que Cotizan en el Mercado De Valores, o que Captan o Administran Ahorro Del Público - Resolución 037 de 2017.

Tabla de Contenido

Certificación de los Estados Financieros 3
Informe del Revisor Fiscal sobre los estados financieros 4
Estado de Situación Financiera 8
Estado de Resultado Integral 9
Estado de Cambios en el Patrimonio 10
Estado de flujo de efectivo 11
Nota 1. Entidad reportante 13
Nota 2. Bases de preparación de estados financieros 17
Nota 3. Juicios y estimaciones contables 26
Nota 4. Políticas contables significativas 33
Nota 5. Efectivo y equivalentes al efectivo 47
Nota 6. Inversiones e instrumentos derivados 49
Nota 7. Compañías y negocios conjuntos 50
Nota 8. Cuentas por Cobrar 55
Nota 9. Préstamos por cobrar 59
Nota 10. Inventarios 61
Nota 11. Propiedad, planta y equipo 62
Nota 12. Propiedades de inversión 69
Nota 13. Activos intangibles 70
Nota 14. Recursos entregados en administración 71
Nota 15. Avances y anticipos entregados 74
Nota 16. Otros activos 75
Nota 17. Préstamos por pagar 78
Nota 18. Cuentas por pagar 80
Nota 19. Beneficios a los empleados 83
Nota 20. Provisiones 85
Nota 21. Pasivo diferido por subvenciones 87
Nota 22. Otros pasivos 89
Nota 23. Patrimonio 90
Nota 24. Ingresos 91
Nota 25. Costos de ventas 94
Nota 26. Gastos operacionales 99
Nota 27 Otros ingresos 103
Nota 28 Gastos financieros 106
Nota 29 Otros Gastos 107
Nota 30 Participación en asociadas y negocios conjuntos 108
Nota 31. Efectos de las variaciones en las tasas de cambio 109
Nota 32. Impuesto a las ganancias 109
Nota 33. Pasivo por impuesto diferido 111
Nota 34. Activos y pasivos contingentes 113
Nota 35. Transacciones con partes relacionadas 115
Nota 36. Segmentos de operación 116
Nota 37. Eventos subsecuentes 119

Certificación de los Estados Financieros

06 de marzo de 2026

Los suscritos Representante Legal y Contador Público bajo cuya responsabilidad se prepararon los estados financieros, certificamos:

Que los Estados Contables con fecha de corte diciembre 31 de 2025, revelan la realidad financiera, económica, social y ambiental de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. Las afirmaciones contenidas en los informes son ciertas, se verificó la existencia de las partidas y las cifras fueron tomadas fielmente de la contabilidad de la empresa, la cual es llevada conforme al marco Normativo para Empresas que Cotizan en el Mercado de Valores y que Captan o Administran Ahorro del Público, de conformidad a la resolución 037 de 2017, sus modificaciones y sus normas anexas y reflejan en forma fidedigna la situación financiera, económica, social y ambiental de la entidad.

Además, se ha verificado:
Que los hechos, operaciones y transacciones realizadas por la Empresa Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., se reconocieron durante el período contable.

Que los hechos económicos se revelan conforme al nuevo marco normativo expedido para Empresas que Cotizan en el Mercado de Valores, y que Captan o Administran Ahorro del Público.

Estos estados financieros conforme al reglamento se ponen a disposición de los socios y de terceros, se han verificado previamente las afirmaciones contenidas en ellos y las cifras han sido tomadas fielmente de los libros.

Dichas afirmaciones, explícitas e implícitas, son las siguientes:

Existencia*:* Los activos y pasivos de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., existen en la fecha de corte y las transacciones registradas se han realizado durante el año.

Integridad*:* Todos los hechos económicos realizados han sido reconocidos.

Derechos y obligaciones*:* Los activos representan probables beneficios económicos futuros y los pasivos representan probables sacrificios económicos futuros, obtenidos o a cargo de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., en la fecha de corte.

Valuación*:* Todos los elementos han sido reconocidos por importes apropiados.

Presentación y revelación*:* Los hechos económicos han sido correctamente clasificados, descritos y revelados.

Firmado digitalmente por ELEJALDE ESCOBAR TOMAS ANDRES
Fecha: 2026.03.06 13:34:52 -05'00'

Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General

VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Firmado digitalmente por VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Fecha: 2026.03.06 11:20:11 -05'00'

Tatiana Andrea Vanegas Ruda
Contadora Pública
T.P. 197557-T

Shape the future
with confidence

Informe del Revisor Fiscal

A la Junta de socios de:
Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda

Opinión

He auditado los estados financieros adjuntos de Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2025 y los correspondientes estados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, así como las notas explicativas a los estados financieros que incluyen información sobre las políticas contables materiales.

En mi opinión, los estados financieros adjuntos, tomados de los libros de contabilidad, presentan razonablemente, en todos sus aspectos de importancia, la situación financiera de la Compañía al 31 de diciembre de 2025, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por año terminado en esa fecha, de conformidad con el Marco Normativo emitido por la Contaduría General de la Nación (Resolución 037 de 2017 y sus normas complementarias y modificatorias).

Bases de la Opinión

He llevado a cabo mi auditoría de acuerdo con Normas Internacionales de Auditoría aceptadas en Colombia. Mis responsabilidades en cumplimiento de dichas normas se describen en la sección *Responsabilidades del Auditor en la Auditoría de los Estados Financieros* de este informe. Soy independiente de la Compañía, de acuerdo con el Manual del Código de Ética para profesionales de la contabilidad, según lo aplicable a auditorías de estados financieros de entidades de interés público junto con los requisitos éticos relevantes para mi auditoría de estados financieros de entidades de interés público en Colombia, y he cumplido con las demás responsabilidades éticas aplicables. Considero que la evidencia de auditoría obtenida es suficiente y apropiada para fundamentar mi opinión.

Otra Información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información obtenida a la fecha de este informe de auditoría es la memoria de sostenibilidad 2025.

Mi opinión sobre los estados financieros no cubre la otra información y no exprese ninguna forma de conclusión que proporcione un grado de seguridad sobre esta.

En relación con mi auditoría de los estados financieros, mi responsabilidad es leer la otra

información y, al hacerlo, considerar si existe una incongruencia material entre la otra información y los estados financieros o el conocimiento obtenido por mí en la auditoría o si parece que existe una incorrección material en la otra información por algún otro motivo. Si, basándome en el trabajo que he realizado sobre la otra información obtenida antes de la fecha de este informe de auditoría, concluyo que existe una incorrección material en esta otra información, estoy obligado a informar de ello. No tengo nada de lo que informar al respecto.

Shape the future
with confidence

Responsabilidades de la Administración y de los Responsables del Gobierno de la Entidad en Relación con los Estados Financieros

La Administración es responsable por la preparación y correcta presentación de los estados financieros de acuerdo con el Marco Normativo emitido por la Contaduría General de la Nación (Resolución 037 de 2017 y sus normas complementarias y modificatorias) ; de diseñar, implementar y mantener el control interno relevante para la preparación y correcta presentación de los estados financieros libres de incorrección material, bien sea por fraude o error; de seleccionar y de aplicar las políticas contables apropiadas; y, de establecer estimaciones contables razonables en las circunstancias.

Al preparar los estados financieros, la Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, los asuntos relacionados con este asunto y utilizando la base contable de negocio en marcha, a menos que la Administración tenga la intención de liquidar la Compañía o cesar sus operaciones, o no tenga otra alternativa realista diferente a hacerlo.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Compañía.

Responsabilidades del Auditor en la Auditoría de los Estados Financieros

Mi objetivo es obtener una seguridad razonable sobre si los estados financieros tomados en su conjunto están libres de incorrección material, ya sea por fraude o error, y emitir un informe que incluya mi opinión. La seguridad razonable es un alto nivel de aseguramiento, pero no garantiza que una auditoría realizada de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría aceptadas en Colombia siempre detectará una incorrección material cuando exista. Las incorrecciones pueden surgir debido a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o acumuladas, podría esperarse que influyan razonablemente en las decisiones económicas que los usuarios tomen con base en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría aceptadas en Colombia, debo ejercer mi juicio profesional y mantener mi escepticismo profesional a lo largo de la auditoría, además de:

- Identificar y evaluar los riesgos de incorreción material en los estados financieros, ya sea por fraude o error, diseñar y ejecutar procedimientos de auditoría que respondan a esos riesgos, y obtener evidencia de auditoría que sea suficiente y apropiada para fundamentar mi opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debido a fraude es mayor que la resultante de un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionales, declaraciones falsas o sobrepaso del sistema de control interno.

- Obtener un entendimiento del control interno relevante para la auditoría, para diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias.

- Evaluar lo adecuado de las políticas contables utilizadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y las respectivas revelaciones realizadas por la Administración.

Shape the future
with confidence

- Concluir sobre si es adecuado que la Administración utilice la base contable de negocio en marcha y, con base en la evidencia de auditoría obtenida, si existe una incertidumbre material relacionada con eventos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluyo que existe una incertidumbre importante, debo llamar la atención en el informe del auditor sobre las revelaciones relacionadas, incluidas en los estados financieros o, si dichas revelaciones son inadecuadas, modificar mi opinión. Las conclusiones del auditor se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de mi informe, sin embargo, eventos o condiciones posteriores pueden hacer que una entidad no pueda continuar como negocio en marcha.

- Evaluar la presentación general, la estructura, el contenido de los estados financieros, incluyendo las revelaciones, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos subyacentes de manera que se logre una presentación razonable.

Comuniqué a los responsables del gobierno de la entidad, entre otros asuntos, el alcance planeado y el momento de realización de la auditoría, los hallazgos significativos de la misma, así como cualquier deficiencia significativa del control interno identificada en el transcurso de la auditoría.

Otros Asuntos

Los estados financieros de Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda, por el año terminado el 31 de diciembre de 2024 fueron auditados por otro revisor fiscal, quien emitió su opinión sin salvedades el 28 de febrero de 2025.

Otros Requerimientos Legales y Reglamentarios

Fundamentado en el alcance de mi auditoría, no estoy enterado de situaciones indicativas de inobservancia en el cumplimiento de las siguientes obligaciones de la Compañía: 1) Llevar los libros de actas, registro de socios y de contabilidad, según las normas legales y la técnica contable; 2) Desarrollar las operaciones conforme a los estatutos y decisiones de la Junta de Socios y de la Junta Directiva; 3) La información contenida en las planillas integradas de liquidación de aportes, y en particular la relativa a los afiliados, y la correspondiente a sus ingresos base de cotización, ha sido tomada de los registros y soportes contables al 31 de diciembre de 2025, así mismo, a la fecha mencionada la Compañía no se encuentra en mora por concepto de aportes al Sistema de Seguridad Social Integral; 4) Conservar la correspondencia y los comprobantes de las cuentas; 5) La adopción del programa de Transparencia y Ética Empresarial en el sector público de acuerdo con la ley 2195 de 2022.

Shape the future
with confidence

Adicionalmente, existe concordancia entre los estados financieros adjuntos y la información contable incluida en el informe de gestión preparado por la Administración de la Compañía, el cual incluye la constancia por parte de la Administración sobre la libre circulación de las facturas con endoso emitidas por los vendedores o proveedores. El informe correspondiente a lo requerido por el artículo 1.2.1.2 del Decreto 2420 de 2015 lo emití por separado el 6 de marzo de 2026.

Andrés Camilo Morales Cortés
Revisor Fiscal
Tarjeta Profesional 183027-T
Designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR-530

Medellín, Colombia
6 de marzo de 2026

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA

Estado de Situación Financiera

Periodos terminados a 31 de diciembre de 2025 y 2024

(Expresado en millones de pesos colombianos)

	Nota	2025	2024
Activo corriente		**$2.109.196**	**$1.892.430**
Efectivo y equivalentes	5	334.806	276.325
Inversiones e instrumentos derivados	6	284.931	324.929
Cuentas por cobrar	8	562.469	580.610
Préstamos por cobrar	9	6.406	7.383
Inventarios netos	10	143.793	130.031
Recursos entregados en administración	14	341.172	142.710
Avances y anticipos entregados	15	338.446	325.464
Otros activos	16	97.173	104.978
Activo no corriente		**$5.530.387**	**$5.283.463**
Inversiones e instrumentos derivados	6	362.655	355.658
Compañías y negocios conjuntos	7	28.336	21.327
Cuentas por cobrar	8	10.113	10.295
Préstamos por cobrar	9	15.319	14.197
Propiedad, planta y equipo neto	11	5.032.626	4.854.186
Propiedades de inversión	12	46.280	8.048
Activos intangibles	13	6.098	3.382
Otros activos	16	28.960	16.370
Total activos		**$7.639.583**	**$7.175.893**

Pasivo y patrimonio		2025	2024
Pasivo corriente		**$282.891**	**$232.019**
Préstamos por pagar	17	1.402	1.715
Cuentas por pagar	18	222.966	189.417
Beneficios a empleados	19	41.205	36.877
Otros pasivos	22	17.318	4.010
Pasivo no corriente		**$8.758.840**	**$8.433.605**
Préstamos por pagar	17	6.505.995	6.625.060
Beneficios a empleados	19	16.370	16.323
Provisiones	20	10.469	9.353
Pasivo diferido por subvenciones	21	2.058.848	1.609.571
Otros pasivos	22	4.428	3.682
Pasivo por impuesto diferido	33	162.730	169.616
Total pasivo		**$9.041.731**	**$8.665.624**
Patrimonio		**-$1.402.148**	**-$1.489.731**
Aportes sociales	23	150.269	150.269
Pérdidas de ejercicios anteriores	23	-1.925.199	- 2.095.623
Resultado del ejercicio	23	98.430	167.465
Otro Resultado Integral (ORI)	23	274.352	288.158
Total pasivo y patrimonio		**$7.639.583**	**$7.175.893**

Firmado digitalmente por ELEJALDE ESCOBAR TOMAS ANDRES
Fecha: 2026.03.06 13:36:04 -05'00'

Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General

VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Firmado digitalmente por VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Fecha: 2026.03.06 11:21:25 -05'00'

Tatiana Andrea Vanegas Ruda
Contadora Pública
T.P. 197557-T

Andrés Camilo Morales Cortés
Revisor Fiscal
T.P. 183027-T
Designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR–530
Ver Opinión adjunta

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA

Estado de Resultado Integral

Periodo comprendido entre el 1 enero y 31 de diciembre de 2025 y 2024

(Expresado en millones de pesos colombianos)

	Nota	Diciembre de 2025	Diciembre de 2024
Ingresos de actividades ordinarias	24	939.141	872.545
Costos de ventas	25	- 775.954	- 729.168
Utilidad bruta en ventas		**$163.187**	**$143.377**
Gastos Operacionales		**- 107.648**	**- 119.794**
De administración, operación y ventas	26	- 104.545	- 111.301
Depreciaciones, amortizaciones y provisiones	26	- 2.501	- 2.210
Gastos por deterioros	26	- 602	- 6.283
Utilidad operacional		**$55.539**	**$23.583**
Ingresos transferencia y subvenciones	27	273.557	259.162
Ingresos financieros	27	102.562	110.787
Otros ingresos	27	12.703	12.690
Gastos financieros	28	- 253.245	- 246.209
Otros gastos	29	- 108.243	- 70.104
Participación en asociadas y negocios conjuntos	30	13.264	12.416
Utilidad antes de impuestos		**$96.137**	**$102.325**
Impuesto a las ganancias	32	2.293	65.140
Utilidad neta del periodo		**$98.430**	**$167.465**
Otro resultado integral		**-$13.806**	**$296.183**
Partidas que se reclasifican posteriormente en resultados		**- 13.806**	**296.183**
Actualización cálculo actuarial	19	-117	1.771
Ganancias o pérdidas inversiones	7	-2.331	2.500
Reevaluación de la PPyE	11	-15.916	343.426
Impuesto diferido ORI (neto)	33	4.558	-51.514
Resultado integral del año		**$84.624**	**$463.648**

Firmado digitalmente por ELEJALDE ESCOBAR TOMAS ANDRES
Fecha: 2026.03.06 13:36:24 -05'00'

Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General

VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA

Firmado digitalmente por VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Fecha: 2026.03.06 11:22:14 -05'00'

Tatiana Andrea Vanegas Ruda
Contadora Pública
T.P. 197557-T

Andrés Camilo Morales Cortés
Revisor Fiscal
T.P. 183027-T
Designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR–530
Ver Opinión adjunta

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA

Estado de Cambios en el Patrimonio

Periodos terminados al 31 de diciembre 2025 y 2024

(Expresado en millones de pesos)

Concepto	Nota	Aportes Sociales	Pérdida de Ejercicios anteriores	Resultados del Ejercicio	Reserva Legal	Otro resultado integral			Patrimonio total
						Beneficios post empleo	Ganancias o pérdidas inversiones	Ganancias o pérdidas por reevaluación de PPYE	
Patrimonio al 01 de enero de 2024		**$150.269**	**-$2.379.402**	**$298.626**	**$0**	**-$6.482**	**-$1.543**	**$0**	**-$1.938.532**
Actualización cálculo actuarial	19.2	0	0	0	0	1.771	0	0	1.771
Ganancias o pérdidas inversiones	7	0	0	0	0	0	2.500	0	2.500
Reevaluación de la PPYE	11.10	0	0	0	0	0	0	343.426	343.426
Impuesto diferido		0	0	0	0	0	0	-51.514	-51.514
Otro resultado integral del periodo		**$0**	**$0**	**$0**	**$0**	**$1.771**	**$2.500**	**$291.912**	**$296.183**
Ganancias o pérdidas inversiones		0	- 906	0	0	0	0	0	- 906
Traslado de Resultado del ejercicio 2023		0	268.764	- 298.626	29.862	0	0	0	0
Apropiación de Reserva Legal		0	29.862	0	-29.862	0	0	0	0
Otros ajustes		0	- 13.941	0	0	0	0	0	- 13.941
Resultado del ejercicio 2024		0	0	167.465	0	0	0	0	167.465
Saldo a 31 de diciembre de 2024		**$150.269**	**-$2.095.623**	**$167.465**	**$0**	**-$4.711**	**$957**	**$291.912**	**-$1.489.731**
Patrimonio saldo al 01 de enero de 2025		**$150.269**	**-$2.095.623**	**$167.465**	**$0**	**-$4.711**	**$957**	**$291.912**	**-$1.489.731**
Actualización cálculo actuarial		0	0	0	0	-117	0	0	-117
Ganancias o pérdidas inversiones		0	0	0	0	0	- 2.331	0	- 2.331
Reevaluación de la PPYE	11.10	0	0	0	0	0	0	- 15.916	- 15.916
Impuesto diferido		0	0	0	0	1.690	481	2.387	4.558
Otro resultado integral del periodo		**$0**	**$0**	**$0**	**$0**	**$1.572**	**-$1.850**	**-$13.528**	**-$13.806**
Aplicación MPP de Inversiones Asociadas		0	- 7	0	0	0	0	0	- 7
Traslado de Resultado del ejercicio 2024	23.2	0	150.719	- 167.465	16.746	0	0	0	0
Apropiación de Reserva Legal		0	16.746	0	-16.746	0	0	0	0
Ajustes ejercicios anteriores	23.2	0	2.966	0	0	0	0	0	2.966
Resultado del ejercicio 2025		0	0	98.430	0	0	0	0	98.430
Saldo a 31 de diciembre de 2025		**$150.269**	**-$1.925.199**	**$98.430**	**$0**	**-$3.139**	**-$893**	**$278.384**	**-$1.402.148**

Firmado digitalmente por ELEJALDE ESCOBAR TOMAS ANDRES
Fecha: 2026.03.06 13:36:42 -05'00'

Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General

VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Firmado digitalmente por VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Fecha: 2026.03.06 11:22:45 -05'00'

Tatiana Andrea Vanegas Ruda
Contadora Pública
T.P. 197557-T

Andrés Camilo Morales Cortés
Revisor Fiscal
T.P. 183027-T
Designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR–530
Ver Opinión adjunta

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA

Estado de flujo de efectivo

Periodos terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024

(Expresado en millones de pesos)

	Nota	2025	2024
Flujos de efectivo generados por las operaciones del año			
Utilidad neta del periodo		98.430	167.465
Ajustes para conciliar la utilidad neta con los flujos de efectivo netos			
Deterioro inversiones, cuentas por cobrar e inventarios	26.2	602	6.283
Provisión litigios y demandas	20.3	1.116	-288
Gasto por Subvenciones	28	3.135	3.367
Gastos financieros (Prestamos de la Nación)	28.1	213.417	213.520
Participación en compañías		-13.264	-12.416
Perdida por revaluación de PPyE	29 3	21.470	29.562
Perdida en baja en cuentas de activos no financieros		3.905	89
Amortización de activos Intangibles	13	2.016	2.240
Depreciación de Propiedad Planta y equipo	11	164.947	165.949
Subvención de rentas pignoradas	27.1	-198.604	-185.209
Subvención nación acuerdo de pago		0	-5.336
Subvenciones de proyectos	27.1	-74.720	-68.332
Financieros (Prestamos empleados)		-1.601	-1.128
Reversión pérdida deterioro de valor		-3	-480
Valoración operaciones de deuda		35.123	27.605
Movimiento impuesto diferido	33	-4.227	-65.822
Efecto diferencia en cambio		4.309	3.521
Efectivo generado en la operación		**$256.051**	**$280.590**
Cambios en activos y pasivos			
Cuentas por cobrar		- 730	- 425.954
Anticipos y saldos a favor por impuestos		15.130	- 16.261
Recursos entregados en administración	14	-198.461	57.832
Avances y anticipos entregados		-12.982	- 323.642
Otros activos		- 7.326	- 34.218
Préstamos por cobrar		- 2.721	- 9.769
Inventarios		- 16.359	- 23.702
Cuentas por pagar		30.834	- 3.950
Beneficios a los empleados		4.171	4.720
Provisiones		- 0	- 154
Pasivo diferido por subvenciones	21	523.997	685.602
Otros pasivos		14.056	- 5.784
Efectivo generado (Utilizado en) cambios de activos y pasivos		**$349.609**	**- $95.280**
Efectivo generado (Utilizado en) actividades de operación		**$605.660**	**$185.310**
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Compras y adquisiciones de propiedad planta y equipo	11	- 421.440	- 279.626
Compras y adquisiciones de activos intangibles		- 4.732	- 1.120
Propiedades de inversión		0	285
Activos diferidos		- 12.590	1.909
Inversiones		- 33.751	- 125.210
Intereses efectivos inversiones en administración de liquidez	6	77.778	84.082
Dividendos efectivos recibidos	6	18.804	4.967
Pago de impuesto corrientes		- 1.934	- 582
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		**- $377.865**	**- $315.295**

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA

Estado de flujo de efectivo

Periodos terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024

(Expresado en millones de pesos)

	2025	2024
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Préstamos por pagar	**- $169.314**	**$169.298**
Pagos a capital	- 113.226	- 35.410
Pagos a intereses	- 33.106	- 24.977
Pagos de pasivos por arrendamientos	- 22.982	- 5.180
Desembolso de préstamos	0	234.861
Diferencia en cambio	0	4
Efectivo neto (usado en) generado por actividades de financiación	**- $169.314**	**$169.298**
Aumento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	**$58.481**	**$39.313**
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio de año	**$276.325**	**$237.012**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del año	**$334.806**	**$276.325**

Firmado digitalmente por ELEJALDE ESCOBAR TOMAS ANDRES
Fecha: 2026.03.06 13:37:05 -05'00'

Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General

VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA

Firmado digitalmente por VANEGAS RUDA TATIANA ANDREA
Fecha: 2026.03.06 11:23:16 -05'00'

Tatiana Andrea Vanegas Ruda
Contadora Pública
T.P. 197557-T

Andrés Camilo Morales Cortés
Revisor Fiscal
T.P. 183027-T
Designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR–530
Ver Opinión adjunta

Nota 1. Entidad reportante

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA.

Identificación y funciones

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada - Metro de Medellín Ltda., identificada con NIT 890.923.668-1, tiene como domicilio principal el Municipio de Bello, Antioquia (Colombia), ubicada en la calle 44 No. 46 – 001. Fue constituida jurídicamente el 31 de mayo de 1979, mediante escritura pública No. 1020 de la Notaría Novena de Medellín. Inscrita en la Cámara de Comercio de Medellín el 3 de julio de 1979, en el libro 9°, folio 155, bajo el No. 3417, su duración y vigencia es hasta el día 31 de mayo de 2078.

Es una entidad de derecho público, del orden municipal, sujeta al régimen de las Empresas industriales y comerciales del estado. Sus socios son el Departamento de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, ambos con una participación del cincuenta por ciento (50%).

El objeto social principal, es la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, bajo las siguientes modalidades:

- La planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte público de pasajeros.
- Ofrecer y vender servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica, capacitación, mercadeo de bienes, servicios técnicos de operación, control, recaudo y mantenimiento, relacionados con los diferentes modos y sistemas de transporte.
- La ejecución de operaciones urbanas y desarrollos inmobiliarios, orientados al desarrollo del sistema de transporte masivo.
- La explotación comercial de todos los negocios asociados con el transporte público de pasajeros y espacios publicitarios.
- La explotación comercial del sistema de Recaudo Centralizado y sus medios de pago.

Para la prestación del servicio de transporte la empresa utiliza los siguientes sistemas:

- Transporte férreo.
- Trasporte aéreo a través de cabinas.
- Transporte de buses tipo bus de tránsito rápido – BRT.
- Transporte de buses tipo bus eléctrico
- Transporte de buses tipo bus a gas
- Transporte en tranvía.

En el marco de las actividades complementarias al negocio esencial, la compañía haciendo uso de sus recursos, su experiencia y la explotación del “know how”, viene obteniendo otros ingresos a partir de las siguientes líneas de negocio:

Consultorías y Formaciones: se encarga de explotar el conocimiento de la organización, adquirido durante más de 30 años de experiencia transcurridos desde el inicio de operación, especialmente en sistemas de transporte masivo y cultura asociada a la movilidad.

Los negocios asociados se encuentran agrupados en:

- **Consultoría en movilidad urbana sostenible**: consiste en la promoción y la visión de ciudades sostenibles con un modelo de movilidad que mejora la calidad de vida de las comunidades, mitiga los efectos del cambio climático y conecta de manera eficiente los territorios y las regiones. Incluye asesorías especializadas y el diseño e implementación de un modelo de gestión social y cultura ciudadana basado en la Cultura Metro.

- **Formación:** rescate en alturas en sistemas de cables aéreos, conducción de trenes, tranvías, buses, operadores de tráfico y estaciones de sistemas de transporte y pasantías.
- **Gestión de sistemas de transporte:** se pone a disposición de empresas e instituciones públicas y privadas la experiencia de más de cuatro (4) décadas en el diseño, la estructuración, la implementación, la operación, la administración y el mantenimiento de sistemas de transporte de pasajeros.
- **Otros negocios**: se ofrecen servicios que aprovechan las ventajas competitivas de la empresa tales como: alquiler de máquinas y equipos ferroviarios, movilidad como servicio, explotación de marca a través de tienda metro, turismo, explotación de programas y herramientas especializados.

Ecosistemas de pago: tiene como objetivo prestar servicios de ciudad, a través de una plataforma tecnológica, y transformar las oportunidades en negocios que agreguen valor a sus clientes a través de varios negocios:

Los servicios de la Unidad Estratégica de Negocios Cívica (UEN) se encuentran agrupados en:

- **Recaudo electrónico:** servicio de recaudo electrónico para empresas de movilidad y todo tipo de transporte, que brinda seguridad, trazabilidad, transparencia y eficiencia en los procesos e información de valor para la toma de decisiones empresariales.
- **Tarjetas:** tarjetas de acceso a edificaciones públicas y/o privadas como universidades y empresas que integran funcionalidades de transporte, identificación, control y acceso para contribuir a la movilidad sostenible y que desean modernizar sus procesos internos.
- **App Cívica:** App multiservicio para el acceso a la movilidad, comercio y servicios de ciudad a través de códigos QR (Quick Response) desde celular haciendo uso del planificador de transporte como base de la integración de servicios.

Captura de Valor: estos negocios permiten captar el valor del suelo de los desarrollos inmobiliarios alrededor de las estaciones en los corredores de movilidad actuales y futuros.

La captura de valor agrupa los negocios de:

- **Publicidad:** aprovechamiento estratégico de espacios dentro de la infraestructura del sistema Metro, visibles para la pauta comercial de los anunciantes. En estos espacios de comunicación comercial publicitaria, se tienen formatos fijos, digitales e itinerantes, estos últimos ideales para la producción de actividades BTL (Below The Line por sus siglas en inglés).
- **Renta inmobiliaria**: oferta de espacios y actividades para las marcas y productos que quieran llegar de manera directa a su público objetivo. Los espacios pueden ser fijos o provisionales y aprovechan la circulación de usuarios en la infraestructura externa e interna del sistema, y el público cautivo en los diferentes vehículos de los modos de transporte, promoviendo entornos donde la Cultura Metro contribuye a los indicadores de buen desempeño y aporta al proyecto de vida de nuestros comerciantes.
- **Administración de activos inmobiliarios**: manejo de los bienes inmuebles de carácter comercial propiedad del Metro de Medellín, que va desde la gestión y saneamiento predial, hasta la promoción de estos, evaluación del acatamiento de requisitos legales por parte de prospectos arrendatarios, elaboración y seguimiento al cumplimiento de las condiciones definidas en los contratos de arrendamiento, y atención de imprevistos relacionados con el mantenimiento de los inmuebles.

- **Aprovechamiento del espacio público**: optimización de espacios existentes y proyectados a lo largo del sistema, que permiten la habilitación de nuevos usos comerciales que les permitan a todos nuestros usuarios Metro, el acceso a bienes y servicios.
- **Renta de infraestructura para telecomunicaciones**: aprovechamiento económico de la infraestructura Metro a través de la oferta de servicios de telecomunicaciones como internet, renta de espacios para instalación y adecuación de redes, última milla, entre otros.
- **Desarrollos inmobiliarios:** servicios especializados inmobiliarios cuyo objetivo es ofrecer una propuesta integral para cualquier tipo de cliente que tenga una iniciativa orientada al desarrollo inmobiliario y urbano en las áreas de influencia de corredores y estaciones.
- **Desarrollo de operaciones urbanas**: aplicación de los instrumentos de gestión dispuestos en la normativa que permitan impactar positivamente en el desarrollo económico, la sostenibilidad financiera del sistema, la conservación del medio ambiente, la calidad del paisaje y el bienestar social, habilitando el desarrollo de actuaciones urbanas y proyectos inmobiliarios en los entornos desarrollables del sistema.

Servicios como operador urbano e instrumentos de planificación: desarrollo de las funciones enfocadas a la gestión urbana, delegadas por las entidades territoriales que permitan la implementación de programas, proyectos, obras y mecanismos de gestión definidos en el POT (Plan de ordenamiento territorial) y la norma complementaria, específicamente en lo relacionado con la gestión financiera, social e institucional; así como actividades relacionadas con gestión del suelo, urbana e inmobiliaria.

Declaración de cumplimiento marco normativo

El Metro de Medellín Ltda., aplica y cumple el Marco Normativo para Empresas que Cotizan en el Mercado de Valores y que Captan o Administran Ahorro del Público, de conformidad a la resolución 037 de 2017, sus modificaciones y normas anexas de la Contaduría General de la Nación, las cuales incorporan el Marco Normativo de NIIF adoptada en Colombia.

Base normativa y período cubierto

Los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2025 se elaboraron con base en el Marco Normativo para Empresas que cotizan en el Mercado de valores, o que captan y administran ahorro del público, contenido en la Resolución 037 de 2017 y sus modificaciones. Dicho marco hace parte integral del *Régimen de Contabilidad Pública* expedido por la Contaduría General de la Nación, que es el organismo de regulación contable para las entidades públicas colombianas.

Es de precisar que el Marco Normativo expedido por la Contaduria General de la Nación el cual se encuentra convergente con las NIIF emitidas por el IASB; con adaptaciones propias del Sector público, por lo cual la Entidad no declara cumplimiento con NIIF plenas".

Los Estados Financieros están compuestos por:

a) Estado de Situación Financiera
b) Estado de Resultados Integral
c) Estado de Cambios en el Patrimonio
d) Estado de Flujo de Efectivo
e) Notas a los Estados Financieros

Los Estados Financieros se presentan de forma comparativa para el cierre de la vigencia de los años 2025 y 2024.

En la vigencia 2025, la empresa tuvo grandes retos, circunstancias que implicaron esfuerzos y cambios internos en diferentes procesos e iniciativas para nuevos proyectos. Dentro de los eventos del periodo cubierto se destacan:

Registro Nacional de Emisores de Valores (RNVE) -Emisiones de Deuda Pública

La Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), mediante Resolución 1643 del 28 de agosto de 2025, autorizó a la Empresa Metro de Medellín, la inscripción en el Registro Nacional de Valores y Emisores (RNVE) y la oferta pública de unos bonos de deuda pública interna sostenibles hasta por COP 350.000 millones.

Los recursos obtenidos con dicha emisión destinarán a proyectos que consolidan la visión de futuro de la Empresa, tales como:

- La adquisición de 13 trenes eléctricos nuevos, que ampliarán la capacidad y mejorarán el servicio para los usuarios.
- La modernización de los computadores de control de todos los trenes, lo que fortalecerá la mantenibilidad, la seguridad, y la eficiencia del servicio.
- El reperfilamiento de la deuda de los trenes adquiridos en 2015, que optimizará la gestión de los recursos financieros de la Empresa.

La emisión inicialmente se tenía planeada para finales del año 2025, esta presentó un aplazamiento debido a criterios técnicos de gestión de riesgo financiero y en la obligación institucional de salvaguardar los recursos públicos. La volatilidad del mercado, el deterioro de las expectativas de política monetaria y el riesgo elevado de obtener condiciones desfavorables en la demanda hacen que la decisión sea prudente y adecuada para proteger el costo de financiamiento de la Empresa.

La empresa como alternativa de gestión de recursos se tienen cupos con entidades financieras para la opción de acceder a un crédito puente el cual aseguraría la liquidez necesaria mientras se monitorean las condiciones del mercado para reprogramar la emisión en el momento más conveniente, dicho crédito deberá surtir las aprobaciones necesarias para su materialización en caso de que se llegue a necesitar.

Proyecto ampliación de capacidad

En octubre de 2024, se suscribió el Convenio Tripartito de Cofinanciación para el proyecto de “Ampliación de la capacidad” entre Metro de Medellín Ltda., Gobernación de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, por un valor de $554.880 distribuido en partes iguales. Los aportes que corresponden al Metro de Medellín por un valor de $184.960 se obtendrán a través del nuevo proceso de Emisión de títulos de Deuda pública de Valores en el primer semestre del año 2025.

En cumplimiento del convenio suscrito, se celebraron los contratos para la “Compra de trece (13) Trenes nuevos” por valor de (EUR 87.820.000,00) equivalente al 31 de diciembre de 2024 $400.957 millones de pesos y para la compra de una Máquina Reperfiladora de rieles por valor de USD 6.395.900 equivalente al 31 de diciembre de 2024 $28.068.

La Gobernación, el Distrito de Medellín y Metro de Medellín realizaron los aportes de la vigencia 2024 por valor de $26.419, $27.744 y $97.478, y aportes en 2025 $2.012, $14.268 y $77.264 respectivamente; adicionalmente en cumplimiento de los contratos vinculados en el proyecto se realizó el giro del anticipo para la compra de trenes por valor de $139.991.

Proyecto Metro de la 80

Con relación al Proyecto Metro Ligero de la Avenida 80, se informa:

- En diciembre de 2025 el avance general del cronograma del proyecto se encuentra en un 48.44%.
- El contratista mantiene frentes de obra activos, con avances relevantes en el viaducto Caribe (13,2%), multitubular eléctrico (96%) y demoliciones de predios, sobresaliendo el Patio Taller (61,39%).
- Se culminó al 100% el traslado de la red de alcantarillado en el sector Rinconcito Ecuatoriano mediante tecnología Tunnel Liner, minimizando afectaciones a la movilidad.
- La gestión predial presenta un avance significativo, con el 93,69% del área total del proyecto disponible para la ejecución de las obras.
- Al cierre del año se presentó el reconocimiento del valor por cobrar por $497.630. a la Nación correspondiente a los aportes de la vigencia 2025, para la ejecución del proyecto Metro ligero de la avenida 80, en cumplimiento del convenio de cofinanciación.

Operación Metro de Quito

Por segundo año la empresa Empresa Operadora de Metro de Medellín – Transdev (EOMMT), decretó dividendos por cobrar USD 6.841.903 en la Asamblea anual de accionistas del 20 de marzo de 2025, correspondientes a resultados de la vigencia 2024. Teniendo presente la participación en la sociedad del 49%, se le otorgó al Metro de Medellín un derecho por dividendos de USD 3.352.532, estos dividendos se encuentran sujetos a impuesto de renta del 10% en el exterior por valor de USD 335.253, los dividendos fueron pagados a favor de la empresa el 30 de abril y el 1 de julio, en cuotas iguales después de retenciones.

Forma de organización y/o cobertura

Los Estados financieros de Metro de Medellín Ltda., no contienen, agregan o consolidan información de unidades dependientes y no presenta estados financieros consolidados debido a que a la fecha de corte no se cuenta con inversiones clasificadas como controladas.

Nota 2. Bases de preparación de estados financieros

Los estados financieros se preparan de conformidad con las Normas de Contabilidad y de Información Financiera aceptadas en Colombia (NCIF) y adoptadas por la Contaduría General de la Nación a través de la Resolución 037 de 2017, Resolución 056 de 2020 Resolución 035 y 0197 de 2021 y Resolución CGN 267 de 2022 (en adelante, NIIF adoptadas en Colombia). Estas normas de información contable y financiera se basan en las Normas de contabilidad NIIF (en adelante, NIIF) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (International Accounting Standards Board, en adelante, IASB), así como las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretaciones (en adelante, CINIIF). Dichos estados financieros están armonizados con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Colombia consagrados en el Anexo del Decreto 2420 de 2015 y sus posteriores modificaciones".

Aplicación de nuevos estándares y modificaciones

Se realiza un análisis de aplicación de nuevos estándares y modificaciones que han sido publicados por el IASB y su implementación por parte de la Contaduría General de la Nación (CGN), así como los potenciales impactos en el Metro de Medellín. Metro de Medellín no realizará adopciones anticipadas de la norma, hasta que las mismas no sean aprobadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y por la CGN

Nuevos estándares

Norma	Tema	Fecha de aplicación IASB	Fecha de aplicación CGN	Impacto en Metro de Medellín
NIIF 18 [1]	Presentación e información a revelar en los estados financieros	1/01/2027	No incorporado	Alto
NIIF 19 [2]	Subsidiarias que no son de interés público: información a revelar	1/01/2027	No incorporado	Nulo

[1] **NIIF 18 Presentación e información a revelar en los estados financieros.** Esta nueva norma NIIF busca mejorar la utilidad de la información presentada y revelada en los estados financieros y proporcionará a los inversores información más transparente y comparable sobre el rendimiento financiero de las empresas, lo que les permitirá tomar mejores decisiones de inversión. Se debe tener en cuenta que la NIIF 18 sustituye a la NIC 1 – Presentación de estados financieros.

Los cambios que trae la NIIF 18 respecto a la NIC 1 incluyen nuevas categorías obligatorias en el estado de resultados para separar claramente los ingresos y gastos obtenidos por las operaciones, por la actividad financiera y los relacionados con el impuesto de renta. Además, introduce una definición formal de las Medidas de Rendimiento Definidas por la Gerencia (MRG): "Subtotales de ingresos y gastos que reflejan cómo la gerencia evalúa el desempeño financiero de la entidad, y que no están especificados por las NIIF." También, se exige una mejor desagregación de partidas en el estado de resultados y revelaciones más detalladas en las Notas, incluyendo: análisis detallado de los gastos operativos por naturaleza (por ejemplo, sueldos, depreciación, materia prima, etc.), justificación del método de presentación elegido (por función o naturaleza) y revelación consistente de los cambios en políticas contables, juicios críticos y estimaciones.

La nueva norma de presentación e información a revelar trae nuevos métodos de presentación y robustece los requerimientos a considerar para las revelaciones. Considerando el alto impacto de una probable adopción por parte de la CGN, el Metro de Medellín inició las mesas de estudio y preparación durante la vigencia 2025.

Dentro de los elementos más importantes que cambian la presentación del Estado del Resultado Integral se espera:

- El rubro de subvenciones deberá clasificarse una parte a las actividades de operación y otra parte a las actividades de financiación, de acuerdo con el objetivo de dicha subvención.
- La diferencia en cambio se clasificará en la categoría donde los ingresos y gastos relacionados formen la partida que la origine.
- La participación en las ganancias de una asociada y un negocio conjunto se clasificarán en la categoría de inversión dentro del estado de resultados.
- Se encuentra en proceso de definición el manejo de los ingresos por propiedades de Inversión, así como las actualizaciones a valor razonable.

Se realizarán cambios en el Flujo de Efectivo partiendo de la utilidad operacional y se harán cambios en la estructura que armonicen la presentación del Estado del Resultado Integral. Por otro lado, se añadirá información de

(a) indicadores de rendimiento definidos por la gerencia, los cuales se busca una alineación con la planeación estratégica del quinquenio.
(b) cuando se realice la aplicación se deberá realizar una conciliación para cada partida del estado de resultados entre los importes reexpresados presentados según la NIIF 18 y los importes presentados previamente según la NIC 1.

[2] **NIIF 19 Subsidiarias que no son de interés público: información a revelar.** Esta nueva norma permite a las subsidiarias revelar información reducida, en lugar de revelar información de acuerdo con otras NIIF. Así bien, la aplicación de esta norma reducirá los costos de preparación de los estados financieros de las subsidiarias, manteniendo al mismo tiempo la utilidad de la información para los usuarios de sus estados financieros.

El Metro de Medellín no es subsidiaria de ninguna sociedad, razón por la cual una probable adopción por parte de la CGN no tendrá impacto en los Estados Financieros.

Modificaciones

Norma	Tema	Fecha de aplicación IASB	Fecha de aplicación CGN	Impacto en Metro de Medellín
NIC 1 [1]	Clasificaciones de Pasivos como Corrientes o No Corrientes	1/01/2024	1/01/2023	Bajo
NIC 1 [2]	Pasivos no corrientes con condiciones pactadas	1/01/2024	1/01/2024	Bajo
NIC 1 [3]	Las empresas deben revelar información material sobre sus políticas contables	1/01/2023	1/01/2024	Bajo
NIC 7 y NIIF 7 [4]	Acuerdos de financiación de proveedores	1/01/2024	No incorporado	Nulo
NIC 8 [5]	Distinción de los cambios en las políticas contables de los cambios en las estimaciones contables	1/01/2023	1/01/2024	Nulo
NIC 12 [6]	Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que se reconocen en una única transacción	1/01/2023	1/01/2024	Nulo
NIC 12 [7]	Reforma Fiscal Internacional—Reglas del Modelo del Segundo Pilar	1/01/2023	No incorporado	Bajo
NIC 21 [8]	Criterios para definir si una moneda es intercambiable	1/01/2025	No incorporado	Nulo
NIIF 7 y NIIF 9 [9]	Modificaciones a la Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros	1/01/2026	No incorporado	Bajo
NIIF 7 y NIIF 9 [10]	Contratos que Hacen Referencia a la Electricidad Dependiente de la Naturaleza	1/01/2026	No incorporado	Nulo
NIIF 16 [11]	Reconocimiento del pasivo por arrendamiento en una venta con arrendamiento posterior	1/01/2024	1/01/2024	Nulo

[1] **NIC 1 Clasificaciones de pasivos como corrientes o no corrientes.** Las modificaciones aclaran que la clasificación de un pasivo como corriente o no corriente debe basarse en los derechos existentes al final del período sobre el que se informa para diferir la liquidación del pasivo por al menos doce meses. Específicamente, la clasificación no se ve afectada por las intenciones de la dirección o expectativas sobre si un pasivo se mantendrá durante un período mayor o menor a 12 meses. Un pasivo se clasifica como no corriente si, al final del período, la entidad tiene un derecho incondicional a diferir el pago durante al menos 12 meses. Las condiciones (convenios) en los acuerdos de préstamos que deben cumplirse después del período sobre el que se informa no afectan la clasificación del pasivo. Además, se introducen requisitos de revelación adicionales para las entidades que tienen pasivos sujetos a convenios de préstamo.

La modificación a la NIC 1 “Clasificaciones de Pasivos como Corrientes o No Corrientes” fue adoptada en Colombia por medio del Decreto 938 de agosto 19 de 2021 y por la CGN mediante la Resolución 197 de noviembre 23 de 2021.

Si bien el Metro de Medellín ha presentado y puede presentar en el corto plazo pasivos no corrientes con condiciones pactadas, no ha realizado reclasificaciones entre corriente y no corriente para los pasivos producto de la entrada en vigor de la modificación, por lo que el impacto en las revelaciones es bajo.

[2] **NIC 1 Pasivos no corrientes con condiciones pactadas.** Las enmiendas aclaran que los convenios que una entidad debe cumplir solo después de la fecha de presentación (por ejemplo, seis meses después del cierre) no afectan la clasificación del pasivo como corriente o no corriente al final del período. Además, requieren que una entidad presente información adicional en las Notas si tiene pasivos clasificados como no corrientes pero sujetos a convenios que aún no se han cumplido (porque la fecha de evaluación está en el futuro). Las revelaciones obligatorias incluyen: la naturaleza del convenio, si la entidad esperase cumplirlo o no basado en sus circunstancias al final del período y los posibles efectos si no se cumple. Estas revelaciones son necesarias para mejorar la transparencia y ayudar a los usuarios a evaluar el riesgo de incumplimiento futuro.

La modificación a la NIC 1 “Pasivos no corrientes con condiciones pactadas” fue adoptada en Colombia por medio del Decreto 1611 del 5 de agosto de 2022 y por la CGN mediante la Resolución No. 267 (28 de septiembre de 2022).

Si bien el Metro de Medellín ha presentado y puede presentar en el corto plazo pasivos no corrientes con condiciones pactadas, no ha realizado reclasificaciones entre corriente y no corriente para los pasivos producto de la entrada en vigor de la modificación, por lo que el impacto en las revelaciones es bajo.

[3] **NIC 1 Las empresas deben revelar información material sobre sus políticas contables.** La empresa analizó las definiciones y cambios determinados en la NIC 1 y estableció las siguientes claridades:

- Se aclaran las políticas contables que se deben revelar en las Notas a los estados financieros, “una entidad revelará información sobre sus políticas contables significativas, materiales o con importancia relativa”.
- La empresa incorpora en los Estados Financieros las Políticas Contables relevantes, proporcionado información que es más útil a los usuarios de los Estados Financieros.
- Las empresas deben revelar información material sobre sus políticas contables y aplicar el concepto de importancia relativa a las revelaciones de políticas contables.

La modificación a la NIC 1 “Las empresas deben revelar información material sobre sus políticas contables” fue adoptada en Colombia por medio del Decreto 1611 del 5 de agosto de 2022 y por la CGN mediante la Resolución No. 267 (28 de septiembre de 2022).

El Metro de Medellín viene realizando sus revelaciones sobre las políticas contables de manera coherente con la aclaración que proporciona la modificación, por lo que el impacto es bajo.

[4] **NIC 7 y NIIF 7 Acuerdos de financiación de proveedores.** El IASB emitió la enmienda sobre requisitos de divulgación para mejorar la transparencia de los acuerdos de financiación de proveedores y sus efectos sobre los pasivos, los flujos de efectivo y la exposición al riesgo de liquidez de una empresa.

Esta enmienda no ha sido incorporada en la regulación contable colombiana. Además, el Metro de Medellín no presenta actualmente este tipo de transacciones ni lo tiene previsto en el plan maestro de negocios, por lo cual no impacta los Estados Financieros.

[5] **NIC 8 Distinción de los cambios en las políticas contables de los cambios en las estimaciones contables.** Cambios en las estimaciones contables y errores. Aclaran cómo las empresas deben distinguir los cambios en las políticas contables de los cambios en las estimaciones contables, en la misma se define claramente una estimación como: “Estimaciones contables son importes monetarios, en los estados financieros, que están sujetos a incertidumbre en la medición”. Y una política “una política contable podría requerir que elementos de los estados financieros se midan de una forma que comporte incertidumbre en la medición—es decir, la política contable podría requerir que estos elementos se midan por importes monetarios que deben ser estimados. En este caso, una entidad desarrolla una estimación contable para lograr el objetivo establecido por la política contable”.

La modificación a la NIC 8 “Distinción de los cambios en las políticas contables de los cambios en las estimaciones contables” fue adoptada en Colombia por medio del Decreto 1611 del 5 de agosto de 2022 y por la CGN mediante la Resolución No. 267 (28 de septiembre de 2022).

El Metro de Medellín viene realizando la distinción entre política y estimación contables de manera coherente con la aclaración que aporta la modificación, por lo que el impacto en los estados financieros es nulo.

[6] **NIC 12 Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que se reconocen en una única transacción.** En circunstancias específicas, las entidades están exentas de reconocer impuestos diferidos al reconocer activos o pasivos por primera vez. Había cierta diversidad en la práctica sobre si esta exención aplicaba a transacciones como arrendamientos y obligaciones de desmantelamiento, es decir, situaciones en las que una entidad reconoce simultáneamente un activo y un pasivo.

Las enmiendas requieren que una entidad reconozca impuesto diferido en ciertas transacciones (por ejemplo, arrendamientos y obligaciones de desmantelamiento) que dan lugar a montos iguales de diferencias temporarias imponibles y deducibles al momento del reconocimiento inicial. Las enmiendas aclaran que la exención por reconocimiento inicial establecida en la NIC 12 ‘Impuesto a las Ganancias’ no aplica en estos casos, y por tanto las entidades están obligadas a reconocer impuestos diferidos sobre estas transacciones.

El objetivo principal es reducir la diversidad en la presentación contable del impuesto diferido en arrendamientos y obligaciones por desmantelamiento.

La modificación a la NIC 12 “Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que se reconocen en una única transacción” fue adoptada en Colombia por medio del Decreto 1611 del 5 de agosto de 2022 y por la CGN mediante la Resolución No. 267 (28 de septiembre de 2022).

El Metro de Medellín realiza transacciones de arrendamiento por las cuales reconoce activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento según la NIIF 16, para ambas partidas se determina si se presentan diferencias temporarias y siendo el caso se registran los respectivos impuestos diferidos, pero nunca se dejan de reconocer más allá de que los valores de las diferencias temporarias imponibles y deducibles sean iguales en el reconocimiento inicial u otro momento, por lo que el impacto de la modificación es nulo.

[7] **NIC 12 Reforma fiscal internacional—Reglas del modelo del segundo pilar.** Esta enmienda fue emitida en mayo de 2023 con el propósito de ir alineando el contenido de la NIC 12 con la implementación de reglas del modelo del Segundo Pilar publicadas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), que establece a nivel mundial la creación de un "impuesto adicional y nacional mínimo complementario" que se aplicará a las ganancias en cualquier jurisdicción siempre que la tasa impositiva efectiva, determinada sobre una base jurisdiccional, sea inferior a la tasa mínima del 15 % requerida por el Segundo Pilar.

Esta modificación tiene como objetivo mejorar la utilidad de la información hacia el inversionista a través de la realización de tres revelaciones claves y a su vez, mientras se va evolucionando y conociendo los efectos de este pilar a nivel mundial en las organizaciones y el mercado, se pueda aplicar temporalmente una excepción de reconocer y revelar activos y pasivos por impuesto diferido generados por el segundo pilar. Las revelaciones establecidas en los párrafos de la norma son: 88A– La entidad debe revelar si aplicó la excepción del pilar 2 en el impuesto diferido (activos y pasivos); 88B – La entidad debe revelar por separado los ingresos y gastos del pilar 2 en el impuesto corriente; 88C y 88D – La entidad revelará los posibles impactos o exposición de la entidad ante el Segundo Pilar en caso de que existan normas (proyectos o normas en firme) pero que aún no están vigentes, suministrando información cualitativa y cuantitativa según el ejemplo dado en la norma. Las modificaciones son efectivas según los párrafos, para los párrafos 4A y 88A inmediatamente con aplicación retroactiva según NIC 8 y los párrafos 88B a 88D retroactivamente a partir del 1° de enero de 2023.

Esta enmienda no ha sido incorporada en la regulación contable colombiana, se estima que una probable adopción en Colombia tendría un impacto bajo en las revelaciones.

[8] **NIC 21 Criterios para definir si una moneda es intercambiable.** Las modificaciones introducen una guía contable específica para situaciones donde no hay intercambiabilidad entre monedas. Requieren que una entidad determine una tasa estimada para traducir transacciones o saldos, utilizando una metodología racional y consistente, con base en:

- Tasas observables de transacciones reales,
- Tasas oficiales publicadas, si existen,
- Tasas usadas en negociaciones con bancos o entre partes independientes.

También se exige revelar información sobre la naturaleza del problema de intercambiabilidad, cómo se estimó la tasa de cambio y los efectos financieros relevantes de usar una tasa estimada.

Esta modificación no ha sido incorporada en la regulación contable colombiana.

El Metro de Medellín normalmente realiza transacciones en monedas convertibles como el peso colombiano, el dólar estadounidense y el euro, las cuales no sufren problemas de intercambiabilidad, por lo que la modificación no implica nuevos cálculos ni mayores revelaciones.

[9] **NIIF 7 y NIIF 9 Modificaciones a la clasificación y medición de instrumentos Financieros.** El Informe de Reconocimiento de Instrumentos Financieros (IRP) del IASB sobre los requisitos de clasificación y medición de la NIIF 9 y los requisitos relacionados de la NIIF 7 concluyó que, en general, los requisitos establecidos en estas dos Normas pueden aplicarse de forma coherente y, además, proporcionan información útil a los usuarios de los estados financieros. Sin embargo, el proceso del IRP reveló algunas áreas de mejora, entre ellas la contabilización de la liquidación de un activo o pasivo financiero mediante un sistema de pago electrónico, y la aplicación de los requisitos para la evaluación de las características contractuales de los flujos de efectivo a los activos financieros con características relacionadas con cuestiones ambientales, sociales y de gobernanza (ASG).

Para abordar estas cuestiones y mejorar la claridad y la comprensión, en junio de 2023 el IASB emitió modificaciones a la clasificación y medición de los instrumentos financieros para promover la coherencia. Las modificaciones son las siguientes:

- **Baja en cuentas de instrumentos financieros cuando se utiliza un sistema de pago electrónico.** Anteriormente, una entidad debía esperar hasta la fecha de liquidación de la transacción para liquidar el pasivo, pero la nueva guía permite liquidarlo antes de la fecha de liquidación si:
    - el pago no puede retirarse, detenerse o cancelarse;
    - la entidad ya no tiene la capacidad práctica de acceder al efectivo; y
    - el riesgo de liquidación asociado con el sistema de pago electrónico es insignificante.

- **Clasificación de activos financieros: Flujos de efectivo contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el capital pendiente.** Las modificaciones proporcionan orientación adicional para ayudar a una entidad a evaluar si los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero son consistentes con un acuerdo de préstamo básico. La NIIF 9 también describe ciertas situaciones en las que los activos financieros pueden tener flujos de efectivo contractuales que se describen como principal e intereses, pero los pagos realizados no representan realmente un acuerdo de préstamo básico. Este puede ser el caso si un activo financiero tiene características sin recurso. Las modificaciones a la NIIF 9 proporcionan una definición más clara de una característica sin recurso, que ahora se define como un activo financiero donde el derecho último de la entidad a recibir flujos de efectivo está limitado contractualmente a los flujos de efectivo generados por activos específicos.

- **Instrumentos contractualmente vinculados.** La NIIF 9 también se ha actualizado para proporcionar orientación adicional que aclare las características de los instrumentos contractualmente vinculados, así como la definición del conjunto subyacente utilizado para evaluar si una transacción contiene instrumentos contractualmente vinculados. Las modificaciones también especifican que las transacciones que contienen múltiples instrumentos de deuda no se consideran automáticamente contratos con múltiples instrumentos contractualmente vinculados, por lo que deben evaluarse cuidadosamente antes de tomar una decisión final.

- **Modificaciones a la información a revelar sobre instrumentos financieros Inversiones en instrumentos de patrimonio designados a valor razonable con cambios en otro resultado integral.** Esto incluye la revelación de la ganancia o pérdida a valor razonable presentada en otro resultado integral del período, mostrando por separado la ganancia o pérdida a valor razonable relacionada con las inversiones dadas de baja o mantenidas, así como la transferencia de la ganancia o pérdida acumulada dentro del patrimonio relacionada con las inversiones dadas de baja.

- **Cláusulas contractuales que podrían modificar el importe del flujo de efectivo contractual en función de eventos contingentes.** La NIIF 7 se ha modificado para exigir nueva información a revelar adicional para cada clase de activo financiero medido al costo amortizado o al valor razonable con cambios en otro resultado integral, así como para los pasivos financieros medidos al costo amortizado. Cuando existan términos contractuales que puedan modificar los flujos de efectivo contractuales en función del resultado de un evento contingente no directamente relacionado con el riesgo crediticio básico, la entidad debe revelar cierta información sobre el evento contingente relacionado, así como los posibles cambios en los flujos de efectivo, el valor en libros bruto y el costo amortizado del activo o pasivo financiero relacionado.

Esta modificación no ha sido incorporada en la regulación contable colombiana. Ante una probable adopción por parte de la CGN se estima un impacto bajo en los Estados Financieros y las revelaciones del Metro de Medellín, dado que la modificación aclara criterios a considerar para la clasificación y medición de activos y pasivos financieros específicos.

[10] **NIIF 7 y NIIF 9 Contratos que hacen referencia a la electricidad dependiente de la naturaleza.** En diciembre de 2023, el IASB publicó enmiendas específicas a la NIIF 9 'Instrumentos financieros' y a la NIIF 7 'Instrumentos financieros: Información a revelar', relacionadas con la clasificación contable de ciertos contratos de electricidad cuya determinación del precio está basada en el tipo de fuente de generación eléctrica.

Las modificaciones aclaran que un contrato para comprar o vender electricidad cuyo precio depende del tipo de fuente de generación (por ejemplo, solar vs. no solar) puede cumplir con el criterio de "uso propio" (own use), siempre que el contrato se suscriba para la entrega física y se pretenda utilizar la electricidad para consumo propio o venta como parte del negocio habitual. En ese caso, el contrato puede quedar fuera del alcance de la NIIF 9, y por tanto, no debe contabilizarse como derivado. Sin embargo, si el contrato se mantiene con fines especulativos o de cobertura financiera, sí se considera un derivado, y debe medirse a valor razonable con cambios en resultados.

Además, la NIIF 7 se modifica para requerir revelaciones adicionales sobre este tipo de contratos, incluyendo la naturaleza de los contratos, la justificación del tratamiento contable adoptado y cualquier juicio crítico hecho por la administración.

Esta modificación no ha sido incorporada en la regulación contable colombiana. Ante una probable adopción por parte de la CGN se estima un impacto nulo en los Estados Financieros y las revelaciones del Metro de Medellín, dado que la empresa no ha realizado ni proyecta realizar en el corto plazo este tipo de transacciones.

[11] **NIIF 16 Reconocimiento del pasivo por arrendamiento en una venta con arrendamiento posterior.** En septiembre de 2022, el IASB emitió una modificación relacionada a la norma de arrendamientos respecto al reconocimiento del pasivo por arrendamiento en una venta con arrendamiento posterior. La modificación determina los requisitos que un vendedor-arrendatario debe utilizar para cuantificar el pasivo por arrendamiento que surge en la venta y arrendamiento posterior, en este sentido la empresa adquiere la calidad de vendedor y posteriormente arrendatario.

La modificación a la NIIF 16 "Reconocimiento del pasivo por arrendamiento en una venta con arrendamiento posterior" fue adoptada en Colombia por medio del Decreto 1611 del 5 de agosto de 2022 y por la CGN mediante la Resolución No. 267 (28 de septiembre de 2022). Sin embargo, el impacto en los Estados Financieros del Metro de Medellín es nulo ya que no ha realizado ni proyecta realizar en el corto plazo este tipo de transacciones.

Moneda funcional y de presentación, redondeo y materialidad

Moneda Funcional: los estados financieros se presentan en la moneda funcional de la compañía que es pesos colombianos y la unidad de medida es "millones de pesos".

Importancia relativa y materialidad: la materialidad o importancia relativa, se ha definido para los rubros de los estados financieros que representen un 2% o más del valor total de los activos, cuando se trate del estado de situación financiera, y un 2% o más del total de los ingresos, cuando se trate del estado del resultado integral

Tratamiento de moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera son reconocidas utilizando el peso colombiano. Para tal efecto, la tasa de cambio de contado en la fecha de la transacción se aplicará al valor en moneda extranjera.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se convierten a la tasa de cambio de cierre de la moneda funcional vigente a la fecha de cierre de los períodos. A 31 de diciembre es el siguiente:

Moneda	2025	2024
	Valor	Valor
USD	$3.757,08	$4.409,15
EURO	$4.412.50	$4.565,67

Al cierre de cada período, se cumple con lo estipulado en la Norma Internacional de Contabilidad NIC 21 Efectos de las variaciones en las tasas de cambio de la moneda extranjera con relación al efecto generado por diferencia en cambio entre el ingreso y el gasto del mismo concepto.

Hipótesis de negocio en marcha

Una vez evaluados los criterios financieros, administrativos y operativos definidos en la Ley 2069 de 2020 y Decreto 1378 de 2021, se concluye que no existen incertidumbres para el desarrollo de los estados financieros, y los mismos son presentados en cumplimiento de la hipótesis de negocio en marcha en la vigencia 2025 mencionada en la Norma Internacional de Contabilidad NIC 1 Presentación de estados financieros, lo cual puede ser evaluado en el informe correspondiente y que hacen parte integral de estos estados financieros.

Si bien la empresa presenta alertas de deterioro patrimonial asociado a su patrimonio negativo, una vez analizada la solvencia y criterios financieros determinados en la ley no se evidencia una causal de incumplimiento a la hipótesis de negocio en marcha.

Se relacionan a continuación los indicadores del Decreto 1378 de 2021:

Indicador	Dimensión	Fórmula	2025	2024
a) Posición Patrimonial Negativa	Deterioro Patrimonial	Patrimonio total < $0	- 1.402.148	- 1.489.731
b) Dos periodos consecutivos de cierre con utilidad negativa en el resultado del ejercicio	Deterioro Patrimonial	Resultado del ejercicio anterior < $0) y (Resultado del último ejercicio < $0)	98.430	167.465
c) Dos periodos consecutivos de cierre con razón corriente inferior a 1,0	Riesgo de insolvencia	(Activo Corriente / Pasivo Corriente < 1,0, del ejercicio anterior) y (Activo Corriente / Pasivo Corriente < 1,0, del último ejercicio)	7,40	8,15

Patrimonio negativo

Es importante resaltar las consideraciones financieras que desde el inicio de la Empresa influyeron en el resultado del patrimonio negativo:

- La empresa Metro de Medellín fue constituida en 1979 por el Distrito de Medellín y el Departamento de Antioquia. En 1980 el proyecto para la construcción de la Línea A y B se sometió a consideración del Gobierno Nacional y su Consejo Nacional de Política Económica y Social le dio su aprobación en diciembre de 1982. En ese mismo año, se autorizó a la Empresa la contratación de un endeudamiento externo del 100% de los recursos necesarios para la construcción de la obra y luego, en 1983 se adjudicó el contrato de construcción al Consorcio Hispano Alemán para el inicio del proyecto en 1985.

- En los años 90 el efecto cambiario de la deuda por la devaluación del peso colombiano ante las diferentes monedas de las operaciones de crédito genero un efecto negativo en los resultados de la empresa.

- Es así como a partir del año 2002, por las situaciones presentadas, el patrimonio de la Empresa pasó a ser negativo alcanzando los $887.638. Se debe destacar que por las definiciones de las causales de liquidación definidas en la Ley 498 de 1998 (aplicables hasta el año 2020), el Metro de Medellín no es objeto de liquidación por dicho resultado. Por las situaciones mencionadas asociadas a la deuda externa y las proyecciones para el servicio de la deuda que no eran favorables, se iniciaron mesas de trabajo con la Nación y los entes territoriales, buscando alternativas para el cubrimiento del servicio de la deuda, cuyo resultado fue la firma de un acuerdo de pago con la Nación.

- El 21 de mayo de 2004 se firmó el acuerdo de pago No. 660300780 de reestructuración de la deuda, entre la Nación, la Empresa Metro, el Distrito de Medellín y la Gobernación de Antioquia, donde se estipula que la deuda adquirida por la región para la construcción del Metro de Medellín será pagada según la Ley de Metros (Ley 310 de 1996, la cual modifica la Ley 86 de 1989), con las rentas pignoradas del tabaco (el 40% del impuesto al consumo de cigarrillo y tabaco del Departamento de Antioquia) y la gasolina (una sobretasa del 10% sobre el consumo de gasolina corriente y extra en el Valle de Aburrá) para atender su pago.

- De acuerdo con esta ley y el acuerdo firmado, la deuda reestructurada debía ser reconocida en los Estados Financieros del Metro de Medellín Ltda., siguiendo las disposiciones de la Contaduría General de la Nación en el concepto 20045-46409 del 8 de agosto del 2004, en el cual se establece el procedimiento contable para las entidades que intervenían en el acuerdo de pago. El Metro reconoce como obligación a su cargo lo cual generó un efecto patrimonial, la deuda con la Nación aumentó en $879.041 por la metodología de valoración y variaciones en las tasas de cambio, aumentando el patrimonio negativo de la Empresa, que ascendió al final de periodo 2004 a $1.998.402.

De forma anual la empresa realiza el análisis el informe de hipótesis de Negocio en marcha en cumplimiento de la ley 2069 de 2020, en este análisis se soporta las razones por las cuales si bien el Metro de Medellin presenta un patrimonio negativo, este se deriva por una situación particular de definición y valoración de la deuda y la empresa presenta toda la solvencia financiera, administrativa y operativa para seguir en funcionamiento, el informe es publicado en el pagina del Metro de Medellin e información relevantes de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Nota 3. Juicios y estimaciones contables

- **Juicios**

Los siguientes son los juicios, estimaciones y suposiciones utilizados en la aplicación de las políticas contables que pueden tener un efecto en la información financiera de la entidad y no presentaron cambio con respecto al estado financiero de transición:

- **Deterioro de cartera**

La empresa de forma anual desarrolla el análisis y estimación de deterioro de cartera bajo el modelo de pérdidas crediticias, el deterioro se reconoce de forma separada como un menor valor de las cuentas por cobrar, afectando el gasto del periodo. En el cálculo de las pérdidas crediticias esperadas, el Metro de Medellín Ltda aplicará el enfoque simplificado, lo que permite no hacer un seguimiento de los cambios en el riesgo de crédito, sino reconocer un deterioro de pérdidas basada en las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida de las cuentas por cobrar al cierre del año, esto es, reconocer las pérdidas crediticias esperadas que resultan de posibles eventos de incumplimiento durante la vida esperada de las cuentas por cobrar.

- **Revisión de vida útil**

La empresa a través de las áreas usuarias que conforman la gerencia de operaciones y mantenimiento según sea el caso, como mínimo, al término de cada período contable realiza la evaluación de cambios en las vidas útiles de la Propiedad planta y equipo, propiedades de inversiones e intangibles, y de existir un cambio significativo, este será ajustado para reflejar el nuevo patrón de consumo de los beneficios económicos futuros.

- **Deterioro de propiedad planta y equipo**

Al final de cada período contable, la empresa evalúa si existen indicios de deterioro de la propiedad planta y equipo, teniendo en cuenta fuentes externas e internas, que afecten el estado del activo o su recuperación a través de su uso o venta.

- **Modelo de revaluación de propiedad planta y equipo -terrenos**

Después de su reconocimiento, los terrenos clasificados como propiedad planta y equipo se miden por su valor reevaluado.

La valoración es desarrollada por especialistas del área de Gestión Urbana de la entidad cada 3 años, en cumplimiento de los lineamientos establecidos de la NIIF 13 Valor Razonable bajo un enfoque Econométrico de Precios Hedónicos, el cual es un método de inferencia estadística que permite comprender la relación entre una variable aleatoria dependiente (Y) y múltiples variables aleatorias independientes (Xi), llegando a relacionar la variable dependiente y las independientes mediante una ecuación. Precios hedónicos se conoce a los modelos estadísticos o econométricos de corte transversal que estiman el valor de un activo mediante la suma los componentes principales o características propias y del entorno de este.

- **Modelo valor razonable de propiedades de inversión**

Después de su reconocimiento, los terrenos y locales clasificados como propiedad de inversión se reconocen a su valor razonable.

La valoración es desarrollada por especialistas del área de Gestión Urbana al cierre del año bajo un enfoque Econométrico de Precios Hedónicos.

- **Beneficios Post Empleo - Cálculo actuarial**

La empresa desarrolla de forma anual la valoración actuarial de beneficios post empleo utilizando tasa de descuento aplicable, futuros aumentos salariales, las tasas de mortalidad y los futuros aumentos de las pensiones. Las variables asociadas al cálculo se encuentran detalladas en la Nota 19.

- **Impuesto diferido**

El impuesto de renta diferido surge por las diferencias temporarias entre activos y pasivos contables con respecto a sus bases fiscales. Así mismo surge por el reconocimiento de pérdidas fiscales que en un futuro podrían compensarse.

El impuesto diferido por diferencias temporarias deducibles o imponibles generadas entre el valor en libros de un activo o un pasivo en el estado de situación financiera y su base fiscal, se reconocerá sólo en la medida en que resulte probable que el Metro de Medellín Ltda disponga de ganancias fiscales contra las cuales se pueda recuperar el activo o el pasivo sea liquidado. Si se llegará a determinar la obtención de ganancias futuras, se deberá reconocer el impuesto diferido como un ingreso o gasto en el resultado del periodo, excepto cuando las diferencias temporarias hayan surgido de transacciones reconocidas en el patrimonio, caso en el cual se presentarán en el (ORI) otro resultado integral o la cuenta de patrimonio que corresponda.

- **Determinación de valor de litigios y demandas**

La empresa desarrolla a través de los apoderados (abogado designado) una evaluación de los posibles riesgos en los litigios y demandas para la identificación de patrones de comportamiento o de resultados sobre cada uno de los procesos a su cargo; con esta información realiza un estimado de la probabilidad de fallo a favor o en contra para la empresa.

La empresa aplica la metodología de reconocido valor técnico para el cálculo de la provisión contable de los procesos judiciales, conciliaciones extrajudiciales y trámites.

Para ajustar el valor de las pretensiones, el apoderado del proceso indexa el valor de las pretensiones, luego efectúa su tasación real y, por último, con base en la duración estimada del proceso, convierte el valor anterior en valor presente.

- **Correcciones contables**

Durante la vigencia 2025 se identificaron errores de períodos anteriores no materiales por valor de $2.966, los cuales son explicados en la Nota 23.2 Patrimonio.

Riesgos Financieros

Riesgos Instrumentos Financieros activos

El Metro de Medellín está expuesto a riesgos financieros derivados principalmente de sus inversiones y saldos de tesorería, incluyendo títulos de renta fija, participaciones en fondos de inversión colectiva (FIC) y cuentas bancarias; adicionalmente, mantiene posiciones en moneda extranjera a través de cuentas de compensación. La administración de estos riesgos se realiza conforme a los lineamientos internos aplicables, la política para el manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja, y los límites de apetito, tolerancia y capacidad definidos por la Junta Directiva.

- **Riesgo de liquidez**

El riesgo de liquidez corresponde a la posibilidad de incurrir en pérdidas o incumplimientos por la dificultad de convertir activos en efectivo de manera oportuna, o por la necesidad de liquidarlos a descuentos inusuales y significativos para atender obligaciones de corto plazo.

En el Metro de Medellín, el riesgo de liquidez se considera bajo, dado que se mantienen recursos en caja (bancos y FIC) e inversiones equivalentes de efectivo, con niveles consistentes con las necesidades operativas y contractuales. La gestión del portafolio en títulos de renta fija se orienta a: (i) diversificar vencimientos a lo largo del año, y (ii) realizar inversiones en CDTs transaccionales con destinación específica para atender obligaciones de corto plazo a su vencimiento.

Para monitorear el riesgo de liquidez del flujo de caja, se calculan tres Indicadores de Riesgo de Liquidez (IRL), incorporando escenarios de comportamiento de variables como caja, equivalentes de efectivo, portafolio de inversiones, fuentes de ingreso y aplicaciones operacionales y no operacionales:

- IRL 1. Cobertura con caja y equivalentes de efectivo.
- IRL 2. Cobertura con caja, equivalentes de efectivo y liquidación del portafolio.
- IRL 3. Cobertura con caja, equivalentes de efectivo, liquidación del portafolio y fuentes fijas (escenario pesimista).

Durante el año 2025, los resultados de los indicadores evidenciaron un nivel de riesgo de liquidez bajo y alineado con los límites aprobados. En promedio, el IRL1 se ubicó en 7 meses frente a 6 meses en 2024. El IRL2 y el IRL3 presentaron promedios de 11 y 16 meses respectivamente, frente a 12 y 19 meses en 2024.

Durante 2025, la Empresa no requirió ventas anticipadas de títulos valores para atender necesidades de liquidez.

- **Riesgo de mercado**

El riesgo de mercado es la probabilidad de incurrir en pérdidas por variaciones en variables de mercado que afecten el valor económico de los activos financieros, tales como tasas de interés, precios de referencia, cotizaciones y, cuando aplique, tasas de cambio. En el Metro de Medellín, este riesgo se relaciona principalmente con el portafolio de inversiones en títulos de renta fija, las inversiones en FIC y las posiciones en divisas.

La exposición al riesgo de mercado se considera baja por las características del portafolio, la orientación de las inversiones a mantener hasta el vencimiento (no para negociación) y la metodología de valoración a costo amortizado para los títulos de renta fija, según corresponda.

Para cuantificar el riesgo de mercado se utiliza la metodología de Valor en Riesgo (VaR), que estima la pérdida máxima probable en un horizonte de tiempo definido y con un nivel de confianza determinado. El VaR se estima mediante simulación Monte Carlo con 5.000 escenarios de tasas, precios de referencia y tasas de valoración.

En 2025, el VaR del portafolio de títulos de renta fija, con 95% de confianza y horizonte de un mes, se ubicó en promedio en -1,02%, y la duración promedio del portafolio fue de 1,28 años. En comparación, al cierre de 2024 estos indicadores fueron -0,8% y 1,11 años respectivamente.

Al considerar el portafolio consolidado, el VaR promedio (95% de confianza, un mes) se ubicó en -0,5%, manteniéndose dentro de los rangos de apetito, tolerancia y capacidad definidos.

La principal exposición de mercado de la Empresa continúa asociada al portafolio de inversiones, compuesto principalmente por CDTs emitidos por entidades financieras colombianas con calificación AAA, en consistencia con la política interna y la regulación aplicable (Decreto 1068 de 2015).

- **Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito corresponde a la posibilidad de incurrir en pérdidas por el incumplimiento de pago de un emisor, deudor o contraparte, incluyendo el no pago de cupones, principal o rendimientos; también comprende el deterioro por reducción en la calidad crediticia (cambios en calificación) de instrumentos o emisores del portafolio y el riesgo de contraparte asociado a inversiones en FIC.

La gestión del riesgo de crédito se fundamenta en: (i) la evaluación y seguimiento de emisores y contrapartes, (ii) límites máximos de concentración, y (iii) requisitos de calificación mínima admisible. Estos lineamientos se encuentran definidos en la política para manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja, construida con base en los Decretos 1551 de 2024 y 1068 de 2015, entre otros aplicables.

A diciembre de 2025, el portafolio se encontraba diversificado por emisor y cumplía con los límites establecidos para inversiones admisibles, calificaciones mínimas, concentración por emisor y por grupo económico, así como con los requisitos aplicables a los FIC y sus administradores. Adicionalmente, el 100% de CDTs del portafolio contaba con calificación de riesgo de crédito AAA vigente según las calificadoras correspondientes.

- **Riesgo de tasa de cambio**

El Metro de Medellín está expuesto al riesgo de tasa de cambio por: (i) posiciones en cuentas de compensación en moneda extranjera (principalmente euro y dólar), y (ii) obligaciones con proveedores y proyectos cuyo componente de costos se encuentra indexado a moneda extranjera.

La cuantificación del riesgo de mercado asociado a las posiciones en cuentas de compensación se realiza mediante VaR (95% de confianza, horizonte de un mes), estimado con simulación Monte Carlo con 5.000 escenarios de precios de las monedas consideradas.

Durante 2025, el VaR mensual promedio de las posiciones en cuentas de compensación se ubicó entre 5% y 6%, manteniéndose dentro de los límites definidos.

La Empresa cuenta con una política para el manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja, que establece lineamientos para la gestión del riesgo cambiario. Actualmente, la mitigación se soporta principalmente en coberturas naturales y en la gestión de compra de moneda con base en la perspectiva de mercado y la programación del flujo. Adicionalmente, la Empresa se encuentra en proceso de habilitación para realizar coberturas mediante derivados financieros, de acuerdo con la regulación y las políticas internas aplicables.

Riesgos financieros pasivos

- **Préstamos por pagar a la Nación**

La deuda por pagar a la Nación corresponde a la reestructuración de la deuda adquirida por el Metro de Medellín para la construcción de las Líneas A y B del sistema, la cual quedó consignada en el Acuerdo de pago de 2004 suscrito con la Nación, el Distrito de Ciencia y Tecnología de Medellín y la Gobernación de Antioquia.

La deuda Nación cuenta con dos fuentes de pago que no corresponden a recursos propios de la Empresa. La primera corresponde al 10% de la sobretasa a la gasolina de todos los Municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la segunda corresponde al 40% del impuesto al consumo de tabaco y cigarrillo recaudado por el Departamento de Antioquia. En el Acuerdo de pago suscrito en el año 2004, quedaron establecidos los valores a pagar por parte del Distrito y la Gobernación a la Nación por concepto de rentas de gasolina y tabaco, hasta su cancelación. Asimismo, quedó establecido que en caso de que dichas rentas no alcancen a cubrir con lo estipulado en el Acuerdo de pago, el Distrito y la Gobernación, deberán garantizar el cumplimiento del pago desde otras fuentes.

En consecuencia, es importante precisar que al ser un crédito que se paga con fuentes del Distrito y del Departamento (rentas de gasolina y tabaco), la Empresa no asume ningún tipo de riesgo de liquidez, de crédito o de mercado.

- **Préstamo metro ligero de la avenida 80**

Corresponde a una operación de crédito sindicada que se encuentra contratada desde marzo del año 2022 con las entidades que se relacionan a continuación y el perfil de estas:

Entidad	Monto aprobado	Monto desembolsado	Tasa	Spread	Vencimiento
Bancolombia S.A.	1.086.086	113.423	IBR 1M	1,31%	15-02-35
Financiera de Desarrollo Nacional - FDN	1.000.000	104.439	IPC	3,68%	15-02-35
Davivienda S.A	86.085	8.983	IBR 3M	4,00%	15-02-35
Total	**$2.172.171**	**$226.845**			

La operación es una fuente alternativa para el proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 y se activó en el mes de abril del 2024, durante la vigencia de 2025 no se realizaron desembolsos.

Las características del contrato son las siguientes:

- Plazo, hasta el 15 de febrero de 2035
- Periodo de gracia, desde la firma del contrato hasta el 14 de febrero de 2026.
- Ventana de desembolsos, desde la firma del contrato hasta el 31 de diciembre de 2026

La operación es una fuente alternativa para el proyecto Metro Ligero de la Avenida y se activó en el mes de abril del 2024, que tuvo un otrosí para la extensión del periodo de disponibilidad del contrato de crédito.

Como puede identificarse en la tabla, esta operación de crédito tiene exposición a riesgo de crédito, de liquidez y de mercado.

El riesgo de crédito se encuentra mitigado por el respaldo en el compromiso y pago de las vigencias futuras por parte de la Nación y el Distrito, firmantes del Convenio de Cofinanciación para la construcción y puesta en funcionamiento del proyecto Metro Ligero de la Avenida 80. Esto ha permitido que la Empresa, en su rol de ente gestor, pueda constituir una cuenta de reserva para cumplir con el servicio de la deuda en el marco del contrato de operación de crédito. Se han realizado desembolsos por $226.845 millones de pesos y en el 2025 se realizaron pagos de intereses por $28.571 millones. Al cierre del año, la Empresa contaba con un valor superior a 6,7 veces para seguir cumpliendo el servicio de la deuda y, por lo tanto, no enfrentar un riesgo de impago por este concepto.

Riesgo de liquidez

La Empresa ha mitigado este riesgo con el pago trimestral de la comisión de compromiso (también conocida como comisión de disponibilidad), por lo que al cierre del año 2025 había cancelado un valor total de $22.095 millones de pesos para esa vigencia y una suma de $86.881 millones desde la firma del contrato. En este sentido, los financiadores han cumplido con sus compromisos de proveer al proyecto con los recursos solicitados en las fechas que se les ha requerido.

Riesgo de mercado

Finalmente, para mitigar el riesgo de mercado, se estableció con los financiadores que los puntos adicionales (también conocido como spread) se mantendrían fijos durante todo el plazo de la operación. En este orden de ideas, las variaciones en los intereses están asociadas a los cambios en los índices y tasas de referencia a las que encuentran contratados.

Sin embargo, es preciso decir que, durante el año 2025, las condiciones de mercado fueron favorables para este crédito. Por un lado, el Banco de la República mantuvo una posición estable en su política monetaria, que, tras un proceso de reducción inicial la tasa de interés quedó en 9,25% durante el segundo semestre del año generando estabilidad en el principal insumo de las entidades financieras y referentes para indicadores como el IBR. Esto se tradujo en que las operaciones de Bancolombia y Davivienda cuyas operaciones están vinculadas a este indicador, experimentaran una presión a la baja en el cálculo de intereses.

Por otro lado, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) cerró el año 2024 en un nivel de 5,2% frente a un cierre de 2025 del 5,1%. A pesar de una leve disminución del indicador hacia la mitad del año, el indicador cerró por encima del rango meta del Banco de la República de 3%. Sin embargo, la leve disminución del indicador posibilitó que la obligación contraída con FDN en el marco del contrato de crédito pudiera solventarse sin contratiempos y con holgura frente a las previsiones iniciales de la Empresa para honrar este compromiso.

- **Préstamos comerciales y operaciones de leasings financieros**

Dada la naturaleza de las obligaciones financieras de la Empresa y su deuda interna comercial, en el año 2025, la deuda interna de la empresa estuvo compuesta por un lado por leasings financieros suscritos con Bancolombia para la adquisición de dos máquinas biviales, una máquina bateadora y validadores de recarga, y por otro lado, créditos comerciales suscritos con Banco de Occidente y Banco de Bogotá para la compra de trenes.

En el mes de noviembre de 2025 se realizó el prepago de la deuda de trenes por valor de $116 mil millones, cuya tasa era de IBR+2.45%, por la posible emisión de bonos programada para el mes de noviembre. Sin embargo, el 18 de noviembre de 2025, la Empresa decidió aplazar la emisión de bonos sostenibles programada para el 20 de noviembre del mismo año teniendo en cuenta criterios técnicos y de prudencia financiera, decisión fundamentada principalmente en la alta volatilidad observada en el mercado de deuda pública (TES) durante los días previos.

Teniendo en los créditos vigentes, la Empresa se encuentra expuesta a diferentes riesgos financieros, dentro de los cuales se destacan: riesgo de crédito, de mercado y de liquidez, para los cuales se adoptan las mejores prácticas que permitan realizar la gestión de riesgos de manera adecuada, a través del monitoreo constante de los mercados financieros, sus proyecciones financieras y flujo de caja, identificando situaciones críticas y anticipándose a las necesidades de recursos, con el fin de minimizar los potenciales efectos adversos en sus resultados financieros.

Riesgo de crédito

Se refiere a la posibilidad de incumplimiento de las obligaciones financieras vigentes, debido a la escasez en el flujo de caja o deterioro en la situación financiera de la Empresa, producto de situaciones externas no controlables.

Actualmente, la deuda interna de la Empresa se cubre en su totalidad con la generación de contribución Ebitda. Durante los últimos años, este tipo de riesgo ha disminuido, puesto que la empresa ha cumplido a cabalidad su servicio de deuda con los diferentes acreedores del sistema financiero, no ha obtenido nuevos endeudamientos y ha saldado créditos que tenía vigentes, lo cual le permitió cerrar con un saldo de deuda que pasó de $151.798 millones en 2024 a $16.986 millones en 2025, por el prepago de una parte del crédito de trenes, mejorando su capacidad crediticia de acuerdo con su perfil de riesgo.

Riesgo de mercado - interés:

Riesgo asociado a los movimientos de los mercados financieros que puedan generar pérdidas económicas, derivados de los cambios desfavorables en los tipos de interés y variables macroeconómicas a las cuales que se encuentran indexados los créditos.

Las obligaciones financieras de la Empresa durante el año 2025, incluyendo aquellas que se cancelaron en noviembre, se encontraban asociadas al Indicador Bancario de Referencia (IBR) y al Índice de Precios de Consumo IPC, los cuales finalizaron el año en niveles cercanos al 8,76% NAMV y 5,10% EA respectivamente, que en comparación con el año 2023, dichas tasas presentaron variaciones significativas, del -23% y -46% respectivamente, al pasar de 9,05% NAMV al 8,76% NAMV (IBR) y del 6,12% EA a 5,10% EA (IPC), reduciendo significativamente el riesgo de mercado y aliviando flujo de caja de la Empresa.

Nota 4. Políticas contables significativas

A continuación, se detallan las políticas significativas de los Estados Financieros:

Efectivo y equivalente al efectivo

Se considera efectivo tanto a los fondos en caja, como a los depósitos bancarios a la vista de libre disponibilidad y equivalentes de efectivo a las inversiones a corto plazo de alta liquidez y de libre disponibilidad que pueden convertirse fácilmente en una cantidad determinada de efectivo. Estos están sujetos a un riesgo poco significativo de cambios en su valor, con vencimientos hasta tres meses posteriores a la fecha de las respectivas adquisiciones, su destino principal no es el de inversión o similar, sino el de cancelación de compromisos a corto plazo.

Se reconocerá como efectivo de uso restringido, el valor de las cuentas bancarias embargadas que no estén disponibles para uso inmediato por parte del Metro de Medellín Ltda. soportadas por documentos legales remitidos por el área de Gestión Contable.

El efectivo o equivalente de efectivo en moneda extranjera se reexpresará al cierre de cada periodo a la tasa de cambio vigente.

Inversiones e instrumentos derivados

La empresa reconoce como Inversiones de administración de liquidez, los recursos financieros colocados en instrumentos de deuda o de patrimonio, con el propósito de obtener rendimientos provenientes de las fluctuaciones del precio o de los flujos contractuales del título durante su vigencia.

Se clasificarán atendiendo el modelo de negocio definido para la administración de los recursos financieros. Estas inversiones se clasificarán en las siguientes tres categorías: costo amortizado, valor razonable con cambios en el resultado, valor razonable con cambios en el patrimonio (ORI).

Las Inversiones se miden inicialmente por su valor razonable, los costos transaccionales asociados a la adquisición de la inversión se llevarán como mayor valor de la misma siempre y cuando este valor supere el 5% del valor de la inversión, de lo contrario serán llevadas al gasto del periodo para las inversiones clasificadas al costo amortizado con cambios al resultado, las inversiones clasificadas a valor razonable los costos transaccionales afectaran siempre el gasto del periodo.

Después del reconocimiento inicial, una inversión de administración de liquidez se medirá de acuerdo con su clasificación:

- Inversiones clasificadas a costo amortizado, bajo el modelo de costo amortizado de tasa de interés efectivo.
- Valor razonable con cambios en otro resultado integral, bajo el modelo de precios de mercado autorizados en Colombia por la Superintendencia Financiera y en cumplimiento de la NIIF 13.
- Valor razonable con cambios en resultados, bajo las Metodologías establecidas de la NIIF 13.

Para las inversiones que se negocien y que aplique la metodología de valor razonable, la empresa da cumplimiento al nivel 1 de la jerarquía de valor razonable definido en la NIIF 13.

Las inversiones clasificadas al costo amortizado serán objeto de deterioro cuando exista evidencia objetiva del incumplimiento de los pagos a cargo del emisor o del desmejoramiento de las condiciones crediticias del mismo.

Cuentas por cobrar

La empresa reconoce una cuenta por cobrar cuando, y sólo cuando, el Metro de Medellín Ltda. se convierta en parte del contrato, en la medida en que correspondan a derechos contractuales de recibir efectivo u otro activo financiero o intercambiar recursos económicos con otra entidad en condiciones favorables para la empresa.

Las cuentas por cobrar se clasifican a costo amortizado o a valor razonable con cambios en otro resultado integral (ORI) teniendo presente el modelo de negocio, las negociaciones pactadas y las condiciones de pago correspondientes. Estas se reconocen inicialmente por el valor razonable de la contraprestación por recibir.

Desde el reconocimiento inicial, se clasificará si una cuenta por cobrar es de corto plazo o de largo plazo. Las cuentas por cobrar corrientes se medirán al valor de la transacción menos el deterioro de valor, y las partidas no corrientes se medirán al costo amortizado.

Préstamos por cobrar

Se reconocerán como préstamos por cobrar, los recursos financieros que la Empresa destine para el uso por parte de un tercero, de los cuales se espere a futuro la entrada de un flujo financiero fijo o determinable, a través de efectivo, equivalentes u otro instrumento financiero. A menos que se aplique la opción de designar un activo financiero al valor razonable con cambios en resultados, los préstamos por cobrar son clasificados en la categoría de costo amortizado.

Acuerdos conjuntos, inversiones en asociadas

Acuerdo conjuntos

La empresa celebrará un acuerdo conjunto junto con otra o más partes que se consideran tengan el control conjunto, siempre y cuando se cumplan las siguientes características:

- Las partes están obligadas por un acuerdo contractual.
- El acuerdo contractual otorga a dos o más de esas partes control conjunto sobre el acuerdo.
- Un acuerdo conjunto es una operación o un negocio conjuntos.

La clasificación de un acuerdo conjunto como una operación o un negocio conjuntos requiere que las partes evalúen los derechos y obligaciones que surgen del acuerdo. Para lo anterior, la Empresa considerará los siguientes elementos:

- La estructura y esencia del acuerdo conjunto.
- Si el acuerdo conjunto se estructura a través de un vehículo separado:
    - La forma legal del vehículo separado;
    - Las condiciones del acuerdo contractual; y
    - Cuando proceda, otros factores y circunstancias

Inversiones en asociadas

Una asociada es una entidad sobre la cual el Metro de Medellín Ltda. ejerce influencia significativa pero no control. Se entiende por influencia significativa la capacidad del Metro de Medellín Ltda. para intervenir en las decisiones de política financiera y de operación, sin que se configure control, ni control conjunto. Se presumirá la existencia de influencia significativa cuando la empresa posea, directa o indirectamente, una participación igual o superior al 20% del poder de voto sobre la empresa asociada, con independencia de que exista otro inversor con una participación mayoritaria.

La existencia de influencia significativa sobre la asociada está dada, a través de una o varias de las siguientes condiciones:

- Representación en el consejo de administración u órgano equivalente de dirección de la entidad participada;
- Participación en los procesos de fijación de políticas, entre los que se incluyen las participaciones en las decisiones sobre dividendos y otras distribuciones;
- Transacciones de importancia relativa entre la entidad y la participada;
- Intercambio de personal directivo; o
- Suministro de información técnica esencial.

La empresa reconoce su participación en una asociada como una inversión y contabilizará esa inversión utilizando el método de la participación.

Inventarios

La empresa reconoce como inventarios los siguientes elementos necesarios para la prestación de servicios.

- Los repuestos, accesorios y herramientas cuya destinación y vida útil no capitalizan el valor de la propiedad, planta y equipo.
- Combustibles y lubricantes.
- Tarjetas Cívica.
- Elementos de seguridad industrial.

Para la medición del inventario se tiene presente todas las erogaciones necesarias para la adquisición de mercancías y repuestos y herramientas que no están disponibles para ser utilizados por encontrarse en proceso de importación, trámite, transporte, legalización o entrega, a cargo de los proveedores o terceros responsables; afectarán el Estado de Situación Financiera en la cuenta de inventarios denominada mercancía en tránsito.

El Metro de Medellín Ltda. reconocerá los elementos adquiridos en calidad de importación a partir de la fecha en la cual la entidad asume los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de estos, derivado del proceso contractual de legalización, manejo y reconocimiento para su uso. La transferencia de riesgos se hará según los términos incoterms pactados contractualmente como se detalla a continuación:

- CIF, FOB, CFR: Cuando sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque de convenio.
- EXW: Cuando el vendedor entrega la mercancía a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor.
- FAS: Cuando la mercancía es colocada al costado del buque, en el puerto de embarque convenio.
- FCA: Depende del lugar de entrega elegido de las partes.
- DDU: Cuando la mercancía es colocada en el lugar de convenio del país de destino.
- DDP: Cuando la mercancía es colocada en el lugar de convenio del país de importación.

Los inventarios se medirán al costo o al valor neto realizable, según cual sea el menor, de forma anual la empresa desarrolla el proceso de análisis de indicios de deterioro y cálculo correspondiente.

Propiedad, planta y equipo

Corresponde a los activos tangibles del Metro de Medellín Ltda. que se utilizan para la prestación de servicios o para propósitos administrativos. Estos activos se caracterizan porque no se espera venderlos en el curso de las actividades ordinarias del Metro de Medellín Ltda. y se prevé usarlos durante más de doce (12) meses.

La empresa mide la clase de terrenos clasificados como propiedad planta y equipo por su valor reevaluado y medirá las otras clases de activos por el costo menos la depreciación acumulada menos el deterioro acumulado.

Para la aplicación del modelo de reevaluación la empresa determina el valor razonable de cada uno de los elementos que componen la clase de activos de terrenos cada tres (3) años para asegurar que el importe en libros de cada uno no difiera significativamente con la realidad económica del bien, la valoración es desarrollada internamente por especialistas del área de Gestión Urbana de la Empresa al cierre del año bajo un enfoque Econométrico de Precios Hedónicos.

Para los activos no corrientes que el Metro de Medellín Ltda. posee con el propósito de vender o disponer de manera inmediata, el tratamiento contable se enmarca en la política contable de Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones discontinuadas.

Los costos de préstamos asociados con la adquisición o construcción de una propiedad, planta y equipo que, según lo estipulado en la política de costos por préstamos y en la NIC 23, cumpla con los requisitos establecidos para calificarse como activo apto, se capitalizarán atendiendo lo establecido en la mencionada política.

Construcciones en curso

Se reconocerán en el rubro de construcciones en curso todas las erogaciones y costos que se incurran durante el proceso de construcción de bienes inmuebles, para su puesta en marcha según las condiciones previstas por el Metro de Medellín Ltda.

Depreciación

La depreciación de una propiedad, planta y equipo iniciará cuando esté disponible para su uso, esto es, cuando se encuentre en la ubicación y en las condiciones necesarias para operar de la forma prevista por el Metro de Medellín Ltda. El cargo por depreciación de un periodo se reconocerá como gasto en el resultado de este, salvo que deba incluirse en el valor en libros de otros activos de acuerdo con las Políticas Contables de Inventarios o de Activos intangibles.

La vida útil de una propiedad, planta y equipo es el periodo durante el cual se espera utilizar el activo por el Metro de Medellín Ltda. La Política de Gestión de Activos llevada a cabo por la Compañía, podría implicar la disposición de los activos después de un periodo específico de utilización o después de haber consumido una cierta proporción de los beneficios económicos incorporados a los mismos. Esto significa que la vida útil de un activo puede ser inferior a su vida económica, entendida como el periodo durante el cual se espera que un activo sea utilizable por parte de la compañía. Por lo tanto, la estimación de la vida útil de un activo se efectuará con fundamento en la experiencia que el Metro de Medellín Ltda. tenga con activos similares.

Los activos se consumen principalmente por su utilización, no obstante, al momento de estimar la vida útil, el Área de Gestión Contable, con el apoyo de las Áreas usuarias y de las Áreas que conforman la Gerencia de operaciones y mantenimientos, tendrán en cuenta, los siguientes factores:

- La utilización del activo, evaluada con referencia a la capacidad o al producto físico que se espere del mismo.
- El desgaste físico esperado, que depende de factores operativos, tales como: El número de turnos de trabajo en los que se utiliza el activo, el programa de reparaciones y mantenimiento y el cuidado y conservación que se le da al activo mientras no se está utilizando.
- La obsolescencia técnica o comercial procedente de los cambios o mejoras en la prestación del servicio, o de los cambios en la demanda del mercado de los servicios que se obtienen con el activo, las reducciones futuras esperadas en el precio de venta del activo
- Los límites legales o restricciones similares sobre el uso del activo, tales como, las fechas de caducidad de los contratos de arrendamientos relacionados. De no ser posible estimar el periodo de tiempo que se espera usar el activo, el Área de Gestión Contable lo determinará con base en la siguiente tabla, registrando la vida útil estimada, en el Sistema de Información Financiera:

Denominación	Vida útil en años
Edificaciones	
Estaciones	50 -100
Subestaciones (obra civil)	50 -100
Patio talleres	50 -100
Parqueaderos	50 -100
Redes, líneas y cables	
Vía Férrea	25 – 30
Plantas, ductos y túneles	
Catenaria	25 – 30
Subestaciones	25 -30
Maquinaria y equipo	
Equipo eléctrico	15 -20
Herramientas y accesorios	15 -20
Equipo electromecánico	15 -20
Equipo de recreación y deporte	15 -20
Equipos de centro de control	15 -20
Equipos de comunicación y computación	
Equipos de comunicación	5 -10
Equipos de comunicación operativo	5 -10
Equipos de computo	5 -10
Equipos de transporte terrestre, férreo y elevación	
Vehículos terrestres	10 - 15
Vehículos terrestres operativos	10 - 15
Buses	10 - 15
Equipo Férreo	20 - 30
Equipo de elevación	10
Muebles y enseres	
Muebles y enseres	10 - 15
Muebles y enseres operativos	10 - 15
Equipo maquinaria oficina	10 - 15
Equipo maquinaria oficina operativos	10 - 15

Se utiliza el método de depreciación lineal para las propiedades, planta y equipo, en función del tiempo en años que se espera usar el activo, determinado de acuerdo con el criterio de un experto, la experiencia del Metro de Medellín Ltda. y el periodo de tiempo que se espera usar el activo hasta que cumpla las condiciones para la baja en cuentas.

Propiedades de inversión

La empresa reconoce como propiedades de inversión los terrenos o edificaciones mantenidas para para obtener rentas o apreciación del capital, o con ambos fines, y no para su uso en la prestación de servicios, para fines administrativos, o para su venta en el curso ordinario de las operaciones.

Las propiedades de inversión se medirán inicialmente al costo. Los costos asociados a la transacción se incluirán en la medición inicial.

El costo de adquisición de una propiedad de inversión comprenderá su precio de compra y cualquier desembolso directamente atribuible. Los desembolsos directamente atribuibles incluyen, por ejemplo, honorarios profesionales por servicios legales, impuestos por traspaso de las propiedades y otros costos asociados a la transacción.

Posterior a su medición inicial, la empresa medirá todas las propiedades de inversión al valor razonable de forma anual, excepto en el caso que sea refutable la presunción del que el Metro de Medellín Ltda. podrá medir, de forma fiable y continua, el valor razonable de una propiedad de inversión.

La valoración es desarrollada internamente por especialistas del área de Gestión Urbana de la Empresa al cierre del año bajo un enfoque Econométrico de Precios Hedónicos.

Deterioro del valor de los activos

Indicios de deterioro de valor

Los indicios de deterioro de valor son indicadores de que un activo dentro del alcance de esta política contable podría estar deteriorado, los cuales provienen de fuentes internas y externas de información.

El Área de Gestión Contable con la información que suministren las Áreas Usuarias y/o supervisores responsables de los activos comprobarán si existe o no indicios de deterioro a:

Propiedad, Planta y Equipo e intangibles

La empresa evalúa el deterioro de los activos que bajo la Metodología de Pareto representen el 90% del valor de adquisición de los activos de la empresa.

El valor de un activo se deteriora cuando su importe en libros excede a su importe recuperable. Si se cumpliese alguno de los indicios de deterioro de valor establecidos en esta política contable, el Área de Gestión Contable con la información que suministren las Áreas Usuarias y/o supervisores encargados de los activos, deberá realizar una estimación formal del importe recuperable. Excepto por los activos intangibles con vida útil indefinida, no se requiere realizar una estimación formal del importe recuperable si no se presentase indicio alguno de una pérdida por deterioro del valor.

El Área de Gestión Contable con la información suministrada por el Área de I+D+I y las Áreas Usuarias, comprueba anualmente el deterioro del valor de cada activo intangible con una vida útil indefinida, así como de los activos intangibles que aún no estén disponibles para su uso, comparando su importe en libros con su importe recuperable.

Al evaluar si existe algún indicio de que pueda haberse deteriorado el valor de un activo, el Área de Gestión Contable considerará, como mínimo, los siguientes indicios:

Fuentes externas de información

- Existen indicios observables de que el valor del activo ha disminuido durante el periodo significativamente más que lo que cabría esperar como consecuencia del paso del tiempo o de su uso normal.

- Durante el periodo han tenido lugar, o van a tener lugar en un futuro inmediato, cambios significativos con una incidencia adversa sobre el Metro de Medellín Ltda., referentes al entorno legal, económico, tecnológico o de mercado en los que éste ópera, o bien en el mercado al que está destinado el activo.
- Durante el periodo, las tasas de interés de mercado, u otras tasas de mercado de rendimiento de inversiones, han experimentado incrementos que probablemente afecten a la tasa de descuento utilizada para calcular el valor en uso del activo, de manera que disminuya el importe recuperable del activo de forma significativa.

Fuentes internas de información

Se dispone de evidencia sobre la obsolescencia o deterioro físico de un activo:

- Se tiene planeado por Plan Rector el cambio del activo por uno nuevo en el corto plazo.
- El activo ha presentado cambios -traslados en las líneas de operación que puedan determinar que técnicamente el activo presenta un menor uso.
- El activo presenta deterioro físico, o evidencia de daños por su manejo.
- Se dispone de evidencia procedente de informes internos, que indica que el rendimiento económico del activo es, o va a ser, peor que el esperado.

Otros indicios de deterioro

El Área de Gestión Contable, con el apoyo de las áreas encargadas de los activos y/o supervisores puede identificar otros indicios para detectar que el valor del activo puede haberse deteriorado, lo que también requerirá que se determine el importe recuperable del activo.

La evidencia obtenida a través de informes internos, que indique un deterioro del valor del activo, incluye la existencia de:

- Flujos de efectivo para adquirir el activo, o necesidades posteriores de efectivo para operar con él o mantenerlo, que son significativamente mayores a los presupuestados inicialmente.
- Flujos netos de efectivo reales, o resultados, derivados de la operación del activo, que son significativamente peores a los presupuestados.
- Una disminución significativa de los flujos de efectivo netos o de la ganancia de operación presupuestada, o un incremento significativo de las pérdidas originalmente presupuestadas procedentes del activo.
- Pérdidas de operación o flujos netos negativos de efectivo para el activo, cuando las cifras del periodo corriente se suman a las presupuestadas para el futuro.

Recursos entregados en administración

Corresponde al reconocimiento de recursos en efectivo a favor del Metro de Medellín Ltda. que se originan tanto en contratos de encargo fiduciario, fiducia pública o encargo fiduciario público a través de sociedades fiduciarias, como en contratos celebrados con otras entidades, para la administración de recursos bajo diversas modalidades.

Para definir el tratamiento contable de los recursos recibidos en administración, se hace indispensable, analizar a la luz del Marco Conceptual las condiciones estipuladas en los acuerdos contractuales e identificar cuál de las partes tiene el control, toda vez que éste, otorga el derecho a: usar un bien para prestar servicios, ceder el uso para que un tercero preste servicios, convertir el recurso en efectivo a través de su disposición, beneficiarse de la revalorización de los recursos, o recibir una corriente de flujos de efectivo.

Al evaluar si existe o no control sobre los recursos, el Metro de Medellín Ltda. deberá tener presente, entre otros, los siguientes aspectos: los riesgos inherentes al activo que se asumen y que son significativos, la titularidad legal (que no es esencial a efecto de determinar la existencia del activo y el control sobre este), el acceso al recurso o la capacidad para negar o restringir su uso, la forma de garantizar que el recurso se use para los fines previstos y la existencia de un derecho exigible sobre la capacidad de generar beneficios económicos derivados del recurso.

En concordancia con lo anterior, los acuerdos contractuales en los cuales se identifique que al Metro de Medellín Ltda. se le otorga el control de los recursos recibidos, serán reconocidos los activos, pasivos, ingresos y gastos, asociados a la operación. Con respecto a los demás recursos, se reconocerá una cuenta por pagar a favor de las respectivas entidades, la cual se afectará con las fluctuaciones originadas por la operación y por lo tanto no se reconocerá en resultados. En caso contrario, el Metro de Medellín Ltda. actuará como fideicomitente y los recursos serán controlados en cuentas de orden. Dicho reconocimiento se hará con base en la información que suministre la sociedad fiduciaria.

La fiducia de administración y pagos es aquella en la cual se entregan los recursos a una sociedad fiduciaria para que, junto con los ingresos que estos generen, se administre y se desarrolle una finalidad específica. El Metro de Medellín Ltda. tiene encargos fiduciarios en la modalidad de pago de obligaciones.

Se reconocen rendimientos financieros, generados como resultado de los recursos en efectivo entregados a la sociedad fiduciaria, como un mayor valor del encargo fiduciario. En tanto que los rendimientos financieros generados con los recursos recibidos por las entidades territoriales y demás entidades disminuirán la respectiva cuenta por pagar, y reconocerá una cuenta por pagar por las comisiones generadas por dicha sociedad.

Los recursos entregados en administración a sociedades fiduciarias, o a otras entidades públicas, se medirán por el valor de la transacción, que corresponderá al valor entregado a las entidades administradoras de los recursos del Metro de Medellín Ltda. Para fines de ajustes de diferencia en cambio se considerará los recursos entregados en administración como partidas monetarias.

Posteriormente, con la información y los respectivos soportes suministrados por el Área de Gestión de Tesorería y el Área usuaria, actualizará el encargo fiduciario o fiducia pública, con posterioridad al reconocimiento registrará en el Sistema de Información Financiera, los rendimientos financieros y comisiones generados como resultado de los recursos en efectivo entregados a la sociedad fiduciaria afectando el valor de los recursos entregados en administración contra el resultado del periodo para los recursos que pertenezcan al Metro de Medellín Ltda. y contra una cuenta por pagar para los recursos que provienen de los entes territoriales y demás entidades.

Un recurso entregado en administración a sociedades fiduciarias se le dará baja en cuentas cuando cumpla con el fin previsto por el cual se constituyó o cuando haya lugar a la restitución de los recursos no ejecutados.

Cuentas por pagar

La empresa reconocerá en el Sistema de Información Financiera como cuentas por pagar cuando, y sólo cuando el Metro de Medellín Ltda. se convierta en parte de las cláusulas contractuales del instrumento financiero, en la medida en que se cumplan las siguientes condiciones:

- Que el bien o servicio haya sido recibido a satisfacción.
- Que la cuantía del desembolso a realizar pueda ser medida con fiabilidad.
- Que sea probable que como consecuencia del pago de la obligación presente se derive la salida de recursos que llevan incorporados beneficios económicos futuros.

Las cuentas por pagar en moneda extranjera se reconocerán en la moneda funcional. Para tal efecto, la tasa de cambio de contado en la fecha de la transacción se aplicará al valor en moneda extranjera. Todos los saldos de las cuentas por pagar en moneda extranjera se actualizarán al cierre contable mensual con la tasa de cambio correspondiente al cierre del periodo, dicha tasa será consultada en el medio oficial publicado por el Banco de la República.

Préstamos por pagar

La empresa reconoce en el Sistema de Información Financiera, los préstamos por pagar y títulos de deuda emitidos cuando, y sólo cuando el Metro de Medellín Ltda. se convierta en parte de las cláusulas contractuales del instrumento, en la medida en que se cumplan las siguientes condiciones:

- Que la contraprestación haya sido recibida a satisfacción.
- Que la cuantía del desembolso a realizar pueda ser medida con fiabilidad.
- Que sea probable que como consecuencia del pago de la obligación presente se derive la salida de recursos que llevan incorporados beneficios económicos futuros.

Se reconoce como préstamos por pagar, los recursos financieros recibidos por el Metro de Medellín Ltda. para su uso y de los cuales se espera a futuro, la salida de un flujo financiero fijo o determinable, a través de efectivo, equivalentes al efectivo u otro instrumento. Cuando el Área de Gestión Contable, reconozca por primera vez un préstamo por pagar, así como un título de deuda emitido, lo clasificará al costo amortizado.

En el reconocimiento se mide un préstamo por pagar, así como un título de deuda emitido por su valor razonable menos, en el caso de un pasivo financiero que no se contabilice al valor razonable con cambios en resultados, los costos de transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición del pasivo financiero, siempre que dichos costos superen el 5% del valor nominal del pasivo financiero. Los costos de transacción que no superen dicha materialidad afectarán el resultado del periodo.

Después del reconocimiento inicial se miden los préstamos por pagar y los títulos de deuda emitidos, salvo excepciones, de acuerdo con su clasificación al costo amortizado, el cual corresponde al valor inicialmente reconocido más el costo efectivo menos los pagos de capital e intereses.

Beneficios a empleados

La empresa reconoce obligaciones laborales en la medida en que se cumplan las siguientes condiciones:

- Que el servicio se haya recibido y haya sido prestado por el empleado.
- Que el valor del servicio recibido se pueda medir con fiabilidad.
- Que esté debidamente contemplado por disposición legal
- Que sea probable que como consecuencia del pago de la obligación se derive la salida de recursos que llevan incorporados beneficios económicos.

El Metro de Medellín Ltda. reconoce contablemente los beneficios que se otorgan a los empleados, trabajadores y familiares de estos, clasificados en las siguientes cuatro categorías Beneficios a empleados a corto plazo, Beneficios a empleados post-empleo, Beneficios a empleados post-empleo – Plan de aportaciones definidas, Beneficios a empleados post-empleo – Plan de beneficios definidos.

Subvenciones

Se reconoce en el sistema de Información Financiera del Metro de Medellín Ltda., como subvenciones del gobierno, tanto las de carácter monetario como no monetario, sólo hasta que exista una seguridad razonable de que el Metro de Medellín Ltda. cumplirá con las condiciones ligadas a ellas, y que por tanto las recibirá en la forma predeterminada.

Las subvenciones gubernamentales son clasificadas de acuerdo con el objetivo de su aporte:

- Subvenciones relacionadas con los ingresos, y
- Subvenciones relacionadas con activos.

Subvenciones relacionadas con los ingresos:

Las subvenciones gubernamentales relacionadas con ingresos están supeditadas al cumplimiento pasado o futuro de las condiciones ligadas al acuerdo. Esta condición es determinante para el reconocimiento de un activo financiero o un pasivo diferido.

El Metro de Medellín Ltda. registrará un activo financiero y como contrapartida un ingreso cuando haya exigibilidad en la subvención. Esto significa que la transferencia se hace como una compensación por gastos o pérdidas ya incurridos, o bien con el propósito de prestar apoyo financiero inmediato al Metro de Medellín Ltda., sin costos posteriores relacionados. Las subvenciones que cubren gastos y costos específicos se contabilizarán en el resultado del mismo periodo que los gastos y costos correspondientes.

El Metro de Medellín Ltda. registrará un pasivo diferido cuando existan condiciones futuras de cumplimiento ligadas a la subvención y por ende una obligación por el valor de la transferencia.

Subvenciones relacionadas con activos:

Las subvenciones gubernamentales no necesariamente deben adoptar la forma de partidas monetarias. Éstas, también pueden adoptar la forma de activos fijos tangibles e intangibles que el gobierno aporta al Metro de Medellín Ltda. como entidad beneficiaria, toda vez que, la destinación de las transferencias estará orientada a la compra, construcción o adquisición de los activos no monetarios, la cual se reconocerá como un pasivo diferido.

Las subvenciones del gobierno relacionadas con activos, incluyendo las de carácter no monetario a valor razonable, deberán presentarse en el estado de situación financiera reconociéndola como partidas de ingresos diferidos como parte del pasivo diferido.

El Metro de Medellín Ltda. presentará las subvenciones relacionadas con activos como ingresos diferidos, que se reconoce en resultados sobre una base sistemática a lo largo de la vida útil del correspondiente activo.

Las subvenciones relacionadas con activos que se amortizan, normalmente se contabilizarán en el resultado del mismo período y en las mismas proporciones en que se reconozca la depreciación de esos activos.

Se miden las subvenciones monetarias por el valor recibido, con base en la información que suministre el Área de Gestión de Tesorería cuando la entidad que otorga la subvención del gobierno expida el soporte legal. En caso de que la subvención se perciba en moneda extranjera, se medirá en pesos colombianos, utilizando la tasa de cambio de contado en la fecha de la transacción.

Las subvenciones que no están ligadas al cumplimiento futuro de determinadas acciones como lo son aquellas transferencias que se entregan a modo de compensación por gastos o pérdidas incurridas y apoyos financieros inmediatos, no conllevan una amortización en varios periodos puesto que su reconocimiento en el resultado está determinado por su exigibilidad, por parte del Metro de Medellín Ltda., circunstancia que se manifiesta en el principio de la transacción.

No obstante, la medición posterior de las subvenciones que inicialmente toman la forma de pasivo diferido debe reconocerse en el estado de resultados integral sobre una base sistémica, a lo largo de los periodos en los que el Metro de Medellín Ltda. reconozca como gasto, los costos relacionados que la subvención pretende compensar. Esto quiere decir, que las subvenciones reconocidas inicialmente como pasivos diferidos se irán incorporando en el estado de resultados integral en la medida en que los compromisos inherentes con la transferencia se vayan ejecutando y sus costos relacionados reconociendo.

Provisiones, pasivos y activos contingentes

La empresa reconoce una provisión sobre los pasivos que estén sujetos a condiciones de incertidumbre en relación con su cuantía o vencimiento. Se reconocerá una provisión cuando se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones:

- El Metro de Medellín Ltda. tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un suceso pasado.
- Es probable que el Metro de Medellín Ltda. tenga que desprenderse de recursos, que incorporen beneficios económicos para cancelar tal obligación.
- El Metro de Medellín Ltda. pueda hacer una estimación fiable del valor de la obligación.

Las provisiones pueden tener origen en obligaciones legales o en obligaciones implícitas. En algunos casos excepcionales no es claro si existe una obligación en el momento presente. En tales circunstancias, se considerará que el suceso ocurrido en el pasado ha dado lugar a una obligación presente si, teniendo en cuenta toda la evidencia disponible al final del periodo contable, es mayor la probabilidad de que exista una obligación presente que de lo contrario.

Provisión por litigios y demandas

La empresa reconoce como provisión por litigios y demandas, los valores y conceptos que han sido clasificados según la probabilidad de pérdida de cada proceso, teniendo presente la metodología establecida en la medición inicial de esta política, con el fin de que identifique la existencia de obligaciones probables, posibles o remotas para cada litigio y demanda interpuesta por un tercero en contra del Metro de Medellín Ltda.

Teniendo presente lo anterior, el reconocimiento dependerá de la probabilidad que se obtenga como resultado de aplicar dicha metodología, así:

- Si la probabilidad se califica como alta, es decir, mayor al 50%, se reconocerá la provisión, ya que se considera como una obligación probable.
- Si la probabilidad se califica como media, es decir, superior al 25% e inferior o igual al 50%, o como baja, se revela como pasivo contingente.
- Si la probabilidad de pérdida se califica como remota, es decir, inferior al 10% no se deberá registrar esta información ni se revelará.

Para el proceso de estimación de los litigios y demandas la empresa aplica la Metodología de la Agencia de Defensa en cumplimiento de la NIC 37.

Provisión por costos de reestructuración

Se reconocerá una provisión por costos de reestructuración cuando se cumplan las condiciones generales para su reconocimiento a partir de los siguientes elementos:

- El Metro de Medellín Ltda. tiene un plan formal detallado para efectuar la reestructuración, en el que se identifican, al menos, los siguientes aspectos: las actividades empresariales o de operaciones, o la parte de estas implicadas, las principales ubicaciones afectadas, localización, función y número aproximado de empleados que se indemnizarán por prescindir de sus servicios, los desembolsos que se llevarán a cabo y las fechas en las que el plan se espera sea implementado.
- Se produzca entre los afectados, una expectativa real respecto a la que se llevará a cabo la reestructuración ya sea por haber comenzado a ejecutar el plan o por haber anunciado sus principales características a los que se van a ver afectados por el mismo.

Garantías

Para los casos en los que el Metro de Medellín Ltda. actúe como entidad concedente, con la información suministrada por el Supervisor del contrato, reconocerá en el Sistema de Información financiera como provisión, los valores relacionados como garantías contractuales cuando se considere como alta la probabilidad de que se hagan efectivas y no sean cubiertas por ninguna otra forma contractual o de seguros.

Provisión por costos de desmantelamiento

Se reconocerá un costo de desmantelamiento por los valores estimados en los que el Metro de Medellín Ltda., espera incurrir para desmantelar o retirar el activo, o rehabilitar el lugar en que éste se asienta. Esto, cuando dichos costos constituyan obligaciones en las que incurrirá el Metro de Medellín Ltda. como consecuencia de adquirir o utilizar el activo durante un determinado periodo. Dichos costos de desmantelamiento, retiro o rehabilitación del lugar sobre el que se asiente el elemento de propiedades, planta y equipo, serán relacionados indicando la fecha estimada en que se deberá incurrir en ellos y se calculará su valor presente, utilizando la tasa de los TES cero cupones para un periodo similar al comprendido entre las fechas de adquisición y la fecha en la que se esperan efectuar los desembolsos. Este valor se deberá reconocer como mayor valor del activo y como provisión.

Provisiones diversas

Se reconocen provisiones diversas en periodos intermedios, en caso de servicios prestados no facturados con relación a los valores y conceptos estimados por los supervisores correspondientes, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- Que se tenga una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un suceso pasado,
- Que sea probable que tenga que desprenderse de recursos, que incorporen beneficios económicos para cancelar tal obligación y,
- Que pueda hacer una estimación fiable del valor de la obligación.

Los activos contingentes no serán objeto de reconocimiento en los Estados Financieros. No obstante, deberán ser controlados dentro de las cuentas de orden.

Los activos contingentes se medirán por el valor que refleje la mejor estimación de la entrada de beneficios económicos que posiblemente recibirá el Metro de Medellín Ltda. Dicha estimación tendrá en cuenta los desenlaces asociados de mayor posibilidad de ocurrencia, la experiencia que se tenga en operaciones similares, los riesgos e incertidumbres y los informes de expertos, entre otros.
Con la sentencia definitiva a favor del Metro de Medellín Ltda. o basada en el laudo arbitral o en el acuerdo de conciliación extrajudicial, el Área de Gestión Contable, registrará el derecho y el ingreso, y ajustará los saldos registrados inicialmente en las cuentas de orden. Cuando la sentencia definitiva, laudo arbitral o acuerdo de conciliación extrajudicial deniegue las pretensiones demandadas por el Metro de Medellín Ltda. se ajustarán los saldos registrados en las cuentas de orden.

IMPUESTO A LAS GANANCIAS

El impuesto a las ganancias comprende todos los impuestos, ya sean nacionales o extranjeros, que gravan las utilidades de la Empresa, tales como el impuesto sobre la renta y el impuesto sobre las ganancias ocasionales. El impuesto a las ganancias también puede incluir otras formas de recaudo, como anticipos o retenciones.

Se reconocerán las obligaciones de impuestos corrientes, procedentes del periodo presente y los anteriores, como un pasivo en la medida en que no haya sido cancelado por el *Metro de Medellín Ltda.* Por su parte, los pagos que realice la empresa que estén relacionados con los mecanismos de recaudo anticipado del impuesto a las ganancias, se reconocerán como activo.

La medición del impuesto corriente se realiza de acuerdo con las normas tributarias vigentes en la fecha de cierre del periodo gravable usando la tasa de impuesto aplicable según la normatividad tributaria. Los anticipos entregados, correspondientes al impuesto del año siguiente o las retenciones en la fuente que le fueron practicadas al *Metro de Medellín Ltda.* o autorretenidas en el periodo gravable, se presentarán como un menor valor del impuesto corriente por pagar.

Impuesto a las ganancias diferido
El impuesto de renta diferido es aquel que surge por el efecto tributario en las diferencias temporarias entre activos y pasivos contables con respecto a sus bases fiscales. Con respecto al reconocimiento del efecto tributario de las pérdidas fiscales, este se reconocerá sólo en la medida en que resulte probable que el *Metro de Medellín Ltda.* disponga de ganancias fiscales contra las cuales se pueda recuperar el activo o el pasivo sea liquidado.

Será medido multiplicando la diferencia temporaria deducible o imponible por las tasas (de acuerdo con las leyes fiscales) que al final del periodo de presentación hayan sido aprobadas, o prácticamente aprobadas para el momento en que se revierta la diferencia.

Ingresos de contratos con clientes

Identificación del contrato

La empresa reconoce en el *Sistema de Información Financiera* los ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, sólo cuando se cumplan todos los siguientes criterios:

- Las partes del contrato han aprobado el mismo y se comprometen a cumplir con sus respectivas obligaciones.
- *El Metro de Medellín Ltda.* puede identificar los derechos de cada parte con respecto a los servicios a transferir.

- *El Metro de Medellín Ltda.* puede identificar las condiciones de pago con respecto a los servicios a transferir.
- El contrato tiene fundamento comercial.
- Sea probable el cobro por la contraprestación a la que tiene derecho a cambio de los servicios que transferirá al cliente. Para evaluar si es probable la recaudación del valor de la contraprestación, el *Metro de Medellín Ltda*. considerará sólo la capacidad del cliente y la intención que tenga de pagar esa contraprestación a su vencimiento. El valor de la contraprestación al que el Metro de Medellín Ltda. tendrá derecho puede ser menor que el precio establecido en el contrato si la contraprestación es variable, porque puede ofrecer al cliente una reducción de precio.

Obligaciones de desempeño

Se identifica como una obligación de desempeño cada compromiso de transferir al cliente:

- Un servicio o un grupo de servicios distintos.
- Una serie de servicios distintos que son sustancialmente iguales y que tiene el mismo patrón de transferencia al cliente, esto es cuando se cumplen los dos criterios siguientes:

Los ingresos de actividades ordinarias se reconocerán cuando (o a medida que) satisfaga una obligación de desempeño mediante la transferencia de los servicios comprometidos (es decir, uno o varios activos) al cliente. Un activo se transfiere cuando (o a medida que) el cliente obtiene el control de ese activo.

Precio de la transacción

Metro de Medellín Ltda. considerará los términos del contrato y sus prácticas tradicionales de negocio para determinar el precio de la transacción. El precio de la transacción es el importe de la contraprestación a la que el Metro de Medellín Ltda. espera tener derecho a cambio de transferir los servicios comprometidos con el cliente, excluyendo los importes recaudados en nombre de terceros. La contraprestación que se compromete en un contrato con un cliente puede incluir valores fijos, valores variables o ambos.

Para determinar el método apropiado para medir el progreso, el *Metro de Medellín Ltda.* considerará la naturaleza del servicio que se comprometió transferir al cliente.
Los métodos apropiados de medir el progreso incluyen:

- Métodos de producto.
- Métodos de recursos.

Los métodos del producto: reconocen los ingresos de actividades ordinarias sobre la base de las mediciones directas del valor de los servicios transferidos hasta la fecha en relación con los servicios pendientes comprometidos en el contrato. Los métodos de producto incluyen técnicas tales como estudios del desempeño completado hasta la fecha, evaluaciones de resultados logrados, hitos alcanzados, tiempo transcurrido y unidades producidas o entregadas. Cuando una entidad evalúa si aplicar un método de producto para medir su progreso, considerará si el producto seleccionado representaría razonablemente el desempeño de la entidad hacia la satisfacción completa de la obligación de desempeño.

Un método de producto no proporcionaría una representación fiel del desempeño de la entidad si el producto seleccionado no pudiera medir alguno de los servicios cuyo control se ha transferido al cliente.

Si el Metro de Medellín Ltda. tiene derecho a una contraprestación de un cliente por un importe que se corresponde directamente con el valor para el desempeño que la entidad ha completado hasta la fecha, se reconocerá un ingreso de actividades ordinarias por el importe al que tiene derecho a facturar.

Los métodos de recursos reconocen los ingresos de actividades ordinarias sobre la base de los esfuerzos o recursos de la entidad para satisfacer la obligación de desempeño en relación con los recursos totales esperados. Si los esfuerzos o recursos del Metro de Medellín Ltda. se gastan uniformemente a lo largo del periodo de desempeño, reconocerá el ingreso de actividades ordinarias sobre una base lineal.

Asignación del precio

El objetivo cuando se asigna el precio de la transacción es que el Metro de Medellín Ltda. distribuya el precio de la transacción a cada obligación de desempeño por un valor que represente la parte a la cual se espera tener derecho a cambio de transferir los servicios comprometidos con el cliente. Para cumplir el objetivo de la asignación, se distribuirá el precio de la transacción a cada obligación de desempeño identificada en el contrato basándose en el precio relativo de venta independiente.

Segmentos de operación

La NIIF 8 Segmentos de Operación tiene como objetivo requerir a las entidades para que en sus estados financieros revelen información que permitan a los usuarios evaluar la naturaleza y los efectos financieros de las actividades de negocio que desarrolla y los entornos económicos en los que opera.

En este caso el Metro de Medellín Ltda., presenta la información financiera por los segmentos de operación, tal y como lo indica la NIIF 8, definidos de la siguiente forma:

- Transporte público de pasajeros: este segmento incluye las actividades relacionadas con el transporte de pasajeros en los modos: trenes, buses, tranvía y cables aéreos. Los ingresos se derivan de los usos del sistema, de acuerdos contractuales y de transferencias realizadas por la nación y los entes territoriales. Los costos/gastos están asociados a los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades del segmento.

- Negocios asociados: este segmento incluye actividades comerciales asociadas al transporte público de pasajeros que tiene el Metro de Medellín Ltda., que agrupa las unidades de negocio: Cívica servicios de ciudad, Negocios del Conocimiento y Gestión Urbana.

Nota 5. Efectivo y equivalentes al efectivo

Efectivo y equivalentes de efectivo	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%Var
Depósitos en instituciones financieras [1]	291.526	209.146	82.380	39%
Equivalentes de efectivo [2]	30.660	57.419	-26.759	-47%
Caja [3]	12.560	9.700	2.860	29%
Efectivo de uso restringido [4]	60	60	0	0%
Total	**$334.806**	**$276.325**	**$58.481**	**21%**

Corresponde a los recursos de liquidez inmediata en caja, cuentas corrientes, cuentas de ahorro y fondos que están disponibles para el desarrollo de las actividades de la Empresa, así como el efectivo de uso restringido.

[1] Depósitos en instituciones financieras

Depósitos en instituciones financieras	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%Var
Cuenta de ahorro	242.031	141.862	100.169	71%
Cuenta corriente	49.495	67.284	-17.789	-26%
Total	**$291.526**	**$209.146**	**$82.380**	**39%**

Estos depósitos corresponden a los recursos en cuentas de ahorros y corrientes, al cierre del ejercicio 2025, el rubro de depósitos en instituciones financieras registró un incremento de $82.380, esta variación positiva corresponde a que los vencimientos de los CDT se ingresaron a las cuentas de ahorros, las cuales presentaban mayor remuneración, siguiendo la política institucional de optimización de excedentes de liquidez, la cual prioriza la colocación de recursos en instrumentos que ofrezcan la mejor remuneración bajo condiciones de seguridad y disponibilidad.

A continuación, se muestran los saldos en moneda extranjera, la variación de la tasa de cambio y su impacto en el resultado

Bancos moneda extranjera	Importe en moneda	Tasa COP	Valor en millones COP
Bancos en moneda (USD)	USD 4.507.910	3.757.08	16.936
Bancos en moneda (EUR)	EUR 492.167	4.412.50	2.172

- ## [2] Equivalentes de efectivo

Los equivalentes de efectivo se encuentran respaldados en Fideicomisos con BTG Pactual, Fiduciaria Bancolombia, Alianza Fiduciaria, Fiduciaria de Occidente y Fiduciaria BBVA.

La reducción en el saldo de recursos en Fondos de Inversión Colectiva (FICs) obedece a la estrategia de minimizar el riesgo de mercado, dada la alta volatilidad presentada en los últimos meses del año. De esta forma, y aprovechando las buenas tasas ofrecidas por cuentas bancarias, se distribuyó un mayor volumen en cuentas de ahorro que en FICs, por lo que se trasladaron recursos entre estos vehículos.

- ## [3] Caja

El saldo al 31 de diciembre 2025 bajo el concepto de caja se encuentra conformado principalmente por:

- Al cierre del ejercicio 2025, el saldo del rubro Caja incluye $9.053, correspondientes a las consignaciones provenientes de las diferentes taquillas del Sistema Metro por concepto del recaudo de recargas de la tarjeta Cívica.
- $1.925 corresponde a las bases de Prueba (MRA) y las bases de las máquinas de recarga y $1.286 corresponde a las recargas y ventas de tarjetas de las máquinas, pendientes por recaudar por parte de la transportadora de valores.

- ## [4] Efectivo de uso restringido

El valor por $60, corresponde al embargo en la cuenta del Banco de Bogotá No. 178-30052-1, decretado por el Área Metropolita del Valle de Aburrá en la Resolución Metropolitana N° GO 0001346 del 28 de agosto del 2013 en la cual declaran a Metro de Medellín “responsable de incurrir en una infracción de transporte, producto de no autorizar los desembolsos de los recursos trasladados a la Fiduciaria de Bogotá S.A para la compra de los vehículos postulados y aprobados por el Comité Ejecutivo del Fondo Metropolitano para la racionalización de vehículos de servicios públicos de transporte colectivo de pasajeros.”

El proceso judicial identificado con radicado N° 05001 33 33 026 2013 00796 01, iniciado por el Metro de Medellín en contra del Área Metropolitana del Valle de Aburrá referente a la nulidad de las Resoluciones N° MO-000135 de 4 de febrero de 2013 y MO-000762 de mayo 20 de 2013. Se encontró que el Tribunal Administrativo de Antioquia mediante auto del 17 de julio de 2024 aprobó la oferta de revocatoria directa presentada por el AMVA. Frente a este auto, el Tribunal Administrativo se pronunció nuevamente el 28 de noviembre de 2024, teniendo presente esto se gestionó con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá el proceso de levantamiento de embargo decretado, el cual espera lograrse en el transcurso del primer bimestre del año 2026.

Nota 6. Inversiones e instrumentos derivados

Inversiones e instrumentos derivados	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$284.931**	**$324.929**	**-39.998**	**-12%**
Inv de admin. de liquidez a costo amortizado [1]	284.931	324.929	-39.998	-12%
No corriente	**$362.655**	**$355.658**	**6.997**	**2%**
Inv de admin. de liquidez a costo amortizado [1]	362.654	355.655	6.999	2%
Inv de admin. de liquidez al valor de mercado	1	3	-2	-67%
Total	**$647.586**	**$680.587**	**-$33.001**	**-5%|**

- **[1] Las inversiones de administración de liquidez a costo amortizado**

Representa el valor de los recursos financieros colocados por la empresa en instrumentos de deuda (CDT´s-TES) en el mercado nacional de los cuales se tiene la intención y capacidad de conservarlos hasta su vencimiento y obtener rendimientos de los flujos financieros del instrumento según las condiciones pactadas, por lo que su medición es al costo amortizado. Estas inversiones se encuentran administradas a través de un portafolio de renta fija.

Relacionamos movimiento del portafolio de renta fija 2025:

Movimiento Portafolio	
Saldo Inicial 2024	**$680.584**
(+) Compras	439.083
(-) Vencimientos	469.482
(+) Costo Amortizado	75.178
(-)Rendimientos efectivos recaudados	77.778
Saldo Final 2025	**$647.585**

La disminución de $32.999 del portafolio de inversiones a costo amortizado es generado principalmente por:

Se realizó un menor volumen de renovaciones de CDTs durante el segundo y tercer trimestre del año con el objetivo de provisionar recursos para los aportes que la Empresa debía realizar en proyectos clave como ampliación de capacidad, además por la disminución en las tasas de interés que se observó durante el primer semestre. Durante el último trimestre del año, y luego de completar los aportes mencionados, se reactivó el apetito por inversiones, sin embargo, las tasas se ubicaban en niveles que no lucen atractivos a nivel de CDT, diversificando el portafolio realizando inversiones en TES, lo cual se materializó en el último mes del año.

Se detalla a continuación el portafolio por tipo de producto de renta fija:

Portafolio	Diciembre 2025	Diciembre 2024
CDT	642.921	680.584
TES	4.664	0
Total	**$647.585**	**$680.584**

Para la vigencia 2025 la empresa generó por concepto de rendimientos efectivos recaudados de $77.778, de los cuales $47.064 corresponde a rendimientos recibidos de títulos vencidos en la vigencia y $30.713 de los intereses de títulos que aún no se han vencido y cuyo pago de intereses es periódico.El portafolio generó en la vigencia una tasa de rentabilidad promedio de 11,66%

Durante el año 2025, el portafolio de la empresa no ha generado indicios de deterioro, se ha dado cumplimiento a la gestión de excedentes de liquidez y se han seguido los lineamientos establecidos en la política de administración de liquidez de la empresa donde cada inversión se ha llevado a cabo rigurosamente bajo criterios de transparencia, rentabilidad, solidez y seguridad. Cabe destacar que todas las inversiones vigentes en el portafolio consisten en Certificados de Depósito a Término (CDTs) emitidos por los bancos con mayor solvencia en el sistema financiero colombiano que hasta la fecha, dichas inversiones mantienen una calificación AAA en su totalidad, por otro lado, se tienen los TES del Gobierno Nacional.
Ninguno de los emisores ha generado alertas relacionadas con riesgos crediticios, liquidez o deterioro en la calificación crediticia, según lo informado por las entidades calificadoras autorizadas por la Superintendencia Financiera de Colombia.

El área de Gestión de Tesorería y Administración de Riesgos lleva a cabo revisiones periódicas de las calificaciones y la capacidad financiera de los emisores, verificando su cumplimiento tanto en términos de calificación como de solvencia financiera. Estas revisiones confirman que los emisores continúan cumpliendo con los requisitos necesarios para honrar los compromisos de la Empresa en cuanto a los pagos de rendimientos y de capital. Adicionalmente al corte del 2025, la Empresa:

- No ha pignorado inversiones de administración de liquidez como garantía de pasivos o pasivos contingentes.
- La Empresa no realizó venta de los títulos que conforman las inversiones de administración de liquidez.
- La Empresa no presentó reclasificaciones en el portafolio de las inversiones en administración de liquidez.
- No ha reconocido costos de transacción como mayor valor de las inversiones de acuerdo con la política contable.

Nota 7. Compañías y negocios conjuntos

Inversiones en compañías	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Inversiones en asociadas [1]	27.708	19.193	8.515	44%
Inversiones en negocios conjuntos [1]	628	2.134	-1.506	-71%
Total	**$28.336**	**$21.327**	**$7.009**	**33%**

- **[1] Inversiones en asociadas y negocios conjuntos**

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos presentan un valor en libros de $28.336, a continuación, se relacionan la información asociada a cada inversión:

Inversiones asociadas y negocios conjuntos	% Participación	Tipo de Inversión	Actividad Principal	Control Conjunto	Domicilio
Metroplús S.A.	25,14%	Asociada	Ejecutar, poner en marcha y controlar la adecuación de la infraestructura y la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros (SITM)	No	Colombia
Promotora Ferrocarril de Antioquia	22,42%	Asociada	Promover, estructurar, gestionar, desarrollar y ejecutar diferentes actividades tendientes a la reactivación del sistema Férreo de Antioquia.	No	Colombia
EOMMT S.A.S	49%	Asociada	Prestación de servicio de operación la coordinación e integración de los contratos relacionados con la operación de la primera línea metro de quito	No	Ecuador
Súper APP	50%	Negocio Conjunto	Establecer la relación económica y jurídica actual de las partes, que comprende la definición de los lineamientos estratégicos para el desarrollo del ecosistema que compone la Super APP Cívica.	Sí	Colombia

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos presentan los siguientes saldos:

Inversiones en asociadas	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
EOMMT S.A.S [1.1]	16.516	16.782	-266	-2%
Promotora Ferrocarril de Antioquia [1.2]	11.192	2.411	8.781	364%
Metroplús S.A [1.3]	0	0	0	0%
Total	**$27.708**	**$19.193**	**$8.515**	**44%**

Inversiones en negocios conjuntos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Super APP [1.4]	628	2.134	-1.506	-71%
Total	**$628**	**$2.134**	**-$1.506**	**-71%**

El detalle de los movimientos de las inversiones en asociadas es el siguiente:

Movimientos asociados	Metroplús S.A.	Promotora Ferrocarril de Antioquia	EOMMT S.A.S	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2023	**$253**	**$391**	**$10.351**	**$10.995**
Capitalización	0	2.357	0	2.357
Método de la participación reconocido	0	-881	13.581	12.700
Ajuste MPP EEFF Aprobados	-253	544	224	515
(-) Dividendos	0	0	-8.872	-8.872
Ajustes por conversión	0	0	1.498	1.498
Saldo al 31 de diciembre de 2024	**$0**	**$2.411**	**$16.782**	**$19.193**
Capitalización	0	2.884	0	2.884
Método de la participación efectos en Resultados	0	-772	15.542	14.770
Ajuste MPP EEFF Aprobados	0	-112	413	301
(-) Dividendos	0	0	-13.890	-13.890
Método de la participación efectos Patrimoniales	0	60	0	60
Implementación nuevo marco normativo	0	6.721	0	6721
Ajustes por conversión	0	0	-2.331	-2.331
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**$0**	**$11.192**	**$16.516**	**$27.708**

1.1 EOMMT S.A.S

Corresponde a la inversión que desarrolló la entidad en la ciudad de Quito con la constitución de la empresa EOMMT S.A.S, con un aporte en la sociedad de USD 490.000 en el año 2022 equivalente a 490.000 acciones.

La Empresa Operadora Medellín Transdev "EOMMT S.A.S" se constituyó bajo las leyes ecuatorianas, con el objetivo de realizar la "Provisión de servicios especializados para la operación del metro de Quito y la coordinación e integración de los contratos relacionados con la operación de la primera línea metro de Quito".

Teniendo presente los estados financieros compartidos por la entidad al cierre del 2025 la EOMMT reportó una utilidad de USD 7.826.698, la cual es mayor en un 14% a la de la vigencia 2024 de USD 6.841.902, este crecimiento se generó principalmente por un crecimiento del 5% en los ingresos operacionales por el servicio de operación de la Línea de Quito equivalentes al cierre del año a USD 33.123.478 y, adicional la empresa logró una optimización de costos y gastos según el presupuesto estimado en un 19%, cerrando el año con un valor de USD 25.296.782.
Los ingresos del año 2025 de la asociada se presentaron según lo proyectado en la modelación inicial del proyecto y los costos han logrado tener una eficiencia para los años 2024 y 2025.
En el proceso de conversión de las cifras financieras con relación a la valoración, los activos y pasivos reportados al 31 de diciembre de 2025 se valoraron a tasa de cierre y las transacciones de ingresos, costos y gastos de la empresa a tasa promedio, lo cual le generó a la empresa un ingreso por método de participación patrimonial de $15.542 y un efecto de reexpresión a tasa de cambio de $2.331 reconocidos en el otro resultado integral ORI.

Adicional a lo anterior es relevante tener presente que el 20 de marzo de 2025, la inversión en la Empresa EOMMT-Quito-Ecuador, decretó dividendos por USD 6.841.903 en la Asamblea anual de accionistas, correspondientes a la vigencia 2024. Teniendo presente la participación en la sociedad del 49%, se le otorgó al Metro de Medellín un derecho por dividendos de USD 3.352.532, estos dividendos se encuentran sujetos a impuesto de renta del 10% en el exterior por valor de USD 335.263, los dividendos fueron pagados en marzo y julio del presente año, generando a la empresa un recaudo de caja en pesos $13.890

A continuación, se presentan las principales cifras de la EOMMT al 31 de diciembre de 2025.

Concepto	2025 USD
Activos	20.849.728
Pasivos	11.878.376
Patrimonio	8.971.352
Ingresos	33.123.478
Costos	15.870.580
Gastos	9.426.200
Utilidad del ejercicio	**7.826.698**

1.2 Promotora Ferrocarril de Antioquia (PFA)

La empresa presenta en la PFA una inversión de $16.375 equivalentes a de 16.375.368 acciones.

La asociada presentó en la vigencia un incremento generado por la capitalización desarrollada el 21 de julio, en el cual la empresa en cumplimiento del reglamento de accionistas aprobado en la asamblea de marzo de 2025 adquirió un paquete de 2.884.086 acciones, con un costo unitario de 1000 para un valor total de $2.884, esta capitalización no cambia el porcentaje de participación que tiene la empresa en la asociada, estos recursos fueron solicitados por la asociada con el objetivo de la sostenibilidad financiera y la ejecución de proyectos

La asociada reportó oficialmente al cierre del año información financiera con Estados Financieros al 30 de noviembre 2025, reportando un resultado negativo de $3.442, bajo la aplicación del Método de Participación Patrimonial, generando un gasto para la empresa de $772, es relevante manifestar que la asociada se encuentra en un proceso de gestión de proyectos ferroviarios y no genera fuentes de ingresos que solventen la pérdida relacionada a la consecución de gastos de funcionamiento del periodo, por lo cual se solventa de las capitalizaciones que realizan los socios en la sociedad.

La asociada realizó al 1 de enero de 2025 el proceso de cambio normativo de la resolución 533 de 2015 a la resolución 414 de 2014 de la Contaduría General de la Nación, este proceso generó principalmente efectos de transición reportados el rubro de Propiedad planta y equipo de la asociada, por el reconocimiento de conceptos de estudios y diseños vinculados a proyectos en curso que desarrolla la empresa como Tren del Rio, Tren Verde, Tren de Café y Tren de Aburrá que fueron activados en el proceso de transición, este reconocimiento generó un efecto por método de Participación Patrimonial que aumentó la inversión en $6.721 y aumentó el patrimonio de la Empresa.

Concepto	Valor
Activos	55.049
Pasivos	10.428
Patrimonio	44.621
Ingresos	135
Gastos	3.577
Utilidad o (pérdida) del ejercicio	**- $3.442**

[1.3] Metroplús S.A

La empresa presenta en la asociada una inversión de $727 correspondiente a 1.900.000 acciones.

Las sociedad desde la vigencia 2023 cerró sus Estados Financieros con patrimonio negativo por un valor de $26.077, esta situación económica se generó en esa vigencia por el reconocimiento de un laudo arbitral con la Agrupación Guinovart, proveedor de la sociedad, el cual fue catalogado por los profesionales legales de la empresa como probable de pago, esta transacción afectó la situación económica de la sociedad al registrar una provisión inicial de $27.330, la cual para la vigencia 2025 se encuentra indexada por un valor hasta 38.450, este proceso se encuentra en recurso extraordinario de anulación, se proyecta su finalización para el año 2027.

Teniendo presente lo anterior, una vez aplicado el Método de Participación Patrimonial con las cifras reportadas desde la vigencia 2023, el saldo de la inversión presenta un valor de 0.

Es relevante manifestar que en cumplimiento de la NIC 28 párrafo 38, la Empresa reconoce las pérdidas por Método de Participación Patrimonial hasta el valor de su inversión: “Si la parte de una entidad en las pérdidas de una asociada o negocio conjunto iguala o excede su participación en éstos, la entidad dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales”.

La asociada reporta periódicamente la información financiera de la empresa, para el seguimiento correspondiente, la cual no ha presentado una mejora en su situación financiera, la sociedad se encuentra evaluando estrategias para solventar su situación económica.

La sociedad reportó sus últimos Estados Financieros oficiales con corte a octubre de 2025, con un Patrimonio negativo de $30.994.

Concepto	Valor
Activos	11.912
Pasivos	42.906
Patrimonio	-30.994
Ingresos	8.186
Gastos	6.837
Utilidad del ejercicio	**$1.349**

[1.4] Contrato de colaboración empresarial Super APP Davivienda

La inversión corresponde al acuerdo marco de colaboración empresarial con el Banco Davivienda S.A, el cual tiene como objetivo establecer la relación económica y jurídica actual de las partes, que comprende la definición de los lineamientos estratégicos para el desarrollo del ecosistema que compone la Super APP Cívica. La participación se definió en un 50% para las partes sobre los resultados del negocio, y la contabilidad, administración y ejecución del contrato es desarrollado por el Patrimonio Autónomo Alianza Metro Davivienda.

El detalle de los movimientos del Negocio Conjunto.

Movimiento negocios conjuntos	Super APP
Saldo al 31 de diciembre de 2023	**$3.840**
Adiciones	0
Método de la participación reconocido (vigencia anterior)	-1.423
Método de la participación reconocido de (vigencia actual)	-283
(-) Dividendos	0
Saldo al 31 de diciembre de 2024	**$2.134**
Adiciones	0
Método de la participación reconocido (vigencia anterior)	0
Método de la participación reconocido de (vigencia actual)	-1.506
(-) Dividendos	0
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**$628**

La empresa desarrolló una inversión inicial en la alianza de $1.867 en la vigencia 2021, en mayo de 2023 realizó un aporte adicional de $2.433 y en diciembre de 2023 de $2.999, terminando la vigencia con un saldo de los aportes por $7.299.

El Patrimonio Autónomo Fiduciaria Davivienda encargada del Contrato de Colaboración empresarial, presenta unas pérdidas acumuladas a diciembre de 2025 de $13.344, debido a los altos costos asociados al mantenimiento, soporte y de publicidad de la aplicación. Durante la vigencia, se generaron resultados negativos de $3.013 generando un gasto por Método de Participación Patrimonial de $1.503.

Teniendo presente la situación económica, el Comité de Gobierno de la alianza se encuentra evaluando la terminación por mutuo acuerdo de la Alianza, así como el alistamiento para la ejecución de las actividades necesarias para su desmonte. La evaluación de la terminación se enmarca en una decisión estratégica y consensuada sobre la evolución del modelo de relacionamiento entre las partes que tiene como propósito garantizar la continuidad funcional, operativa y de negocio de los canales digitales integrados, dando paso a la transición hacia un nuevo esquema, materializado a través de un contrato de ingresos.

En el marco de la terminación de la Alianza, el Metro de Medellin se encuentra negociando la transferencia de la App Cívica como activo estratégico que permite preservar y capturar el valor a generar en vigencias posteriores, así como habilitar la continuidad en la generación de ingresos bajo el nuevo esquema contractual, se tiene prevista la finalización en el primer semestre del año 2026.

A continuación, se presentan las principales cifras del negocio al 31 de diciembre de 2025.

Concepto	2025
Activos	5.800
Pasivos	3
Patrimonio	5.797
Ingresos	6
Gastos	3.019
Perdida del ejercicio	**$3.013**

Nota 8. Cuentas por Cobrar

Cuentas por cobrar	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$562.469**	**$580.610**	**-$18.141**	**-3%**
Subvenciones por cobrar [1]	497.630	483.136	14.494	3%
Prestación de servicios [2]	63.223	32.709	30.514	93%
Otras cuentas por cobrar [3]	8.660	71.811	-63.151	-88%
Venta de bienes	18	1	17	2702%
Deterioro acumulado de cuentas por cobrar	-7.062	-7.047	-15	0%
No corriente	**$10.113**	**$10.295**	**-$182**	**-2%**
Otras cuentas por cobrar [3]	10.113	10.295	-182	-2%
Total	**$572.582**	**$590.905**	**-$18.323**	**-3%**

- **[1] Subvenciones por cobrar**

Subvenciones por cobrar	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Subvenciones por cobrar M80 Cofinanciables Nación	497.630	483.136	14.494	3%
Total	**$497.630**	**$483.136**	**$14.494**	**3%**

El saldo de subvenciones por cobrar corresponde al reconocimiento por valor de $497.630 de la vigencia futura del año 2025 del proyecto Metro de la 80, de acuerdo con lo establecido en el convenio de cofinanciación en la cláusula 2.2.

Cláusula 2.2 2 "*Aportes de la nación: La nación se compromete a entregar las sumas indicadas en la tabla siguiente, las cuales el Ministerio de Hacienda y Crédito Público transferirá al Encargo Fiduciario y/o al Patrimonio Autónomo de la titularización de acuerdo con los requerimientos del proyecto y lo establecido en el presente convenio, correspondientes a los autorizados por el CONFIS para la asunción de compromisos de vigencias futuras excepcionales con cargo al presupuesto de las vigencias 2024-2029*"

Año	Aporte Nación (Monto máximo en pesos corrientes)
2024	483.136
2025	497.630
2026	512.559
2027	527.936
2028	543.774
2029	560.087

Con respecto al valor adeudado de la vigencia anterior correspondiente a la vigencia futura del 2024 por $483.136, se realizó el pago en el mes de marzo del 2025.

- **[2] Prestación de servicios**

Prestación de servicios	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Gestión de transporte masivo [2.1]	60.729	25.145	35.584	142%
Servicios de transporte [2.2]	2	5.099	-5.097	-100%
Publicidad y propaganda [2.3]	1.259	1.534	-275	-18%
Prestación de servicios Consultorías [2.4]	1.233	931	302	32%
Total	**$63.223**	**$32.709**	**$30.514**	**93%**

[2.1] Gestión de transporte masivo

El Metro de Medellín tiene suscrito con el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín el convenio interadministrativo CN 2011-008 para la adquisición de buses, administración y operación de Metroplús en el Municipio de Medellín, a través del cual se otorgó a la entidad la facultad de concedente para suscribir los contratos de concesión con Masivo de Occidente CN 2012-0191 y Sistema Alimentador Oriental CN 2012-0207.

Mensualmente, el Metro de Medellín bajo las condiciones de remuneración definidas en los contratos con los concesionarios, reconoce los saldos por pagar asociados a la remuneración de Masivo de Occidente (MDO) y Sistema Alimentador Oriental (SAO) y al mismo tiempo una cuenta por cobrar al Distrito generada por la diferencia entre la remuneración de los agentes y los recursos recaudados por conceptos de viajes realizados en el SITVA, rendimientos, ingresos conexos entre otros.

A continuación, se detalla el movimiento de la cuenta por cobrar por Fondo de Estabilización de la Tarifa (FET), la cual generó un incremento de $35.584 equivalente al 142% entre 2024 y 2025:

Relación déficit y aportes al FET					
MES	**Déficit operativo mensual**	**FET $30**	**CXC mes**	**(-) Valor pagado (Aportes FET)**	**Valor pendiente de pago**
Saldo a diciembre 2024	**$11.681**	**$758**	**$10.923**	**$78.241**	**$25.145**
Enero	6.288	0	6.288	0	31.433
Febrero	7.370	0	7.370	0	38.803
Marzo	7.148	0	7.148	0	45.951
Abril	8.062	0	8.062	0	54.013
Mayo	7.052	0	7.052	12.621	48.444
Junio	8.641	0	8.641	0	57.085
Julio	11.940	0	11.940	10.826	58.199
Agosto	8.384	0	8.384	0	66.583
Septiembre	8.822	0	8.822	6.292	69.113
Octubre	8.246	0	8.246	0	77.359
Noviembre	8.522	0	8.522	0	85.881
Diciembre	12.585	0	12.585	37.737	60.729

Para la vigencia 2025, se recibió el pago de las cuentas de cobro relacionadas al aporte del FET, de los meses de octubre a diciembre de 2024 y de enero a junio de 2025 quedando un saldo por $60.729.

[2.2] Servicio de transporte

El valor de la vigencia 2024 por $5.099 correspondía al saldo por cobrar al Distrito de Ciencia Tecnología e innovación de Medellin del contrato interadministrativo número 4600092220 de 2021 por la operación de buses eléctricos, los cuales fueron legalizados en el proceso de cierre del convenio en el primer trimestre de 2025.

[2.3] Publicidad y propaganda

Corresponde al saldo por cobrar por concepto de servicio de publicidad en estaciones y trenes, espacios publicitarios y mensajes de proximidad entre otros.

A continuación, se detalla la cartera:

Cliente	Diciembre 2025
Unión Temporal Metro	1.165
Inversiones Funeraria Gomez S.A	23
Hogar y Moda S.A.S.	21
Corporación Universitaria Remington	12
BM Colombia S.A.S.	9
Otros de menor cuantía	29
Total	**$1.259**

[2.4] Prestación de servicios de consultorías

Corresponde a los negocios de asesorías, consultorías y asistencias técnicas. Para el año 2025 la cartera es la siguiente:

Cliente	Diciembre 2025
Joca ingeniería y Constructores	640
Ministerio de Transporte	593
Total	**$1.233**

- **[3] Otras cuentas por cobrar**

Otras cuentas por cobrar	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$8.660**	**$71.811**	**-$63.151**	**-88%**
Otras cuentas por cobrar [3.1]	6.324	4.465	1.859	42%
Indemnizaciones [3.2]	1.586	12	1.574	12912%
Construcciones o edificaciones	573	608	-35	-6%
Pago por cuenta de terceros [3.3]	168	61.716	-61.548	-100%
Otras cuentas por cobrar comisiones	8	6	2	45%
Cuotas partes de pensiones	1	0	1	100%
Dividendos y participaciones x cobrar [3.4]	0	5.004	-5.004	-100%
No corriente	**$10.113**	**$10.295**	**-$182**	**-2%**
Otras cuentas por cobrar [3.1]	10.113	10.295	-182	-2%
Total	**$18.773**	**$82.106**	**-$63.333**	**-77%**

[3.1] Otras cuentas por cobrar

Dentro del este concepto se destaca, a nivel de otras cuentas por cobrar corrientes:

- $3.420 correspondiente principalmente a las recargas realizadas por los usuarios mediante los medios dispuestos con nuestros aliados Nequi (Bancolombia) por $720 y Gana (Réditos Empresariales) por$2.700, los cuales son cancelados dentro de los 3 días hábiles siguientes al cierre.
- $1.822 correspondiente al beneficio por cobrar a los usuarios por concepto de viaje a crédito en los diferentes modos de Transporte y rutas integradas habilitadas.

A nivel de otras cuentas por cobrar no corrientes:

- $4.532 Saldo a favor por cobrar a la DIAN, correspondiente al IVA por el proyecto de modernización de trenes MAN, se están adelantando las gestiones necesarias para la devolución del mencionado impuesto.
- $2.228 correspondiente a saldo por cobrar a la empresa Pórticos, por anticipos girados en vigencias anteriores de contratos en procesos de incumplimiento legal, estos saldos se encuentran deteriorados al 100%.
- $2.155, por el cobro de interés de mora al Distrito de Ciencia y Tecnología, millones por el cobro de interés de mora al Distrito de Ciencia y Tecnología correspondiente al saldo por cobrar del FET.

3.2 Indemnizaciones

El valor por cobrar por este concepto asciende a $1.586, que corresponden a cuenta por cobrar a la aseguradora CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A por concepto de perjuicios patrimoniales en la modalidad de daño emergente del proceso judicial promovido contra Pórticos S.A contrato CN2016-320.

3.3 Pago por cuentas de terceros

La variación por $61.548 corresponde a la cancelación de la cuenta por cobrar del Distrito durante el año 2025, relacionado por el fondeo de caja con fuente de financiación crédito del proyecto Metro de la AV 80.

3.4 Dividendos y participaciones por cobrar

La variación por $5.004 en Dividendos y participaciones corresponde al pago de la Empresa EOMMT por concepto de Dividendos decretados por Junta de Socios de la asociada en marzo de 2024 correspondiente a resultados del año 2023. El máximo órgano otorgó un derecho por dividendos al Metro de Medellín por USD 2.270.081, de los cuales en el mes de diciembre se presentó el recaudo del 50% generando un saldo por cobrar de USD 1.135.090, este valor fue cancelado por la asociada en enero de 2025.

Es relevante tener presente que en el transcurso de la vigencia, la EOMMT, decretó dividendos por cobrar USD 6.841.903 en la Asamblea anual de accionistas de marzo de 2025, correspondientes a la vigencia 2024. Por lo cual al tener una participación en la sociedad del 49%, se le otorgó al Metro de Medellín un derecho por dividendos de USD 3.352.532, estos dividendos se encuentran sujetos a impuesto de renta del 10% en el exterior por valor de USD 335.253, los dividendos fueron pagados a favor de la empresa el 30 de abril y el 1 de julio de 2025, en cuotas iguales después de retenciones.

- **4 Deterioro acumulado de cuentas por cobrar**

En el cálculo de las pérdidas crediticias esperadas el Metro de Medellín aplica el enfoque simplificado, lo que permite no hacer un seguimiento de los cambios en el riego del crédito, sino reconocer un deterioro de pérdidas basada en las pérdidas crediticias esperadas que resulten de posibles eventos de incumplimiento durante la vida esperada de las cuentas por cobrar.

El deterioro de cartera total se compone del deterioro estimado bajo una análisis individual y colectivo, se deteriorará una cuenta por cobrar al 100% cuando se determine que dicha cuenta por cobrar es incobrable y para las demás cuentas por cobrar se hará un análisis colectivo aplicando el modelo de pérdidas esperadas, el cual dentro de sus variables desarrolla la probabilidad de incumplimiento por segmento de cartera.
Metro de Medellín reconoce el deterioro a través de una cuenta correctora y no de forma directa

A continuación, se muestra el deterioro de la cartera:

Deterioro de cuentas por cobrar	
Saldo a 31 de diciembre de 2024	**$7.047**
(-) Recuperaciones año 2025	3
(+) Cartera deteriorada 2025	18
Saldo a 31 de diciembre de 2025	**$7.062**

Para la vigencia 2025, se presentaron los siguientes movimientos de deterioro:

Un incremento el valor registrado por $18 representados por:

- EPS SURA por $10 deudor que corresponde a cartera por incapacidades rechazadas por la entidad argumentando que superan los 180 días y debieron trasladar su cobro al fondo de pensiones (vigencia 2023). Este valor se encuentra actualmente en trámite con el área de Gestión legal, con el fin de interponer la respectiva demanda para su recuperación
- COOMEVA EPS en liquidación por $8 deudor, valor correspondiente a incapacidades vigencias 2021 y 2022 Las acreencias fueron presentadas de manera oportuna y se recibió notificación de aceptación de la deuda, la cual se encuentra pendiente de pago

Comité de sostenibilidad

Mediante el acta N°18 de comité de sostenibilidad contable, llevado a cabo el 16 de mayo de 2025 se autoriza la baja de cartera por $1.1 por dos valores de incapacidades rechazadas por la EPS SURA y Nueva EPS por no cumplirse con las semanas mínimas de cotización anteriores al inicio de la incapacidad de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 de Decreto 783 de 2000

Pignoración de la cartera

A 31 de diciembre de 2025 el Metro de Medellín no ha pignorado ni transferido a terceros, cuentas por cobrar.

A continuación se detallan las cuentas por cobrar por edades

Cuentas por cobrar	0-90 días	90-180 días	180-360 días	más 360 días	total
Corriente	**$ 568.361**	**$ 7**	**$ 1.163**	**$ 0**	**$ 569.531**
Subvenciones por cobrar	497.630	0	0	0	497.630
Prestación de servicios	62.583	0	640	0	63.223
Otras cuentas por cobrar	8.130	7	523	0	8.660
Venta de bienes	18	0	0	0	18
No corriente	**$ 0**	**$ 0**	**$ 0**	**$ 10.113**	**$ 10.113**
Otras cuentas por cobrar	0	0	0	10.113	10.113
Total	**$ 568.361**	**$ 7**	**$ 1.163**	**$ 10.113**	**$ 579.644**

Nota 9. Préstamos por cobrar

Préstamos por cobrar	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$6.406**	**$7.383**	**-977**	**-13%**
Préstamos a vinculados económicos [1]	6.367	7.369	-1.002	-14%
Créditos a empleados	39	14	25	180%
No corriente	**$15.319**	**$14.197**	**1.122**	**8%**
Préstamos de vivienda [2]	15.319	14.197	1.122	8%
Total	**$21.725**	**$21.580**	**$145**	**1%**

- **[1] Préstamos a Vinculados económicos**

La empresa ha desembolsado los siguientes recursos bajo la calidad de préstamos a vinculados económicos a favor de la empresa EOMMT S.A.S de Quito, los cuales presentan al 31 de diciembre de 2025, las siguientes condiciones.

Primer Crédito
Saldo: USD 211.303
Fecha de desembolso: 28/12/2022
Tasa: Tasa variable segmento productivo corporativo Ecuador

Segundo Crédito
Saldo: USD 490.000
Fecha de desembolso: 18/4/2023
Tasa: Tasa variable segmento productivo corporativo Ecuador

Tercer Crédito
Saldo: USD 834.000
Fecha de desembolso: 11/04/2024
Tasa: Tasa variable segmento productivo corporativo Ecuador

Fecha de desembolso	Concepto	Saldo USD 2024	Intereses liquidados USD 2025	Abonos capital intereses USD	Saldo USD 2025	Saldo COP 2025
28/12/2022	Capital	211.303	0	0	211.303	4794
Primer Crédito	Intereses	23.174	21.919	23.174	21.919	482
18/04/2023	Capital	490.000	0	0	490.000	41.841
Segundo crédito	Intereses	53.740	50.828	53.740	50.828	4191
11/04/2024	Capital	834.000	0	0	834.000	43.134
Tercer Crédito	Intereses	67.240	86.511	67.240	86.511	4.325
TOTAL		**USD 1.679.457**	**USD 159.258**	**USD 144.154**	**USD 1.694.561**	**$6.367**

Estos créditos presentaron durante la vigencia 2025 una tasa promedio de 10,37%

En el mes de marzo de 2025, la vinculada realizó el pago a favor de la empresa de los intereses adeudados de la vigencia 2024.

En diciembre del año 2025, el Directorio de la empresa Operadora EOMMT, y los socios por medio del acta, realizaron la modificación del pago del capital de los créditos relacionados, hasta el vencimiento de la operación que presta la EOMMT a la Municipalidad de Quito, es decir, para el cierre del año 2028, esta acta no realizó cambio en tasa o condiciones de los intereses.

- **[2] Préstamos de vivienda**

Corresponde a préstamos a empleados para la compra de vivienda, de acuerdo con lo estipulado en la Resolución No 8396 del 11 febrero de 2016 y 9464 del 18 de mayo de 2017, emitidas por el Metro de Medellín Ltda., con una tasa fija de interés anual del 4% E.A. determinada en la Resolución 8396 de 2016, y un plazo máximo hasta de 20 años, es importante anotar que una vez el empleado culmina su labor dentro de la empresa, la tasa de interés se incrementará al 6%

Para la vigencia 2025 se otorgaron préstamos por $4.686, beneficiando a 25 empleados, se percibieron ingresos por intereses de $915 y no hay indicios de deterioro sobre los préstamos a empleados.

Los préstamos por cobrar a empleados no se encuentran pignorados como garantía para pasivos o pasivos contingentes; como tampoco presentan algún tipo de restricción.

El valor desembolsado desde el inicio del programa de vivienda hasta el 31 de diciembre de 2025 asciende a $30.350, los cuales han beneficiado a 257 empleados.

Al realizar el cálculo del deterioro de los préstamos por cobrar de los créditos de vivienda, no se evidencia deterioro ya que la probabilidad de incumplimiento es nula, porque los pagos están garantizados a través de las deducciones de nómina.

Nota 10. Inventarios

Inventarios	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Materiales y suministros [1]	122.595	108.742	13.853	13%
En tránsito [2]	23.601	24.412	-811	-3%
Mercancías en existencia [3]	10	18	-8	-45%
Deterioro acumulado de inventarios	-2.413	-3.141	728	-23%
Total	**$143.793**	**$130.031**	**$13.762**	**11%**

Están constituidos por repuestos, materiales y suministros que se requieren para la operación y el método de valuación es el promedio ponderado.

- **[1] Materiales y suministros**

Corresponde al inventario de los elementos requeridos para la operación, el mantenimiento preventivo, correctivo de equipos y para la prestación del servicio, la variación para la vigencia 2025 obedece a que ingresaron al stock de almacén repuestos habituales y traslado de bienes que completaron el proceso de nacionalización proveniente de los almacenes en tránsito. Algunos de los bienes más representativos, incluyendo los que se recibieron del almacén en tránsito, son: Elementos para accionamiento puertas de viajeros tren serie MAN, repuestos para el mantenimiento de cambiavías, repuestos para la vía tranviaria, bienes requeridos para el mantenimiento de los trenes y vehículos auxiliares, suministro de materiales, y repuestos para los sistemas de cables aéreos de la Empresa.

- **[2] En tránsito**

La disminución de este rubro obedece a que varios de los pedidos regulares realizados a nuestros proveedores presentaron, en la vigencia 2024, volúmenes superiores a los habituales. Esto generó un mayor valor de mercancía registrada en tránsito durante ese periodo. En contraste, en la vigencia 2025 los pedidos mantuvieron cantidades más alineadas con el consumo normal, reduciendo así el valor total de la mercancía en tránsito además que las mismas se recibieron a lo largo del año evitando su concentración al final de año, por lo cual fueron trasladadas al centro logístico MTRO o almacén general, para que los elementos puedan ser utilizados en los mantenimientos.

- **[3] Mercancía en existencia**

Corresponde al inventario en existencia según certificado remitido al Metro de Medellín, por la Corporación Mundial de la Mujer como ente gestor en el marco del Joint Venture N° 00703CT, cuyo objeto es la asociación entre las partes para la comercialización de productos en la Tienda Metro.

A continuación, se presenta el comportamiento acumulado del deterioro de inventarios:

Deterioro inventarios	Valor
Saldo inicial 2023	**$826**
Reversión del deterioro	-42
Baja elementos deteriorados	0
Deterioro reconocido en el período	2.345
Deterioro del periodo	12
Saldo diciembre 2024	**$3.141**
Reversión del deterioro	0
Baja elementos deteriorados	-1.311
Deterioro del periodo	583
Saldo final diciembre 2025	**$2.413**

Durante 2025 se presenta una reversión del deterioro por valor de $1.311. representados por elementos clasificados como obsoletos, los cuales se sacaron de los inventarios con las autorizaciones de baja por medio de actos administrativos.

Adicionalmente, de acuerdo con el informe que presenta la empresa "Valoraciones Empresariales S.A.S" encargada de realizar el avalúo de los inventarios al Valor Neto de Realización, indica que algunos elementos presentan una disminución con respecto a su valor en libros lo que constituye un deterioro por $583, dando como saldo total del deterioro $2.413, para el periodo del año 2025.

El importe reconocido como costo de los inventarios utilizados para la prestación del servicio en el año 2025 ascendió a $41.354.

Nota 11. Propiedad, planta y equipo

Propiedad, planta y equipo	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación.	%
Propiedad, Planta y Equipo al modelo del costo	**$3.527.126**	**$3.360.254**	**$166.872**	**5%**
Edificaciones[1]	1.765.196	1.765.375	-179	0%
Equipos de transporte, tracción y elevación[2]	1.359.763	1.360.045	-282	0%
Maquinaria y equipo [3]	931.840	896.646	35.194	4%
Construcciones en curso [4]	412.890	252.800	160.090	63%
Plantas, ductos y túneles [5]	146.194	146.087	107	0%
Redes, líneas y cables [6]	88.273	87.295	978	1%
Equipos de comunicación y computación [7]	50.306	57.847	-7.541	-13%
Maquinaria y equipo en montaje [8]	149.123	14.355	134.768	939%
Muebles, enseres y equipo de oficina [9]	9.568	8.501	1.067	13%
Importaciones en tránsito	1.085	2.512	-1.427	-57%
Bienes muebles en bodega	562	1.526	-964	-63%
Depreciación acumulada	-1.387.674	-1.232.735	-154.939	13%
Propiedad, Planta y Equipo al modelo reevaluado	**$1.505.500**	**$1.493.932**	**$11.568**	**1%**
Terrenos [10]	1.505.500	1.493.932	11.568	1%
Total	**$5.032.626**	**$4.854.186**	**$178.440**	**4%**

Propiedad, planta y equipo al modelo del costo

[1] **Edificaciones:** por valor de $1.765.196 corresponde a edificios, estaciones, casetas, oficinas, parqueaderos, de uso permanente sin contraprestación para propósito administrativos o la prestación del servicio.

[2] **Equipo de transporte, tracción y elevación:** por valor de $1.359.763 se reconocen equipos de transporte terrestre y elevación, trenes, tranvías, vehículo y montacargas.

[3] **Maquinaria y equipo:** este rubro lo componen las clases equipo eléctrico, electrónico, electromecánico, mecánico, equipos de recreación y deporte, herramientas y accesorios y equipos de centro de control, presentó un incremento del 4%, básicamente por la adquisición de herramientas y accesorios, Medidor de ultrasonido Metrocable, medidor de altura de riel UIC54, Equipo de marcación portátil laser para Metrocable y Equipo de diagnóstico para tarjetas electrónicas entre otros elementos, adicionalmente se realizó la activación de: los Proyectos I.2313 – Sistemas de control de acceso, I.1901 - Centro Integrado de seguridad (CISE), I.2315 - Máquinas de recarga automática, e I.2202 - Instalaciones eléctricas redes contra incendio.

[4] **Construcciones en curso:** Se presentaron los siguientes movimientos asociados a la ejecución y activación de proyectos:

El comportamiento de construcciones en curso obedece principalmente a:

PEP	Nombre proyecto	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Var	% Variación	% avance	Fecha estimada de finalización
M.2158	Metro de la 80 [2.1]	399.727	208.411	191.316	92%	49%	jun-35
I.1814	Patio Talleres Tulio Ospina [2.2]	5.814	5.814	0	0%	100% diseños	N/A
I.2304	Accesibilidad Universal [2.3]	4.292	536	3.756	701%	46%	jun-26
I.1712	Ampliación Estación Bello [2.4]	2.181	2.181	0	0%	100% diseños	N/A
I.1812	Nuevo Edificio Almacén General [2.5]	876	876	0	0%	100% diseños	N/A
I.2302	Predio Peldar [2.6]	0	28.707	-28.707	-100%	100%	Finalizado
I.1714	Urbanismo de aproximación [2.7]	0	4.292	-4.292	-100%	100% diseños	Finalizado
I.1605	Talleres y vías de estacionamiento [2.8]	0	1.975	-1.975	-100%	100%	Finalizado
I.2101	Corredor Masivo Línea S	0	8	-8	-100%	100%	Finalizado
	Total	**$412.890**	**$252.800**	**$160.090**	**393%**		

- [2.1] **Metro de la 80,** el saldo se encuentra conformado por los siguientes elementos asociados al proyecto:

    - **Gestión predial** por $322.800, la variación corresponde principalmente a las capitalizaciones generadas por el proceso de la adquisición de predios necesarios para el proyecto llevadas a cabo por la Empresa de Desarrollo Urbano -EDU, se le han cancelado honorarios a esta empresa por valor de $47.061 Se han facturado 1.524 avalúos por parte de la Corporación Lonja de Propiedad Raíz de Medellín y Antioquia; dichos avalúos tuvieron un costo de $3.895, adicionalmente se han facturado honorarios a Gesvalt por $26 correspondientes a 14 avalúos; se han pagado predios por valor de $403.310 e indemnizaciones por $93.106, además se han pagado por concepto de indemnización subsidios de vivienda de reposición y trámites legales en convenio con ISVIMED $632 correspondiente a 7 subsidios entregados, también por concepto de impuesto de timbre por las adiciones 2 y 3 con la EDU se ha pagado un valor de $213
      A la fecha se ha realizado el reconocimiento en propiedad, planta y equipo de 431 predios que se encontraban en construcciones en curso y cumplieron las condiciones para ser activados como terrenos por valor de $225.443.

- **Componente ambiental y social** por $16.223 La ejecución de la gestión social se ha realizado a través de la empresa Metro social, encargada de hacer actividades de socialización, ambientales, culturales y recreativas. llevando la información del proyecto a lugares estratégicos como unidades residenciales, centros comerciales y eventos comunitarios en la zona de influencia del proyecto
- **Interventoría,** por valor de $44.410 **c**orresponde a la supervisión integral del contrato principal.
- **Infraestructura vial,** Corresponde al primer desembolso por valor de $12.771 del contrato No. 5407C-22 con Empresas Públicas de Medellín- EPM por el servicio de conexión de la instalación Metro Ligero de la Av 80 al sistema de transmisión regional del operador de red EPM, a través de la subestación Colombia.
- **Traslado de redes**, Se firmó el contrato con las Empresas Públicas de Medellín -EPM, para toda la elaboración, aprobación de diseño de detalle de redes primarias de acueducto, alcantarillado, energía, gas y alumbrado público, en este componente se han invertido un total de $1.786.
- **Beneficios a moradores,** por valor de $1.736 corresponde a la entrega de auxilios por ventajas de localización y depreciación por parte del Distrito de Medellín a los moradores por la enajenación voluntaria de los predios para la ejecución del proyecto.

La variación de este rubro se dio principalmente por el aumento en la adquisición predial para el desarrollo del proyecto y la ejecución de la interventoría del contrato principal de obra.

- [2.2] **Proyecto I.1814 Patios y talleres – Parque Tulio Ospina,** el proyecto cuenta con estudios y diseños de detalle al 100% de avance, sin embargo, no se continuó con la fase de construcción, (0%), debido a la necesidad de definición que tendrá la cesión de predios requerido para la continuación del proyecto. Adicionalmente con los recursos para las obras.
- [2.3] **Proyecto I.2304 Accesibilidad universal,** los avances más relevantes al cierre de 2025 son, la puesta a punto de la taquilla de la Estación Bello, la instalación de 15 torres metálicas para ascensores, avances del 67% (Obra 1) y 45% (Obra 2) en puentes internos de estaciones, cimentaciones finalizadas en estaciones Madera e Industriales e inicio del túnel de protección en Industriales.
- [2.4] **Proyecto I.1812 Ampliación estación bello**, el proyecto cuenta con estudios y diseños de detalle al 100% de avance, sin embargo, no se continuó con la fase de construcción, (0%), debido a la pandemia del COVID 19 y a la priorización de proyectos realizada por la Empresa.
- [2.5] **Proyecto I.1712 Nuevo edificio almacén general**, el proyecto cuenta con estudios y diseños de detalle al 100% de avance, sin embargo, no se continuó con la fase de construcción, (0%), debido a la pandemia del COVID 19 y a la priorización de proyectos realizada por la Empresa.
- [2.6] **I.2302 Compra del predio peldar**, se presenta la disminución por la liquidación del predio y la transferencia de dominio a la fiducia mercantil como aporte para el patrimonio autónomo denominado Fideicomiso Cuidad Peldar para un futuro desarrollo inmobiliario.
- [2.7] **Proyecto I.1714 Urbanismo de aproximación**, la disminución se presenta por la terminación del proyecto, el cual pertenece al Plan Rector de Infraestructura Administrativa y Operativa (PRI), los diseños de este proyecto son aplicados al proyecto de Accesibilidad y se liquidarán como mayor valor de éste.
- [2.8] **Proyecto I.1605 Talleres y vías de estacionamiento**, la disminución se presenta por la liquidación y finalización del proyecto.

[5] **Plantas, ductos y túneles**: el aumento corresponde a la adquisición de un Transformador tipo seco 3,5 MVA

[6] **Redes, líneas y cables:** el incremento del 1% obedece a la activación de TV - Vía 053 PBE (Balasto) y Cambia vías CV-607-PBE-TG-1/9

[7] **Equipo de comunicación y computo**: presentó una disminución por la baja de 676 validadores según resolución 0214 del 30 de junio de 2025, Sophos UTM Inside, ED PCC Datacenter 2piso Interfonia Servidorcentral, PCC Switch de Red LAN, PCC Storage con MSA, PCC Blade con Enclousure C3000, PCC Blade con Enclousure C3000 y Caja de almacenamiento HP2040 conectividad redund.

[8] **Maquinaria y equipo en montaje:** Se presentaron los siguientes movimientos asociados a la ejecución y activación de proyectos:

Proyecto	Nombre proyecto	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Var	% Variación	% Avance proyecto	Fecha estimada de finalización
I.2414	Trenes para ampliación capacidad [8.1]	93.924	955	92.969	9735%	24%	dic-27
I.2416	Reperfiladora rieles ampliación capacidad[8.2]	24.399	1.119	23.280	2080%	86%	abr-26
I.2304	Accesibilidad universal [8.3]	16.635	1.840	14.795	804%	46%	jun-26
I.2412	Modernización tecnológica del sistema de recaudo [8.4]	5.899	2.245	3.654	163%	52%	jul-28
I.2410	Trenes digitales - PLC [8.5]	4.950	1.926	3.024	157%	21%	dic-27
I.2411	Modernización escaleras SAA [8..6]	1.884	0	1.884	100%	28%	mar-27
I.2315	Máquinas de recarga automática [8.7]	874	206	668	324%	96%	jun-26
I.2503	Sistema red contra incendio	468	0	468	100%	15%	dic-2026
I.2303	Centro de monitoreo UEN	90	71	19	27%	40%	ago-28
I.2401	Plataforma gestora de datos MD	0	1.675	-1.675	-100%	100%	Finalizado
I.2313	Sistema de control de acceso	0	2.181	-2.181	-100%	100	Finalizado
I.2202	Instalaciones eléctricas redes contra incendios	0	1.036	-1.036	-100%	81%	sep-27
I.2201	Renovación de equipos de subestaciones	0	674	-674	-100%	81%	dic-26
I.2203	Medición de variables	0	271	-271	-100%	100%	Finalizado
I.1901	Centro Integrado de seguridad	0	156	-156	-100%	100%	Finalizado
	Total	**$149.123**	**$14.355**	**$134.768**	**939%**		

Durante el año se presentaron los siguientes movimientos asociados a la ejecución y activación de proyectos:

- [8.1] **Proyecto I.2414 Trenes para la ampliación de capacidad,** en el año 2025 se pagaron dos facturas de suministro, para el mes de octubre se realizó el pago por concepto de materiales siderúrgicos primera caja, que corresponde al 14,8% del valor estipulado sin incluir IVA. En el mes de diciembre se realizó el tercer hito de pago por concepto de fabricación estructura primera caja, que corresponde al 9% del valor estipulado del contrato. Se finalizó la instalación de la carpa que servirá como almacén temporal del ensamble de trenes.
- [8.2] **Proyecto I.2416 Reperfiladora de rieles ampliación de capacidad,** su incremento se debe a la finalización en la fabricación de la máquina, se recibió en fabrica y se pagó con desembolso del 90% del valor del contrato.
- [8.3] **Proyecto I.2304 Accesibilidad universal,** para el año 2025 se realizó la adquisición de 27 ascensores que están listos para realizar su instalación.

- [8.4] **Proyecto I.2412 Modernización tecnológica del sistema de recaudo,** durante la vigencia 2025 se continuó con la ejecución orientada a la asistencia técnica y estratégica para el diseño y evolución de la implementación del BackOffice del Sistema de Recaudo Centralizado Cívica, con el fin de apoyar la toma de decisiones asociadas a la implementación de nuevos medios de pago y al fortalecimiento del modelo general de transporte aplicable a diferentes sistemas.
- [8.5] **Proyecto I.2410 Trenes digitales – PLC,** su aumento corresponde al segundo hito de pago al contrato, correspondiente a la entrega de los diseños definitivos del proyecto. Adicionalmente se realiza la importación de materiales y equipos desde España para la implementación de la solución en el primer tren a intervenir del proyecto.
- [8.6] **Proyecto I.2411 Modernización escaleras eléctricas,** en el proyecto se presenta una ejecución que corresponde a Planos de diseño estructural y conceptual de 7 escaleras electromecánicas en las estaciones San Antonio, Tranvía y San Javier, también incluye los estudios de vulnerabilidad de las estructuras civiles existentes, toma de muestras, estudios topográficos y la elaboración de los cronogramas de obra.
- [8.7] **Proyecto I.2315 Compra de máquinas de recarga automática,** en la ejecución de este proyecto se debe resaltar la recepción de 187 Máquinas de Recarga Automática y la instalación de 179 MRA en todo el sistema Metro, quedando pendientes por instalación 8 MRA a la espera las adecuaciones físicas del proyecto de accesibilidad en las estaciones Madera e Industriales.

[9] **Muebles, enseres y equipos de oficina:** presentó un incremento del 13% equivalente a $1.067, debido principalmente a la adquisición e instalación de la Carpa taller para el ensamble de trenes.

Propiedad, planta y equipo al modelo del valor reevaluado.

[10] **Terrenos:** la variación está representando por:

- La empresa al 31 de diciembre de 2025 cuenta con 1.045 Terrenos, al final de este periodo el incremento en este rubro obedece a la activación de 195 terrenos comprados dentro del proyecto Metro 80, y bajo el componente de gestión predial, estos terrenos se adquieren y escrituran a medida que se desarrolla el proyecto previo inicio a la obra, se activan $87.081 millones.

- Durante la vigencia 13 terrenos fueron vinculados al proyecto inmobiliario Peldar, los cuales deben ser cedidos al Municipio de Envigado como compensación asociada a la Actuación Urbanística N5 en la cual el Metro de Medellín es uno de los partícipes. Esta situación representa para dichos inmuebles el cambio de uso de propiedad planta y equipo a Propiedad de inversión por su destinación como parte de los compromisos del proyecto del cual se espera obtener rentas futuras. La transferencia contable implicó realizar un contrato externo con la empresa Derecho y Valoración Inmobiliaria, con el objetivo de establecer el valor de mercado para este tipo de inmuebles y posteriormente proceder con la reclasificación contable.

  Los 13 terrenos fueron valorados por la empresa Derecho y valoración inmobliaria, bajo la metodología de enfoque residual la más adecuada para inmuebles asociados a desarrollos inmobiliarios, la nueva valoración generó que los 13 lotes pasaran de $75.515 a $38.129, teniendo presente que estos inmuebles presentaban saldo de revaluación de vigencias anteriores acumulado en el patrimonio, la disminución de valor tuvo efecto en el ORI por $15.915 y un efecto en el resultado del periodo de $21.470.

Compromiso de compras

La empresa presenta los siguientes compromisos relevantes:

El perfeccionamiento de los contratos principales de obra, conexión eléctrica, gestión predial, avalúos, interventoría, entre otros para la ejecución de proyecto Metro ligero de la avenida 80 por valor de $ 2.477.343, de los cuales se han ejecutado $118.288. Para la Gestión predial del proyecto Metro de la 80 se tienen comprometidos en registros presupuestales $700.033 de los cuales se han ejecutado $498.152 a 31 de diciembre de 2025

En virtud del Proyecto de Accesibilidad, el Metro de Medellín perfeccionó el contrato 6259C cuyo objeto es la “Construcción de obras de adecuación en las estaciones Industriales, Madera y Bello para mejorar las condiciones de accesibilidad universal en la línea A del sistema metro” por valor de $ 24.759 y el contrato 6260C, cuyo objeto es la “Construcción de obras de adecuación en las estaciones la Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Ayurá, Aguacatala y Hospital para mejorar las condiciones de accesibilidad universal en la línea a del sistema Metro” por valor de $ 27.898, hasta el momento se han ejecutado de ambos contratos $ 10.216

Ampliación de Capacidad, proyecto perfeccionado con el contrato 007407C-24 cuyo objeto es la compra de trece trenes, por valor de EUR 88.867.699,14, de los cuales se han ejecutado a la fecha EUR 21.076.800 por concepto de informe de diseño y suministro. Se espera la ejecución de los primeros hitos de pago para inicios del año 2026, el inicio del ensamble de los trenes a mediados del 2026 y la entrega de los trenes para el año 2027.

Proyecto PLC, perfeccionado con el contrato 007363C-24 cuyo objeto es “Actualización del sistema TCMS COSMOS (train control and management system) en la flota de trenes, que permita la gestión y transmisión de datos de tren a tierra y solucione la obsolescencia tecnológica del PLC S7/300 de siemens” por valor de EUR 14.078.720, de los cuales se han ejecutado, al 31 de diciembre de 2025, EUR 939.533 por concepto de entrega de los diseños de la solución a implementar y la importación de los materiales y equipos para su instalación en el primer tren del proyecto. Al 31 de diciembre de 2025 el proyecto presenta un avance del 21% y las actividades realizadas se encuentran dentro de los plazos establecidos en el cronograma

Deterioro del valor de los activos

La empresa realiza anualmente la evaluación de los indicios de deterioro de los activos bajo la Metodología de Pareto para aquellos activos que representen el 90% del valor de adquisición de los activos de la empresa. No se encontró indicios de deterioro de valor de acuerdo con lo establecido en la política contable, evaluando las fuentes de información internas y externas, por lo tanto, no se realiza una estimación formal del importe recuperable.

Inmuebles

Conceto	Terrenos	Edificaciones	Plantas, ductos y túneles	Redes, líneas y cables	Total
Saldo inicial (01-Ene)	**$ 1.493.932**	**$ 1.765.375**	**$ 146.087**	**$ 87.294**	**$ 3.492.688**
+ Entradas(Db):	**87.084**	**1.519**	**107**	**979**	**89.689**
Adquisiciones en compras	87.084	0	107	524	87.715
Otras entradas de bienes muebles	0	1.519	0	455	1.974
Salidas(Cr):	**38.130**	**1.698**	**0**	**0**	**39.828**
Baja en cuentas	38.130	1.698	**0**	**0**	39.828
= Subtotal	**$ 1.542.886**	**$ 1.765.196**	**$ 146.194**	**$ 88.273**	**$ 3.542.549**
+ Cambios y medición posterior	**-37.386**	**0**	**0**	**0**	**-37.386**
-Disminución por Revaluación	-37.386	0	0	0	-37.386
= Saldo final(31-Dic)	**$1.505.500**	**$1.765.196**	**$146.194**	**$88.273**	**$3.505.163**
- Depreciación acumulada(DA)	**0**	**207.055**	**107.528**	**53.942**	**368.525**
Saldo inicial de la depreciación acumulada	0	185.667	102.995	50.629	339.291
+Depreciación aplicada vigencia actual	0	21.388	4.533	3313	29.234
= Valor en libros(Saldo final-DA)	**$1.505.500**	**$1.558.141**	**$38.666**	**$34.331**	**$3.136.638**
% Depreciación acumulada	0%	12%	74%	61%	11%

Muebles

Conceto	Maquinaria y equipo	Equipos de comunic. y	Eq. de trans, tracción y elevación	Muebles, enseres y eq. de oficina	Total
Saldo inicial (01-ene)	**$896.646**	**$57.847**	**$1.360.045**	**$8.501**	**$2.323.039**
+ Entradas(Db):	**38.881**	**490**	**0**	**1.067**	**40.438**
Adquisiciones en compras	8.407	417	0	0	8.824
Otras entradas de bienes muebles	30.474	73	0	1.067	31.614
- Salidas(Cr):	**3.687**	**8.031**	**282**	**0**	**12.000**
Baja en cuentas	3.687	8.031	282	0	12.000
= Subtotal	**$931.840**	**$50.306**	**$1.359.763**	**$9.568**	**$2.351.477**
+ Cambios y medición posterior	0	0	0	0	0
= Saldo final (31-Dic)	**$931.840**	**$50.306**	**$1.359.763**	**$9.568**	**$2.351.477**
- Depreciación acumulada (DA)	**373.144**	**45.701**	**595.523**	**4.782**	**1.019.150**
Saldo inicial de la depreciación acumulada	**314.116**	**49.547**	**525.694**	**4.088**	**893.445**
- Disminución de la depreciación por baja en cuenta	2.847	6.844	246	0	9.937
+ Depreciación aplicada vigencia actual	61.875	2.998	70.075	694	135.642
= Valor en libros (Saldo final - DA)	**$558.696**	**$4.605**	**$764.240**	**$4.786**	**$1.332.327**
% Depreciación acumulada	**40%**	**91%**	**44%**	**50%**	**43%**

Al 31 de diciembre del 2025, se presentan la siguiente relación de los activos totalmente depreciados que se encuentran operativos y que no son materiales, los cuales una vez dejen de prestar servicio a la Empresa, se les dará la respectiva baja:

Activos totalmente depreciados	
Comunicación y computo	32.174
Vía férrea	27.951
Subestaciones	26.480
Maquinaria y equipo	19.285
Transporte tracción y elevación	13.762
Muebles y enseres	1.122
Total	**$120.774**

Nota 12. Propiedades de inversión

Propiedades de inversión	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Terrenos al valor razonable [1]	38.130	0	38.130	100%
Edificaciones valor razonable [2]	8.150	8.048	102	1%
Total	**$46.280**	**$8.048**	**$38.232**	**475%**

Corresponden a los terrenos y locales comerciales que posee la Empresa con el propósito de obtener rentas o plusvalías, a continuación, se muestra del movimiento del periodo:

	Conceptos y transacciones	Terrenos	Edificaciones	Total
	Saldo Inicial	**$0**	**$8.048**	**$8.048**
+	Entradas traslado (DB):	38.130	0	38.130
-	Salidas bajas (CR):	0	-83	-83
=	Subtotal	38.130	7.965	46.095
+	Incrementos valor razonable	0	185	185
-	Disminuciones por valor razonable	0	0	0
=	**Saldo Final**	**$38.130**	**$8.150**	**$46.280**

- **[1] Terrenos**

Las entradas de $38.130 corresponden a la transferencia de los 13 inmuebles asociados al proyecto inmobiliario Peldar que deben ser cedidos al Municipio de Envigado como carga urbanística y que se venían contabilizando como Propiedades, planta y equipo. Para la transferencia de Propiedad, Planta y Equipo a Propiedades de Inversión se aplicó el párrafo 60 de la NIC 40, es decir, se realizó reevaluación el último día que se usó como Propiedad, planta y equipo *"Si una propiedad ocupada por el dueño se convierte en una propiedad de inversión, que se contabilizará por su valor razonable, la entidad aplicará la NIC 16 hasta la fecha del cambio de uso. La entidad tratará cualquier diferencia, a esa fecha, entre el importe en libros de la propiedad determinado aplicando la NIC 16 y el valor razonable, de la misma forma en la que registraría una revaluación aplicando lo dispuesto en la NIC 16".* La valoración la realizó la empresa Derecho y valoración inmobiliaria mediante el Método Residual. Dicho método se complementa con el Método de Mercado, el cual se utiliza para determinar el valor de venta de los productos inmobiliarios del proyecto y tiene un nivel 2 de jerarquía del valor razonable, ya que se fundamenta en la comparación de precios de venta recientes de propiedades similares en la misma zona. Ver detalle en la Nota 11. Propiedad, planta y equipo.

- **[2] Edificaciones**

La Empresa Metro de Medellín con el apoyo de Gestión Urbana, por medio de unos avalúos de muestra y de un modelo econométrico, estimó el valor por metro cuadrado de las propiedades de inversión registradas en la contabilidad de la Empresa. El método estadístico es del tipo precios hedónicos de corte transversal que busca identificar el peso específico de los principales componentes del valor de un activo. Los avalúos de muestra se realizaron a través de peritos independientes y certificados por la Registro Nacional de Avaluadores (RNA) y/o Registro Abierto de Avaluadores (RAA), considerando una cantidad representativa de inmuebles que permitiera inferir a través de un modelo econométrico el valor del resto de la población de locales comerciales y edificaciones del Metro de Medellín.

El incremento de las edificaciones es de $102; la cual generó un ingreso por incrementos en el valor razonable de $185 y una disminución por la baja de 4 locales comerciales (demolición) por un valor de $83.

La valoración tiene un nivel 2 de jerarquía del valor razonable, esta actividad se realiza anualmente de acuerdo con lo establecido en la política contable.

En la vigencia 2025 no se presentaron adquisiciones, ventas y tampoco existen restricciones a la realización o al cobro de los ingresos derivados de las mismas.

Nota 13. Activos intangibles

Activos intangibles	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Activos intangibles	49.693	44.961	4.732	11%
Amortización acumulada activos intangibles	-43.595	-41.579	-2.016	5%
Total	**$6.098**	**$3.382**	**$2.716**	**80%**

A continuación, se muestra la composición de los activos intangibles.

Activos intangibles	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Software [1]	44.151	44.116	35	0%
Licencias [2]	5.323	626	4.697	750%
Patentes	173	173	0	0%
Otros activos intangibles	46	46	0	0%
Total	**$49.693**	**$44.961**	**$4.732**	**11%**

La relación del movimiento de cada uno de los tipos de activos intangibles se muestra a continuación

	Conceptos	Software	Patentes	Licencias	Total
	Saldo inicial	**$44.162**	**$173**	**$626**	**$44.961**
+	**Entradas (Db):**	**$35**	**$0**	**$4.697**	**$4.732**
	Adquisiciones en compras	35	0	0	35
	Otras transacciones sin contraprestación	0	0	4.697	4.697
=	**Subtotal**	**$44.197**	**$173**	**$5.323**	**$49.693**
=	**Saldo final**	**$44.197**	**$173**	**$5.323**	**$49.693**
-	**Amortización acumulada (Am)**	**$42.604**	**$173**	**$818**	**$43.595**
	Saldo inicial de la amortización acumulada	40.897	173	510	41.580
	+ Amortización aplicada vigencia actual	1.707	0	308	2.015
=	**Valor en libros**	**$1.593**	**$0**	**$4.505**	**$6.098**
	% Amortización acumulada	**96%**	**100%**	**15%**	**88%**

[1] **Software**: los principales son el software TETRA, software para equipos de señalización, herramientas de gestión y nube-interpretador de voz. El incremento de $35 se presenta por la compra de un software SIMATIC STEP 7 Professional V20.

[2] **Licencias:** se presenta un incremento para el año 2025, por la adquisición de licencias para la Modernización tecnológica sistema recaudo, Plataforma Gestora de datos MD y Sistema de control de acceso.

La Empresa no presenta restricciones sobre los activos intangibles, tampoco son asociados como garantías sobre las deudas. Al finalizar el período no se presentan indicios de deterioro en los intangibles y no se presentan activos intangibles con vida útil indefinida.

Nota 14. Recursos entregados en administración

Se encuentran conformados de la siguiente manera:

Recursos entregados en administración	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Encargo fiduciario en administración [1]	338.183	138.140	200.043	145%
Recursos entregados en administración a otras entidades [2]	2.615	2.622	-7	0%
Encargo fiducia de garantía [3]	374	1.948	-1.574	-81%
Total	**$341.172**	**$142.710**	**$198.462**	**139%**

[1] **Encargo de fiducia en administración**, son recursos a favor del Metro de Medellín Ltda., entregados a terceros bajo la modalidad de contratos de encargo fiduciario en administración.

A continuación, se detallan los valores para cada uno de los proyectos que conforman este rubro:

Encargo fiducia en administración	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Metro de la 80 [1.1]	256.841	72.175	184.666	256%
Recargas de usuarios[1.2]	32.879	32.233	646	2%
Convenio ampliación capacidad[1.3]	16.626	11.799	4.827	41%
Pabellón del agua[1.4]	13.872	0	13.872	100%
Tranvía[1.5]	10.572	10.331	241	2%
Cable picacho[1.6]	5.799	8.018	-2.219	-28%
Fondo de contingencias[1.7]	765	520	245	47%
Mejoramiento cobertura	615	406	209	51%
Bus eléctrico	114	114	0	0%
Rutas intermunicipales	65	55	10	18%
Proyecto WIFI	32	506	-474	-94%
Fondo metropolitano [1.8]	3	1.834	-1.831	-100%
Fondo rio	0	149	-149	-100%
Total	**338.183**	**138.140**	**200.043**	**145%**

Se tienen principalmente los recursos recibidos del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y la Nación así como los préstamos solicitados para la ejecución del proyecto Metro la 80, de acuerdo con lo establecido en el convenio de cofinanciación

En la Fiduciaria de Bogotá se encuentran los encargos para cumplir los compromisos y desarrollo de los proyectos, Ampliación de Capacidad, Cable Picacho, Tranvía de Ayacucho, Fondo Metropolitano, Mejoramiento de cobertura, e Implementación de servicios de wifi en las estaciones.

Se relaciona a continuación una descripción de los más relevantes.

[1.1] **Metro de la 80**: con un saldo de $256.841, se encuentra constituido por:

Los recursos entregados o depositados en virtud del convenio de cofinanciación por valor de $243.654 con Fiduciaria de Occidente para la administración de los recursos provenientes de la transferencia efectiva por parte de la Nación y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín de los aportes para la financiación del proyecto Metro Ligero de la Avenida 80, así como los empréstitos recibidos para apalancar el proyecto, siguiendo lo establecido en el numeral 4.2 del convenio de cofinanciación.

Los recursos entregados por el Distrito de Medellín por valor de $13.187 en virtud del convenio de no elegibles y mayor valor de los elegibles, para el reconocimiento del Gravamen al Movimiento Financiero (GMF) y la entrega de beneficios a moradores de acuerdo con la Política Pública de moradores.

El aumento del 256% en este rubro corresponde principalmente al traslado efectivo en el mes de marzo de 2025 de los recursos correspondientes a la primera vigencia futura de la Nación destinada para la ejecución del proyecto por valor de $483.136 y el pago de $73.421 por parte del Distrito de Medellín, adicionalmente, se han presentado disminuciones debido a los pagos que se hacen desde el encargo fiduciario del proyecto, de acuerdo con el modelo financiero.

- [1.2]**Recargas de usuarios:** La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – ETMVA y el Municipio de Medellín, suscribieron el Convenio Interadministrativo CN2011-0008, en cual se estipuló la constitución de un patrimonio autónomo, de administración, inversión y fuente de pago, para el manejo de los recursos de cuencas del SITVA provenientes de los recaudos de la tarifa el usuario.

  El contrato Patrimonio Autónomo fue adjudicado en el año 2013 a la Fiduciaria Corficolombiana S.A. mediante el Contrato de Fiducia Mercantil CN2013-0198 Contrato de fiducia, en el cual se constituyó el Fideicomiso SITVA, en agosto de 2014, la ETMVA inició un proceso de cesión de la posición contractual de Fiduciaria derivada del contrato CN2013-0198, por una inhabilidad sobreviniente por parte de la Fiduciaria Corficolombiana S.A. y en el 2015 se cedió el contrato a la Fiduciaria de Occidente.

  El saldo $32.879 corresponde a las recargas no usadas de los usuarios que tiene habilitada la tarjeta cívica y medios electrónicos por valor $28.707 y $4.172 de rendimientos financieros generados en la subcuenta recaudadora No.1748, estos recursos se distribuyen entre los agentes del SITVA (Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá) una vez los usuarios realicen los viajes en los diferentes medios del sistema de transporte y los rendimientos son objeto de distribución periódica sobre los Transportadores del Fideicomitentes del SITVA.

- [1.3]**Ampliación de la capacidad:** Convenio entre el Distrito de Medellín, la Gobernación de Antioquia y el Metro de Medellín para la compra de la maquina Re perfiladora y la compra de trece trenes, incluyendo diseño, fabricación, suministro, ensamble local y puesta a punto. Durante el año 2025, se registraron los aportes del Metro de Medellín por $77.264, Distrito de Medellín por $14.268 y Gobernación por $2.012, y se realizó la ejecución y pago de los hitos 2 y 3 por concepto de suministros por valor de $92.833, amortizando de este valor $35.663 del anticipo, además se realizó el pago de $23.153 para la continuidad del proyecto de fabricación de la maquina re perfiladora de Rieles. Este proyecto se firmó con la empresa CAF – Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles

- [1.4]**Pabellón del agua:** Corresponde al convenio firmado en el mes de noviembre entre el Distrito de Medellín y la Empresa que tiene por objeto *"Aunar esfuerzos para la conservación, restauración, construcción y puesta en valor del pabellón del agua, con el fin de integrar el patrimonio cultural y patrimonial al sistema de movilidad de la ciudad"*, se recibieron recursos por parte del Distrito de Medellín por $13.872.

- [1.5]**Tranvía**: el proyecto presentó un aumento de $241 debido principalmente a los rendimientos generados por los aportes del Metro de Medellín que se encuentran pendientes por su reintegro por $635. Adicionalmente se presentaron ejecuciones en arrendamientos, vigilancia y adquisición de predios en la afectación del proyecto causado a los moradores del barrio San Luis por $409, el reintegro de rendimientos al Distrito de Medellín por $109 más la generación de nuevos rendimientos por $271.

- [1.6]**Cable picacho**: con relación a los recursos del proyecto, se presentó una disminución de recursos relacionado con los pagos realizados al acreedor Terpel, pagos pendientes por derechos de servidumbre y de fajas de terrenos, así como el reintegro de rendimientos al Distrito.

- [1.7]**Fondo de contingencias:** En cumplimiento de la resolución de Gerencia N° 686 del 26 de noviembre de 2024, la empresa constituyó el Fondo de Contingencias que tiene como fin salvaguardar los recursos destinados para el pago de las obligaciones que surjan de sentencias judiciales, laudos arbitrales, conciliaciones judiciales y extrajudiciales que tengan una probabilidad alta de posible pérdida. En la vigencia 2025 se presentó un aumento generado por un mayor valor aportes para solventar nuevos procesos con probabilidad de pérdida que esperan ser pagados en el año 2026 por valor de $211 adicional de $34 de rendimientos de los recursos.

- [1.8]**Fondo metropolitano**: en 2020, se reconocieron los recursos destinados para la adquisición y/o mejoramiento de las máquinas de recarga automática en las estaciones del sistema, establecido en el Acuerdo Metropolitano No. 10 del 2020 por $9.072 (valor reportado en al acuerdo metropolitano 10). Para 2025 se presenta un saldo pendiente por ejecutar de $3, la disminución se da por la adquisición de máquinas de recarga automáticas para el recaudo en la red Metro durante el periodo.

[2] **Recursos entregados en administración a otras entidades:** son recursos a favor del Metro de Medellín Ltda., entregados a terceros bajo la modalidad de contratos en administración, los principales saldos son:

En administración	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
ISVIMED[2.1]	1.636	1.636	0	0%
Liberty Networks Colombia[2.2]	534	764	-230	-30%
Armada de Proyectos Inmobiliarios[2.3]	445	0	445	100%
Empresa para la Seguridad Urbana	0	7	-7	-100%
EDU	0	215	-215	-100%
Total	**$2.615**	**$2.622**	**-$7**	**0%**

- [2.1]**ISVIMED**: por valor de $1.636 corresponde a los saldos por legalizar del contrato interadministrativo CN 2017-0112 cuyo objeto es: “Aunar esfuerzos técnicos, financieros, administrativos, sociales, ambientales y jurídicos para desarrollar las fases preoperativa y transversal, definidas en el marco de las acciones de protección a moradores de la zona de intervención de la obra denominada Metro Cable Picacho. (Pago de servidumbre y faja de terreno SENA)”, estos valores están siendo revisados con el ISVIMED mediante mesas de trabajo, sin embargo, aún se encuentra pendientes los informes de legalizaciones de recursos emitidos por la entidad, que permita la amortización del saldo. En cuanto al estado de liquidación del convenio se cuenta con fecha aprobada para el mes de mayo de 2026.

- [2.2]**Liberty Networks Colombia: l**a empresa perfeccionó en el año 2021 el Acuerdo de colaboración empresarial con el aliado estratégico Liberty Networks Colombia por un plazo de 7 años, cuyo objeto es *“Aunar esfuerzos para establecer las condiciones que regirán la relación económica y jurídica actual y futura entre LOS ALIADOS, con el fin de lograr la conectividad wifi en las estaciones en el Sistema Metro y material rodante, así como el desarrollo de un modelo de monetización de la red que permita la sostenibilidad del servicio”,* para el proceso de ejecución del acuerdo se determinado un 30.5% de participación por parte de la Empresa y se designó como socio gestor al Aliado. En el año 2022 la empresa desarrolló aporte en dinero de $995, los cuales se han venido legalizando en los diferentes periodos en el proceso de conectividad en las estaciones de la Linea A y B, la variación en de los recursos en el año, corresponden a la legalización del servicio de red.

- [2.3] **Armada de proyectos inmobiliarios: l**a empresa perfeccionó en diciembre de 2025 el Contrato de concesión de espacios N° 000987 CT con la Empresa Armada Proyecto Inmobiliarios S.A.S por un plazo de 15 años, que tiene como objeto la "Concesión que requiere estructuración para la adecuación, administración, comercialización y mantenimiento de las áreas libres del equipamiento de la estación Parque Berrío", el proyecto inició en diciembre con la etapa de adecuaciones en la cual la Empresa le entregó al tercero bajo la calidad de mandato un desembolso inicial de $631, de los cuales se legalizaron en el mes de diciembre $186 asociados a conceptos como estudios preliminares, administrativos, pólizas y tramites iniciales del proyecto, la etapa de adecuaciones tiene un plazo inicial de 12 meses.

[3] **Encargo fiducia de garantía,** los valores en este encargo equivalen al porcentaje de los ingresos derivados del recaudo de la tarifa que realiza la Empresa, para el pago de obligaciones financieras de las operaciones de crédito, correspondiente al contrato de empréstito No. CN2015-0252 suscrito entre el Metro de Medellín Ltda. y los bancos de Occidente y Bogotá, el valor para 2025 asciende a $374.

Nota 15. Avances y anticipos entregados

Avances y anticipos entregados	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Anticipo para la adquisición de bienes y servicios[1]	338.433	325.450	12.983	4%
Otros Anticipos y avances	13	14	-1	-7%
Total	**$338.446**	**$ 325.464**	**$ 12.982**	**4%**

[1] Anticipo para la adquisición de bienes y servicios

A continuación, se muestra la composición del saldo:

Proveedor	Objeto	Diciembre 2025
CAF - Construcciones Y Auxiliares De Ferrocarriles	Contrato 007407C-24 Compra de trece (13) trenes. incluye el diseño, la fabricación, el suministro, el ensamble local y puesta a punto de los trenes.	104.028
Crrc (Hong Kong) Co Limited Sucursal	Diseños de detalle, obra civil, sistemas, energía, adquisición material rodante y vehículos auxiliares para el proyecto Metro ligero de la 80.	108.620
Mota - Engil Colombia S.A.S.	Diseños de detalle, obra civil, sistemas, energía, adquisición material rodante y vehículos auxiliares para el proyecto Metro ligero de la 80.	101.592
Consorcio Metro	Construcción de obras de adecuación en las estaciones, para mejorar las condiciones de accesibilidad universal en la línea a del sistema metro.	11.641
CAF - Construcciones Y Auxiliares De Ferrocarriles	Contrato 007363C-24 Actualización del sistema en la flota de trenes, que permita la gestión y transmisión de datos de tren a tierra y solucione la obsolescencia tecnológica.	12.552
Total Anticipos		**$338.433**

Durante el periodo 2025, entre los principales movimientos se realizó la entrega del anticipo por valor de $52.083 al proveedor Mota – Engil Colombia SAS como adición al contrato 004393C-23 para el proyecto Metro ligero de la Av. 80.

Proveedor	Objeto	Saldo Inicial	Entrega de anticipos	Amortizaciones	Saldo Final
CAF - Construcciones Y Auxiliares De Ferrocarriles	Contrato 007407C-24 Compra de trece (13) trenes. incluye el diseño, la fabricación, el suministro, el ensamble local y puesta a punto de los trenes.	139.691	0	35.663	104.028
Crrc (Hong Kong) Co Limited Sucursa	Diseños de detalle, obra civil, sistemas, energía, adquisición material rodante y vehículos auxiliares para el proyecto Metro ligero de la 80.	108.620	0	0	108.620
Mota - Engil Colombia S.A.S.	Diseños de detalle, obra civil, sistemas, energía, adquisición material rodante y vehículos auxiliares para el proyecto Metro ligero de la 80.	49.509	52.083	0	101.592
Consorcio Metro	Construcción de obras de adecuación en las estaciones, para mejorar las condiciones de accesibilidad universal en la línea a del sistema metro.	14.402	0	2.761	11.641
CAF - Construcciones Y Auxiliares De Ferrocarriles	Contrato 007363C-24 Actualización del sistema en la flota de trenes, que permita la gestión y transmisión de datos de tren a tierra y solucione la obsolescencia tecnológica.	13.228	0	676	12.552
Total Anticipos		**$325.450**	**$52.083**	**$39.100**	**$338.433**

Nota 16. Otros activos

Otros activos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$ 97.173**	**$ 104.978**	**-7.805**	**36%**
Derechos en fideicomiso [1]	66.336	55.813	10.523	19%
Anticipo o saldo a favor por impuestos [2]	24.113	39.243	-15.130	-39%
Bienes y servicio pagado por anticipado	6.724	9.869	-3.145	-32%
Depósitos entregados en garantía	0	53	-53	-100%
No corriente	**$28.960**	**$16.370**	**$12.590**	**77%**
Activos diferidos [3]	28.960	16.370	12.590	77%
Total	**$ 126.133**	**$ 121.348**	**$ 4.785**	**37%**

- **[1] Derechos en fideicomiso**

Derecho en Fideicomiso	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Derechos proyectos inmobiliarios predio Peldar [1.1]	28.263	0	28.263	100%
Derecho - Restitución de aportes Metro - SITVA [1.2]	19.763	18.244	1.519	8%
Recursos Operación Concesión -Cuenca 3 y 6 [1.3]	15.854	35.080	-19.226	-55%
Derecho -Restitución Rendimientos - Metro [1.4]	1.340	795	545	69%
Usos Bellanita	357	443	-86	-19%
Derecho aporte bus eléctrico	313	442	-129	-29%
Derecho aporte de transporte Metro- recaudo bello	268	335	-67	-20%
Otros Derechos	178	474	-296	-62%
Total	**$66.336**	**$55.813**	**$10.523**	**19%**

[1.1] Derecho proyectos inmobiliarios predio Peldar

La Empresa perfeccionó en noviembre de 2024 el Contrato de Fiducia Mercantil de Administración, a través del Fideicomiso Ciudad Peldar UAU5 N° 007413 con Alianza Fiduciaria, dando cumplimiento a la etapa inicial del proyecto mediante la constitución de la fiducia de parqueo. En este marco, la Empresa realizó el aporte del inmueble identificado con la matrícula inmobiliaria N° 001-151403, por un valor de $28.263.

Actualmente, el proyecto se encuentra en fase de viabilidad, con el objetivo de iniciar en 2026 la etapa de preventas. Una vez se alcance el punto de equilibrio comercial, se procederá a la constitución de la fiducia de administración inmobiliaria para avanzar con la etapa de construcción y la posterior entrega del proyecto·

[1.2] Derecho -restitución de aportes Metro – SITVA

El saldo por $19.763 corresponde a los recursos a los cuales la empresa tiene derecho por la remuneración en la prestación del servicio de transporte del sistema SITVA al 31 de diciembre de 2025, su variación principalmente por:

- En el proceso de traslado de restitución de aportes a favor de la empresa para la vigencia 2025, estaban pendientes los usos por valor de $10.876, mientras que para el año 2024 este valor se ubicó en $12.091.
- Desde la vigencia 2023, la empresa tiene derecho al valor liquidado de la tarifa correspondiente al Fondo Rio mediante los Acuerdos Metropolitanos 18 del 2022, 19 del 2023 y 13 de 2024, en los cuales se estipuló un factor tarifario de $20 pesos, destinados a la atención de reparaciones urgentes del Rio-Aburrá -Medellín. Para el año 2025 el recaudo de este factor tarifario presentó un saldo acumulado de $9.144, mientras que para el año 2024 tuvo un saldo de $6.153.
- De igual manera se presentó un aumento tarifario desde el 01 de enero de 2025 por aprobación del AMVA.

[1.3] Recursos operación concesión -cuenca 3 y 6

El saldo de $15.854 refleja el valor disponible de la operación en concesión del Metro de Medellín con los terceros Masivo de Occidente (MDO) CN 2012-0191 y Sistema Alimentador Oriental (SAO) CN 2012-0207, la variación de $19.226 corresponde principalmente:

Se emplearon los recursos por usos y aportes del Distrito por $261.201, más un saldo disponible en fiducia para el pago a los diferentes agentes durante el año 2025 por valor de $279.686.

[1.4] Derecho -restitución rendimientos - Metro

De manera proporcional y con periodicidad mensual, se realiza el traslado a cada una de las subcuentas de los fideicomitentes del patrimonio autónomo SITVA de los rendimientos correspondientes a la subcuenta 1748 “Recaudo de usuarios”, cuya distribución se asigna de forma proporcional a la participación en los usos totales del sistema para cada fideicomitente durante el periodo en el cual se generaron los respectivos rendimientos y corresponde también a cada fideicomitente los rendimientos generados dentro de su respectiva subcuenta para el caso de la empresa es la subcuenta 1749 “Metro de Medellín”.

Adicionalmente, dentro de la variación se encuentran los rendimientos de la subcuenta del “Fondo Río (FRIO)” los cuales para el año 2025 tienen un saldo de $1.224 mientras que para el año 2024 el valor era de $614.

- **[2] Anticipo o saldos a favor de impuestos**

El detalle de anticipo o saldos a favor de impuestos se encuentra conformado:

Anticipo o saldos a favor de impuestos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Retención en la fuente [2.1]	16.564	15.841	723	5%
Impuesto de Industria y comercio [2.2]	7.540	6.909	631	9%
Saldos a favor en liquidación privada [2.3]	7	16.493	-16.486	-100%
Otros derechos por impuestos y contribuc.	2	0	2	100%
Total	**$24.113**	**$39.243**	**-$15.130**	**-39%**

[2.1] Retención en la fuente

El rubro de retención en la fuente está conformado básicamente por las autorretenciones en la fuente del impuesto de renta declaradas y pagadas, y las retenciones en la fuente que le practicaron a la empresa por concepto de rendimientos financieros provenientes de cuentas de ahorro, y de inversiones en portafolios administrados en patrimonios autónomos.

[2.2] Impuesto de industria y comercio

El rubro de Industria y Comercio refleja los saldos contables por concepto de autorretenciones en la fuente de ICA declaradas y pagadas por la vigencia 2025.

[2.3] Saldos a favor en liquidación privada

El saldo a favor en liquidación privada corresponde a valores generados en la declaración del impuesto de Industria y Comercio en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, por un valor de $6, los cuales se encuentran en trámite de solicitud de devolución. La disminución del saldo frente al año anterior obedece a la devolución del saldo a favor en el impuesto de renta reconocido en 2024, cuyo recaudo efectivo se materializó en el año 2025, generando la reducción del saldo registrado.

- **[3] Activos diferidos**

Representa el valor de los activos que, en razón a su origen y naturaleza, tienen el carácter de gastos y afectan varios periodos en los que deben ser aplicados y distribuidos.

- Costos de transacción Metro de la 80, fueron pagados a los acreedores Bancolombia y FDN por estructurar el crédito bancario, de este crédito se han realizado cinco solicitudes de desembolso durante la vigencia, registrando así la respectiva amortización. Es de anotar que durante la vigencia 2025 no se realizaron desembolsos de crédito.

Acreedor	Oferta	Comisión de estructuración	Valor de la comisión	Amortización	Total
Bancolombia	1.086.085	1,00% + IVA	12.924	1.336	11.588
FDN	1.000.000	0,45% + IVA	5.355	573	4.782
Total comisión de estructuración			**$18.279**	**$1.909**	**$16.370**

- Seguros con cobertura superior a doce meses, en este rubro también se tiene la compra de las pólizas operativas todo riesgo daño material y lucro cesante, terrorismo, responsabilidad civil general, responsabilidad civil en exceso y transporte de mercancías para activos operativos y administrativos de la empresa mediante el contrato 8020C-25, el cual inició el 1 de junio de 2025 y finaliza el 1 de julio de 2026, por valor de $24.706 y con un plazo de 13 meses cumpliendo con los requisitos de la Resolución 419 de 2023 de la Contaduría General de la Nación para diferirse, al cierre de la vigencia asciende a $12.590.

Nota 17. Préstamos por pagar

Préstamos por pagar	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**1.402**	**1.715**	**-313**	**-18%**
Banca comercial	1.402	1.637	-235	-14%
Leasing financiero [3]	0	78	-78	-100%
No corriente	**6.505.995**	**6.625.060**	**-119.065**	**-2%**
Nación [1]	6.262.210	6.247.397	14.813	0%
Banca comercial [2]	243.785	356.970	-113.185	-32%
Leasing financiero [3]	0	20.693	-20.693	-100%
Total	**$6.507.397**	**$6.626.775**	**-$119.378**	**-2%**

Está representado por los préstamos con el Gobierno Nacional para la construcción de la Línea A y B del sistema, con la banca comercial para la adquisición de trenes, equipos y vehículos auxiliares, así como los créditos suscritos para la construcción del proyecto Metro de la 80.

Para el periodo comprendido entre enero y diciembre de la vigencia 2025, la empresa no ha presentado incumplimiento u otra infracción de los actuales acuerdos de préstamo.

A continuación, se muestra la relación de cada una de las obligaciones:

Tipo de terceros	Valor en libros	Plazo	Fecha de vencimiento	Tasa de negociación	Gastos por intereses
Financiamiento interno de largo plazo	**$6.507.397**				
Préstamos banca comercial	**$245.187**				
Banco de Occidente	5.504	Mayor a 5 años	11/09/2027	IPC-0,01%	355
Banco de Occidente	2.989	Mayor a 5 años	29/12/2028	IPC+0,50%	208
Banco de Bogotá	5.504	Mayor a 5 años	11/09/2027	IPC-0,01%	355
Banco de Bogotá	2.989	Mayor a 5 años	29/12/2028	IPC+0,50%	208
Bancolombia M80	113.800	Mayor a 5 años	15/02/2030	IBR(1M) + 1,31%	11.487
FDN M80	105.290	Mayor a 5 años	15/02/2030	IPC + 3,68%	8.903
Davivienda M80	9.111	Mayor a 5 años	15/02/2030	IBR(3M) + 4,00%	1.151
Préstamos del gobierno general	**$6.262.210**				
Deuda Nación	6.262.210	Mayor a 5 años	Hasta que se pague	5% EA	$213.417

- **[1] Nación**

La variación en los préstamos del gobierno obedece al reconocimiento de intereses del acuerdo de pago con la nación (5% efectivo anual), de la mano con los abonos de los mismos cubiertos por los flujos de rentas pignoradas de gasolina y tabaco.

De acuerdo con la Ley, la Nación, el Departamento de Antioquia, el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y la Empresa, firmaron el 21 de mayo de 2004, el acuerdo para reestructurar la deuda del Metro con las siguientes características:

Las rentas utilizadas por la región para el pago son una sobretasa del 10% sobre el valor del impuesto de gasolina corriente y extra en el Valle de Aburrá, que corresponde al 54,0541% de la tarifa establecida en la Ley 2093 de 2021, como también las rentas por tabaco y cigarrillo en el 40% del recaudo de dicha renta.

En 2025, las rentas pignoradas que abonaron al acuerdo de pago ascendieron a $198.604, de los cuales $60.822 fueron generadas por cigarrillo y tabaco y $137.782 por concepto de sobretasa a la gasolina.

Desde la firma del acuerdo de pago, 21 de mayo de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2025 se han recaudado $2.505.329, de los cuales:

- El 45,2% ($1.133.178) corresponde a recaudos de gasolina del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín.
- El 54,8% ($1.372.151) a recaudos del Departamento y otros Municipios, por impuesto al cigarrillo y tabaco ($764.587) y de gasolina en los demás municipios del área de influencia del sistema ($607.564).

El comportamiento durante 2025 se presenta en el siguiente cuadro:

Nación	Valores
Saldo a 31 de diciembre de 2024	**$6.247.397**
Reconocimiento de intereses durante 2025	213.417
Abono a intereses con rentas de gasolina y tabaco	-198.604
Saldo a 31 de diciembre de 2025	**$6.262.210**

La Empresa a la fecha no ha presentado incumplimiento respecto al pago de sus obligaciones financieras.

En 2025 no se dio de baja ninguna obligación por causas diferentes a su pago.

- **[2] Préstamos banca comercial**

La variación en los créditos con la banca comercial obedece principalmente a los pagos realizados en la adquisición de trenes sobre los cuales se realizaron abonos a capital, acorde a los planes de pago de estos por $26.723, así como también el pago anticipado de dos de estos créditos por valor de $86.503; lo anterior en línea con la estrategia de sustitución de deuda comercial por instrumentos del mercado de capitales, donde la empresa completó con éxito el pago de estos créditos, consolidando una estructura de pasivos compuesta exclusivamente por créditos de fomento a tasas compensadas con la entidad Findeter. Esta liquidación anticipada fue ejecutada con el objetivo de sustituir dichos saldos con los recursos que se obtendrían a través de la emisión de bonos.

Dentro de los préstamos con la banca comercial, se tiene los créditos para el proyecto Metro Ligero de la Av80, el cual, a continuación, se relacionan los hitos y características de la deuda adquirida el 23 de diciembre de 2021 se realizó la audiencia de selección de los bancos que financiarán el proyecto, en la que los seleccionados fueron Bancolombia, que ofreció un crédito de "Línea Verde" especial para proyectos ambiental y socialmente sostenibles por $1,08 billones a una tasa de 6,58% E.A, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), que dispuso $1 billón a una tasa de 7,42% E.A, y Davivienda, que ofreció $0,86 billones a una tasa de 8,70% E.A. Es así como entre Bancolombia, FDN y Davivienda financiarán un monto de $2,17 billones a un plazo de 13 años, de los cuales se ha utilizado $226.845 millones.

Durante el 2025 no se generó ningún incumplimiento por pagos de capital o intereses, tampoco se celebraron nuevos contratos de crédito comercial.

- **[3] Leasing financiero**

La diminución en los créditos de arrendamientos financieros, donde la empresa completó con éxito el pago de los créditos que se tenían bajo esta modalidad, realizando pagos a capital por $20.901 durante el 2025. Esta liquidación anticipada fue ejecutada con el objetivo de sustituir dichos saldos con los recursos que se obtendrían a través de la emisión de bonos.

Covenant deuda

El Metro de Medellín tiene diferentes compromisos financieros (covenant), establecidos en el contrato de empréstito CN2015-0252 con los Bancos de Occidente y Bogotá. Este contrato incluye los siguientes covenants:

- Deuda financiera / EBITDA ≤ 2.5 veces
- (Flujo de caja libre + Caja inicial) / Servicio de deuda ≥ 2 veces

Covenant	Límite indicador	2025	2024
Deuda financiera / EBITDA	<=2.5 veces	0,08	0,76
Flujo de Caja Libre + Caja Inicial/ Servicio de la Deuda	>= 2.0 veces	6,7	18,8
EBITDA		224.768	199.425

Para el cierre de la vigencia 2025 la empresa da cumplimiento a los covenants convenidos con las entidades financieras.

Nota 18. Cuentas por pagar

Cuentas por pagar	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$222.966**	**$189.417**	**$33.549**	**18%**
Adquisición de bienes y servicios nacionales [1]	88.694	85.153	3.541	4%
Recursos a favor de terceros [2]	66.134	61.108	5.026	8%
Otras cuentas por pagar [3]	40.566	5.641	34.925	619%
Impuestos, contribuciones y tasas por pagar [4]	10.226	8.691	1.535	18%
Retenciones en la fuente e impuesto de timbre [5]	7.272	9.091	-1.819	-20%
Adquisición de bienes y servicios del exterior [6]	5.185	15.309	-10.124	-66%
Descuentos de nómina	3.328	2.993	335	11%
Impuesto al valor agregado - IVA	1.561	1.431	130	9%
Total	**$222.966**	**$189.417**	**$33.549**	**18%**

- **[1] Adquisición de bienes y servicios nacionales**

Al cierre de la vigencia 2025, las cuentas por pagar presentaron un incremento del 4% frente al periodo anterior, originado principalmente en el mayor reconocimiento de obligaciones por bienes y servicios recibidos. Este comportamiento se asocia a la gestión contractual al final de la vigencia, con el fin de garantizar la continuidad operativa del servicio durante el periodo electoral (Ley de Garantías), generando un mayor volumen de compromisos exigibles al cierre, al finalizar el año se encuentra pendientes de pago obligaciones con 352 terceros.

El plazo de pago general para las obligaciones de la Empresa es de 45 días calendario, así mismo, excepcionalmente podrán ser acordados contractualmente plazos menores al general, siempre y cuando estos pasos se hayan acordado previamente con el área de tesorería para garantizar el flujo de caja y el pago oportuno de las mismas.

Durante el 2025 no se generó ningún incumplimiento por pagos a proveedores.

- **[2] Recursos a favor de terceros**

Recursos a favor de terceros	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Recargas de usuarios- rendimientos [2.1]	32.879	32.233	646	2%
Concesionarios SITVA [2.2]	15.301	13.804	1.497	11%
Recaudo en estaciones [2.3]	7.703	7.973	-270	-3%
Recaudo MRA [2.4]	3.689	1.020	2.669	262%
Viaje a crédito [2.5]	1.822	1.677	145	9%
Recargas externas [2.6]	1.936	1.514	422	28%
Contribución 5% contratos de obra pública	284	385	-101	-26%
Retención prodeporte	0	824	-824	-100%
Otros convenios recaudo de transporte	703	870	-167	-19%
Rendimientos financieros [2.7]	$1.817	$808	$1.009	125%
Total	**$66.134**	**$61.108**	**$5.026**	**8%**

- [2.1] **Recargas de usuarios - rendimientos:** El saldo $32.879 corresponde a las recargas no usadas de los usuarios que tiene habilitada la tarjeta cívica y medios electrónicos por valor $28.707 y $4.172 de rendimientos financieros generados en subcuenta de recaudo N°1748, se encuentra mayor detalle en la Nota 14 Recursos entregados en administración.
- [2.2] **Cuenta por pagar concesionarios -SITVA:** El saldo $15.301 corresponde al valor por pagar a los Concesionarios Sistema de Alimentador Oriental $9.695 y Masivo de Occidente $5.606 por la operación del SITVA-Cuenta 3 y 6 del mes de diciembre de 2025.
- [2.3] **Cuenta por pagar recaudo en estaciones:** Los $7.703 corresponden principalmente a los valores por consignar de las recargas de los usuarios en los diferentes puntos de venta de las estaciones del Sistema Metro, recargas externas (Convenio Gana) y servicios empresariales pendientes por trasferir al Patrimonio Autónomo de Recaudo.
- [2.4] **Cuenta por pagar recaudo MRA:** el saldo por $3.689 correspondientes a las recargas de la tarjeta Cívica en las máquinas de recarga automática (MRA) ubicadas en tranvía, cables y estaciones del sistema, los cuales entran al proceso de recaudo y certificación de la Transportadora de Valores para su paso al patrimonio autónomo. El incremento con respecto al periodo anterior se presenta por el incremento de las MRA.
- [2.5] **Cuenta por pagar viaje a crédito** $1.822 que corresponden al beneficio por concepto de viaje a crédito en los diferentes modos de Transporte y rutas integradas habilitadas, pendiente por pagar al Patrimonio Autónomo de recaudo.
- [2.6] **Recargas externas** $1.936 que corresponden principalmente a las recargas realizadas por los usuarios en los medios externos como “Nequi” y “Gana”, aliados de la empresa, cuyo saldo está pendiente de ser transferido al patrimonio autónomo.
- [2.7] **Rendimientos financieros convenios,** Con un saldo de $1.817, corresponde principalmente a rendimientos financieros de los recursos de cofinanciación del Metro Ligero de la avenida 80 que se encuentra por pagar al Distrito de Ciencia y Tecnología por $712 y a la Nación por $702 y por el convenio de No elegibles y mayor valor de los elegibles por $156 pendientes de reintegrar al Distrito de Medellín.

- **[3] Otras cuentas por pagar**

Otras cuentas por pagar	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$40.566**	**$5.641**	**$34.925**	**619%**
Otras cuentas por pagar [3.1]	40.091	3.963	36.128	912%
ICBF, SENA y Caja de compensación	469	419	50	12%
Servicios públicos	4	0	4	100%
Honorarios	2	0	2	100%
Dividendos y participaciones [3.2]	0	1.258	-1.258	-100%
Viáticos y gastos de viaje	0	1	-1	-64%
Total	**$40.566**	**$5.641**	**$34.925**	**619%**

[3.1] Otras cuentas por pagar.

Corresponde básicamente a que al cierre del mes de diciembre de 2025, se realizó el registro de Aporte por parte del Metro de Medellín al Fondo de Estabilización de la Tarifa por valor de $39.906, de acuerdo con lo aprobado por su Junta Directiva, en sesión contenida en el acta N° 543 del 30 de octubre de 2024 y en cumplimiento de la modificación N° 9 del Convenio Interadministrativo 4600031108 de 2011 (Distrito) - CN2011-0008 (Metro).

[3.2] Dividendos y participaciones

En la vigencia 2024 la Promotora Ferrocarril de Antioquia, presentó a sus socios proyecto de suscripción de acciones, para el cual el Metro de Medellin por su participación en la asociada aceptó la capitalización de 2.357 correspondiente a 2.357.000 acciones de 1.000 pesos cada una, la empresa pagó en el mes de junio de 2024 una parte de la capitalización de 1.100 en efectivo y cerró el año con un valor por pagar de 1.258, el cual fue cancelado en marzo de 2025.

- **[4] Impuestos, contribuciones y tasas por pagar**

Por valor de $10.225 corresponde principalmente al impuesto de Industria y Comercio por $9.175, a continuación la relación por municipio.

Tipo de terceros	PN / PJ / ECP	Cantidad	Valor en libros	Plazo	Vencimiento
Impuestos, contribuciones y tasas			**$9.175**		
Impuesto de industria y comercio			**$9.175**		
Nacionales	ECP	Municipio de Medellín	4.643	Entre 3 y 6 meses	21/04/2026
Nacionales	ECP	Municipio de Bello	3.016	Entre 3 y 6 meses	29/04/2026
Nacionales	ECP	Municipio de Itagüí	705	Entre 3 y 6 meses	23/04/2026
Nacionales	ECP	Municipio de Envigado	221	Entre 3 y 6 meses	29/04/2026
Nacionales	ECP	Municipio de Sabaneta	581	Entre 3 y 6 meses	29/04/2026
Nacionales	ECP	Municipio de Bogotá	6	Entre 2 meses	27/02/2026
Nacionales	ECP	Municipio de la Ceja del Tambo	1	Entre 3 y 6 meses	30/04/2026
Nacionales	ECP	Municipio de el Retiro	1	Entre 3 y 6 meses	30/04/2026
Nacionales	ECP	Municipio de el Carmen de Viboral	1	Entre 3 y 6 meses	31/03/2026

El valor remanente de $1.051 integra las obligaciones por pagar derivadas de gravámenes con destinación específica compuesta por tasa prodeporte $852, tasa de seguridad $195 y estampillas $4.

- **[5] Retención en la fuente e impuesto de timbre**

Las retenciones en la fuente representan los valores retenidos por la Empresa a terceros, por su calidad tributaria como agente de retención en la fuente, el detalle es el siguiente:

Retenciones y autorretenciones	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Autorretenciones en la fuente	1.783	1.717	66	4%
Retención de IVA	1.236	2.658	-1.422	-53%
Impuesto de timbre	1.102	0	1.102	100%
Rentas de trabajo	911	732	179	24%
Honorarios	661	1.479	-818	-55%
Servicios	590	658	-68	-10%
Compras	510	269	241	89%
ReteICA Municipios	214	88	126	143%
Pagos al exterior	150	1.410	-1.260	-89%
Comisiones	72	79	-7	-8%
Otras retenciones	41	0	41	100%
Arrendamientos	2	1	1	101%
Total	**$7.272**	**$9.091**	**-$1.819**	**-20%**

- **[6] Adquisición de bienes y servicios en el exterior:**

El rubro presenta una disminución principalmente asociada a la cancelación de obligaciones reconocidas al cierre de la vigencia 2024, correspondientes a los proyectos de Ampliación de Capacidad, Reperfiladora y actualización del sistema PLC de trenes. Dado que dichas cuentas por pagar fueron atendidas durante la vigencia 2025 y no se generaron obligaciones de similar magnitud al cierre del periodo, se evidencia una reducción del saldo por $10.124, reflejando la normalización del nivel de exigibilidades asociadas a estos proyectos de inversión.

Las principales obligaciones a diciembre 31 de 2025 son:

Acreedor	Diciembre 2025
HARSCO RAIL	1.926
ELECTROSISTEMAS BACH, SA	1.062
RODANDO S.A.S	762
MAYDAY CONSULTORES SAS	577
ALSTOM TRANSPORT SA	272
NOVOTEC CONSULTORES SA	220
OTROS	366
TOTAL	**$5.185**

Nota 19. Beneficios a los empleados

Beneficios a los empleados	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Beneficios a empleados a corto plazo [1]	41.205	36.877	4.328	12%
Beneficios Post Empleo [2]	16.370	16.323	47	0%
Total	**$57.575**	**$53.200**	**$4.375**	**8%**

- **[1] Beneficios a los empleados a corto plazo**

Beneficios a empleados a corto plazo	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Cesantías	15.893	14.379	1.514	11%
Vacaciones	9.916	8.553	1.363	16%
Prima de vacaciones	6.380	5.527	853	15%
Otras primas	4.645	4.126	519	13%
Intereses sobre cesantías	1.886	1.714	172	10%
Prima de navidad	1.184	1.057	127	12%
Aportes caja compensación familiar	873	778	95	12%
Nomina por pagar	163	501	-338	-67%
Aportes a riesgos laborales	265	242	23	10%
Total	**$41.205**	**$36.877**	**$4.328**	**12%**

Corresponde a las obligaciones por prestaciones sociales con los empleados, originadas por los servicios que estos han prestado a la Empresa durante el período contable y cuya obligación de pago será dentro de los 12 meses siguientes al cierre de este. Se encuentran conformados por: salarios, aguinaldo, prima de navidad, prima extralegal, vacaciones, prima de vacaciones, cesantías, intereses a las cesantías.

En la Empresa no hay beneficios a largo plazo y tampoco se cuenta con beneficios distintos a las prestaciones sociales una vez se termina el vínculo laboral.

El crecimiento en comparación al año 2024 se genera principalmente por el incremento salarial del IPC 5,2% realizado a los empleados desde enero, más el reajuste del 2,5%, para un total del 7,7%, adicional de una planta de personal de 2.066 Servidores, durante la vigencia, se realizaron 158 ingresos y 87 retiros.

El detalle de los beneficios a los empleados al corte de diciembre es el siguiente:

Para el Metro de Medellín constituyen salario los siguientes conceptos:

- La asignación básica: Establecida en la Resolución No. JD 095 de 2002 que define el sistema de nomenclatura, clasificación y remuneración de los cargos de la Empresa.
- La prima semestral extralegal: Correspondiente a una asignación básica mensual por cada año de servicio y proporcional por tiempo laborado, distribuido así: el 50% por haber laborado en el tiempo comprendido entre el 1 de septiembre y el 28 de febrero y el 50% restante por haber laborado en el tiempo comprendido entre el 1 de marzo y el 30 de agosto.
- El aguinaldo: Según Resolución No. 109 de 1985, la Empresa concede a sus servidores un pago equivalente al 50% del salario devengado a 30 de noviembre de cada año, para quienes tengan un año completo de servicios a dicha fecha y proporcional por el tiempo trabajado. Se paga en la primera quincena del mes de diciembre.
- El valor del trabajo realizado en jornada nocturna o en días de descanso compensatorio: Según lo dispuesto en el Decreto 1042 de 1978 artículo 42.
- El valor del trabajo suplementario o de horas extras: Según lo dispuesto en el Decreto 1042 de 1978 artículo 42.
- El Auxilio de Transporte: Decreto 1042 de 1978, artículos 42 literal d, 50, es un auxilio en dinero a cargo del empleador y a favor del servidor que devenga hasta dos veces (2) el salario mínimo legal mensual vigente. Este límite incluye la asignación básica mensual y lo devengado por tiempo extra, festivo y nocturno. No se paga durante el tiempo de incapacidad, ni durante el disfrute de vacaciones, licencias o suspensiones disciplinarias.

Prestaciones sociales

Según la Resolución 3037 de 2003, la Empresa reglamentó que constituyen prestaciones sociales los siguientes conceptos:

- Prima de navidad
- Vacaciones
- Prima de vacaciones
- Cesantías: De conformidad con el sistema de liquidación anual y definitivo de cesantías de la Ley 50 de 1990, cada año se liquidan las cesantías causadas al 31 de diciembre de cada anualidad, o fracción correspondiente. Estas cesantías son trasladadas al fondo de elección del servidor, a más tardar el 14 de febrero del año siguiente a su causación.
- Intereses a las cesantías**:** Juntamente con la liquidación anual de cesantías, la Empresa reconoce y paga a sus servidores un interés sobre el saldo de cesantías a razón del 12% anual y proporcional al tiempo trabajado.

Los intereses a las cesantías causados al 31 de diciembre de cada año serán consignados en la cuenta de nómina de cada servidor, en enero del año siguiente.

Pagos

La asignación básica mensual correspondiente a cada uno de los servidores de la Empresa se pagará en 2 contados, uno el día 20 y otro el día 5 de cada mes, por gerencia electrónica, en la cuenta bancaria que cada servidor tenga matriculada para el efecto. Si el día establecido para el pago fuere festivo, se efectuará el día hábil anterior.

El Metro de Medellín Ltda., pagará a sus servidores el salario que haya de corresponderles según la nomenclatura, clasificación y remuneración de su respectivo cargo, reglamentado en la Resolución No. JD-095 de 2002 y en la resolución 0110 de febrero de 2020.

Remuneraciones del personal de gerencia

Las remuneraciones del personal de la gerencia correspondiente al Comité Directivo (Gerentes, directores, secretaria general, jefes y asesor en gestión), en 2025 ascendieron a $15.437. Dentro de las remuneraciones no hay auxilios adicionales

- **[2] Beneficios y plan de activos Post Empleo**

Corresponde a bonos y cuotas partes pensionales, a continuación, se presenta la conciliación:

Beneficios Post Empleo	Diciembre 2025	Diciembre 2024
Saldo inicial	16.323	18.320
Pago bonos pensionales	-1.299	-1.775
Pago cuotas partes pensionales	-295	-123
Pago pensiones actuales	-26	-25
Costo del pasivo	1.550	1.697
Pérdidas actuariales	117	-1.771
Total	**$16.370**	**$16.323**

Los supuestos técnicos utilizados para el cálculo actuarial del 2025 fueron los siguientes:

Método de costeo
Para el cálculo, se toma en cuenta el Valor Actuarial Presente (VAP) "es el valor razonable de la deuda adquirida al pactar u ofrecer esta bonificación a los empleados de la empresa. Este concepto se puede interpretar como el precio mínimo (sin considerar gastos y utilidad) por el cual un tercero estaría dispuesto a adquirir este pasivo, si el comportamiento del contingente obedece efectivamente al modelo utilizado para la estimación de su valor.".

Tasa de descuento
Para el cálculo, el actuario realiza una valuación actuarial del Plan de Bonos Pensionales de acuerdo con la Norma Internacional de Información Financiera. El objetivo principal de este informe es presentar los resultados, en base a la NIC 19, para el año fiscal que termina el 31 de diciembre de 2025. El informe del actuario detalle que, la tasa de descuento ha pasado de 9.09% a 10.90%

Tasa de reajuste pensional
Para incrementos atados al índice de Precios al Consumidor (IPC) en el periodo 2025 - 2024 se tomará la inflación para 2025 (5,1%). Para las tasas de Futuros Incrementos de Salarios y Pensiones: 7.88%, tal como lo establece el numeral 1 del artículo 1 del decreto 2783 de 2001. El cambio en las hipótesis financieras ha llevado a un decremento de la Obligación de beneficios definidos, en aproximadamente 0.84%, principalmente debido al entorno de la tasa de interés más alta observada en el país, en comparación con el año anterior.

Tabla de mortalidad
Tablas de Mortalidad de "*rentistas discriminadas sexo, aprobadas por la Superintendencia Financiera según Resolución No. 1555 de julio 30 de 2010 y de Invalidez discriminadas por sexo, aprobadas por la Superintendencia Financiera según Resolución No. 1555 de julio 30 de 2010*."

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
5,75%	4,09%	3,18%	3,80%	1,61%	5,62%	13.12%	9,28%	5,20%	5,10%

Nota 20. Provisiones

Provisiones	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Litigios y demandas [1]	10.469	9.353	1.116	12%
Total	**$10.469**	**$9.353**	**$1.116**	**12%**

- **[1] Litigios y demandas**

La empresa reconoce y estima los litigios y demandas bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en la Resolución 431 de 2023 y en cumplimiento la NIC 37 catalogados como probables de pérdida.

El detalle de las provisiones de litigios se presenta a continuación, así como su movimiento durante el periodo.

Litigios y demandas	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Provisiones litigios Laborales [1.1]	5.057	5.117	-60	-1%
Provisión litigios Administrativas [1.2]	5.412	4.236	1.176	28%
Total	**$10.469**	**$9.353**	**$1.116**	**12%**

Concepto		Saldo inicial	Aumento		Disminución			Saldo final
N°	N° de Procesos		Nuevas Litigios	Ajuste Indexación	Baja de litigios	Ajuste Indexación	N° de procesos	
Total	**30**	**$9.353**	**$1.408**	**$257**	**$142**	**$407**	**35**	**$10.469**
Laborales [1.1]	**4**	**$5.117**	**$301**	**$46**		**$407**	**6**	**$5.057**
N°	4	5.117	301	46	0	407	6	5.057
Administrativas [1.2]	**26**	**$4.236**	**$1.107**	**$211**	**$142**	**0**	**29**	**$5.412**
N°	26	4.236	1.107	211	142	0	29	5.412

[1.1] Demandas laborales

El aumento de la provisión se presentó principalmente por:

- Clasificación como probable en el mes de junio del proceso laboral 05001310500420250004300 por $134 que busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de contrato de realidad de intermediación laboral de contratistas del Fundación Pascual Bravo.
- Clasificación como probable en el mes de agosto del proceso laboral 05001310500820180017700 por $167 que busca que se declare que el Metro de Medellin es responsable de los perjuicios causados con ocasión de la ejecución de la obra tranvía.
- Actualización de los indicadores económicos (Índice de Precios al Consumidor -IPC- e indexación y proyecciones), en la vigencia se presentó un ajuste por inflación en 5.10% y una tasa TES de valoración del 12,84% que aumentaron el valor estimado de los procesos.

Los litigios laborales presentaron una disminución generada principalmente por:

- Actualización del proceso laboral 05001310502120160096 20, en esta demanda se buscaba que se declarara a la Empresa como empleador de los conductores de buses vinculados al Pascual Bravo y se ha clasificado como probable de pérdida, en el trascurso del año la empresa estimaba realizar el pago de la demanda en el año 2025, con nueva información del proceso en el mes de julio el abogado realizó una actualización de la probabilidad de fallo de recurso de casación cambiando la probabilidad de terminación para la vigencia 2029, bajo la Metodología de la Agencia Nacional de Defensa y estimación del litigio al determinar el valor presente del Litigio disminuye generó un ingreso de 407.

[1.2] Demandas administrativas

El aumento de la provisión se presentó principalmente por:

- Clasificación como probable en el mes de enero del proceso administrativo '05001233300020190216600 por $220 que busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de reparación directa por nulidad y restablecimiento del derecho de expropiación de inmueble.
- Clasificación como probable en el mes de mayo del proceso administrativo 05001333301820250013500 por $169 que busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de reparación directa de accidente presentado en el Tranvía con Bus de servicio público.
- Clasificación como probable en el mes de junio del proceso administrativo 05001333303420250017900 por $177 que busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de reparación directa por el daño antijuridico causado a los demandantes como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 5 de enero del 2024 en la ciudad de Medellín- carrera 46 con calle 49 (avenida oriental con Ayacucho).
- Clasificación como probable en el mes de julio del proceso administrativo 05001333302320250023800 por $51 que busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de reparación directa por la indemnización de perjuicios por el daño antijuridico causado a raíz de las lesiones padecidas por usuario, en hechos ocurridos el 28 de junio de 2023.
- Clasificación como probable en el mes de agosto del proceso administrativo 05001333300620250006200 por $490 que busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de reparación directa por accidente de tránsito de un Bus articulado y peatón.
- Actualización de los indicadores económicos (Índice de Precios al Consumidor -IPC- e indexación y proyecciones), en la vigencia se presentó un ajuste por inflación en 5.10% y una tasa TES de valoración del 12,84% que aumentaron el valor estimado de los procesos.

Los litigios administrativos presentaron una disminución generada principalmente por:

- Ajuste de pretensiones en el mes de febrero de 2025 del proceso 05001333300920230032000 por $142 en el cual se busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de reparación directa por accidente de tránsito de bus de la Empresa.

Se detalla a continuación la proyección de pagos de los litigios en contra de la empresa:

Procesos	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Laborales	327	334	0	4.396	0	**$5.057**
Administrativas	1.556	1.942	923	0	991	**$5.412**
Total	**$1.883**	**$2.276**	**$923**	**$4.396**	**$991**	**$10.469**

Nota 21. Pasivo diferido por subvenciones

Corresponde a los valores recibidos como subvención de otras entidades para financiar los proyectos de Tranvía, Cables, Buses a Gas, Metro de la 80 y Ampliación de capacidad. Los valores que subvencionan activos se reconocen al ingreso durante la vida útil del activo mientras que los valores que subvencionan gastos se reconocen al ingreso a medida que dichos gastos se van ejecutando.

En el siguiente cuadro se presenta el comportamiento que presentó este rubro entre el 1 de enero y 31 de diciembre del año 2025:

Subvención	Saldo a 31 de diciembre de 2024	(-) Amortización por depreciación activos	(-) gastos no capitalizables	(+) Recursos recibidos	(+) Diferencia en cambio	(+) Aporte por cobrar	(+) Otros ajustes	Saldo a 31 de diciembre de 2025
Proyecto Metro la 80 convenio de cofinanciación [1]	883.987	0	44.034	73.421	0	436.046	0	1.349.420
Proyecto Tranvía	356.706	17.417	0	0	0	0	0	339.289
Proyecto línea P	235.092	9.517	0	0	0	0	0	225.575
Ampliación de capacidad [3]	54.123	0	0	16.280	-1.249	0	0	69.154
Proyecto línea J	29.707	516	0	0	0	0	0	29.191
Proyecto línea K	15.345	313	0	0	0	0	0	15.032
Proyecto Metro la 80 convenio de no elegibles [2]	15.103	0	347	0	0	0	0	14.756
Proyecto línea L	13.884	790	0	0	0	0	0	13.094
Proyecto buses a gas	5.123	1.786	0	0	0	0	0	3.337
Estudio prefactibilidad San Antonio de Prado	501	0	0	0	0	0	-501	0
Total	**$1.609.571**	**$30.339**	**$44.381**	**$89.701**	**-$1.249**	**$436.046**	**-$501**	**$2.058.848**

[1] **Proyecto Metro de la 80 (Convenio de cofinanciación),** en dicho convenio se tiene como objeto "la definición de los montos, términos y condiciones bajo los cuales la Nación y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín concurrirán a la cofinanciación del sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de Medellín para el desarrollo e implementación del Metro ligero de la 80", durante el periodo se recibieron los recursos correspondientes a los aportes del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, de acuerdo con lo establecido en el convenio de cofinanciación por valor de $73.421 y se presentaron gastos no capitalizables por $44.034 correspondientes a valores originados por los pagos de la comisión de disponibilidad, amortización de la comisión de estructuración, los intereses de los créditos y los gastos de auditoría asociados al proyecto.

Adicionalmente, se tiene pendiente por cobrar el aporte por $497.630 correspondiente a la vigencia 2025 por parte de la Nación de acuerdo con lo establecido en dicho convenio, por otro lado, se disminuye el fondeo de caja por las obligaciones que fueron apalancadas con fuente crédito y ya fueron pagados por el Distrito de Medellín por valor de $61.584.

[2] **Proyecto Metro de la 80 (No elegibles),** este convenio surge ante la cláusula tercera del convenio de cofinanciación, en el que se indica que las diferencias entre el valor de los aportes y el valor final del proyecto deben ser asumidas por el Distrito de Medellín y adicionalmente debe financiar los componentes no elegibles que son aquellos que no se encuentran de manera expresa en el Anexo N° 1 del Convenio de Cofinanciación. Durante el periodo se ejecutó el Gravamen al Movimiento Financiero del proyecto por $347.

[3] **Proyecto ampliación de la capacidad,** corresponde al convenio 000813CT-24 firmado entre la Gobernación de Antioquia, el Distrito de Ciencia y Tecnología de Medellín y el Metro de Medellín, y con destinación de sus recursos para la compra de trece trenes, así como la instalación del sistema LZB. Durante el periodo 2025, el Distrito y el Departamento de Antioquia realizaron aportes por $14.268 y $2.012 respectivamente, sumados a los aportes girados en 2024 del Distrito por valor de $27.744 y la Gobernación de Antioquia $26.419, para un total aportado de $70.443.

Para las subvenciones asociadas a los proyectos **Tranvía, Línea P, Línea J, Línea K, Línea L, y Buses,** se amortizó el valor de la subvención de acuerdo con la depreciación de los activos vinculados a cada uno de los proyectos.

Nota 22. Otros pasivos

Otros pasivos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Corriente	**$17.318**	**$4.010**	**13.308**	**332%**
Recursos recibidos en administración [1]	17.318	4.010	13.308	332%
No corriente	**$ 4.428**	**$ 3.682**	**746**	**28%**
Depósitos recibidos en garantía [2]	4.117	2.814	1.303	46%
Ingresos recibidos por anticipado [3]	311	868	-557	-64%
Total	**$ 21.746**	**$ 7.692**	**$ 14.054**	**29%**

- **[1] Recursos recibidos en administración**

Representa el valor de los recursos recibidos por la empresa para su administración.

Recursos recibidos en administración	Saldo inicial 2024	Aportes	Ejecución	(+) Rendimientos	(+/-) Diferencia en cambio	(-) Reintegros	Saldo final 2025
Cable Picacho [1.1]	2.270	0	0	115	0	361	2.024
Tranvía Ayacucho [1.2]	1.196	0	361	271	0	157	949
Convenio mejoramiento [1.3]	406	406	466	0	0	0	346
Cable línea K	95	0	0	0	0	0	95
WIFI AMVA	43	0	11	0	0	0	32
Pabellon del agua [1.4]	0	13.872	0	0	0	0	13.872
Total	**$4.010**	**$14.278**	**$838**	**$386**	**$0**	**$518**	**$17.318**

[1.1] **Cable Picacho**, con un valor de $2.024 se mantienen recursos para la etapa de finalización del proyecto, los cuales corresponde a pagos pendientes por realizar a proveedores y contratistas para los pagos de servidumbre y conclusión de gestión predial, su disminución se presenta por los reintegros de rendimientos al Distrito de Medellín.

[1.2] **Tranvía,** por valor de $949, el proyecto presentó una disminución de los recursos en administración con respecto al año 2024 por las ejecuciones que corresponde a pagos realizados por compensaciones de arrendamientos y adquisición de los predios afectados en el barrio San Luis.

[1.3] **Convenio mejoramiento de cobertura**: Para el año 2025 se recibieron recursos por parte del Distrito de Medellín por $406, sumados a la misma cantidad aportada por el AMVA en 2024. De estos recursos se lograron ejecutar $233 de cada aportante para la realización de estudios que ayuden a definir las soluciones óptimas para asegurar un sistema de transporte masivo sostenible y eficiente en el Valle de Aburrá.

[1.4] **Pabellón del agua**: Para el año 2025 se recibieron recursos por parte del Distrito de Medellín por $13.872, con los cuales se ejecutará el convenio que *tiene por objeto "Aunar esfuerzos para la conservación, restauración, construcción y puesta en valor del pabellón del agua, con el fin de integrar el patrimonio cultural y patrimonial al sistema de movilidad de la ciudad"*

- **[2] Depósitos recibidos en garantía**

Se presentan saldos acumulados de retenciones por garantía por $4.117 millones, de los cuales $1.447 corresponden al contrato 7406C-24 para la compra de la máquina reperfiladora con el proveedor SRT y $2.560 corresponde al proyecto de inversión Tranvía, los cuales se cancelarán una vez se cumplan las condiciones.

- **[3] Ingresos recibidos por anticipado**

Corresponde principalmente a los recursos del Distrito de ciencia, tecnología e innovación de Medellín del contrato interadministrativo de concesión para la explotación de la línea O de buses del SITVA y la operación de los buses eléctricos propiedad del Municipio 000522CT-21, en el contrato el Metro de Medellín tenía la calidad de concesionario y se encargaba de la operación de la línea; durante este contrato se determinó la entrega de forma anticipada del valor proyectado de la operación a la empresa por valor de $6.730, este saldo se estuvo amortizando hasta el 31 de diciembre 2025, quedando como saldo $310. Se está a la espera de la liquidación de este, de conformidad con las disposiciones contractuales vigentes para la devolución de los recursos no ejecutados.

Nota 23. Patrimonio

Patrimonio	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Aportes sociales [1]	150.269	150.269	0	0%
Pérdida de ejercicios anteriores [2]	-1.925.199	-2.095.623	170.424	-8%
Resultado del ejercicio	98.430	167.465	-69.035	-41%
Otros resultados integrales [3]	274.352	288.158	-13.806	-5%
Total	**-$1.402.148**	**-$1.489.731**	**$87.583**	**-6%**

- **[1] Aportes sociales**

Representa los aportes pagados y elevados a escritura pública desde 1979 a 2005 realizados por el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y el Departamento de Antioquia con una participación del 50% para cada entidad, el capital está dividido en 150.268.618 cuotas de valor nominal de $1.000 cada una, y cada socio tiene 75.134.309 cuotas.

- **[2] Pérdida de ejercicios anteriores**

La variación para el 2025 con respecto al año anterior, obedece a:

- Reclasificación de la utilidad de 2024 por $167.465.
- Se relacionan ajustes aprobados por el Comité Técnico de Sostenibilidad, en el marco del procedimiento del control interno contable y Proceso de la depuración de manera ordinaria y permanente asociadas al cumplimiento de las políticas y procedimientos, se realizaron ajustes por valor de $2.966.

Metro de Medellín realiza la constitución de la Reserva Legal, de acuerdo con lo definido en la aprobación del Proyecto de distribución de Utilidades siguiendo el Acta N° 70 de Junta de Socios, y se usa para las pérdidas que tiene actualmente la Empresa, siguiendo el Artículo 51 Numeral 1 y 3 de los Estatutos sociales del Metro de Medellín *"**El diez por ciento (10%) de las utilidades líquidas después de impuestos se llevará a la reserva legal,** hasta concurrencia del cincuenta porciento (50%), al menos del capital… Si hubiere pérdidas de ejercicios anteriores no canceladas, las utilidades se aplicarán a la cancelación de dichas pérdidas antes de cualquier apropiación para reservas legales, voluntarias u ocasionales."*

- **[3] Otro Resultado Integral**

- En la aplicación del método de participación patrimonial sobre las cifras reportadas en dólares por la empresa EOMMT domiciliada en Quito, se generó un efecto de conversión de las cifras financieras con relación a la valoración en moneda de los activos y pasivos reportados a 31 de diciembre de 2025 con la tasa de cierre y las transacciones de ingresos, costos y gastos a tasa promedio generando un saldo de $1.210.

  Al cierre del presente periodo 13 terrenos 13 terrenos del proyecto Peldar serán cedidos al Municipio de Envigado en cumplimiento de la Actuación Urbanística N5. Esto implicó su reclasificación de Propiedad, planta y equipo a Propiedad de inversión y la determinación de su valor razonable mediante avalúo externo, reconociendo la diferencia frente al valor en libros conforme a la NIC 40 y la NIC 16.

  El avalúo contratado dio como resultado, un deterioro de valor para 12 terrenos y valorización para una de las 13 matriculas, con una disminución al ORI por valor de $15.915 producto de la reversión del saldo acumulado desde la revaluación del periodo 2024.

  La metodología utilizada por el avaluador fue la de enfoque residual, una de las más recomendadas para este tipo de inmuebles.

Para los demás Terrenos del rubro no se presenta ninguna novedad para la vigencia 2025, por política contable la revaluación a este grupo de bienes inmuebles se realiza cada tres años, la última actualización se presentó para el cierre del año 2024.

- Respecto a la actualización del cálculo actuarial de los beneficios a empleados, el resultado del informe entregado por el especialista Volrisk Consultores Actuariales SAS, con corte al 31 de diciembre de 2025, entrega su respectiva actualización de dicho cálculo por $118; los criterios utilizados se encuentran explicados en la Nota 19. Beneficios a los empleados.

Nota 24. Ingresos

Ingresos actividades ordinarias	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Servicio de transporte [1]	909.516	845.592	63.924	8%
Otros servicios [2]	30.221	28.329	1.892	7%
Venta de bienes	48	68	-20	-29%
Devoluciones, rebajas y descuentos	-644	-1.444	-800	-55%
Total	**$ 939.141**	**$ 872.545**	**$ 66.596**	**8%**

Estos ingresos corresponden a la prestación de servicio de transporte, así como a actividades comerciales asociadas al transporte público de pasajeros que tiene el Metro de Medellín Ltda., que agrupa las unidades de negocio: Cívica servicios de ciudad, Negocios del Conocimiento y Gestión Urbana.

- **[1] Servicios de transporte**

Venta de servicios	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Servicio de transporte [1.1]	901.308	837.590	63.718	8%
Otros servicios de transporte	8.208	8.002	206	3%
Total	**$ 909.516**	**$ 845.592**	**$ 63.924**	**8%**

Son los ingresos provenientes de la prestación de servicios relacionados con el objeto social de la Empresa correspondiente a servicio de transporte y venta de tarjetas.

Para la prestación del servicio de transporte la empresa utiliza los siguientes sistemas:

- Transporte férreo
- Trasporte aéreo a través de cabinas.
- Transporte de buses tipo bus de tránsito rápido – BRT
- Transporte de buses tipo bus eléctrico
- Transporte de buses tipo bus a gas
- Transporte en tranvía

[1.1] Servicios de transporte terrestre

A continuación, se muestran los servicios asociados al transporte terrestre:

Servicio de transporte				
Concepto	**Diciembre 2025**	**Diciembre 2024**	**Variación**	
Férreo	639.820	570.631	69.189	12%
Cables	73.457	68.007	5.450	8%
Tranvía	32.637	29.505	3.132	11%
Pasajeros de transferencia	20.245	38.112	-17.867	-47%
Línea O	10.862	0	10.862	100%
Servicios de transporte	**$777.021**	**$706.255**	**$70.766**	**10%**
Operación Troncal y Pretroncal	66.854	75.661	-8.807	-12%
Administración estaciones	13.195	12.158	1.037	9%
Administración sistema BRT	1.816	1.931	-115	-6%
Otros servicios de transporte	**$81.865**	**$89.750**	**-$7.885**	**-9%**
Recaudo control y comunicaciones	$42.422	$41.585	$837	2%
Total RCC	**$42.422**	**$41.585**	**$837**	**2%**
Total servicios de transporte	**$901.308**	**$837.590**	**$63.718**	**8%**

Los ingresos de transporte corresponden a los provenientes de la tarifa, otros servicios de transporte, operación en las cuencas 3 y 6 del SITVA en la troncal y pre troncal, explotación de la Pretroncal Avenida 80, sus diferentes fases y la operación de los buses eléctricos.

El número de viajes reales acumulado frente a la meta presupuestada es de 1,4 millones más, alcanzando un cumplimiento del 100,4%. En comparación con el año 2024, este resultado representa un incremento del 1%, equivalente a 1,9 millones de viajes más

En el acumulado 2025, el número de viajes aumento en un 0,6% frente al año anterior, equivalente a 1,9 millones de viajes menos, pasando de 308,3 a 310,2 millones de viajes SITVA y un cumplimiento del 100,4% frente a lo proyectado de 308,8 millones de viajes.

Tota afluencia SITVA – Millones de Viaje					
Mes	**fluencia 2025**	**afluencia 2024**	**variación**	**Presupuesto 2025**	**Cumpl. presupuestal**
Enero	23,4	23,1	0,3	23,3	100,4%
Febrero	24,7	25,8	-1,1	24,7	100,1%
Marzo	26,6	24,1	2,5	26,6	99,9%
Abril	24,9	26,4	-1,5	24,8	100,0%
Mayo	27,1	26,3	0,8	27,0	100,4%
Junio	23,9	23,7	0,2	23,4	102,4%
Julio	27,3	25,4	1,9	26,9	101,3%
Agosto	26,7	26,9	-0,2	26,2	101,9%
Septiembre	27,4	26,3	1,1	27,0	101,4%
Octubre	26,3	27,3	-1,0	27,0	97,6%
Noviembre	25,4	26,0	-0,6	25,2	101,0%
Diciembre	26,5	27,0	-0,5	26,7	99,2%
Total	**310,2**	**308,3**	**1,9**	**308,8**	**100,4%**

A continuación, se detalla la afluencia acumulada por cada modo de transporte. Para el 2025 ascendió a 310,2 millones de pasajeros, con un aumento del 0,6% respecto al 2024.

Millones de viajes	Real 2025	Real 2024	Ppto 2025	Cumpl. presupuestal
Férreo	216,2	213,9	215,7	100%
Cables K,J, L, H,M,P	22,1	21,9	20,6	107%
Buses L1,L2,C3y6	58,7	59,5	59,4	99%
Buses LO	3,4	3,4	3,5	96%
Tranvía	9,8	9,6	9,6	103%
Total	**310,2**	**308,3**	**308,8**	100%

- **[2] Otros Servicios**

Venta de servicios	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Inmobiliaria [2.1]	15.552	13.761	1.791	13%
Publicidad [2.2]	11.978	10.307	1.671	16%
Consultoría [2.3]	1.887	3.523	-1.636	-46%
Otros negocios	804	738	66	9%
Total	**$30.221**	**$28.329**	**$1.892**	**7%**

Como una forma de generar ingresos adicionales a los provenientes de la tarifa y en línea con nuestro propósito superior de calidad de vida conectando e integrando personas y promoviendo territorios sostenibles y haciendo uso de sus recursos, la experiencia y la explotación del "know how" adquirido en los años de operación comercial, la Empresa ha ido diversificando parte de sus ingresos en el Área de Negocios Asociados en estas tres líneas:

- UEN Cívica
- Gestión urbana
- Negocios de conocimiento

Gestión urbana

Las actividades de esta línea de negocio permiten la captura de valor de los desarrollos urbanísticos alrededor de las estaciones y de los corredores de movilidad actuales y futuros como parte de la sostenibilidad financiera de todo el Sistema, lo que se conoce como operaciones urbanas. Estos negocios abarcan también la administración y la explotación de los bienes inmuebles que poseemos, ya que, a través del arrendamiento y concesión de locales comerciales, publicidad u operaciones específicas en el espacio público.

El incremento de los ingresos de Gestión urbana es explicado principalmente por:

- [2.1] **Ingresos de inmobiliaria:** aumentaron en $1.791, el crecimiento está relacionado principalmente con el porcentaje de participación de los aprovechamientos económicos que se tienen en el sistema Metro y a la habilitación de nuevos espacios para el aprovechamiento económico.
- [2.2] **Ingresos en publicidad**: la variación por $1.671 soportado principalmente en la inversión en la comercialización de pautas de publicidad al exterior conocidas como "OHH", en trenes, tranvía, buses y cabinas de los Metro Cables.

Negocios de conocimiento

- Consultoría: Corresponde a consultoría en planificación y estructuración, operación y mantenimiento de sistemas de transporte, sostenibilidad, gestión social y Cultura Metro.
- La disminución presentada en este rubro se evidencia principalmente por $754, derivado de la ejecución y las asesorías realizadas durante la vigencia 2024, del Contrato IDU-1727-2022 Realizar la interventoría integral para la factibilidad de dos sistemas de transporte por cable aéreo para las localidades de Santafé y la Candelaria y de obras complementarias, en Bogotá D.C.

Nota 25. Costos de ventas

Representa los decrementos en los beneficios económicos producidos durante el período contable, los cuales están asociados con la adquisición o producción de bienes y la prestación de servicios.

El costo de ventas de servicios consolida los rubros y egresos requeridos para prestación del servicio, bajo las modalidades Transporte férreo, aéreo a través de cabinas, buses tipo bus de tránsito rápido – BRT, buses tipo bus eléctrico y tranvía. Adicionalmente, los requeridos para los negocios de tecnología, gestión urbana y negocios del conocimiento. A continuación, su detalle:

Costo de ventas	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Gastos de personal [1]	210.844	195.346	15.498	8%
Depreciaciones, amortizaciones, provisiones y deterioros [2]	167.464	168.232	-768	0%
Mantenimiento y reparaciones [3]	134.440	122.767	11.673	10%
Servicios [4]	69.584	61.367	8.217	13%
Conducción y maniobras [5]	54.662	51.481	3.181	6%
Vigilancia y seguridad [6]	49.251	43.759	5.492	13%
Servicios públicos [7]	45.393	44.008	1.385	3%
Otros gastos generales [8]	27.920	22.471	5.449	24%
Honorarios [9]	8.970	10.172	-1.202	-12%
Seguros generales [10]	895	2.085	-1.190	-57%
Impuestos, contribuciones y tasas	6.531	7.480	-949	-13%
Total	**$775.954**	**$729.168**	**$46.786**	**6%**

- **[1] Gastos de personal**

Gastos de personal	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Sueldos y salarios [1.1]	121.136	111.987	9.149	8%
Prestaciones sociales [1.1]	56.666	53.209	3.457	6%
Contribuciones efectivas [1.1]	26.093	24.253	1.840	8%
Gastos de personal diversos [1.2]	4.473	3.740	733	20%
Aportes sobre la nómina [1.1]	1.355	1.318	37	3%
Viáticos y gastos de viaje [1.3]	750	473	277	59%
Contribuciones imputadas [1.1]	371	366	5	1%
Total	**$210.844**	**$195.346**	**$15.498**	**8%**

[1.1] Sueldos y salarios, prestaciones sociales, contribuciones efectivas, aportes sobre la nómina, contribuciones imputadas: representa el valor de la remuneración causada a favor de los empleados de la empresa, como contraprestación directa por la prestación de sus servicios, así como los pagos en beneficios de los empleados a entidades del sistema de seguridad social y el valor de los gastos que se originan en pagos obligatorios sobre la nómina de las empresas con destino al ICBF y al SENA**.**

Se presenta el incremento salarial del año 2025, IPC 5,2%, más el reajuste del 2,5% de acuerdo con lineamientos de Distrito de Medellín, para un total de 7,7% generando un impacto en prestaciones sociales y parafiscales.

Adicionalmente para la vigencia 2025 la empresa terminó con una planta de personal de 2.066 servidores, durante la vigencia, se realizaron 158 ingresos y 87 retiros.

[1.2] Gastos de personal diversos: corresponde a los gastos que se originan en pagos de personal por conceptos no especificados en las cuentas relacionadas anteriormente, tales como dotación, capacitación, bienestar social. El incremento en esta cuenta se origina principalmente en el rubro de capacitación y bienestar social $857.

[1.3] Viáticos y gastos de viaje: Los gastos de viaje se ejecutaron de acuerdo con la demanda de la Empresa y en cumplimiento de las medidas de austeridad, aumentó en $277.

- **[2] Depreciación y amortización**

Depreciaciones y amortizaciones	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Equipo de transporte, tracción y elevación	70.075	71.094	-1.019	-1%
Maquinaria y Equipo [2.1]	61.847	58.572	3.275	6%
Obra civil	21.401	21.363	38	0%
Plantas de generación y distribución	4.533	4.590	-57	-1%
Redes líneas y cables	3.313	3.373	-60	-2%
Equipo de comunicación y computo [2.2]	2.681	5.948	-3.267	-55%
Intangibles Software y Patentes	1.707	1.852	-145	-8%
Licencias	1.339	796	543	68%
Muebles y enseres	513	491	22	4%
Intangibles Licencias	55	66	-11	-16%
Impresos, publicaciones, suscripción	0	87	-87	-100%
Total	**$167.464**	**$168.232**	**-$768**	**0%**

Se incluyen las cuentas que representan los gastos estimados para reflejar el valor del desgaste o pérdida de la capacidad operacional por el uso de los bienes o su consumo. Dentro de este rubro, las variaciones más significativas corresponden a:

[2.1] Maquinaria y equipo

Presentó un incremento del 6%, básicamente por la adquisición de herramientas y accesorios, Medidor de ultrasonido Metrocable, medidor de altura de riel UIC54, Equipo de marcación portátil laser para Metrocable y Equipo de diagnóstico para tarjetas electrónicas entre otros elementos, adicionalmente se realizó la activación de: los Proyectos I.2313 – Sistemas de control de acceso, I.1901 - Centro Integrado de seguridad (CISE), I.2315 - Máquinas de recarga automática, e I.2202 - Instalaciones eléctricas redes contra incendio.

[2.2] Equipo de comunicación y computo

Presentó una disminución por la baja de 676 validadores según resolución 0214 del 30 de junio de 2025, Sophos UTM Inside, ED PCC Datacenter 2piso Interfonia Servidorcentral, PCC Switch de Red LAN, PCC Storage con MSA, PCC Blade con Enclousure C3000, PCC Blade con Enclousure C3000 y Caja de almacenamiento HP2040 conectividad redundancia.

- **[3] Mantenimiento y reparaciones**

Mantenimiento y reparaciones	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Materiales y suministros [3.1]	41.343	31.633	9.710	31%
Maquinaria y equipo [3.2]	27.832	32.844	-5.012	-15%
Vehículos de pasajeros y auxiliares [3.3]	31.391	27.304	4.087	15%
Mantenimiento de edificios [3.4]	15.838	10.634	5.204	49%
Mantenimiento Cívica y SAP [3.5]	13.176	15.092	-1.916	-13%
Recursos naturales	2.402	1.796	606	34%
Equipos de comunicación y computación	1.399	1.562	-163	-10%
Soporte licencias	791	1.347	-556	-41%
Muebles, enseres y equipo de oficina	223	464	-241	-52%
Vehículos automotores	45	91	-46	-51%
Total	**$134.440**	**$122.767**	**$11.673**	**10%**

A continuación, se desarrollan los rubros más significativos, así como sus variaciones:

[3.1] Materiales y suministros

Corresponde a los elementos requeridos para la operación, el mantenimiento preventivo, correctivo de equipos y para la prestación del servicio, aumentó en $9.710 por:

- Cambio de mordazas de cabinas, cambio preventivo de poleas, cambio de balancines e instalación de equipos de protección de armarios, se realiza el cambio de componentes y elementos en los sistemas intervenidos dentro del mantenimiento mayor.
- Cambio de cerrojo y motor en cambiavías de Poblado, cambio de módulo procesador en enclavamiento de San Antonio Metro y cambio de relés de vigilancia de tensión en subestación de tracción San Antonio
- Utilización de materiales para correctivos de iluminación y fuerza de estaciones de cables aéreos; elementos para reparaciones de líneas de vida; materiales para mantenimientos de la vía férrea en Envigado, Bello, Prado – Berrio, Sabaneta – Estrella

[3.2] Maquinaria y equipo

Disminución de $5.012, debido a la ejecución de las siguientes actividades:

- Ejecución durante la vigencia 2024 del contrato de mantenimiento de plataformas electromecánicas y abatibles, vías de tracción de cabinas, retorqueo a fijaciones en estaciones y pilonas, y complementación de equipos de izaje de carga de los sistemas de cables aéreos por valor de $4.540, el cual no se ejecutó en 2025.

- Menor valor ejecutado del contrato 6111C-23 de mantenimiento mayor, mantenimiento de cabinas y mantenimiento a balancines, en los sistemas de transporte por cable aéreo.

[3.3] Mantenimiento vehículos auxiliares y pasajeros

Corresponde al mantenimiento del modo buses, así como trenes, cables y tranvía. La variación se originó principalmente por:

- Inicio del contrato de mantenimiento de ciclo largo de los vehículos de pasajeros de la serie CAF, el cual en la vigencia 2025 facturó $3.612.
- Mayor ejecución del mantenimiento predictivo mediante ensayos no destructivos en los Sistemas Metro, Cables, Tranvías por $1.043.

[3.4] Mantenimiento de edificios

El aumento en esta vigencia con respecto a lo anterior corresponde principalmente a:

- Incremento de las tarifas del contrato de mantenimiento, reparación y/o adecuación de las instalaciones físicas de la empresa, el cual empezó a partir de septiembre de 2024, generando un aumento de $2.009
- La ejecución de la estructuración, diseño, producción, instalación, limpieza, actualización y reposición de señalética

[3.5] Mantenimiento Cívica y SAP

La disminución corresponde a que en el sistema Cívica durante la vigencia 2024 se entregaron más desarrollos para el sistema de recaudo, nuevas funcionalidades, potencialización de algunas existentes y optimización de código.

- **[4] Servicios**

Servicios	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Servicios de aseo [4.1]	25.850	22.175	3.675	17%
Servicio de transporte [4.2]	11.591	10.130	1.461	14%
Telecomunicaciones y publicidad [4.3]	8.113	6.205	1.908	31%
Campaña educativa	7.706	6.473	1.233	19%
Servicio de administración MRA [4.4]	6.503	5.004	1.499	30%
Servicio de recaudo	5.405	5.721	-316	-6%
Servicio al cliente	1.718	1.458	260	18%
Seguridad industrial	1.166	1.942	-776	-40%
Otros servicios	830	1.000	-170	-17%
Relaciones con la comunidad	702	1.251	-549	-44%
Mesa de ayuda	0	8	-8	-100%
Total	**$69.584**	**$61.367**	**$8.217**	**13%**

A continuación, se relacionan los valores con una variación más significativa:

[4.1] Servicio de aseo

Corresponde al servicio de aseo en instalaciones físicas del Metro, el incremento por $3.675 se origina por el aumento de indicadores macroeconómicos como IPC, SMLMV, adicional a la disminución de la jornada laboral, por otro lado, se encuentra la atención de espacios adicionales que no estaban en el anterior contrato por la delegación de espacios por parte del Distrito y la recolección de residuos de locales comerciales tipo 1 y autoservicios.

[4.2] Servicio de transporte

Corresponde al servicio de transporte de personal, el cual se firmó un nuevo contrato desde diciembre de 2024 con un incremento de la tarifa del 20,72% con respecto al anterior, debido a afectación del IPC, SMLMV y alza en el combustible.

[4.3] Servicio de telecomunicaciones y publicidad

El aumento de este rubro se genera por:

- Conmemoración de los 30 años de operación comercial del Metro de Medellín,
- Incremento y robustecimiento de eventos estratégicos de marca y relacionamiento.

[4.4] Servicio de administración de MRA (Máquinas de recarga automática)

Comprende atención de primer nivel, recolección de valores, abastecimiento de medios de pago y abastecimiento de bases para la devolución al usuario, adicionalmente, el acompañamiento a los mantenimientos preventivos y correctivos de cada una de las MRA. Presenta un aumento de $1.499 debido al incremento de máquinas de tercera generación desde agosto de 2025 pasando de 135 a 272, es decir, incremento de 137 unidades.

- **[5] Conducciones y maniobras**

Se encuentra conformado por el servicio de conducción en buses, trenes y tranvía, el acumulado presentó un incremento de $3.181, principalmente por:

- Servicio de conducción de trenes y tranvía, aumento de $2.956 generado por el incremento del SMLMV en 9,53%.
- Servicio de conducción de buses**,** aumento de $851.

- **[6] Vigilancia y seguridad**

En este rubro se encuentran los servicios de vigilancia privada y pública, presenta un incremento de $5.492:

- **Vigilancia privada y operador de medios tecnológicos (OMT)**: creció en $2.956 por indicadores macroeconómicos que impactaron la tarifa, específicamente el SMLMV con un 9,53%

- **Vigilancia pública:** para el 2025 aumentó en $2.536, en este período los hitos de pago pactados dentro del convenio con la Policía Nacional han sido de mayor cuantía y en diferente fecha de egreso para consignación a la Policía.

- **[7] Servicios públicos**

Incorpora los servicios de energía en subestaciones, conexión, alcantarillado, aseo, teléfono. No se presentan variaciones significativas.

- **[8] Otros gastos generales**

Se encuentra conformado por:

Otros gastos generales	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Intangibles [8.1]	13.981	7.594	6.387	84%
Combustibles y lubricantes	6.848	6.266	582	9%
Bienes Comercializados	4.325	4.610	-285	-6%
Otros materiales y suministros	1.692	3.081	-1.389	-45%
Impresos, publicaciones, suscripción	447	479	-32	-7%
Arrendamientos	420	291	129	45%
Otros Egresos diversos	161	94	67	71%
Gastos legales	39	49	-10	-21%
Suscripciones y afiliaciones	7	7	0	0%
Total	**$27.920**	**$22.471**	**$5.449**	**24%**

[8.1] **Intangibles**: el aumento por $6.387, se explica principalmente por la ejecución de nuevos contratos desde finales de 2024:

- Evolución cívica por $2.078, su objetivo es desarrollar y validar los métodos de pago actuales (Cívica, QR) e integrar nuevos medios de pago, incluyendo nuevas tecnologías de tarjetas y pagos abiertos, basado en un nuevo sistema operativo: Android.
- Soporte al Sistema de Señalización RAIL por la Empresa Siemens por $1.936.
- Arus, por $1.194 cambio a infraestructura como servicio al considerarse que un servicio de nube privada permite contar con las capacidades de cómputo y procesamiento necesarias para los procesos de Gestión de TI.
- Prestación del servicio de soporte de mantenimiento e instalación de CCTV de la Empresa, el cual crece en $723.

Nota 26. Gastos operacionales

Representa la totalidad de la disminución en los beneficios económicos producidos a lo largo de la vigencia que no están asociados de manera directa a la prestación del servicio de transporte. Se clasifican en gastos operacionales (de administración, operación y ventas, deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones, gastos por transferencia y subvenciones y otros gastos no operacionales)

Gastos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
De administración, operación y ventas [1]	104.545	111.301	-6.756	-6%
Deterioro, depreciaciones ,amortizaciones y provisiones [2]	3.103	8.493	-5.390	-63%
Total	**$ 107.648**	**$ 119.794**	**-$ 12.146**	**-10%**

- **[1] Gastos de administración, operación y ventas**

Representan los gastos asociados a las actividades de planificación, organización, dirección, control y apoyo logístico; así como los gastos originados en el desarrollo de la operación básica o principal de la empresa siempre que no deban ser registrados como costos.

Gastos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Generales [1.1]	43.460	59.221	-15.761	-27%
Sueldos y salarios [1.2]	25.417	19.678	5.739	29%
Impuestos, Contribuciones y tasas [1.3]	14.743	13.851	892	6%
Prestaciones sociales [1.2]	12.904	10.034	2.870	29%
Contribuciones efectivas [1.2]	5.889	5.862	27	0%
Gastos de personal diversos [1.4]	1.374	2.018	-644	-32%
Aportes sobre la nómina [1.2]	717	603	114	19%
Contribuciones imputadas [1.2]	41	34	7	19%
Total	**$104.545**	**$111.301**	**-$6.756**	**-6%**

[1.1] Generales

Representa el valor de los gastos necesarios para apoyar el normal funcionamiento y desarrollo de las labores de administración y operación de la empresa.

Detalle de gastos generales:

Gastos generales	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Seguros generales [1.1.1]	13.402	28.597	-15.195	-53%
Licencias [1.1.2]	8.217	7.507	710	9%
Mantenimiento [1.1.3]	5.936	5.112	824	16%
Honorarios [1.1.4]	5.400	9.157	-3.757	-41%
Gastos legales [1.1.5]	2.758	139	2.619	1883%
Intangibles	1.650	1.725	-75	-4%
Diseños y estudios	1.567	1.791	-224	-13%
Contratos de aprendizaje	1.191	1.211	-20	-2%
Comunicaciones y transporte	964	911	53	6%
Otros gastos generales	669	454	215	47%
Vigilancia y seguridad	568	608	-40	-7%
Impresos, publicaciones, suscripciones	434	966	-532	-55%
Materiales y suministros	259	276	-17	-6%
Servicios públicos	146	97	49	51%
Arrendamiento operativo	105	111	-6	-5%
Reparaciones	84	92	-8	-9%
Otros	110	467	-357	-76%
Total	**$43.460**	**$59.221**	**-$15.761**	**-27%**

1.1.1 Seguros generales: corresponde a los gastos causados por concepto de seguros en sus diferentes modalidades (cumplimiento, responsabilidad civil contractual y extracontractual, lucro cesante, terrorismo, entre otros), la disminución por $15.195 se presentó básicamente por la aplicación de la Resolución 419 de 2023 de la Contaduría General de la Nación -CGN-, en la cual se permite amortizar sólo aquellos seguros que tienen una vigencia superior a 12 meses. De acuerdo con esto, se registró en el gasto del año 2024 las compras de pólizas con cobertura menor o igual a 12 meses, en los meses que se hicieron las compras, mientras que, en la vigencia 2025 se adquirieron las mencionadas pólizas a 13 meses, razón por la cual se amortizaron de acuerdo con su duración, presentando así una disminución del gasto por este concepto.

1.1.2 Licencias:

Los conceptos que se reconocen en este rubro son principalmente:

- Compra y renovación de licencias Microsoft Office 365, $2.164.
- Suscripción y soporte de software de gestión y administración de clientes tipo "CRM" (Customer Relationship Management), $771.
- Suscripción licencia virtualización VMware $547
- Suscripción plataforma CISE (Centro Integrado de Seguridad y Emergencias) Fase III, $480
- Suscripción y el soporte del software Proactivanet, $437.
- Licencias neptune, $424
- Suscripción plataforma Adpross $374
- Licencias NDR Dark Trace $207
- Licencias Server Basis $208
- Licencias de Antivirus Sophos $169

1.1.3 Mantenimiento

A continuación, se presentan los rubros más relevantes:

- Mesa de servicios por $2.282
- Licenciamiento por mantenimiento de uso de SAP por $1.986

1.1.4 Honorarios:

A continuación, se relacionan las asesorías más representativas realizadas en el período 2025:

- Consultoría técnica por valor de $712, para diagnosticar e identificar las causas de las averías que presenta el sistema de señalización
- Estudios e interventoría del Corredor San Antonio de Prado $638
- Mesa de servicios especializados para el apoyo al Sistema de Información geográfica $576
- Revisión Integral del Plan Rector de Expansión $478
- Honorarios para el mantenimiento y confiabilidad del sistema de gestión de activos $450
- Plan maestro centro histórico en sus componentes de gestión social y cultural y estudios y diseño por $345
- Revisión y análisis del dictamen pericial aportado por el Consorcio Rover Omicron (CIRO) y elaborar dictámenes periciales de controversias $334
- Migración del reporte sostenibilidad de la empresa, actualmente elaborado bajo lineamientos GRI, a un reporte de sostenibilidad bajo lineamientos ESRS (Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad) $311
- Consultoría estratégica y formación técnica especializada en ciberseguridad por $159

Con respecto a la vigencia anterior se observa una diminución principalmente porque en el año 2024 se realizó una mayor ejecución de $1.871 del plan rector de expansión con respecto a esta vigencia, adicionalmente, se realizó en el periodo anterior consultoría para el análisis de viabilidad y conveniencia legal, financiera y técnica de la creación de la UEN cívica como una nueva empresa del Metro de Medellín, $2.002.

1.1.5 Gastos legales:

Corresponde en su mayoría a los gastos notariales, rentas e instrumentos públicos asociados a la compra y la transferencia en el mes de febrero del predio Peldar al Fideicomiso Alianza Fiduciaria.

1.2 Sueldos y salarios, prestaciones sociales, Contribuciones efectivas, Aportes sobre la nómina y Contribuciones imputadas

Para el año 2025 se efectúo un incremento salarial del IPC 5,2% realizado desde enero, más el reajuste del 2,5%, para un total de 7,7%, este incremento impactó los rubros asociados a la nómina. Adicionalmente se presentó el cubrimiento de vacantes mediante promociones internas e ingresos de personal, incremento en recargos impactando sueldos, prestaciones sociales y seguridad social.

Para la vigencia 2025 se terminó con una planta de personal de 2.066 servidores, durante el año, se realizaron 158 ingresos y 87 retiros.

1.3 Impuestos, tasas y contribuciones

Representa el valor de los impuestos, contribuciones y tasas causados a cargo de la Empresa, de conformidad con las disposiciones legales.

Impuestos, tasas y contribuciones	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Impuesto de industria y comercio	7.833	7.418	415	6%
Gravamen movimientos financieros	3.171	2.944	227	8%
Otros impuestos	1.175	1.113	62	6%
Tasas	946	168	778	463%
Impuesto de timbre	726	0	726	100%
Cuota de fiscalización y auditaje	569	759	-190	-25%
Contribuciones	242	191	51	27%
Estampillas	49	66	-17	-25%
Impuesto vehículos automotores	23	1	22	1762%
Intereses de mora	8	180	-172	-96%
Licencias	1	0	1	100%
Impuestos, contribuciones y tasas en el exterior	0	1.011	-1.011	-100%
Total	**$14.743**	**$13.851**	**$892**	**6%**

La variación del rubro por $892, corresponde básicamente a:

Impuestos, contribuciones y tasas del exterior: la disminución de $1.011 en el año 2025 obedece a que, durante la vigencia, no se realizaron retenciones en el exterior por concepto de distribución de dividendos ni otros servicios, a diferencia del año anterior, en el cual sí se presentaron retenciones asociadas a la distribución de dividendos y servicios prestados por EOMMT S.A.S.

Impuesto de industria y comercio: el crecimiento por valor de $415 se debe al aumento del 6% en los ingresos por transporte durante el 2025 con respecto al 2024, básicamente por el incremento tarifario aprobado por el Área Metropolitana.

Impuesto de timbre: en virtud de la declaratoria de emergencia económica establecida mediante el Decreto 175 de 2025, vigente del 22 de febrero al 31 de diciembre de 2025, se generaron gastos por concepto de este impuesto, lo cual ocasionó un incremento de este rubro por $726.

Tasas: el incremento registrado en el rubro de tasas durante el periodo se atribuye principalmente a la entrada en vigencia de la tasa especial de seguridad y convivencia ciudadana del Departamento de Antioquia, establecida mediante la Ordenanza 50 de 2024. La aplicación de este nuevo gravamen a partir de 2025 generó un gasto por valor de $778, representando el mayor impacto dentro de las variaciones de este grupo en la presente vigencia.

[1.4] Gastos de personal diversos

Representan el valor de los gastos que se originan en pagos de personal por conceptos no especificados en las cuentas relacionadas anteriormente.

Gastos de personal diversos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Capacitación, bienestar social, estímulos	910	0	910	100%
Gastos de viaje	384	1.300	-916	-70%
Otros gastos de personal diversos	80	657	-577	-88%
Dotación y suministro a trabajadores	0	61	-61	-100%
Total	**$1.374**	**$2.018**	**-$644**	**-32%**

- ### [2] Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones

Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Provisión litigios y demandas [2.1]	1.664	1.370	294	21%
Depreciación propiedad, planta y equipo	584	517	67	13%
Deterioro de Inventarios [2.2]	583	2.356	-1.773	-75%
Amortización activos intangibles	253	323	-70	-22%
Deterioro de cuentas por cobrar [2.3]	19	3.927	-3.908	-100%
Total	**$3.103**	**$8.493**	**-$5.390**	**-63%**

[2.1] **Provisión de litigios y demandas**: La empresa en la vigencia 2025, presentó un gasto de provisión de $1.664 principalmente por los siguientes procesos que fueron provisionados:

A nivel de provisión de demandas laborales

- Provisión por el proceso 05001310500420250004300 por $135 que busca que se declare a la empresa responsable de intermediación laboral de contratistas de la Fundación Pascual Bravo.
- Provisión por el proceso 05001310500820180017700 por $168 que busca que se declare a la empresa como responsable de perjuicios causados con ocasión de la ejecución de obra.

A nivel de provisión de demandas administrativas

- Provisión de los procesos 05001233300020190216600 por $220 y 05001333301820250013500 por $169 y el proceso 05001333303420250017900 de $176 que buscan que se declare a la empresa como responsable de reparación directa.
- Provisión del proceso 05001333300620250006200 por $490 que busca que se declare a la empresa responsable por accidente de tránsito de un Bus articulado y peatón.

Los procesos laborales y administrativos presentaron la respectiva actualización de los indicadores económicos (Índice de Precios al Consumidor -IPC- e indexación y proyecciones), en la vigencia se presentó un ajuste por inflación en 5.10% y una tasa TES de valoración del 12,84%, en cumplimiento de la política contable de la empresa.

[2.2] Deterioro de inventarios: en el 2025 se efectuó deterioro por Valor Neto de Realización (VNR) $583, de acuerdo con el informe que presenta la empresa "Valoraciones Empresariales S.A.S" que indica que algunos elementos presentan una disminución con respecto a su valor en libros lo que constituye un deterioro en su valor neto de reposición.

[2.3] Deterioro de cuentas por cobrar: durante el 2025 ingresa al deterioro principalmente la siguiente cartera

- $10 deudor EPS SURA que corresponde a cartera por incapacidades rechazadas por la entidad argumentando que superan los 180 días y debieron trasladar su cobro al fondo de pensiones (vigencia 2023). Este valor se encuentra actualmente en trámite con el área de Gestión legal, con el fin de interponer la respectiva demanda para su recuperación.
- $8 deudor COOMEVA EPS en liquidación, valor correspondiente a incapacidades vigencias 2021 y 2022. Las acreencias fueron presentadas de manera oportuna y se recibió notificación de aceptación de la deuda, la cual se encuentra pendiente de pago.

Nota 27 Otros ingresos

Otros ingresos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Transferencias y subvenciones [1]	273.557	259.162	14.395	6%
Financieros [2]	102.562	110.787	-8.225	-7%
Otros ingresos [3]	12.703	12.690	13	0%
Total	**$ 388.822**	**$ 382.639**	**$ 6.183**	**2%**

- **[1] Ingresos por transferencias y subvenciones**

El detalle de los ingresos por subvención se presenta a continuación,

Ingresos transferencias y subvenciones	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Rentas pignoradas[1.1]	198.604	185.209	13.395	7%
Metro de la 80 [1.2]	44.381	35.994	8.387	23%
Tranvía [1.3]	17.650	16.223	1.427	9%
Cables [1.3]	11.136	11.066	70	1%
Buses a gas [1.3]	1.786	1.786	0	0%
Préstamo condonable [1.4]	0	5.336	-5.336	-100%
Estudios san Antonio de prado	0	3.548	-3.548	-100%
Total	**$273.557**	**$259.162**	**$14.395**	**6%**

[1.1] Rentas pignoradas,

Corte a diciembre se presenta un crecimiento por el mayor consumo por parte de los contribuyentes, y declarados y pagados por sus distribuidores, que corresponden a los diez primeros puntos (10%) de la sobretasa a la gasolina recaudada en los municipios del Valle de Aburrá como también El 40% del total del recaudo del impuesto al tabaco y consumo de cigarrillo en el Departamento de Antioquia.

Rentas pignoradas	Diciembre 2025	Diciembre 2024
Consumo de cigarrillos y tabaco	60.822	57.803
Sobretasa a la gasolina	137.782	127.406
Total	**$198.604**	**$185.209**

A continuación, en las siguientes tablas se muestra el histórico de recaudo de las rentas de gasolina y tabaco desde el año 2004:

Período	Consignado	Proyectado	Diferencia	Cumplim %
Gasolina				
2004	31.777	23.929	7.848	133%
2005	59.587	40.950	18.637	146%
2006	65.433	42.997	22.436	152%
2007	70.867	45.148	25.719	157%
2008	72.962	47.405	25.557	154%
2009	69.664	49.775	19.889	140%
2010	68.542	52.264	16.278	131%
2011	70.093	54.877	15.216	128%
2012	70.442	57.621	12.821	122%
2013	72.711	60.502	12.209	120%
2014	76.212	63.527	12.685	120%
2015	82.598	66.703	15.895	124%
2016	89.790	70.039	19.751	128%
2017	88.038	73.541	14.497	120%
2018	92.664	77.218	15.446	120%
2019	94.766	81.081	13.685	117%
2020	75.149	85.130	-9.981	88%
2021	58.085	89.390	-31.305	65%
2022	51.913	51.735	178	100%
2023	114.260	98.551	15.709	116%
2024	127.406	103.479	23.927	123%
2025	137.782	108.653	29.129	127%
Total	**$1.740.741**	**$1.444.515**	**$296.226**	**121%**

Período	Consignado	Proyectado	Diferencia	Cumplim %
Tabaco				
2004	22.767	18.000	4.767	126%
2005	24.943	18.900	6.043	132%
2006	30.896	19.845	11.051	156%
2007	33.591	20.837	12.754	161%
2008	31.381	21.879	9.502	143%
2009	29.249	22.973	6.276	127%
2010	30.710	24.122	6.588	127%
2011	28.088	25.328	2.760	111%
2012	25.905	26.594	-689	97%
2013	28.617	27.924	693	102%
2014	33.530	29.320	4.210	114%
2015	33.207	30.786	2.421	108%
2016	43.043	32.326	10.717	133%
2017	34.281	33.942	339	101%
2018	37.895	35.639	2.256	106%
2019	52.837	37.421	15.416	141%
2020	43.697	39.293	4.404	111%
2021	12.432	41.255	-28.823	30%
2022	16.254	43.320	-27.066	38%
2023	52.640	45.485	7.155	116%
2024	57.804	47.760	10.044	121%
2025	60.822	50.148	10.674	121%
Total	**$764.589**	**$693.097**	**$71.492**	**110%**

[1.2] **Metro de la 80,** presenta un incremento de $8.387 básicamente por el aumento en el reconocimiento de los intereses asociados al préstamo de M80 por $9.645 y la disminución en el reconocimiento del Gravamen al Movimiento Financiero generado en el proyecto por $1.258., con base en estos rubros se hace el reconocimiento de los ingresos siguiendo los lineamientos de la NIC 20

[1.3] **Tranvía, cables y buses a gas:** los valores corresponden a la depreciación de los activos subvencionados adquiridos en los diferentes proyectos en los cuales se obtuvo recursos de otras entidades, el valor se reconoce de acuerdo con la vida útil de cada activo.

[1.4] **Préstamo condonable,** las subvenciones asociadas al préstamo del acuerdo de pago se recibieron hasta el 2024, dado que hasta esta vigencia se tenía activa la deuda por pagar con los bancos externos, sobre la cual al momento de realizar los pagos la nación cofinanción en 40% de los valores pagados.

- **[2] Ingresos financieros**

Financieros	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Rendimiento efectivo de inversiones [2.1]	75.179	84.937	-9.758	-11%
Intereses sobre depósitos en instituciones financieras [2.2]	21.396	20.248	1.148	6%
Rendimientos recursos entregados en administración	2.745	2.851	-106	-4%
Rendimiento préstamos por cobrar	2.269	1.758	511	29%
Otros ingresos financieros	964	984	-20	-2%
Intereses por mora	9	7	2	27%
Ganancia valoración de derivados	0	2	-2	-100%
Total	**$102.562**	**$110.787**	**-$8.225**	**-7%**

[2.1] **Rendimiento efectivo en inversiones:** La disminución en los rendimientos de las inversiones en títulos de renta fija (CDTs y TES) es generado por una disminución del saldo en el portafolio en el año y una disminución de la rentabilidad promedio de los títulos por condiciones de mercado, en el año 2024 se cerró con una rentabilidad promedio de 13,19% y 2025 de 11,66%

[2.2] **Intereses**: El aumento en los intereses obedece a un monto mayor depositado temporalmente en cuentas bancarias para el provisionamiento de recursos para proyectos específicos, como el proyecto de Ampliación de Capacidad. Además, el aumento en las tasas de rentabilidad durante los últimos meses del año ayudó a tener un mejor ingreso por este rubro.

- **[3] Otros ingresos**

Otros ingresos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Ajuste por diferencia en cambio [3.1]	6.141	7.366	-1.225	-17%
Ingresos diversos [3.2]	6.562	5.324	1.238	23%
Total	**$12.703**	**$12.690**	**$13**	**0%**

[3.1] Ajuste por diferencia en cambio

Diferencia en cambio	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Adquisición bienes y servicios nacionales	2.073	617	1.456	236%
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.038	1.124	914	81%
Cuentas por cobrar	1.198	1.447	-249	-17%
Adquisición bienes y servicios del exterior	589	3.272	-2.683	-82%
Inversiones	241	0	241	100%
Cuentas por pagar	2	0	2	100%
Préstamos por cobrar	0	904	-904	-100%
Financiamiento externo préstamos por pagar	0	2	-2	-100%
Total	**$6.141**	**$7.366**	**-$1.225**	**-17%**

Resultado de la reexpresión de los bienes, derechos y obligaciones de las transacciones realizados en USD o EUR, principalmente en:

El rubro con mayor variación por efecto de la tasa de cambio corresponde a la adquisición de bienes y servicios del exterior, donde para la vigencia 2024 se realizó el último pago de CAF para el proyecto de modernización, aún se estaba amortizando el anticipo entregado en el año 2019 que fue reconocido con una tasa de cambio para euros de $3.705,67

[3.2] Ingresos diversos

Por $6.562, los ingresos diversos son generados principalmente por:

- $2.642 por concepto de perjuicios patrimoniales en la modalidad de daño emergente del proceso judicial promovido contra Pórticos S.A contrato CN2016-320, los cuales serán cancelados por las aseguradoras CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A. $1.585 y COMPAÑIA ASEGURADORA DE FIANZA $1.057.
- Ingreso por recuperación de provisiones, por valor de $549, de los cuales $407 generado por la actualización del proceso laboral 05001310502120160096 20, en esta demanda se buscaba que se declarara a la Empresa como empleador de los conductores de buses vinculados al Pascual Bravo y se ha clasificado como probable de pérdida, en el trascurso del año la empresa estimaba realizar el pago de la demanda en el año 2025, con nueva información del proceso en el mes de julio el abogado realizó una actualización de la probabilidad de fallo de recurso de casación cambiando la probabilidad de terminación para la vigencia 2029, adicional a lo anterior se presentó una recuperación de provisiones de 142 por ajuste de pretensiones en el mes de febrero de 2025 del proceso 05001333300920230032000 en el cual se busca que se declare que el Metro de Medellin responsable de reparación directa por accidente de tránsito de bus de la Empresa.
- Reversión de pérdidas por deterioro de valor, donde para el 2024 se incluyó recuperación de deterioro de valor en cuentas por cobrar de $439 aplicado principalmente al deudor Consorcio Infraestructura Rover Omicron por el cruce realizado entre los valores pendientes y un valor por medidas de apremio realizadas al contratista, y recuperación de deterioro de inventarios por $42.

Nota 28 Gastos financieros

[1] Financieros

Financieros	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Financiamiento interno de largo plazo [1]	248.541	240.883	7.658	3%
Medición inicial préstamos por cobrar	3.135	3.367	-232	-7%
Intereses por pasivo beneficios empleados	789	921	-132	-14%
Otros gastos financieros	777	791	-14	-2%
Perdida por valoración de inversiones	2	4	-2	-40%
Intereses de mora	1	0	1	100%
Financiamiento externo de largo plazo	0	243	-243	-100%
Total	**$253.245**	**$246.209**	**$7.036**	**3%**

- **[1] Financiamiento interno de largo plazo**

En este concepto se reconoce el costo por el servicio de la deuda relacionada con:

- Nación por el Acuerdo de pago firmado el 21 de mayo de 2004, $213.417
- Banco de Occidente y Banco de Bogotá para la compra de trenes $11.331
- Bancolombia, FDN y Davivienda para el crédito de M80 $21.542
- Bancolombia por leasing financiero de biviales, bateadora y validadores, $2.251

El aumento se concentra principalmente por los intereses asociados a los desembolsos para el desarrollo del proyecto Metro Ligero de la Av. 80, los cuales fueron solicitados a partir del mes de abril de la vigencia 2024, donde los más representativos fueron realizados entre agosto y diciembre de esa vigencia, para lo cual el 2025 se tiene el costo financiero del total de esas obligaciones para todo el año, mientras que en 2024 fue a medida que se iban recibiendo los desembolsos.

Nota 29 Otros Gastos

Otros gastos	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Aporte FET [1]	39.906	0	39.906	100%
Comisiones [2]	22.583	26.400	-3.817	-14%
Pérdida por reevaluación de terrenos [3]	21.470	29.562	-8.092	-27%
Ajuste por diferencia en cambio [4]	16.929	7.342	9.587	131%
Otros gastos diversos	7.355	6.446	909	14%
Dev, rebajas y descuentos	0	69	-69	-100%
Perdida prop de inversión-valor razonable	0	285	-285	-100%
Total	**$ 108.243**	**$ 70.104**	**$ 38.139**	**54%**

- **[1] Aporte FET**

El Metro de Medellín cumpliendo con las obligaciones contractuales surgidas la modificación N° 9 del convenio interadministrativo 4600031108 de 2011 (Distrito) / CN2011-0008 (Metro), se encuentra obligado a realizar un aporte de acuerdo con el numeral primero: *"PARÁGRAFO SEGUNDO: A partir de la fecha de suscripción de la presente modificación, el déficit de la operación será asumido por EL DISTRITO y LA EMPRESA. En tal sentido, las PARTES acuerdan que los aportes tendientes a cubrir el déficit en el marco del presente convenio serán asumidos por estas. El DISTRITO asumirá el valor de déficit indicado en la cláusula decimotercera por cada vigencia fiscal del convenio. LA EMPRESA cubrirá el valor en exceso en los términos señalados en la cláusula decimotercera del déficit que cubra el DISTRITO, también por cada vigencia fiscal. En todo caso, el aporte de La EMPRESA quedará condicionado a la expedición del Fondo de Estabilización Tarifaria en los términos de la misma cláusula referida anteriormente".*

El valor de dicho aporte será aprobado por la Junta Directiva de acuerdo con el numeral segundo de la modificación 9 del convenio en mención, el cual indica: "*En caso de presentarse déficit para la operación objeto del presente convenio, es decir, una diferencia negativa entre los ingresos y los egresos, los aportes requeridos, seguirán la siguiente regla: i) EL DISTRITO aportará para la vigencia 2025, hasta $58.080 y LA EMPRESA aportará el valor aprobado por su Junta Directiva para la vigencia 2025."*, por lo tanto, de acuerdo con la sesión del 30 de Octubre de 2024 de Junta Directiva se aprobó un aporte por $39.906, el cual se encuentra respaldado en el Registro Presupuestal 40313612 y cuya compensación con la remuneración se encuentra supeditada a la constitución del Fondo de Estabilización de la Tarifa (FET).

- **[2] Comisiones servicios financieros**

En su mayoría, corresponde a la comisión de compromiso del crédito adquirido para la financiación del proyecto Metro Ligero de la AV 80, la cual es calculada sobre el valor del crédito no desembolsado de acuerdo con el porcentaje asignado por cada acreedor, a continuación, se relacionan los valores causados y sus condiciones.

Acreedor	Valor	%Comisión de Compromiso Anual
Bancolombia	11.459	0,99% + IVA
FDN	10.373	0,97% + IVA
Davivienda	117	0,15% IVA incluido
Total	**$21.949**	

También se encuentra la comisión del agente de la financiación del proyecto Metro ligero de la Av 80, el valor pagado por este concepto durante el año fue de $172.

- **[3] Pérdida por reevaluación de terrenos**

  - Corresponde a los 13 terrenos asociados al proyecto Peldar, los cuales deben ser cedidos al Municipio de Envigado como compensación del proyecto asociados a la Actuación Urbanística N5, estos inmuebles vinculados a este proyecto presentan unas condiciones especiales que generan el cambio de uso de propiedad planta y equipo a Propiedad de inversión por su destinación como parte del proyecto que espera generar rentas futuras, estas condiciones establecieron la necesidad de realizar un contrato externo con la empresa Derecho y Valoración Inmobiliaria, con el objetivo de establecer el valor adecuado de mercado para este tipo de inmuebles que deben ser entregados como carga urbanística a los entes territoriales y sobre los cuales no se tiene una destinación comercial específica.

    El estudio contratado dio como resultado, un deterioro para 12 terrenos y valorización para una de las 13 matriculas, este nuevo avalúo da como resultado una afectación al ORI por valor de $15.915 producto de la reversión del valor revaluado del periodo 2024.

    La metodología utilizada por la empresa fue la de enfoque residual, la más adecuada para este tipo de inmuebles.

    Para los demás terrenos del rubro, no se presenta ninguna novedad durante la vigencia 2025, por política contable el avalúo a este grupo de bienes inmuebles se debe realizar cada tres años, el último estudio se presentó para el cierre del año 2024.

- **[4] Gasto por diferencia en cambio**

Corresponde a los valores que generaron diferencia en cambio dentro del periodo.

Ajuste por diferencia en cambio	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Cuentas por cobrar	7.372	72	7.300	10096%
Efectivo y equivalentes al efectivo	4.202	841	3.361	400%
Adquisición bienes y servicios exterior	2.354	3.484	-1.130	-32%
Fiducia mercantil - Patrimonio autónomo	1.652	0	1.652	100%
Préstamos por cobrar	1.045	0	1.045	100%
Adquisición de bienes y servicios nacionales	304	1.177	-873	-74%
Inversiones	0	1.003	-1.003	-100%
Préstamos por pagar	0	765	-765	-100%
Total	**$16.929**	**$7.342**	**$9.587**	**131%**

Nota 30 Participación en asociadas y negocios conjuntos

Se detallan a continuación el detalle de resultados de las inversiones bajo MPP:

Inversiones bajo MPP	Diciembre 2025	Diciembre 2024
EOMMT S.A.S	15.542	13.582
Promotora Ferrocarril de Antioquia	- 772	- 882
APP Davivienda	- 1.506	-284
Total	**$13.264**	**$12.416**

En la vigencia 2025 la Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev (EOMMT), reportó al Metro de Medellín una utilidad por la operación en Quito de USD 7.826.698, en el proceso de conversión de las cifras financieras con relación a la valoración, los activos y pasivos reportados al 31 de diciembre de que valoraron a tasa de cierre y las transacciones de ingresos, costos y gastos de la empresa a tasa promedio, lo cual le generó a la empresa un ingreso por método de participación patrimonial de $15.542, teniendo presente que para el año en curso los ingresos de la asociada incrementaron un 5% según lo proyectado en la modelación inicial del proyecto y los costos han logrado tener una eficiencia del 19%.

La alianza comercial Super APP Davivienda generó una pérdida en la vigencia 2025 debido a los altos costos asociados al mantenimiento, soporte y de publicidad de la aplicación. Durante la vigencia, se generaron resultados negativos de $3.013 generando un gasto por método de participación patrimonial de $1.503.

Teniendo presente la situación económica, el Comité de Gobierno de la alianza se encuentra evaluando la terminación por mutuo acuerdo, así como el alistamiento para la ejecución de las actividades necesarias para su desmonte.

Nota 31. Efectos de las variaciones en las tasas de cambio

La información que compone los efectos de las variaciones en las tasas de cambio de la moneda extranjera es la siguiente:

Ajuste por diferencia en cambio	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Incrementos (ingresos)	6.141	7.366	-1.225	-17%
Reducciones (gastos)	16.929	7.342	9.587	131%
Valor Neto	**-$10.788**	**$24**	**-$10.812**	

Conciliación de ajustes por diferencia en cambio

Concepto	Vigencia 2025			Vigencia 2024		
	Incrementos	Reducciones	Neto	Incrementos	Reducciones	Neto
Adquisición de bienes y servicios nacionales	2.073	304	1.769	617	1.177	-560
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.038	4.202	-2.164	1.124	841	283
Cuentas por cobrar	1.198	7.372	-6.174	1.447	72	1.375
Adquisición de bienes y servicios del exterior	589	2.354	-1.765	3.272	3.484	-212
Inversiones	241	0	241	0	1.003	-1.003
Cuentas por pagar	2	0	2	0	0	0
Encargo fiduciario	0	1.652	-1.652	0	0	0
Préstamos por cobrar	0	1.045	-1.045	904	0	904
Préstamos por pagar	0	0	0	2	765	-763
Total	**$6.141**	**$16.929**	**-$10.788**	**$7.366**	**$7.342**	**$24**

Nota 32. Impuesto a las ganancias

El impuesto a las ganancias de la compañía presentado en el Estado del Resultado Integral por $2.293 para el periodo finalizado en diciembre de 2025 está compuesto de la siguiente manera.

Impuesto a las ganancias	Diciembre 2025	Diciembre 2024
Impuesto corriente [1]	-1.934	-682
Impuesto diferido [2]	4.227	65.822
Total	**$2.293**	**$65.140**

- **[1] Impuesto corriente**

El impuesto corriente está compuesto por los impuestos pagados en el exterior por los dividendos recibidos y servicios de asistencia técnica prestados al exterior.

En el transcurso del tiempo, la entidad ha generado en el Impuesto de Renta y Complementarios pérdidas fiscales, originadas básicamente por el costo financiero de la financiación a largo plazo de la construcción de la línea férrea y los ingresos no constitutivos de renta por concepto de subvenciones, lo anterior ha generado que el Metro de Medellín no genere gastos por impuestos corrientes en el año fiscal. La tarifa de impuesto de renta y complementarios tanto para el 2025 como para el 2024 es del 35%.

- **[2] Impuesto diferido**

El valor de impuesto diferido a diciembre de 2025 corresponde al ingreso neto generado (ingresos menos gastos) por las variaciones en las diferencias temporarias sobre los rubros de activos y pasivos de la empresa, al realizar los cálculos y actualizarlos con base a los saldos a diciembre de 2024. En la Nota 33. Pasivo por impuesto diferido se tiene un detalle más amplio de los ingresos y gastos generados en la vigencia por el impuesto diferido que hace parte del impuesto a las ganancias.

Conciliación de la tasa efectiva de tributación

La conciliación de la tasa efectiva de tributación del 2025 aplicable por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente, es la siguiente:

Conciliación tasa efectiva	Diciembre 2025	%	Diciembre 2024	%
Utilidad antes de impuestos	**$96.137**		**$102.325**	
Gasto impuesto de renta a la tarifa nominal	-33.648	-35%	-35.814	-34%
Gastos no deducibles	-19.124	-20%	-1.215	-1%
Gastos no deducibles asociados a INCRNGO[1]	-15.949	-17%	-11.302	-11%
Perdida fiscal del periodo[2]	-15.406	-16%	-147.492	-144%
Activos fijos[3]	-5.478	-6%	165.968	162%
Impuestos pagados en el exterior	-1.934	-2%	-682	-1%
Impuestos no deducibles	-1.106	-1%	-796	-1%
Otros	-884	-1%	-244	0%
Valoración de activos financieros	-609	-1%	-629	-1%
Diferencia en cambio	-314	0%	6.642	6%
Ingresos por recuperación de deducciones	-36	0%	-3	0%
Ingresos no constitutivos de renta ni ganancia ocasional[4]	96.781	101%	90.707	89%
Total impuesto a las ganancias	**$ 2.293**	**2%**	**$ 65.140**	**64%**

[1] Gastos asociados directamente a Ingresos no constitutivos de renta ni ganancia ocasional, específicamente las subvenciones, lo cuales no son deducibles.
[2] Provisión de los resultados fiscales del periodo los cuales para ambos periodos están generando pérdida fiscal.
[3] Corresponde a bajas de activos fijos y a diferencia de tarifas de ganancias ocasionales y tarifa plena.
[4] Ingresos provenientes de subvenciones gubernamentales para el financiamiento de sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros.

Tasa de tributación depurada (TTD)

De conformidad con el numeral 1 del parágrafo 6 del artículo 240 del Estatuto Tributario, los contribuyentes cuyos estados financieros no sean objeto de consolidación deberán efectuar el cálculo de la TTD de manera individual sobre la diferencia positiva entre la Utilidad Depurada (UD) multiplicada por el quince por ciento (15%) y el Impuesto Depurado (ID).

Para el periodo gravable 2025, de acuerdo con la provisión realizada, no aplica impuesto adicional ya que la utilidad depurada es inferior a $0, en concordancia con el literal b del parágrafo 6 del artículo 240 del Estatuto Tributario.

Al cierre de 2025 no se presentan posiciones fiscales inciertas en los términos de la CINIIF 23. La Incertidumbre frente a los Tratamientos del Impuesto a las Ganancias.

Nota 33. Pasivo por impuesto diferido

Los activos y pasivos por impuesto diferido corresponden a las diferencias temporarias entre las bases contables y fiscales que generarán un menor o mayor desembolso de impuestos en el futuro.

Sobre las pérdidas fiscales acumuladas y las que se generen durante el periodo actual, las cuales se puedan compensar en el futuro, no se tiene reconocido impuesto diferido, toda vez que en el futuro previsible no se tiene evidencia de que las mismas puedan ser utilizadas.

Composición del pasivo neto por el impuesto diferido

Concepto	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación
Revaluaciones de terrenos al valor razonable [1]	180.444	191.441	-10.997
Actualización de propiedades de inversión al valor razonable [2]	7.407	1.949	5.458
Método de participación patrimonial sobre inversiones en asociadas y negocios conjuntos	4.367	4.667	-300
Cálculo actuarial	400	283	117
Operaciones conjuntas	0	-1	1
Activos fiscales	-324	-324	0
Diferencias en la amortización fiscal y la amortización NIIF	-421	-676	255
Medición a valor neto realizable de los inventarios	-845	-1.100	255
Diferencia en cambio no realizada [4]	-1.430	425	-1.855
Provisiones por Litigios y demandas laborales	-1.770	-1.791	21
Medición inicial a valor razonable de préstamos con tasa inferior al mercado	-3.564	-2.718	-846
Diferencias en la depreciación fiscal y la depreciación NIIF [3]	-21.534	-22.539	1.005
Pasivo neto por impuesto diferido	**$162.730**	**$169.616**	**-$ 6.886**

Los principales cambios en el impuesto diferido son los siguientes:

[1] El Pasivo por impuesto diferido originado por las revaluaciones de terrenos disminuye en $10.997 producto de la transferencia de las 13 matrículas vinculadas al negocio inmobiliario Peldar hacia propiedades de inversión. Ver detalle en la Nota 11. Propiedad, planta y equipo.

[2] El Pasivo por impuesto diferido originado por el traslado de la propiedad, planta equipo a propiedades de inversión al valor razonable, aumenta en $5.458, así como por la actualización anual del valor razonable para las edificaciones. Ver detalle en la Nota 12. Propiedades de inversión.

[3] El activo por impuesto diferido asociado con las diferencias temporarias en las depreciaciones fiscales y NIIF, disminuye en $1.005 producto de la ejecución de los valores de depreciación de la vigencia y las bajas presentadas durante 2025. Ver detalle en la Nota 11. Propiedad, planta y equipo.

[4] El impuesto diferido causado por la diferencia en cambio no realizada pasó de naturaleza pasiva a naturaleza de activo, con variación de $1.855 principalmente por la significativa reevaluación del peso colombiano respecto al dólar.

El impuesto diferido se presenta en el estado de situación financiera por su saldo neto, el cual para las vigencias 2025 y 2024 tiene naturaleza pasiva, de la siguiente manera:

Concepto	Diciembre 2025	Diciembre 2024
Activo por impuesto diferido	-29.887	-29.148
Pasivo por impuesto diferido	145.661	147.250
Pasivo por impuesto diferido ORI[1]	46.956	51.514
Pasivo neto por impuesto diferido	**$ 162.730**	**$ 169.616**

[1]El saldo pasivo neto por el impuesto diferido reconocido en otros resultados integrales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, es el siguiente:

2025	Base	Impuesto diferido	Total
Aplicación de MPP Inversiones en el Exterior (ORI por conversión)	-1.374	481	-893
Ganancias o Pérdidas por reevaluación de PPYE	327.511	-49.127	278.384
Ganancias o Pérdidas por planes de beneficios empleados	-4.829	1.690	-3.139
Otro resultado integral	**$321.308**	**-$46.956**	**$274.352**

Movimiento del Pasivo neto por impuesto diferido

El movimiento del pasivo neto por el impuesto diferido correspondiente a los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, es el siguiente:

	Diciembre 2025	Diciembre 2024
Saldo al inicio del ejercicio	**$169.616**	**$183.924**
Gasto (Ingreso) reconocido en el resultado del periodo	-4.227	-65.822
Gasto (Ingreso) reconocido en el otro resultado integral [1]	-4.558	51.514
Ajuste reconocido en los resultados de periodos anteriores [2]	1.899	0
Saldo al cierre del ejercicio	**$162.730**	**$169.616**

[1] El movimiento en otros resultados integrales se compone de la siguiente manera:

Concepto	Diciembre 2025	Diciembre 2024
Aplicación de MPP Inversiones en el Exterior (ORI por conversión)	-481	0
Ganancias o Pérdidas por reevaluación de PPYE	-2.387	51.514
Ganancias o Pérdidas por planes de beneficios empleados	-1.690	0
Gasto (Ingreso) reconocido en el otro resultado integral	**-$4.558**	**$51.514**

[2] El movimiento de $1.899 que afectó de manera directa el patrimonio en los resultados de periodos anteriores corresponde a:

- $585 por el ajuste de saldos realizado en abril de 2025 tomando los valores fiscales incorporados en la declaración de renta 2024 definitiva.
- $1.314 por el ajuste de saldos a diciembre de 2025 para el impuesto diferido por el método de participación de la inversión en el exterior en -$335 y para el impuesto diferido por el cálculo actuarial de los beneficios a empleados en $1.649. En 2024 ambos saldos afectaron los resultados cuando realmente correspondían al ORI.

Impuesto diferido activo no reconocido

De acuerdo con la legislación tributaria vigente, las pérdidas generadas en el impuesto sobre la renta y complementarios, podrán ser compensadas con la renta líquida obtenida en los períodos siguientes, teniendo en cuenta la fórmula establecida en el numeral 5, del artículo 290 del Estatuto Tributario. Las pérdidas fiscales determinadas no deberán ser reajustadas fiscalmente.

A partir de 2017, las sociedades podrán compensar las pérdidas fiscales obtenidas en el determinado periodo corriente, con las rentas liquidas que se generen en los 12 períodos gravables siguientes a la obtención de las mencionadas pérdidas fiscales, sin perjuicio de la renta presuntiva del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2025 la empresa mantiene pérdidas fiscales por $483.709 susceptibles de ser compensadas en periodos futuros como se muestra a continuación:

Pérdidas fiscales según caducidad	Valor
Pérdidas sin límite de tiempo	314.403
Pérdidas que vencen en 2032	169.306
Total pérdidas fiscales	**$483.709**

El activo por impuesto diferido relacionado con estas pérdidas fiscales no ha sido reconocido, por cuanto la empresa ha evaluado y llegado a la conclusión de que no es probable que el activo por impuesto diferido relacionado con estas pérdidas sea recuperable.

Si la empresa hubiera podido reconocer el activo por impuesto diferido no reconocido, la ganancia por el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2025 se habría incrementado en $169,298.

Nota 34. Activos y pasivos contingentes

Los activos y pasivos contingentes se les aplica la actualización establecida por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en la Resolución 431 de 2023 de 2016 y los lineamientos de medición de la NIC 37, en la misma se detallan los activos contingentes que presenta la empresa y los pasivos contingentes que clasifica como posibles.

Activos contingentes se presentan los siguientes procesos:

Activos contingentes	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Litigios administrativos	81.659	77.096	4.563	6%
Litigios laborales	4	22	-18	-82%
Litigios civiles	1	1	0	0%
Total	**$81.664**	**$77.119**	**$4.545**	**6%**

Se detalla a continuación los procesos más relevantes a favor de la empresa catalogados como activos contingentes:

- Proceso administrativo con radicado 05001233300020190287900 demanda a favor de la empresa por $20.574 en la cual busca la declaratoria de responsabilidad contractual por incumplimiento ante la empresa GUINOVART Y CONSORCIO ATI AYACUCHO.
- Proceso administrativo con radicado 05001233300020170016800, demanda a favor de la entidad por $20.093 que busca la declaratoria de responsabilidad contractual por incumplimiento ante la empresa IDOM INGENIERÍA Y CONSULTORÍA S.A.U.
- Proceso administrativo N° 05001233300020240005800 contra Poma Colombia S.A.S y UT Metrocable Línea P estimado en $19.927 por concepto de incumplimiento del contrato 2018-00474 con relación a perjuicio por atraso en la entrega de obras.
- Proceso administrativo con radicado 05001233300020190018600 demanda a favor de la entidad por $7.074 que busca por declaratoria de responsabilidad contractual por incumplimiento ante la empresa PORTICOS INGENIEROS CIVILES S.A.
- Proceso administrativo N° 05001233300020240010000 contra Consorcio Infraestructura Rover Omicron estimado en $6.918 por concepto de incumplimiento del contrato 2018-0391 por existir una actividad no recibidas a satisfacción de la empresa.

Los procesos a favor pasaron de 32 en el año 2024 a 30 procesos judiciales en la vigencia 2025, de los cuales se destaca, la finalización de los siguientes procesos:

- 05001410500820230021200 y el proceso 11001410500420230072500 en el cual la empresa buscaba la devolución de recursos pagados por la empresa por concepto de incapacidad.

Los activos contingentes presentaron la actualización de los indicadores económicos (Índice de Precios al Consumidor -IPC- e indexación y proyecciones), en la vigencia se presentó un ajuste por inflación en 5.10% y una tasa TES de valoración del 12,84% que aumentaron el valor estimado de los procesos en cumplimiento de la Metodología de la Agencia de defensa y la NIC 37.

[2] Pasivos contingentes

Los pasivos contingentes de la entidad asociados a proceso legales se les aplica la actualización establecida por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en la Resolución 431 de 2023 y la NIC 37 catalogados como posibles de pérdida.

Con relación a los pasivos contingentes se presentan los siguientes procesos:

Pasivos contingentes	Diciembre 2025	Diciembre 2024	Variación	%
Litigios administrativos	141.307	111.945	29.362	26%
Obligaciones fiscales	1.990	1.989	1	0%
Litigios laborales	264	235	29	12%
Civiles	168	0	168	100%
Total	**$143.729**	**$114.169**	**$29.560**	**26%**

Se detalla a continuación los procesos más relevantes que tiene la empresa catalogados como pasivos contingentes catalogados bajo la metodología de la Agencia de Defensa y la NIC 37 como posibles:

- Proceso administrativo con radicado 05001233300020220140100, demanda en contra de la entidad por parte del Distrito de Ciencia y Tecnología por valor estimado de $63.014 que busca el restablecimiento de la ecuación financiera ordenando la devolución de lo pagado Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín de acuerdo con las condiciones inicialmente pactadas al momento de la celebración del Convenio Interadministrativo No. CN-2011-000
- Proceso administrativo con radicado 05001233300020180193000, demanda en contra de la entidad por parte del Distrito de Ciencia y Tecnología por valor estimado de $35.088 por concepto de llamado en garantía por perjuicios causados en las obras del proyecto Tranvía en el sector San Luis.
- Proceso administrativo con radicado 05001233300020190287800, demanda en contra de la entidad por parte de la empresa GUINOVART valor estimado de $20.844 por concepto de incumplimiento contractual.
- Proceso administrativo con radicado05001233300020240005800, demanda de reconversión en contra de la entidad por parte de la empresa Poma Colombia S.A.S y UT Metrocable Línea P valor estimado de $15.037 por concepto de incumplimiento contractual 2018-00374.
- Proceso administrativo con radicado * 05001233300020240076200, demanda de contra de la entidad por parte de la empresa Rover Omicron por valor estimado de $3.783 por concepto de incumplimiento contractual.

En la vigencia 2025 la empresa recibió radicación de procesos en contra catalogados como pasivos contingentes pasando de 29 a 33 procesos judiciales en el año 2024, se detalla a continuación el proceso más relevante que generar un aumento del valor del pasivo contingentes:

- Proceso administrativo con radicado 05001233300020240005800, demanda de reconversión en contra de la entidad por parte de la empresa Poma Colombia S.A.S y UT Metrocable Línea P valor estimado de $15.037 por concepto de incumplimiento contractual 2018-00374.

Los pasivos contingentes presentaron la actualización de los indicadores económicos (Índice de Precios al Consumidor -IPC- e indexación y proyecciones), en la vigencia se presentó un ajuste por inflación en 5.10% y una tasa TES de valoración del 12,84% que aumentaron el valor estimado de los procesos en cumplimiento de la Metodología de la Agencia de defensa y la NIC 37.

Nota 35. Transacciones con partes relacionadas

A continuación, se relacionan las transacciones que presente a nivel de balance al 31 de diciembre 2025 y a nivel de transacciones de resultados.

Las partes relacionadas del Metro de Medellín están compuestas por:

- Controladoras
- Subsidiarias
- Entidades con control conjunto
- Asociadas
- Entidades con influencia significativa sobre la entidad;
- Entidades de Gobierno

	Transacciones a 31 de diciembre de 2025 2025							
Tipo de Relación	Inversión Nota 7	Cuentas por cobrar Nota 8	Prestamos por cobrar Nota 9	Cuenta por pagar y préstamos Nota 17	Servicios Prestados Nota 24	Ingresos Financieros Nota 27	Ingreso por Transferencias Nota 27	Gastos Financieros Nota 28
Asociadas								
Metroplús S.A.								
Promotora Ferrocarril de Antioquia	11.192							
EOMMT S.A.S	16.516	443	6.367		762	158		
Negocios conjuntos								
Super APP Davivienda	628							
Controladoras								
Distrito Especial de CTI		60.728			115.139		163.446	
Departamento de Antioquia							60.822	
Entidades relacionadas de gobierno								
Gobierno Nacional Dirección de crédito Público		497.630		6.262.210				213.417
Total	**$ 28.336**	**$ 558.801**	**$ 6.367**	**$ 6.262.210**	**$ 115.901**	**$ 158**	**$ 224.268**	**$ 213.417**

A nivel de cuentas de balance del activo el saldo más representativo está compuesto por la cuenta por cobrar por concepto de subvenciones $497.630 correspondiente al segundo aporte por cobrar a la Nación en cumplimento del convenio de cofinanciación del proyecto Metro Ligero de la Avenida 80, espera ser pagado por la Nación en el primer trimestre del año 2025.

Adicional al valor de subvenciones por cobrar, se presentan $60.728 al Distrito especial de Medellín en cumplimiento del convenio interadministrativo CN 2011-008 suscrito entre el Metro de Medellín y el Distrito para la adquisición de buses, administración y operación de Metroplús en el Municipio de Medellín, a través del cual se otorgó a la entidad la facultad de concedente para suscribir los contratos de concesión con Masivo de Occidente CN 2012-0191 y Sistema Alimentador Oriental CN 2012-0207,

A nivel de pasivo, el saldo más representativo corresponde a $6.262.210 del saldo por pagar al Gobierno Nacional de la deuda de la construcción inicial de las líneas A y B del sistema, dando cumplimiento al acuerdo firmado el 21 de mayo de 2004 la Nación, el Departamento de Antioquia, el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y la Empresa, firmaron el 21 de mayo de 2004.

A nivel de ingresos los rubros más relevantes a nivel de transacciones entre vinculados económicos corresponde a Ingresos bajo la calidad de Subvenciones de rentas y tabaco y gasolina aportados por el Distrito y la Gobernación para solventar la deuda nación.

Adicionalmente, por parte de los entes territoriales se ha presentado a lo largo de los años la subvención de proyectos como Cable Picacho, Línea K, Línea J, Línea L, Tranvía Buses a gas, Bus eléctrico, en los cuales la propiedad planta y equipo queda a nombre del Metro de Medellín. Ver Nota 21 Pasivo diferido por subvenciones.

Nota 36. Segmentos de operación

El Metro de Medellín Ltda., presenta la información financiera por los segmentos de operación definidos de la siguiente forma:

- **Transporte público de pasajeros:** Este segmento incluye las actividades relacionadas con el transporte de pasajeros en los modos: trenes, buses, tranvía y cables aéreos. Los ingresos se derivan de los usos del sistema, de acuerdos contractuales y de transferencias realizadas por la nación y los entes territoriales. Los costos/gastos están asociados a los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades del segmento.
- **Negocios asociados:** Este segmento incluye actividades comerciales asociadas al transporte público de pasajeros que tiene el *Metro de Medellín Ltda.*, que agrupa las unidades de negocio: Cívica servicios de ciudad, Negocios del Conocimiento y Gestión Urbana.
- **Otros segmentos:** Agrupa los ingresos, costos y gastos que según el modelo de costos del Metro de Medellín no se asignan de manera directa a ninguno de los segmentos. Esto en concordancia con la filosofía del modelo alemán GPK, que plantea la asignación sólo de los costos y gastos directos a los segmentos y permite conocer la rentabilidad por cada servicio o unidad de negocio teniendo en cuenta la rentabilidad (contribución corporativa) para solventar los costos y gastos “corporativos”, es decir, de la empresa en general.

Los factores que han servido para identificar los centros de beneficio por segmentos

El modelo de costos de la organización contempla una estructura de centros de beneficios que permiten la plena identificación de los ingresos. Estos cuentan con una nomenclatura específica de acuerdo con el tipo de servicio y segmento de operación; en esa medida se agrupan los centros de beneficios según sea el caso.

Tipos de servicios de los que cada segmento obtiene sus ingresos de las actividades ordinarias.

La Empresa cuenta con dos actividades o segmentos de operación: servicios de transporte y negocios asociados. El primero, contempla el transporte de pasajeros en el sistema férreo, buses, tranvías y cables. El segundo, contempla 3 fuentes de ingresos no tarifarios: cívica servicios de ciudad, gestión urbana y negocios de conocimiento.

- UEN Cívica: Esta área se dedica a administrar eficientemente el recaudo electrónico del Metro de Medellín. Además, ha ampliado sus capacidades para ofrecer este servicio al Sistema de Transporte Integrado del Valle de Aburrá, empresas de Transporte Público Colectivo y Rutas Intermunicipales. La UEN Cívica también genera ingresos mediante la gestión y venta de medios de pago, servicios empresariales y la aplicación Cívica.

- Gestión Urbana: Responsable de generar ingresos mediante la optimización de la infraestructura del Metro de Medellín. Esta área se dedica al arrendamiento de espacios comerciales y la gestión de publicidad, capitalizando así los recursos urbanos disponibles.

- Negocios del Conocimiento: Esta área se focaliza en generar ingresos a través de la venta de asesorías, consultorías y formaciones basadas en el conocimiento técnico y especializado del personal y procesos del Metro de Medellín.

La máxima autoridad en la toma de decisiones en la operación del metro de Medellín es el Comité de Gerencia y se presentará a la Junta Directiva los informes financieros mensuales.
Los segmentos de operación definidos por el Metro de Medellín Ltda. cumplen alguno de los siguientes umbrales cuantitativos:

- Sus ingresos de las actividades ordinarias informados, incluyendo tanto las ventas a clientes externos como las ventas o transferencias intersegmentos, son iguales o superiores al 10 por ciento de los ingresos de las actividades ordinarias combinados, internos y externos, de todos los segmentos de operación.

- El importe absoluto de sus resultados informados es, en términos absolutos, igual o superior al 10 por ciento del importe que sea mayor entre la ganancia combinada informada por todos los segmentos de operación que no hayan presentado pérdidas; la pérdida combinada informada por todos los segmentos de operación que hayan presentado pérdidas.

- Sus activos son iguales o superiores al 10 por ciento de los activos combinados de todos los segmentos de operación.

El rendimiento de los segmentos se evalúa sobre la base de la ganancia o pérdida antes de impuestos y se mide de manera uniforme con la pérdida o ganancia de los estados financieros del Metro de Medellín.

En el Metro de Medellín no existe un cliente que genere más del 10% de sus ingresos ordinarios.

Información por área geográfica

País	2.025
Colombia	938.976
Ecuador	165
Total	**939.141**

	Transporte	Negocios	Corporativos	Eliminación intersegmentos	Total
Ingresos de actividades ordinarias	838.643	100.498	0	21.034	960.175
Costos de ventas	-639.301	-86.425	-50.228	-21.034	-796.988
Utilidad bruta en ventas	**$ 199.342**	**$ 14.073**	**-$ 50.228**	**$ 0**	**$ 163.187**
Gastos Operacionales	**-$ 19.714**	**-$ 4.820**	**-$ 83.114**	**$ 0**	**-$ 107.648**
De administración, operación y ventas	-18.856	-4.442	-81.247	0	-104.545
Depreciaciones, amortizaciones y provisiones	-275	-378	-1.848	0	-2.501
Gastos por deterioros	-583	0	-19	0	-602
Utilidad operacional	**$ 179.628**	**$ 9.253**	**-$ 133.342**	**$ 0**	**$ 55.539**
Ingresos transferencia y subvenciones	30.339	0	243.218	0	273.557
Ingresos financieros	$ 514	$ 44	$ 102.004	0	102.562
Otros ingresos	2.306	513	9.884	0	12.703
Gastos financieros	0	-3	-253.242	0	-253.245
Otros gastos	-24.156	-2.184	-81.903	0	-108.243
Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	-1.047	14.311	0	13.264
Utilidad antes de impuestos	**$ 188.631**	**$ 6.576**	**-$ 99.070**	**$ 0**	**$ 96.137**
Impuesto a las ganancias	-263	-1.934	4.490	0	2.293
Utilidad neta del período	**$ 188.368**	**$ 4.642**	**-$ 94.580**	**$ 0**	**$ 98.430**

Nota 37. Eventos subsecuentes

El 13 de febrero se perfeccionó con los financiadores la modificación de la operación de crédito destinada a la financiación del Proyecto Metro Ligero de la Avenida 80, consistente en la reducción del monto inicialmente estructurado. Esta decisión se adopta en un contexto en el que la curva de inversión (CapEx) del Proyecto será fondeada principalmente con el flujo de las Vigencias Futuras de la Nación —que representan el 70% de la cofinanciación—, lo que reduce la necesidad efectiva de recursos de crédito frente a la estimada en la estructuración inicial.

En este marco, la operación se configura como una operación de manejo de deuda, en los términos del artículo 2.2.1.1.2 del Decreto 1575 de 2022, con los siguientes elementos principales:

1. El monto total del crédito se reduce de $2.172.171 millones a $1.029.852 millones, lo que representa una disminución cercana al 50% del cupo inicialmente autorizado, sin generación de nueva deuda.
2. La operación en su conjunto optimiza el perfil financiero al incrementar la vida media de la deuda en 32,7% (de 7,24 a 9,61 años), fortaleciendo su sostenibilidad.
3. Se amplía el período de gracia en 141% (de 3,25 a 7,83 años), permitiendo una mayor alineación entre el servicio de la deuda, la ejecución del CapEx y el comportamiento de los ingresos del Proyecto.
4. De conformidad con el Decreto 1575 de 2022, este tipo de ajustes —orientados a la reducción, refinanciación o mejora del perfil financiero— constituyen operaciones de manejo de deuda y no implican nuevo financiamiento ni afectan el cupo de endeudamiento autorizado.

En síntesis, la modificación fortalece la eficiencia financiera del Proyecto, reduce el uso de crédito inicialmente previsto y mejora las condiciones estructurales de la deuda, manteniendo la coherencia con el esquema de cofinanciación vigente.

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA	
HOMOLOGACIÓN ESTRUCTURA PARA EMPRESAS COTIZANTES	
ESTRUCTURA PLANTILLA CGN	**ESTRUCTURA METRO DE MEDELLIN**
NOTA 1. Entidad reportante	NOTA 1. Entidad reportante
NOTA 2. Bases de medición y presentación utilizadas	NOTA 2. Bases de preparación de estados financieros
NOTA 3. Juicios, estimaciones, riesgos y corrección de errores contables	NOTA 3. Juicios y estimaciones contables
NOTA 4. Resumen de políticas contables	NOTA 4. Políticas contables significativas
NOTA 5. Efectivo y equivalentes al efectivo	NOTA 5. Efectivo y equivalente al efectivo
NOTA 6. Inversiones e instrumentos derivados	NOTA 6. Inversiones e instrumentos derivados
NOTA 7. Cuentas por cobrar	NOTA 8. Cuentas por cobrar
NOTA 8. Préstamos por cobrar	NOTA 9. Préstamos por cobrar
NOTA 9. Inventarios	NOTA 10. Inventarios
NOTA 10. Propiedades, planta y equipo	NOTA 11. Propiedad, planta y equipo
NOTA 13. Propiedades de inversión	NOTA 12. Propiedades de inversión
NOTA 14. Activos intangibles	NOTA 13. Activos intangibles
NOTA 16. Otros derechos y garantías	NOTA 14. Recursos entregados en administración NOTA 15. Avances y anticipos entregados NOTA 16. Otros activos
NOTA 20. Préstamos por pagar	NOTA 17. Préstamos por pagar
NOTA 21. Cuentas por pagar	NOTA 18. Cuentas por pagar
NOTA 22. Beneficios a los empleados	NOTA 19. Beneficios a los empleados
NOTA 23. Provisiones	NOTA 20. Provisiones
NOTA 24. Otros pasivos	NOTA 21. Pasivo diferido por subvenciones NOTA 22. Otros pasivos NOTA 33. Pasivo por impuesto diferido
NOTA 26. Cuentas de orden (otras)	NOTA 34. Activos y pasivos contingentes
NOTA 27. Patrimonio	NOTA 23. Patrimonio
NOTA 28. Ingresos	NOTA 24. Ingresos
NOTA 29. Gastos	NOTA 26. Gastos
NOTA 30. Costos de ventas	NOTA 25. Costos de ventas
NOTA 34. Efectos de las variaciones en las tasas de cambio de la moneda extranjera	NOTA 31. Efectos de las variaciones en las tasas de cambio
NOTA 35. Impuesto a las ganancias	NOTA 32. Impuesto a las ganancias

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA



2025

Memoria de Sostenibilidad



Lo que **somos** y hacemos

¿Quiénes somos?

Sociedad de capital público.

Integrada en partes iguales por el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y el Departamento de Antioquia

Sociedad de responsabilidad limitada

Sujeta al régimen de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado (EICE)

50%

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación



50%

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
República de Colombia

ESRS G1 — Gobernanza

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

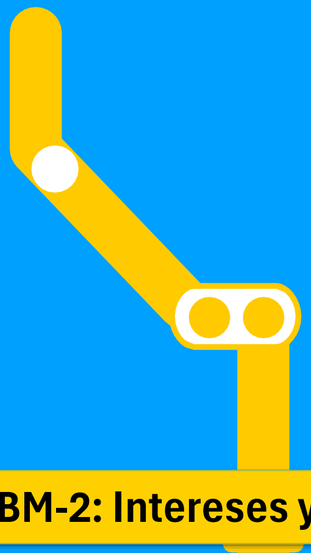
Nuestra promesa de valor a los grupos de interés

En el Metro de Medellín nuestro propósito es asegurar una **comunicación transparente y cercana**, que contribuya al **desarrollo sostenible** de la región y al **bienestar** de la comunidad, creando **valor compartido** y potenciando la **transformación positiva del territorio** a nivel local, regional y nacional

Por eso nuestro compromiso es generar y fortalecer **vínculos de confianza** con cada uno de nuestros grupos de interés en el marco de nuestra **Cultura Metro** como modo de relación positivo con nosotros mismos, los otros y el entorno. Para ello, construimos conjuntamente **agendas de relacionamiento**, promovemos **espacios de diálogo y participación**, e implementamos iniciativas que **fomentan la conexión social y la colaboración activa**

SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

¿Con quiénes nos relacionamos positivamente?



Gente Metro

Usuarios

Proveedores

Líderes con reconocimiento de la Sociedad

Socios y Junta Directiva

Clientes comerciales

Gremios y asociaciones

Financiero

Periodistas

Aliados

Estado

Transportadores

Comunidad

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

Nuestro enfoque ASG

Ambiente, Sociedad y Gobierno

Ambiental

- Cambio climático
- Contaminación
- Recursos hídricos y marinos
- Biodiversidad y ecosistemas
- Uso de los recursos y economía circular

Social

- Gente Metro
- Proveedores
- Comunidad
- Usuarios

Gobernanza

- Conducta Empresarial
- Gobierno corporativo

ESRS G1 — Gobernanza

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

Nuestra Gente Metro

2.066

Servidores y Servidoras a 31 de diciembre de 2025

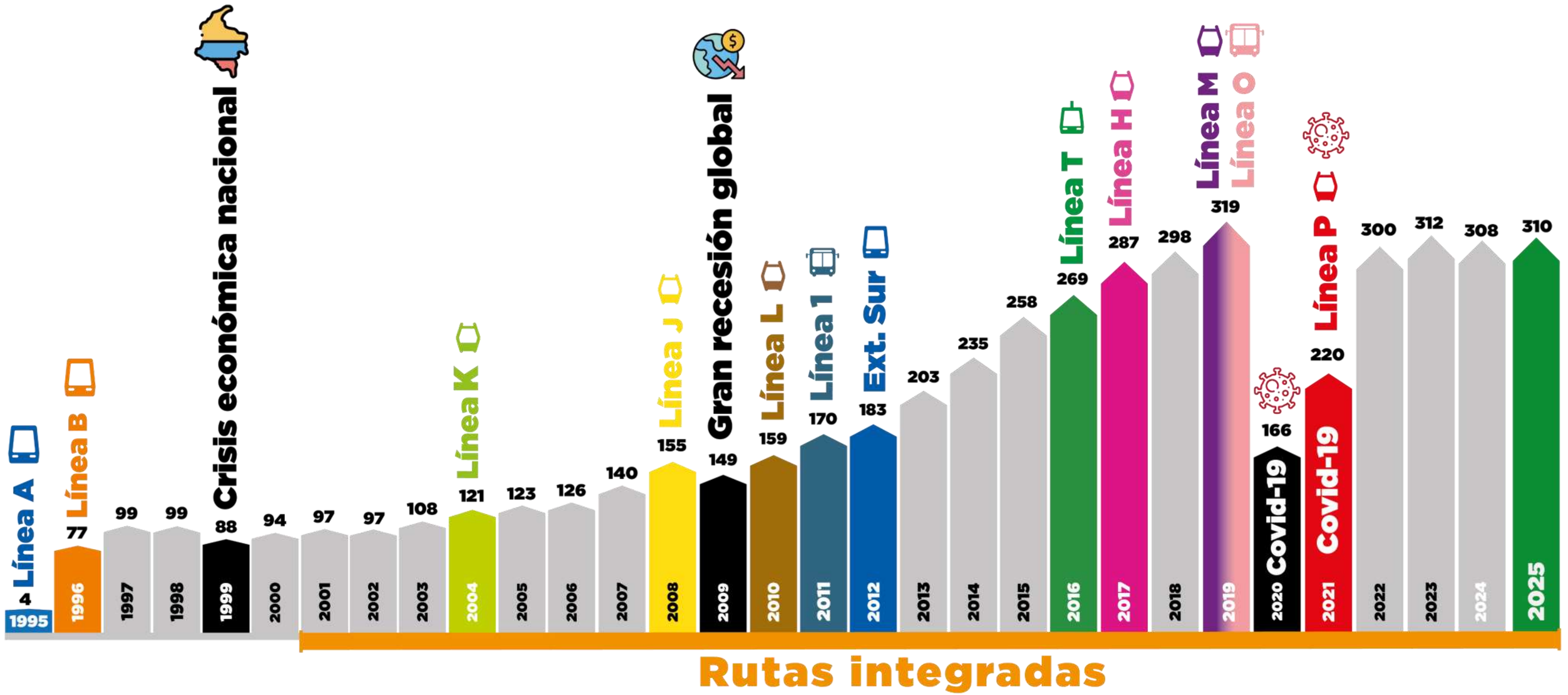
652
mujeres
31,55%

1.414
hombres
68,45%

ESRS S1 — Fuerza laboral Propia



Personas movilizadas por año



Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

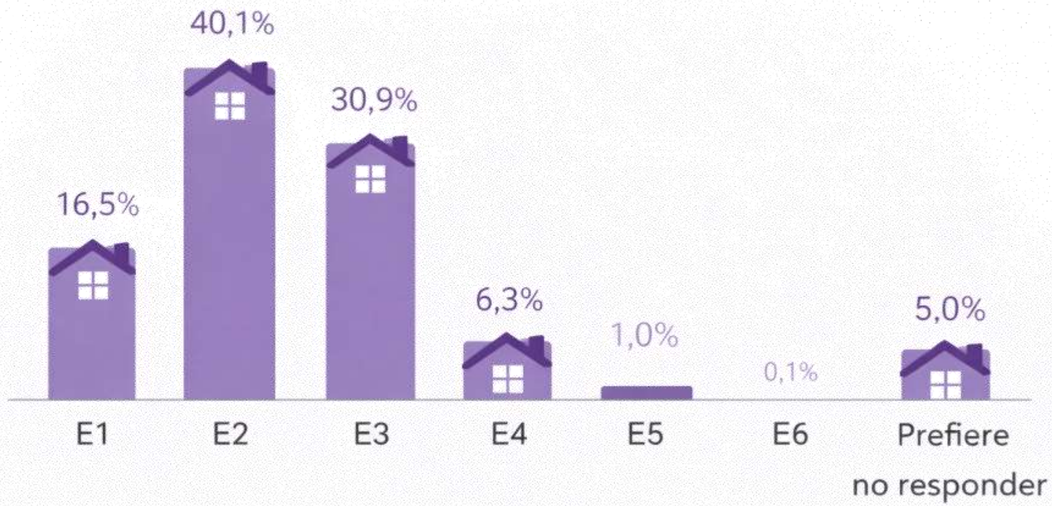
Así son las personas que movilizamos en 2025

Género



2024	51,8%	47,6%	0,6%
2023	54,2%	45,4%	0,4%
2022	52,0%	47,3%	0,7%

Nivel socioeconómico



2024	18,5%	43,0%	29,4%	5,2%	1,1%	0,2%	2,3%
2023	20,0%	39,3%	27,4%	6,5%	1,1%	0,5%	5,2%
2022	22,6%	40,2%	26,6%	5,1%	1,5%	0,5%	3,5%

SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

Así son las personas que movilizamos en 2025

Condición especial de los usuarios

Condición especial	Mujer embarazada	Persona en condición de discapacidad	Ninguno
2025	0,3%	1,1%	98,6%
2024	0,3%	1,6%	98,1%
2023	0,5%	1,1%	98,4%
2022	1,2%	0,5%	98,3%

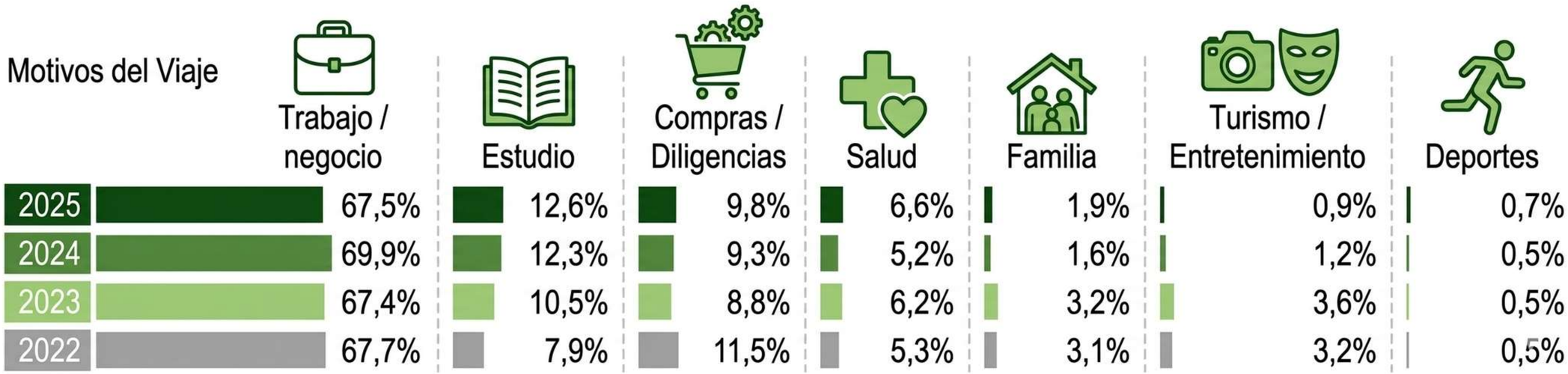
Rangos de edad

Rango etario	18-34 años	35-54 años	55 años o más
2025	50,6%	31,4%	18,0%
2024	51,8%	31,3%	16,9%
2023	55,0%	31,9%	13,1%
2022	50,8%	32,5%	16,7%

SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

En 2025 movimos la fuerza productiva actual y futura del Valle de Aburrá



SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution



Nuestros proveedores

En 2025 pagamos **$732.283 millones a 476 proveedores** de bienes y servicios

El **21%** de la facturación corresponde a **48 proveedores internacionales** y el 79% de la facturación a **428 proveedores nacionales**

50,4%
de ese gasto fue en compras a proveedores en el **Valle de Aburrá**

61%
de los contratos fueron firmados con **Mipymes**

Memoria **Sostenibilidad 2025**

Metro de la 80 avanzó en 2025 al 41,6%

1.130 predios recibidos, equivalentes a **130.690 m²** de los 183.067 m² necesarios

13,2% de avance en viaducto Caribe

96% de avance en la construcción del multitubular



METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

Obras de accesibilidad en 10 estaciones iniciaron en 2025

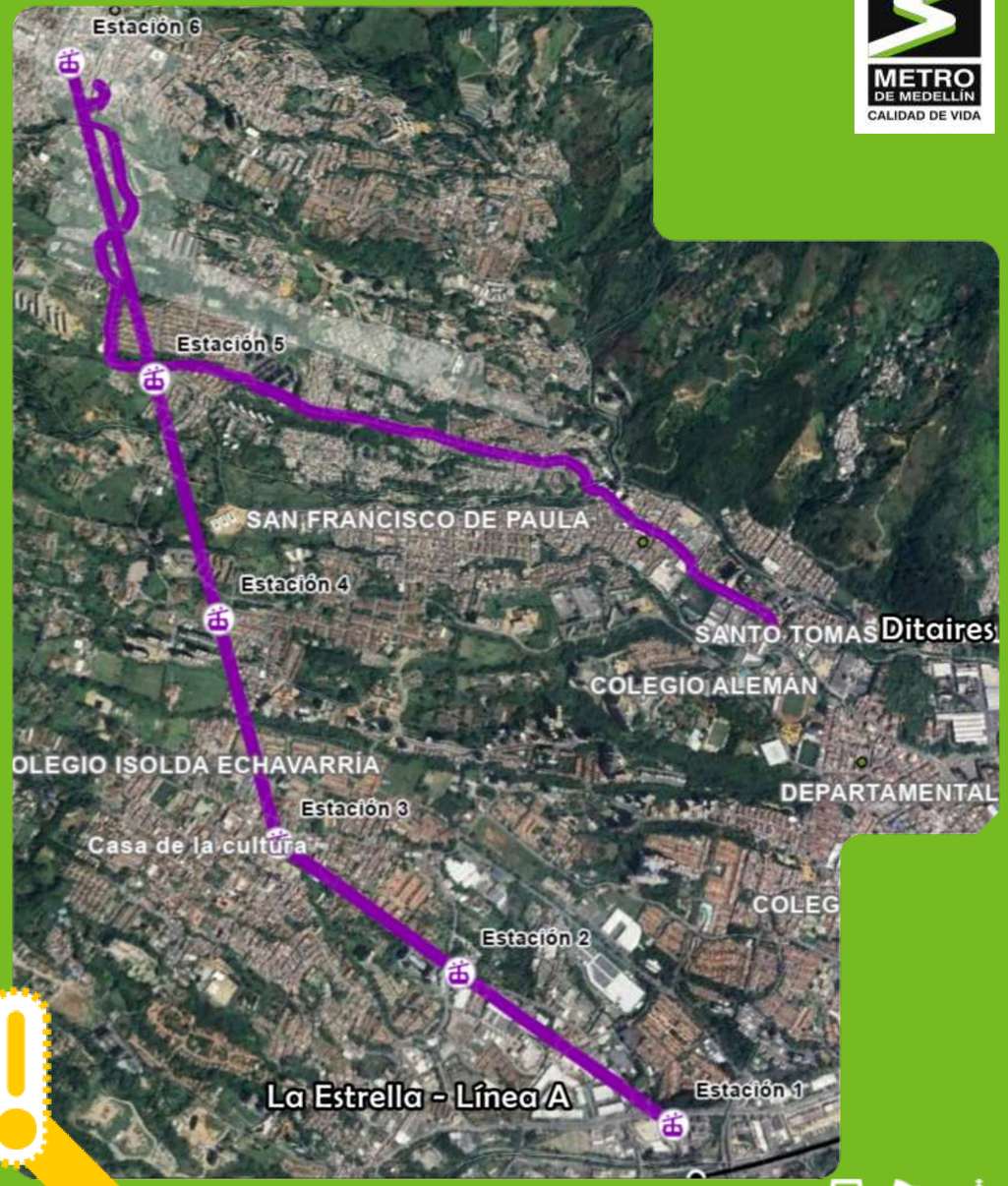


Aquí somos a lo Metro

En 2025 nos preparamos para el ensamble local de 13 trenes



En 2025 iniciamos factibilidad del corredor de San Antonio de Prado



modo NeXt
Direccionamiento Estratégico







Así compartimos conocimiento en 2025

- Consultoría **Metro de Bogotá**
- **Movilia** – Congreso de Transporte de Colombia
- Operación **Metro de Quito**
- Programa de **Formación Avanzada en Sistemas Ferroviarios**

modo NEXT
Direccionamiento Estratégico

Transformamos positivamente el entorno urbano en 2025

Incrementamos la oferta proyectada de **21.720 m² vendibles** a **27.500 m²** mediante modificación de instrumentos de planificación territorial en Envigado

Apertura de 7 nuevos negocios en la infraestructura del sistema

Implementación del DOT (Desarrollo Orientado al Transporte) mediante contratos de concesión en las estaciones Parque Berrío y Exposiciones

Consolidación de *hubs* comerciales alrededor de estaciones





Fortalecimos nuestro sistema de recaudo en 2025

- Recaudadores de **36 empresas de transporte**
- **2.297 buses** con recaudo Cívica
- **766.661 usuarios** registrados
- **$28.000 millones** en transacciones en App Cívica.
- **9 millones** tarjetas Cívica activas
- **15.389.743 de puntos otorgados** en el Esquema de fidelización Puntos Colombia



Los ingresos operacionales en 2025 aumentaron un 8%

Ingresos operacionales

2025: **$939.142 millones**

2024: **$872.545 millones**

Ingresos por servicio de transporte

2025: **$858.886 millones**

2024: **$796.004 millones**

Ingresos por negocios asociados

2025: **$80.256 millones**

2024: **$76.541 millones**



El EBITDA en 2025 fue de

$224.768

millones

EBITDA

2025: **$224.768 millones**

2024: **$199.425**

Margen EBITDA

2025: **23,93%**

2024: **22,86%**

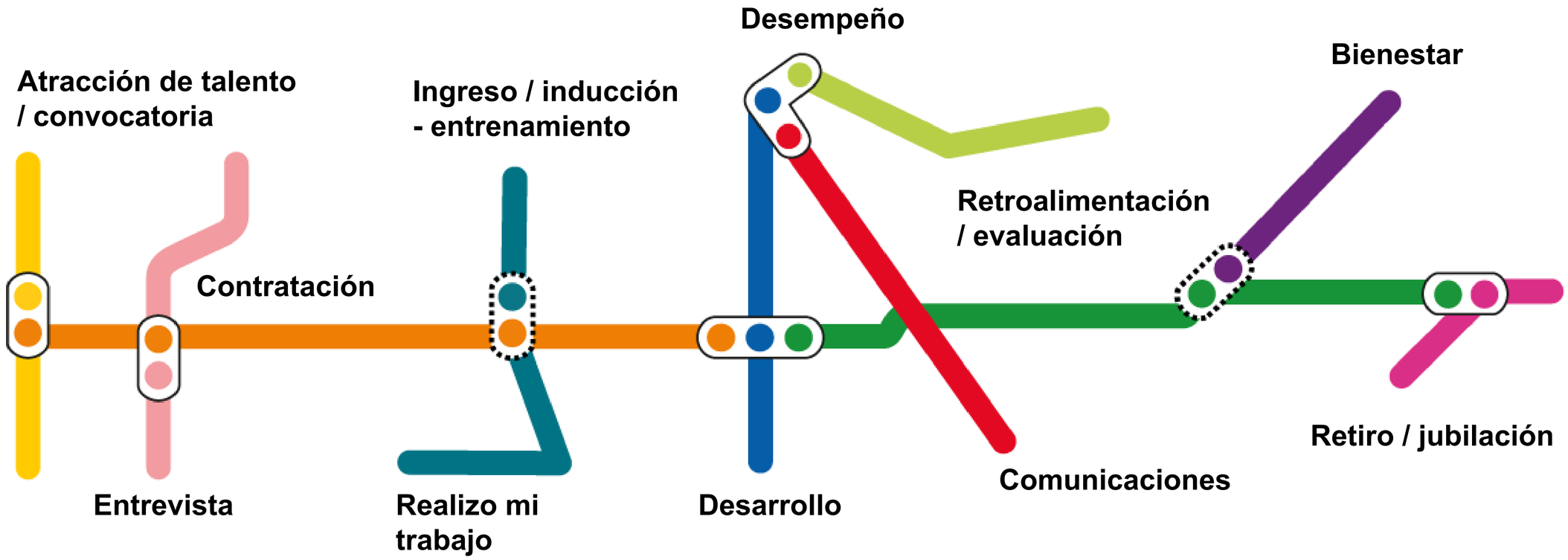


Componente SOCIAL

2025

Memoria de Sostenibilidad

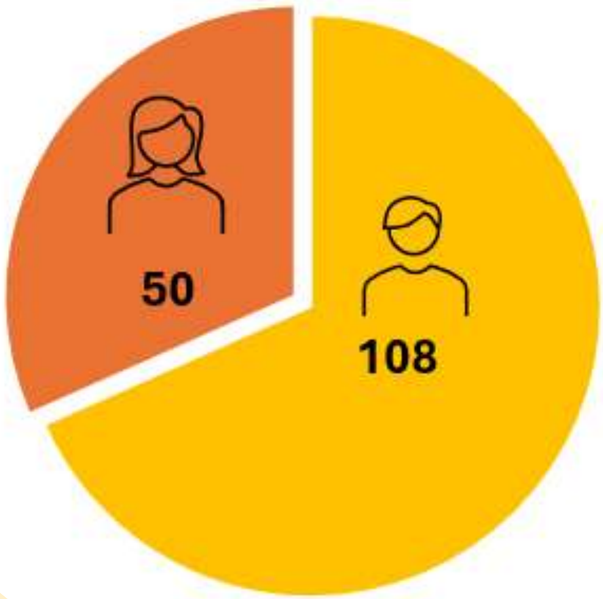
Modelo de experiencia del empleado

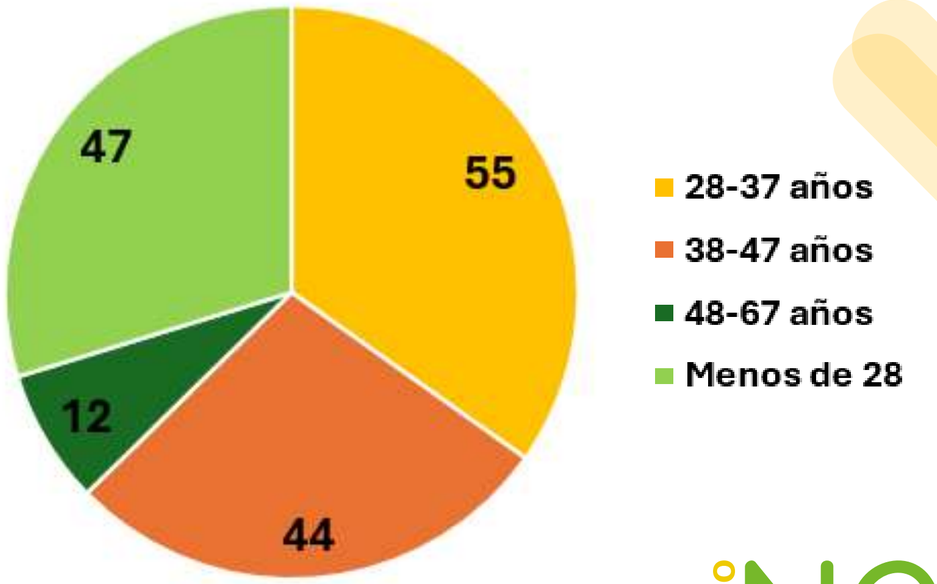


ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

158 Nuevos integrantes del equipo en 2025





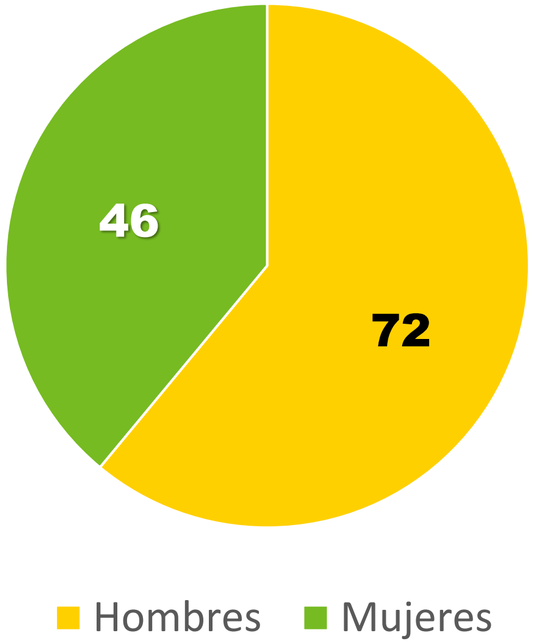
ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

Nuevos retos profesionales en 2025 para

118 Servidores y Servidoras

Movimientos internos en 2025



Movimientos internos en 2025 por edad



ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

Confidential - Not for Public Consumption or Distribution

Nuestro compromiso con la seguridad y el cuidado en 2025

4 simulacros y
2 simulaciones estratégicas

36 formaciones
para la brigada
de emergencias y el grupo SIWA

7 procesos de formación y
sensibilización en seguridad
vial para **750 personas**

Actividades de formación y
sensibilización en Seguridad
Operacional para **3.812**
Servidores y Servidoras y
2.206 empleados de
empresas proveedoras

ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

Nos relacionamos positivamente con nuestros sindicatos

Cumplimos estrictamente lo pactado en el Laudo Arbitral del 14 de septiembre de 2022 que cobija a los afiliados a **Sintrametro** y en la Convención Colectiva del 17 de agosto de 2023, que cobija a los afiliados a **Sintrametropolitano**

Mesas de diálogo mensuales para tratar temas de interés con los lideres sindicales

ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

Confidential - Not for Public Consumption or U

Somos una Empresa Familiarmente Responsable

En 2025 nos consolidamos como la **primera entidad pública de Antioquia y la primera Empresa de transporte público del país** en certificarse como **Empresa Familiarmente Responsable**, reconocimiento otorgado por la empresa española Más Familia

ESRS S1 — Fuerza laboral Propia



La Gente Metro valora el programa de bienestar

1.589 participaciones en el programa de bienestar en 2025, con una **satisfacción promedio de 4,9** sobre 5,0

279 acompañamientos psicológicos y 409 asistentes a actividades de promoción y prevención de salud mental

39 Servidores y Servidoras beneficiados con apoyo a estudio, inversión de $128,33 millones

25 participantes en el programa "hacia un nuevo camino en tu vida“



33 Servidores y Servidoras compraron casa propia en 2025



Entre 2016 y 2025 el Fondo de Vivienda ha beneficiado a **270 Servidores y Servidoras**, 33 de ellos durante 2025

ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

Ofrecimos salarios competitivos

En 2025, tanto los Servidores como las Servidoras con menor salario en la Empresa ganaron el equivalente a **1,69 salarios mínimos legales mensuales vigentes**



ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

modo Next
Direccionamiento Estratégico

Fortalecimos la diversidad de la Gente Metro

Al 2025, contamos con **43 Personas con Discapacidad** en nuestra planta de personal

Lanzamos nuestra política de **Diversidad, Equidad e Inclusión** y la socializamos a toda la Gente Metro

ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

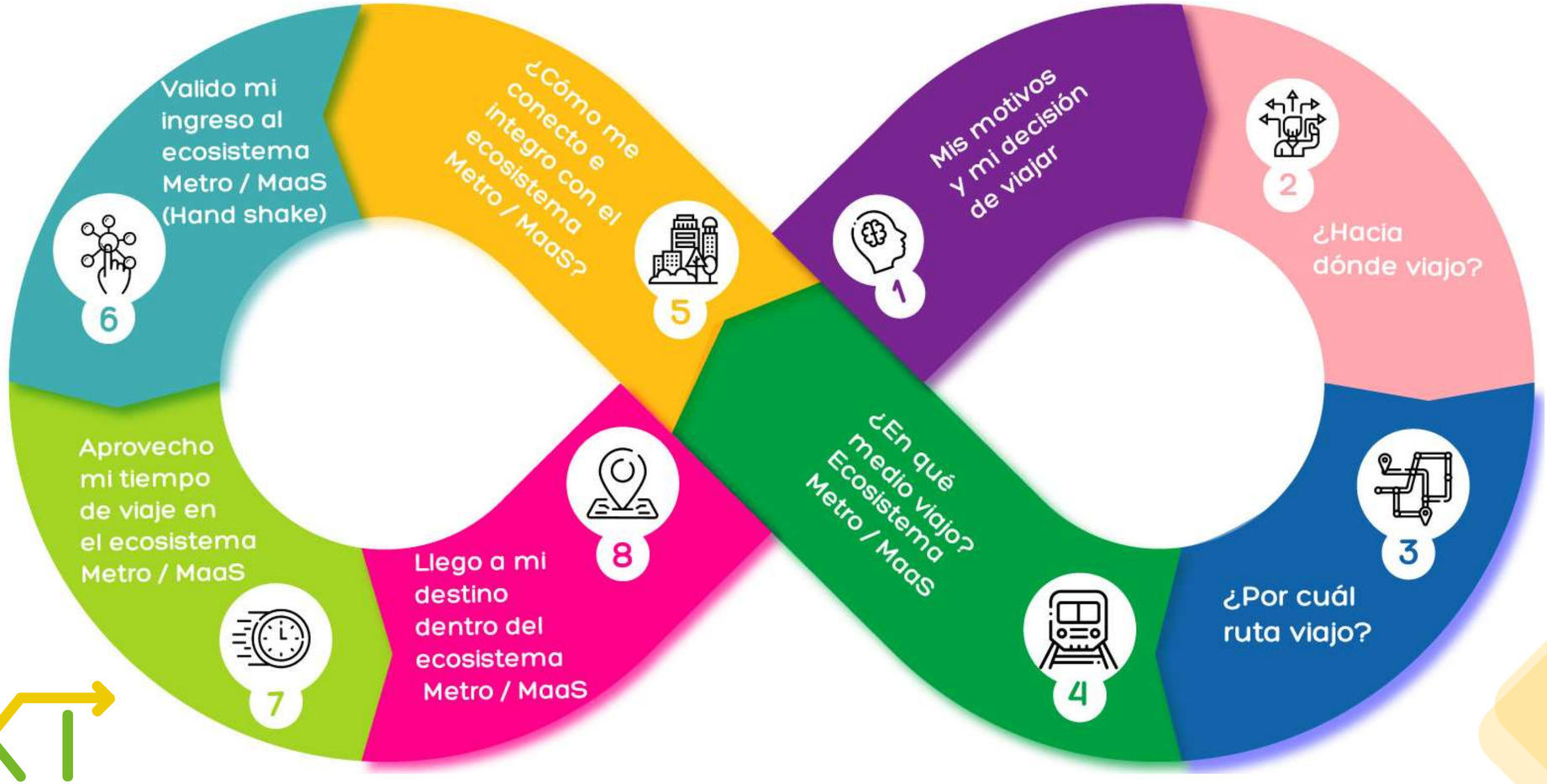


73,4 horas de formación en promedio para cada Servidor o Servidora en 2025

Esto es casi la duración habitual de 80 horas de los diplomados cortos ofrecidos por las universidades

ESRS S1 — Fuerza laboral Propia

Ciclo de experiencia del cliente



Confidential - Not for Public Consumption or Distribution



Una red Metro más segura en 2025

19% menos hurtos registrados
por la Policía Nacional en 2025 frente a 2024

11% menos delitos registrados
por la Policía Nacional en 2025 frente a **2024**

1.392 intervenciones
con habitantes de calle en líneas de buses y tranvía, **un 27% más que en 2024**

82 nuevas cámaras
de video vigilancia con analíticas instaladas

ESRS S3 — colectivos afectados

Resolvimos el incidente entre Poblado y Aguacatala

Entre el 20 y el 26 de octubre de 2025, una falla súbita en el terreno de la vía férrea obligó a suspender el paso de los trenes entre las estaciones Poblado y Aguacatala

Habilitamos una ruta de buses entre las dos estaciones, **reubicamos rutas integradas** con el apoyo de los transportadores y las autoridades, y contamos con **estaciones provisionales de EnCicla**

Removimos rieles, **rellenamos el terreno con 250 m3 de bolsacretos** y reinstalamos la vía



Así avanzamos en la atención del accidente de línea K en 2025

Atendimos integralmente a las víctimas (1 persona fallecida, 19 heridos y una persona afectada por daños a su vehículo

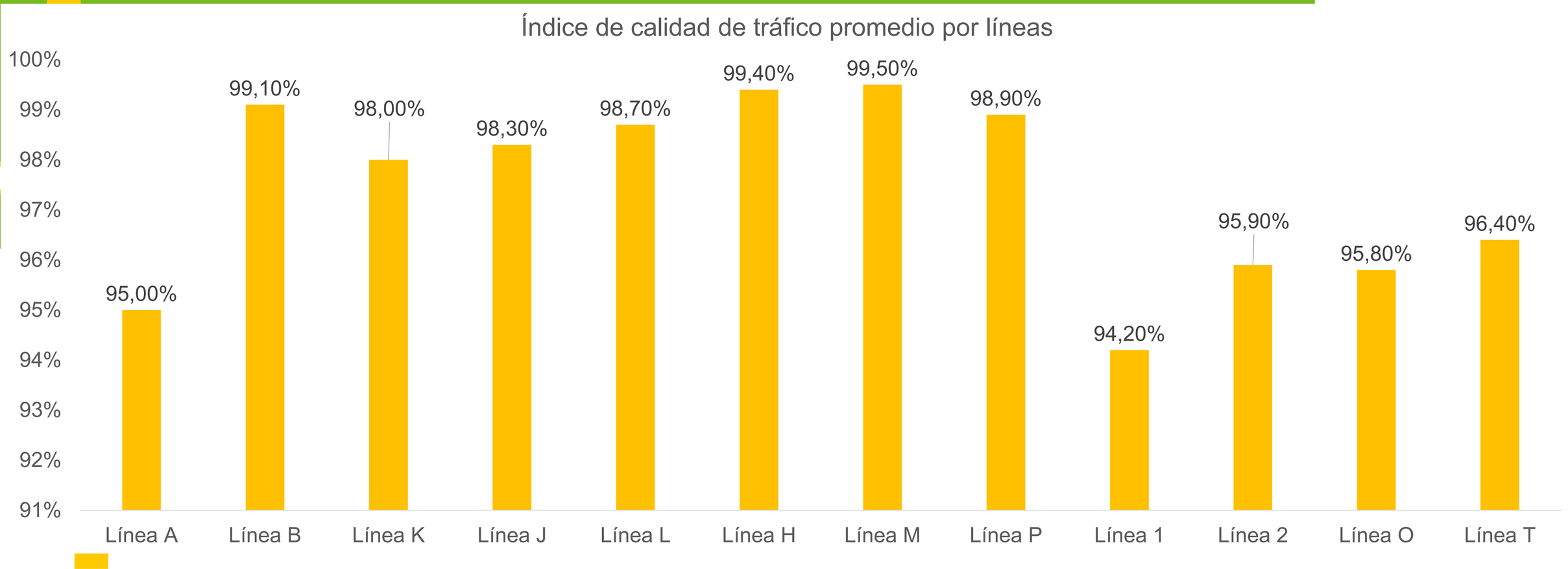
Cerramos 20 de las 22 reclamaciones presentadas por responsabilidad civil extracontractual, cinco de ellas apoyadas por la UPB, por valor de **$ 3.362 millones**, de los cuales **$3.194 millones fueron asumidos por las aseguradoras** y **$168 millones corresponden al deducible** asumido por la Empresa

El estudio contratado con Eafit concluyó que **la Empresa cumple aspectos de seguridad, operación y mantenimiento**, y que realiza inspecciones con pruebas no destructivas con mayor periodicidad a la establecida por el fabricante.

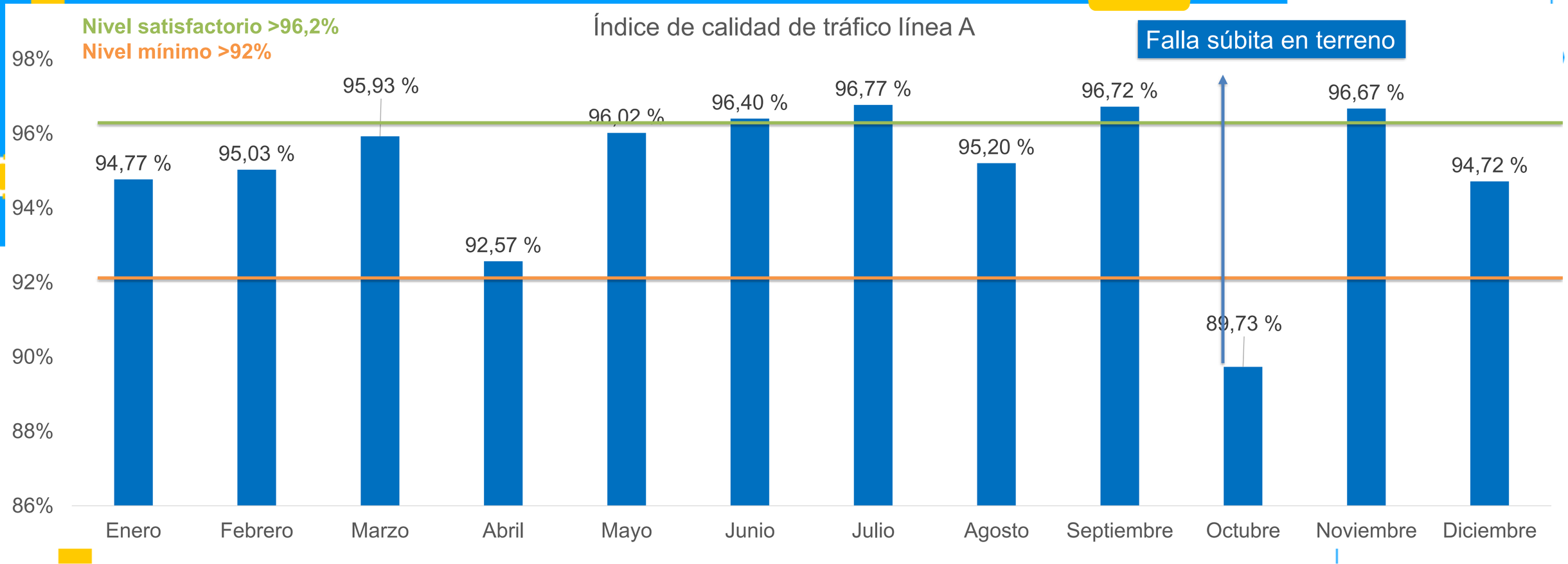
El estudio contratado con la Universidad de Antioquia no entregó conclusiones definitivas en 2025, debido a que la **entrega de la pieza fallada por parte de la Fiscalía** a la U de A se produjo en septiembre de 2025.



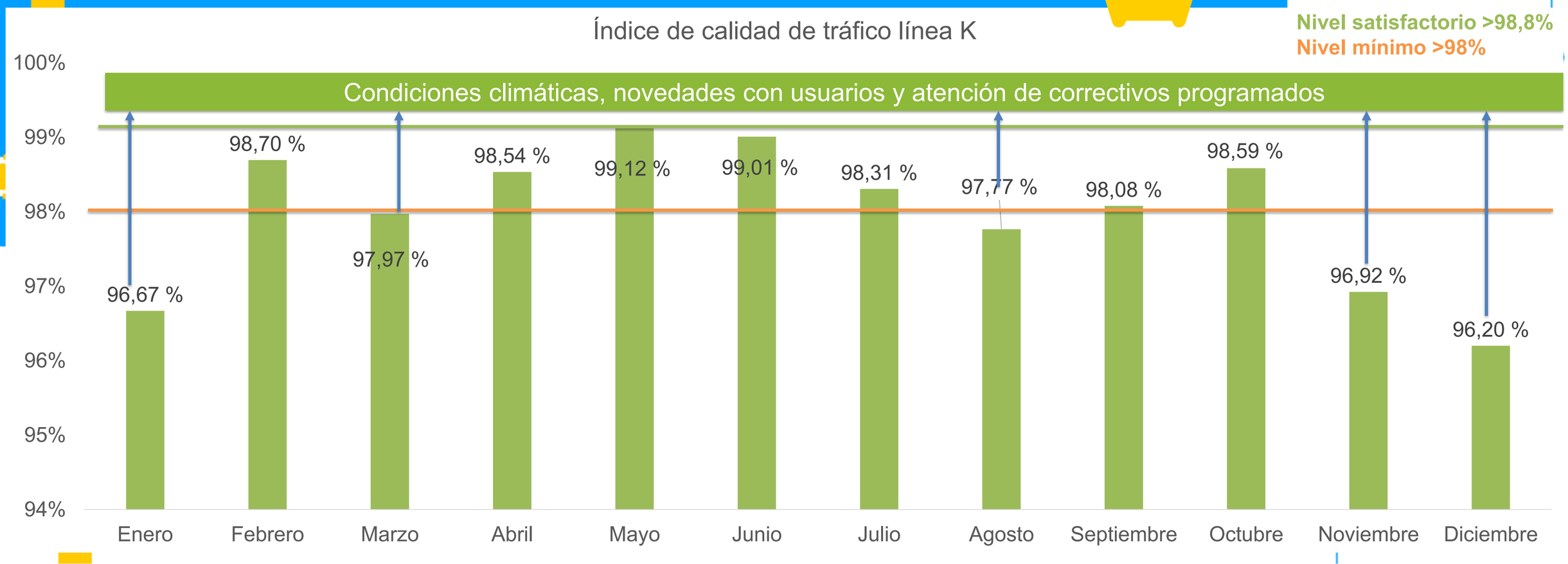
Este fue el comportamiento de nuestra red en 2025



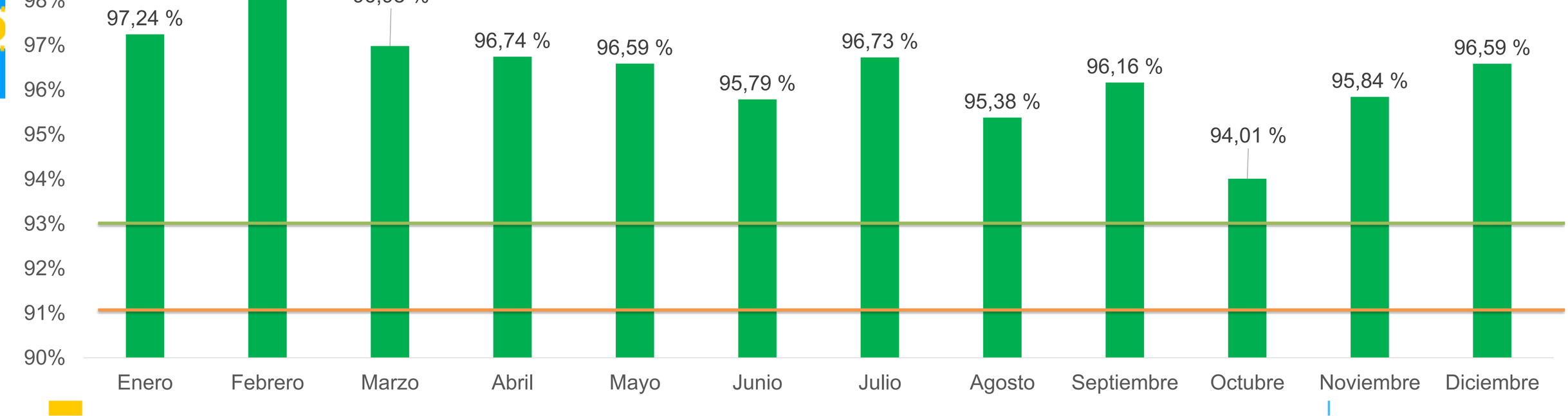
Este fue el comportamiento de la línea A en 2025



Este fue el comportamiento de la línea K en 2025

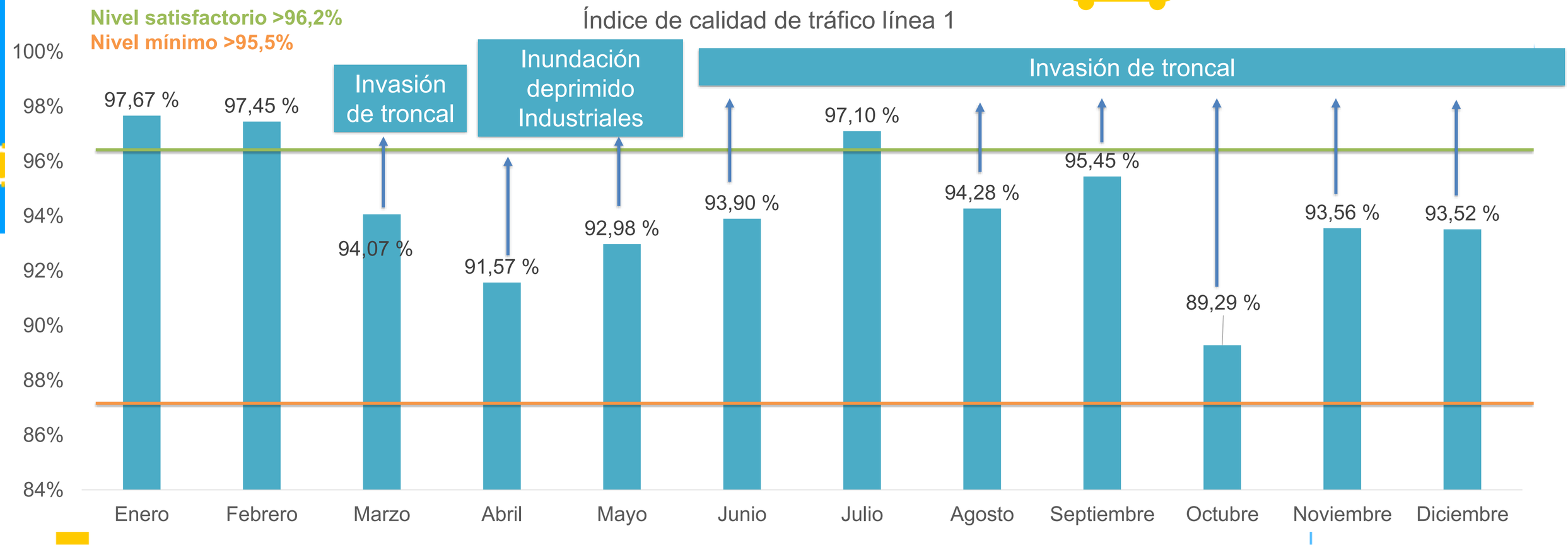


Este fue el comportamiento de la línea T en 2025



Este fue el comportamiento de la línea 1 en 2025





Los usuarios valoran el servicio de la Gente Metro

La satisfacción con el personal del Metro fue de **91,5%** una calificación promedio de **4,56/5**

Fortalecimiento de los atributos relacionales del servicio, especialmente la amabilidad, cordialidad y buen trato

Los usuarios destacaron la buena actitud de servicio y diligencia del personal, así como una mejora en la percepción de rapidez en la atención



ESRS S4 — consumidores y usuarios finales

Cumplimos la meta del Nivel de Experiencia del Cliente

En 2025, el **Nivel de Experiencia del Cliente fue de 4,53/5** por encima de la meta de 4,40

Aumento en la **satisfacción** del cliente por la valoración de la rapidez y ahorro de tiempo, la **recomendación** de uso del Sistema y la disminución en el **esfuerzo** del cliente al interactuar con la Empresa en cada uno de sus puntos de contacto



ESRS S4 — consumidores y usuarios finales



Nuestro Nivel de Madurez de CX avanzó en 2025

Calificación de 4,06/5 en el Nivel de adopción de la estrategia de Experiencia del Cliente en 2025, Eje Movilizadores

En 2024 fue de 3,80 Eje Dedicados

La estrategia de Experiencia del Cliente es de conocimiento de la Empresa y los líderes y Servidores la tienen en su radar. Los esfuerzos se deben concentrar en **poner al cliente en el centro de las decisiones**

ESRS S4 — consumidores y usuarios finales

Gestión social con usuarios y comunidad



Memoria **Sostenibilidad 2025**

Comprometidos con la seguridad y el cuidado

158

activaciones

pedagógicas para la prevención de accidentes de usuarios por ingreso a la vía en 2025

ESRS S4 — consumidores y usuarios finales



Fortalecimos la seguridad vial

120

activaciones

de la campaña **¡Yo me pongo la 10 en la vía!**, enfocada en prevenir accidentes de tránsito en líneas T, 1 y 2

ESRS S4 — consumidores y usuarios finales



En el Metro viajamos **todas** las personas

ESRS S4 — consumidores y usuarios finales

36 activaciones

pedagógicas sobre Violencias Basadas en Género y activación de rutas de atención en 2025

428 formaciones

a nuevos Servidores, contratistas y aliados de seguridad Policía Nacional y vigilancia privada sobre Diversidad, Equidad e Inclusión

361 activaciones

para sensibilizar a usuarios sobre Diversidad, Equida e Inclusión



Formamos continuamente a los usuarios

89 activaciones del punto móvil de Cultura Metro en 2205, espacio itinerante para aprender jugando

71 Susurros en ruta, teatro invisible para formar a los usuarios en comportamientos positivos

84 activaciones de Metronautas, personajes itinerantes que forman a los usuarios de manera didáctica a través de sketches teatrales

ESRS S4 — consumidores y usuarios finales



Acercamos las tecnologías de comunicación a la comunidad



8.128 asistentes y 252 acciones en 2025
en nuestras salas de alfabetización digital para la formación de usuarios en el acceso responsable y creativo a plataformas digitales

ESRS S4 — consumidores y usuarios finales

El arte se respira en nuestra red

11 presentaciones de agenda cultural en 2025, con 17 artistas emergentes contratados

31 actividades artísticas con aliados públicos y privados, con un reconocimiento económico por $253,34 millones



Nuestra red es un espacio para la lectura y la escritura

111.140 asistentes
a las 6 Bibliometro en 2025

12.274 cuentos recibidos
en el concurso Medellín en 100 Palabras

2.750 personas asistentes
a los eventos de lanzamiento de Palabras Rodantes



ESRS S4 — consumidores y usuarios finales

Promovemos la salud mental entre nuestros usuarios

Durante el 2025 **atendimos 8.251 personas** en los **6 Escuchaderos** de la Red Metro

Dos nuevos Escuchaderos: **Envigado y Oriente**

10 actividades desarrolladas en el marco del Festival de Salud Mental

El personal de Servicio brindó contención emocional y primeros auxilios psicológicos en **121 situaciones críticas de salud mental**



ESRS S4 — consumidores y usuarios finales

ESRS S4 — consumidores y usuarios finales

219 espacios formales de relacionamiento con comunidad

En 2025 **llevamos a cabo** **219 encuentros, jornadas de trabajo y sensibilización**, y mesas de trabajo con entidades públicas y organizaciones de la sociedad civil



ESRS S3 — colectivos afectados

Formamos a la niñez en Ciudadanía en 2025

55 jornadas comunitarias de **Amigos Metro con 9.355 ciudadanos participantes**, entre niños, niñas y padres o acudientes



Involucramos a la comunidad en el proyecto del Metro de la 80

En 2025 realizamos **267 actividades para la comunidad** de la zona de influencia del Metro de la 80, con **14.520 participantes**



ESRS S3 — colectivos afectados



Componente Ambiental

2025

Memoria de Sostenibilidad

Política de Cambio Climático

Alineada con la Política Nacional de Cambio Climático, el Nodo Regional de Cambio Climático de Antioquia y el Plan de Desarrollo del Distrito de Medellín

La estrategia de neutralidad en carbono

- ✓ Criterios climáticos para compra de bienes y servicios.
- ✓ Plan de descarbonización 2021-2031

Actuaciones de adaptación y gestión del riesgo climático

Inventario y diagnóstico de riesgos climáticos

ESRS E1 — Cambio Climático

Nuestro aporte al cambio climático en 2025

Obtuvimos la **certificación en carbono neutral** por parte del Icontec

Redujimos el CO_2 que generamos como resultado de nuestra Huella de Carbono por la operación

Compensamos **6.243 t** para lograr ser carbono neutral según el plan de descarbonización 2021-2031



ESRS E1 — Cambio Climático

Disminuimos nuestro consumo de energía

El consumo de energía en 2025 fue de **406,8 TJ (TeraJoules),** frente a 430,76 TJ en 2024

Es principalmente energía eléctrica obtenida de **fuentes renovables,** seguida por el gas natural



Hacemos buen uso de recursos

Ahorramos **entre un 50% y 80%** de agua en mantenimiento de aires acondicionados en 2025

En 2025 **eliminamos el uso de CO_2** como agente de extinción en datacenters y archivos críticos de la Empresa



ESRS E2 — Contaminación

Usamos responsablemente los recursos hídricos



Mejoramos nuestros equipos de lavado para **reducir el consumo de agua** y la generación de aguas residuales

En 2025 **consumimos 80,18 Ml de agua adquiridos a EPM**

1,69 Ml provinieron de recirculación de agua en el lavado de vehículos

ESRS E3 — Agua. Recursos Marinos

Ml: (megalitros)

Tratamos adecuadamente las aguas residuales

En 2025 hicimos tratamiento de **2.457,6 m³** de aguas residuales

Recirculamos **821,1 m³** en la planta de tratamiento de Patio de buses y **873,6 m³** en la de Miraflores



Cuidamos zonas verdes del tamaño de 71 canchas de fútbol

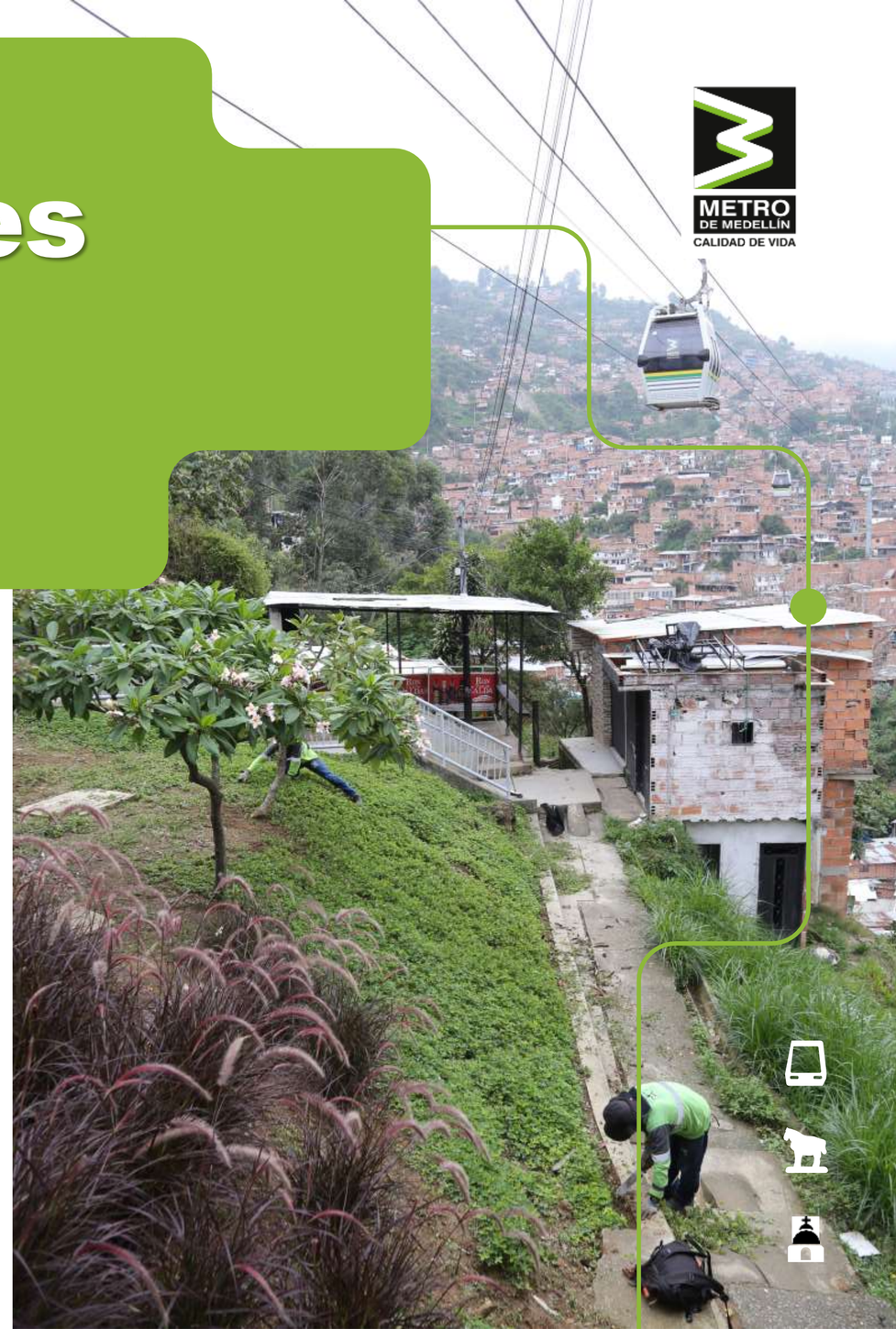
ESRS E4 — Biodiversidad. Ecosistemas

Mantuvimos **575.570 m²** de zonas verdes en 2025, área equivalente a 71 veces la cancha del Atanasio Girardot

Cuidamos **12.502 árboles** entre urbanos y rurales (línea L) en 2025, es decir casi el 2% de los 650.000 que hay en Medellín

Plantamos **73 árboles** en 2025 y talamos 33

En 2025 intervinimos **69 jardines en piso y 19 en altura**



Atendimos 372 eventos con fauna en 2025

Las atenciones son **rescates, reubicaciones, inspecciones y ahuyentamientos**, entre otras

Además, identificamos

42 especies animales

(38 aves, 2 reptiles y 2 mamíferos)
en el entorno de nuestra red de movilidad



ESRS E1 — Cambio Climático

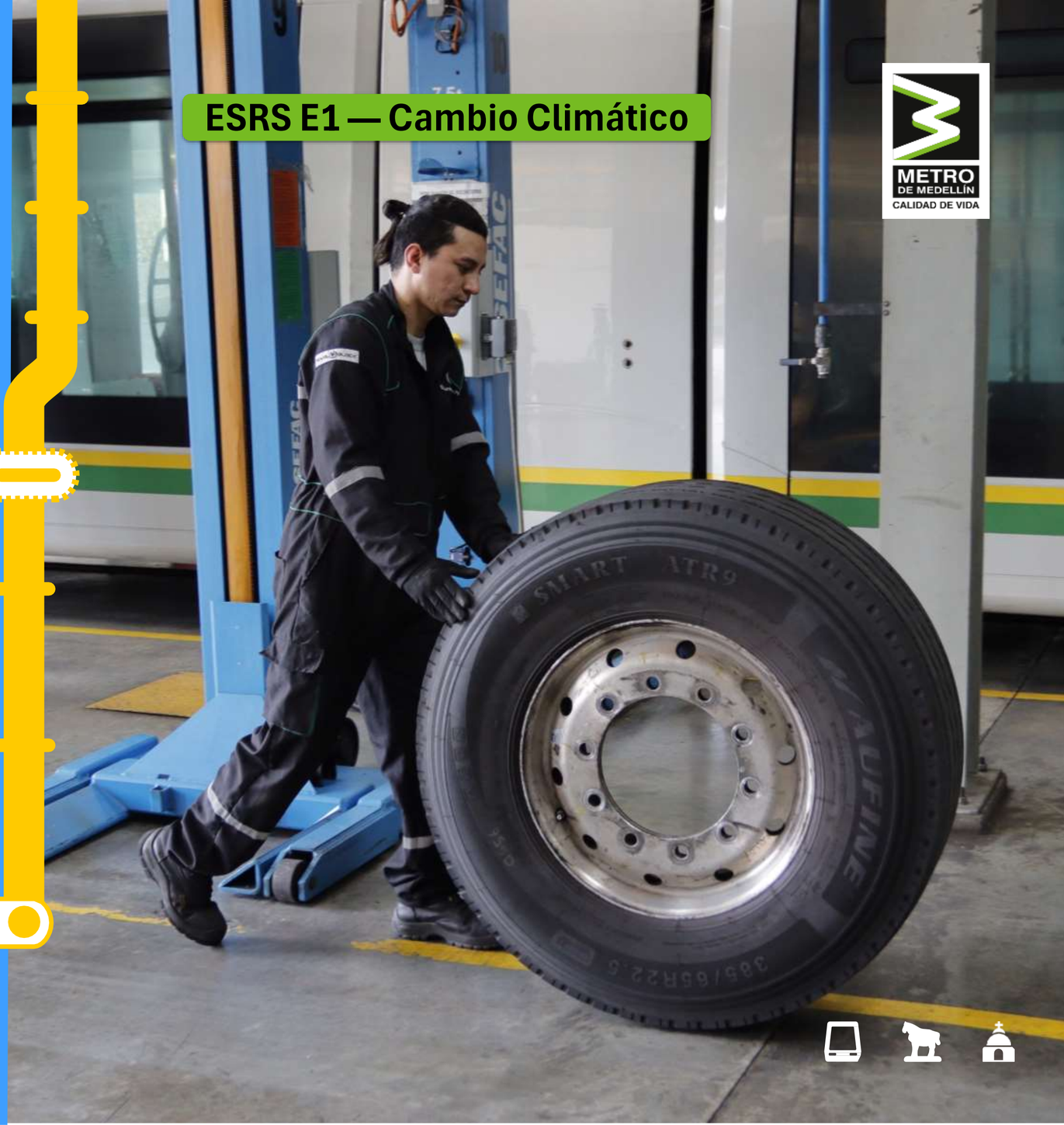
Uso de los recursos y la economía circular

Diseño y mantenimiento de activos:

- ✓ **E**xtensión de vida útil (reencauche de llantas, remanufactura de partes, reacondicionamiento)
- ✓ Reducción de consumos mediante mantenimiento y optimización operativa

Construcción sostenible:
Para el Proyecto Metro de la 80 se integraron diseños bioclimáticos en estaciones, viaductos y patio–taller

Residuos: durante el año 2025 se generaron **268 t** de residuos aprovechables (reciclables, peligrosos y especiales)





Componente Gobernanza

2025

Memoria de Sostenibilidad



Fortalecimos nuestro gobierno corporativo

Actualizamos los Estatutos conforme a las buenas prácticas de la OCDE y la CAF, y su respectiva implementación.

Formamos a los miembros de Junta Directiva sobre su rol estratégico, les dictamos reinducción y los evaluamos

Mantuvimos nuestras calificaciones de riesgo crediticio

Según Fitch Ratings Colombia, nuestra **calificación de riesgo de largo plazo** en 2025 es AAA con perspectiva estable.

La **calificación de corto plazo** es **F1+**

La emisión de **bonos sostenibles** tiene una calificación de **AAA**

En los tres casos son las más altas calificaciones otorgadas por la entidad

Cero casos de corrupción o soborno

Durante el año 2025 no tuvimos casos de corrupción, fraude, soborno o lavado de activos

La Contraloría General de Medellín declaró el fenecimiento de la cuenta para 2024



Externalidades

2025

Memoria de Sostenibilidad





Evitamos la emisión de 690.913 t de CO_2

Nuestra operación con energías limpias evitó que en 2025 **690.913 t de CO_2** fueran a la atmósfera

Se necesitarían **6,9 millones** de árboles para eliminarlos, que ocuparían un bosque del tamaño de medio Valle de Aburrá

Beneficio ambiental valorado en

$440.980 millones

En 2024 evitamos la emisión de

656.391 t CO2

5%

50.432 t menos de contaminantes en el aire que respiramos

Nuestra operación con energías limpias evitó que en 2025 **50.432 t de contaminantes hicieran más nocivo el aire para nuestra salud**.

Esta es la cantidad de basura que llega en 14 días a La Pradera

Beneficio ambiental valorado en
$350.298 millones

En 2024 evitamos la emisión de
33.450 t

50%



METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

Evitamos el consumo de 59 millones de galones de diésel y gasolina en 2025



Esta es la misma cantidad de combustible requerida para 11 millones de vuelos de avioneta entre Medellín y Quibdó

Beneficio ambiental valorado en **$876.606 millones**

En 2024 evitamos el consumo de **48 millones de galones**

23%

Memoria **Sostenibilidad 2025**

Nuestros usuarios ahorraron 151 millones de horas en 2025

Esto equivale a 1 día y 10 horas al año para cada habitante del Valle de Aburrá

Beneficio social valorado en
$2,05 billones

En 2024 el ahorro fue de 142millones de horas

6%





$2,29 billones de ahorro para nuestros usuarios en 2025

Esto es aproximadamente $5 millones por usuario, o 3,5 salarios mínimos legales mensuales vigentes de 2025

En 2024 el ahorro fue de $2,26 billones

1%



Memoria **Sostenibilidad 2025**

$2,06 billones de contribución al desarrollo económico

Esto evidencia nuestro rol como dinamizadores de encadenamientos productivos y de la actividad económica regional

Evitamos **95.531** casos de salud

Eso es aproximadamente dos veces la capacidad del estadio Atanasio Girardot

Beneficio social valorado en

$572.590

millones



130 muertes en accidentes de tránsito evitadas

Por tener vías exclusivas o con paso preferencial, nuestra red evitó **130 muertes** y **15.013 accidentes** de tránsito en 2025.
Beneficio social valorado en **$785.453 millones**

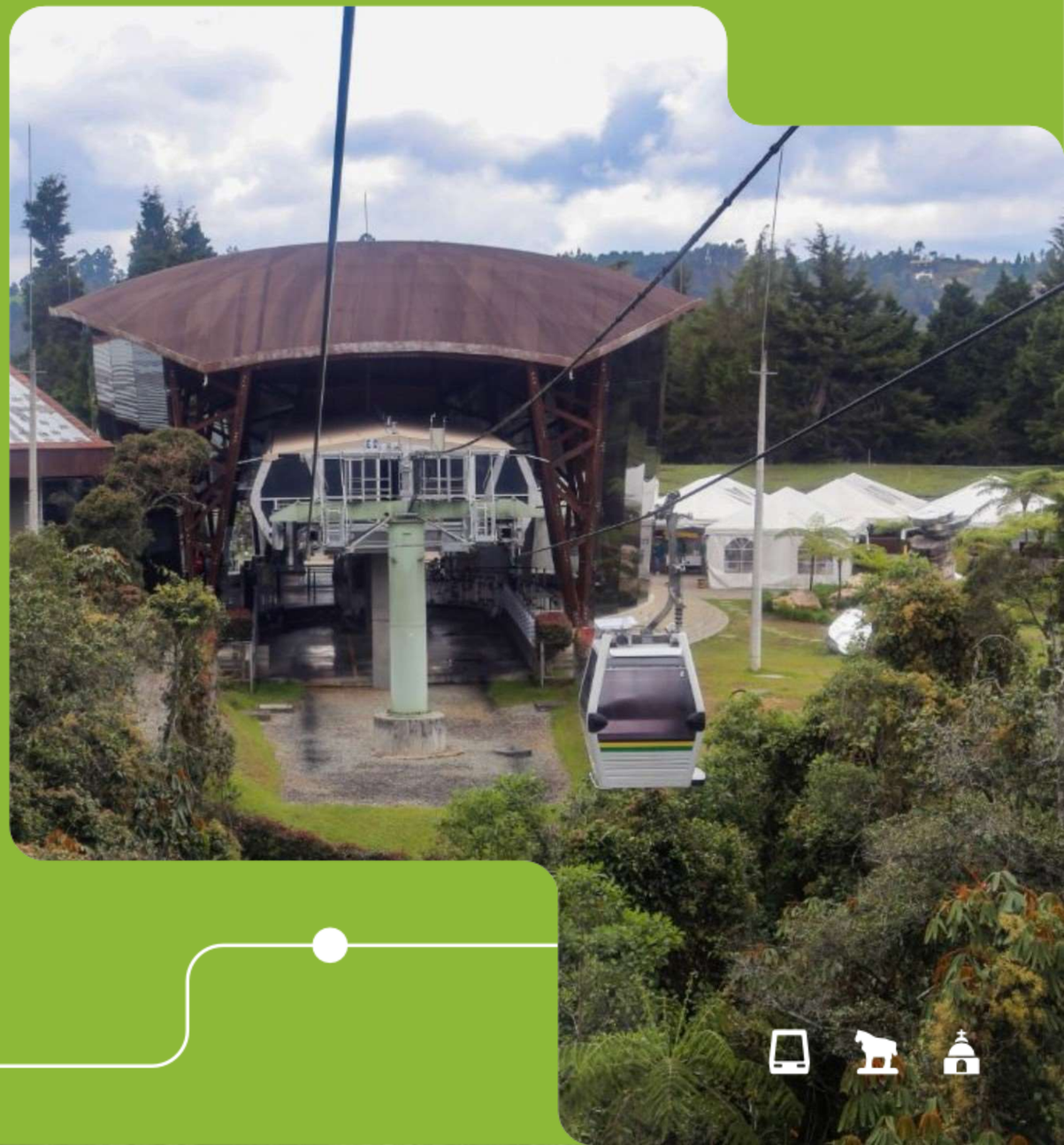


El cuidado del medio ambiente se valora en $19.974 millones

Nuestro relacionamiento positivo con el medio ambiente en 2025, reflejado en cuidado de zonas verdes y uso eficiente de recursos, tiene un valor económico de

$19.974 millones

Esto es **un entorno más verde y amigable para la ciudadanía**



Evitamos la emisión de 3.265 t CO_2 por economía circular

El uso eficiente de los recursos naturales en 2025 evitó la emisión de **3.265 t de CO_2**

Beneficio ambiental valorado en **$84,80 millones**

Total de beneficios sociales, económicos y ambientales

$9,44 billones en 2025

USD 2.512 millones

Gracias



Memoria de Sostenibilidad

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

Análisis de Hipótesis de Negocio en Marcha
Ley 2069 de 2020



Año 2025

Empresa del Transporte Masivo del Valle de Aburrá

(Cifras en millones de pesos)

1. CONTEXTO METRO DE MEDELLIN LTDA....3
2. NORMATIVIDAD....7
3. OBJETIVO....8
4. FECHA DE ANÁLISIS....8
5. CRITERIOS POR EVALUAR PARA LA HIPÓTESIS DE NEGOCIO EN MARCHA....8
5.1 Criterios Financieros....8
5.1.1 Indicadores financieros con relación a la normatividad Decreto 1378 de 2021....8
5.1.2 Análisis Financiero de la Empresa....14
5.1.3 Ayudas gubernamentales....26
5.1.4 Análisis de apalancamiento financiero....28
5.1.5 Gestión de tesorería....32
5.1.6 Conclusión financiera....32
5.2 Criterios Operativos....33
5.2.1 Relaciones con el mercado que atiende la empresa, los clientes claves o proveedores principales....33
5.2.2 Evaluación de escasez de suministros importantes....36
5.2.3 Análisis de Obsolescencia de equipos y expansión del servicio....39
5.2.4 Evaluación de cumplimiento de objetivos estratégicos....40
5.2.5 Evaluación de cumplimiento de estándares internacionales en la operación....42
5.2.6 Conclusión sobre criterios operativos....43
5.3 Criterios Administrativos....44
5.3.1 Análisis de condiciones laborales y beneficios a empleados....44
5.3.2 Evaluación de procesos de Tipo Legal, Judicial o de Riesgos que puedan afectar la Empresa....49
5.3.3 Análisis de Cambios en las disposiciones normativas o reglamentarias o en políticas públicas que previsiblemente impactan a la entidad....51
5.3.4 Seguridad integral y gestión de riesgos....51
5.3.5 Conclusión Administrativa....56
6. Conclusión Hipótesis de Negocio en Marcha....56

1. CONTEXTO METRO DE MEDELLIN LTDA.

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., conocida comercialmente como Metro de Medellín, es una sociedad comercial entre entidades públicas a la cual le aplica el régimen de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado; de nivel distrital, cuyos socios son el Departamento de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, cada uno de ellos con una participación de 50%. Nuestro domicilio principal es el municipio de Bello (Antioquia), y nuestra operación la desarrollamos principalmente en el Valle de Aburrá, subregión del departamento de Antioquia.

El objeto social principal es la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros.



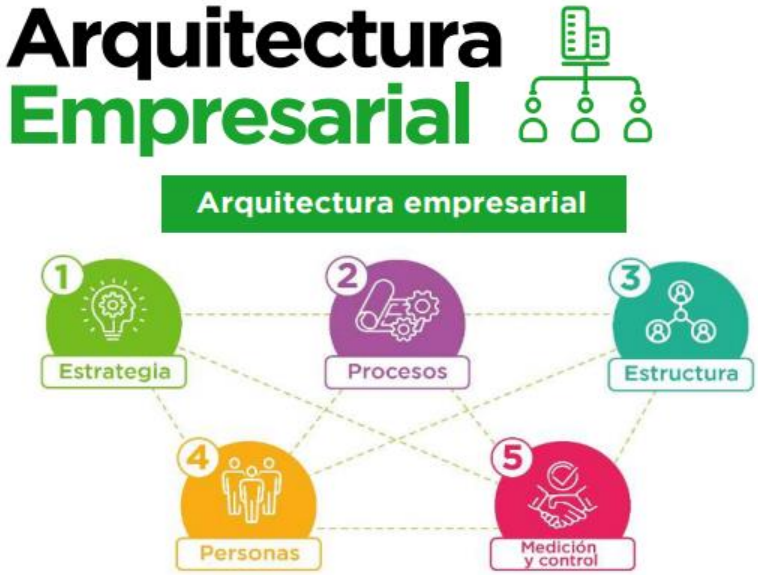
Adicionalmente la empresa puede realizar las siguientes actividades:

- La planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte público de pasajeros.
- Ofrecer y vender servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica capacitación, mercadeo de bienes, servicios técnicos de operación, control, recaudo y mantenimiento, relacionados con los diferentes modos y sistemas de transporte.
- La ejecución de operaciones urbanas y desarrollos inmobiliarios, orientados al desarrollo del sistema de transporte masivo.
- La explotación comercial de todos los negocios asociados con el transporte público de pasajeros y espacios publicitarios.
- La explotación comercial del sistema de Recaudo Centralizado y sus medios de pago.

ARQUITECTURA EMPRESARIAL



Para desarrollar tanto su objeto social como las demás actividades, se cuenta con una arquitectura empresarial, que describe la Empresa como una relación articulada del conjunto de elementos que la componen, garantizando la alineación desde tres niveles: estratégico, táctico y operativo, con el fin de optimizar la generación de productos o servicios que conforman la propuesta de valor para los grupos de interés.

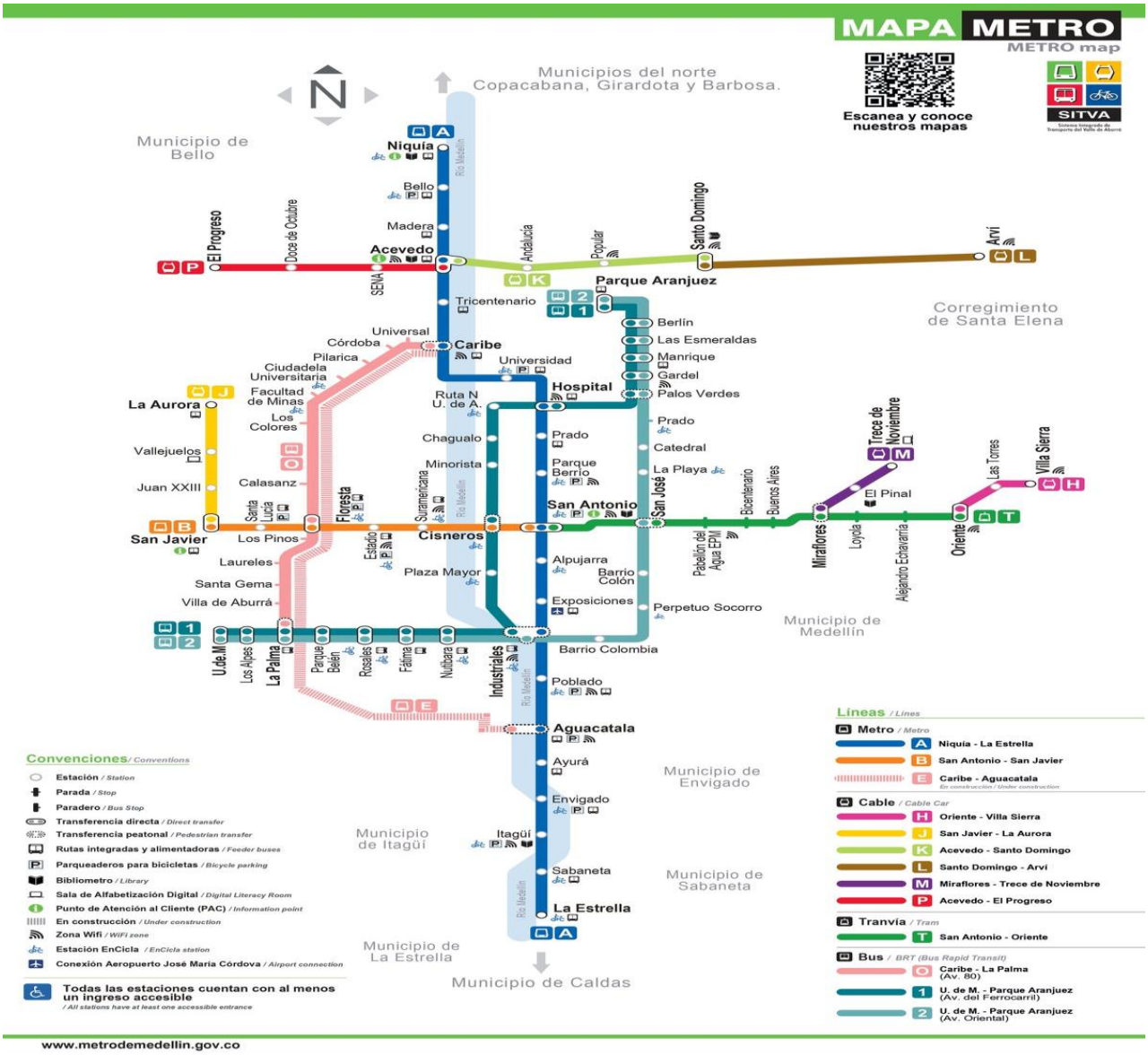


La arquitectura con que cuenta la Empresa consta de cinco elementos que se convierten en el modelo para el diseño organizacional: estrategia, procesos, estructura, personas y medición y control.

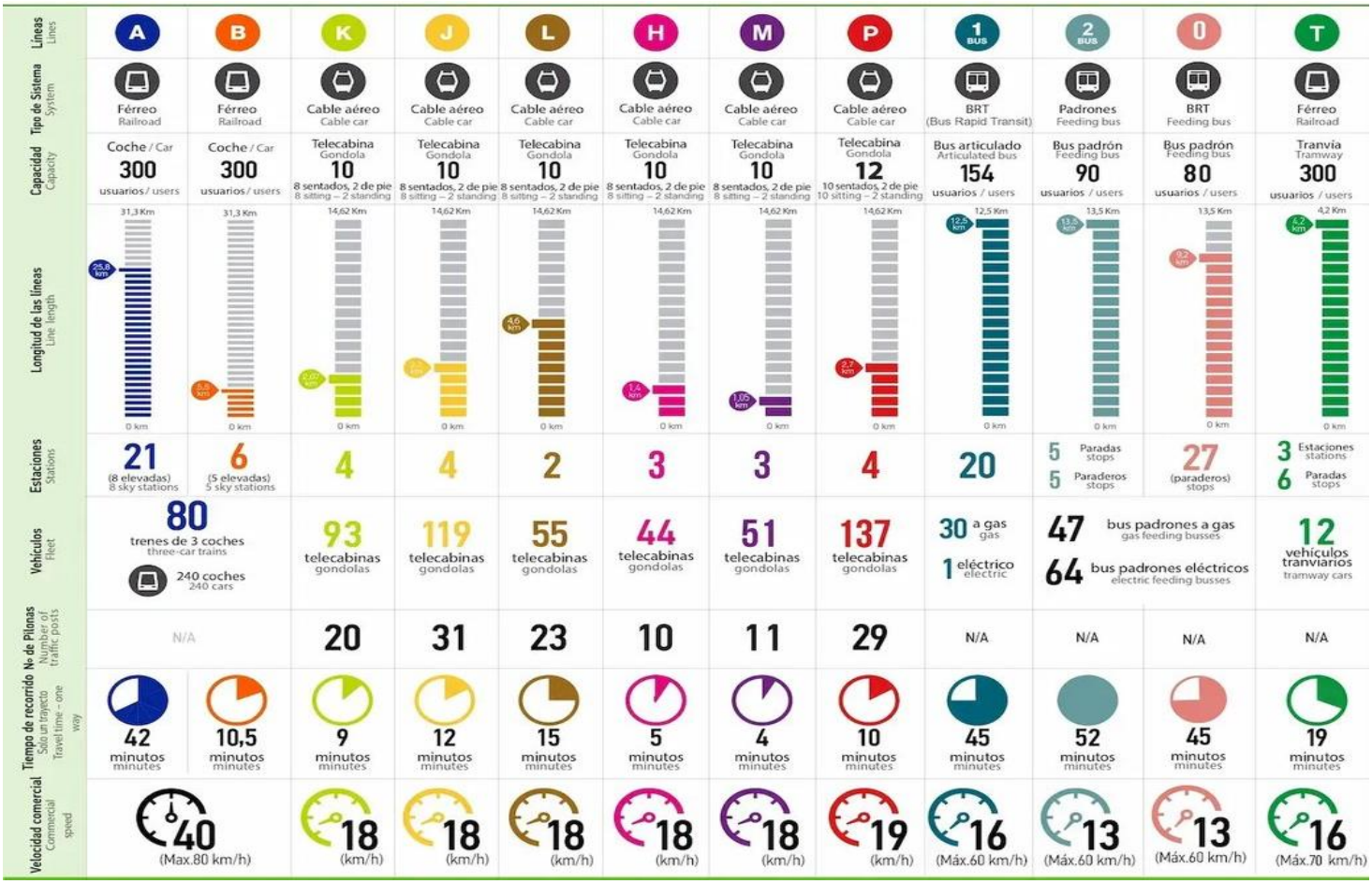
Modalidades del servicio de transporte

El Sistema de Transporte Masivo de Valle de Aburrá - SITVA, lo conforman diferentes modos de transporte: férreo (metro y tranvía), cables aéreos, y buses. Cuenta con una infraestructura de transporte de 85,12 kilómetros, que atraviesa el Valle de Aburrá longitudinalmente en modo férreo de norte a sur, con un recorrido que inicia en el municipio de Bello y termina en el municipio de La Estrella. Adicionalmente, cuenta con otros modos de conexiones en forma transversal que se integran estratégicamente en algunos puntos de las entidades territoriales que hacen parte del área de influencia del sistema, permitiendo al usuario un recorrido intermodal durante su viaje.

Mapa actual del sistema con sus diferentes modos:



La red Metro en el Valle de Aburrá está conformada por 12 líneas que incorporan tecnología Metro, de cable aéreo, BRT y Tranvía, con las siguientes características técnicas:



La Empresa, buscando generar recursos adicionales para su sostenimiento, tiene un objetivo estratégico de ingresos no tarifarios, el cual se materializa a través de tres líneas de negocio así:

- **Consultorías, Formaciones y Servicios**: Se encarga de explotar el conocimiento de la organización, adquirido durante más de 30 años de experiencia transcurridos desde el inicio de operación, especialmente en sistemas de transporte masivo y cultura asociada a la movilidad.

- **Ecosistemas de pago**: Tiene como objetivo prestar servicios de ciudad, a través de una plataforma tecnológica, y transformar las oportunidades en negocios que agreguen valor a sus clientes a través de varios negocios como el recaudo en transporte, la gestión y el control de flota para buses y la aplicación de multiservicios.

- **Gestión urbana y desarrollos inmobiliarios:** Estos negocios permiten captar el valor del suelo de los desarrollos inmobiliarios alrededor de las estaciones, en los corredores de movilidad actuales y futuros

2. NORMATIVIDAD

- Ley 2476 de 2025 (Ley ciudades verdes)
- Ley 2397 de 2024 reducción desigualdad de género en el sector de infraestructura y construcción
- Ley 2424 de 2024 paridad de género en juntas directivas y órganos decisorios
- Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo)
- Ley No. 2195 de 2022 “por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción y se dictan otras disposiciones”.
- Circular externa 12 de 2022 (Instrucciones relacionadas con el informe periódico de fin de ejercicio y el informe periódico trimestral).
- Decreto 151 de 2021 (Por el cual se modifica el Decreto 2555 de 2010 en lo relacionado con el régimen de revelación de información por parte de los emisores de valores.
- Decreto 1378 de 2021 “Por el cual se modifica el artículo 2.2.1.18.2 del Decreto 1074 de 2015” (Hipótesis de negocio en marcha).
- Ley 2069 de 2020 marco regulatorio que propicie el emprendimiento y el crecimiento, consolidación y sostenibilidad de las empresas, con el fin de aumentar el bienestar social y generar equidad. (Hipótesis de negocio en marcha).
- Ley 1964 de 2019 vehículos eléctricos
- Decreto 2483 de 2018 marcos técnicos NIIF
- Decreto 2101 de 2016.normas NIF para entidades que no cumplen hipótesis de negocio en marcha
- Decreto 1074 de 2015 “Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del Sector Comercio, industria y Turismo”.
- Decreto 2420 de 2015 (normas de contabilidad, información financiera y aseguramiento)
- Decreto 1068 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda)
- DUR 1079 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte)
- Ley 1682 de 2013 (Infraestructura de Transporte).
- Decreto 2555 de 2010 (Por el cual se recogen y reexpiden las normas en materia del sector financiero, asegurador y del mercado de valores).
- Ley 964 de 2004 (Para regular las actividades de manejo, aprovechamiento e inversión de recursos captados del público que se efectúen mediante valores).
- Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito).
- Ley 489 de 1998 “Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 310 de 1996 (Área de influencia del sistema masivo y cofinanciación).
- Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional del transporte).
- Ley 105 de 1993 (Disposiciones básicas sobre el transporte).
- Ley 86 de 1989 (Sistema de Transporte Masivo y financiamiento).

3. OBJETIVO

Analizar las condiciones Administrativas, Financieras y Operacionales que soportan de forma integral el cumplimiento de los criterios definidos por la Ley para el desarrollo de la Hipótesis de Negocio en Marcha en la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.

4. FECHA DE ANÁLISIS

El presente análisis se desarrolla con cifras financieras al 31 de diciembre de 2025, con escenarios y proyecciones de 12 meses posteriores al cierre contable.

Notas:

- Las proyecciones financieras, se desarrollan teniendo presente las consideraciones normativas de la Empresa.
- Las cifras del presente documento se expresan en millones de pesos.

5. CRITERIOS POR EVALUAR PARA LA HIPÓTESIS DE NEGOCIO EN MARCHA

5.1 Criterios Financieros

5.1.1 Indicadores financieros con relación a la normatividad Decreto 1378 de 2021

El presente análisis se desarrolla partiendo de la evaluación de los indicadores de detrimento patrimonial y riesgo de insolvencia establecido en el Decreto 1378 de 2021:



a) Posición Patrimonial

Como respuesta a este indicador de posición patrimonial, es importante resaltar las consideraciones financieras que desde el inicio de la Empresa influyeron en el resultado del patrimonio negativo:
La empresa fue constituida en 1979 por el Distrito de Medellín y el Departamento de Antioquia. En 1980 el proyecto para la construcción de las líneas A y B se sometió a consideración del Gobierno Nacional y su Consejo Nacional de Política Económica y Social le dio su aprobación en diciembre de 1982. En ese mismo año, se autorizó a la Empresa la contratación de un endeudamiento externo del 100% de los recursos

necesarios para la construcción de la obra y luego, en 1983 se adjudicó el contrato de construcción al Consorcio Hispano Alemán para el inicio del proyecto en 1985.

Desde la constitución de la Empresa en 1979 y hasta el inicio de la operación, la Empresa se encontraba en la etapa preoperativa, es decir, que no percibía ingresos por la operación. Los ingresos provenían de aportes de capital, rendimientos financieros y préstamos nacionales y extranjeros.

Recursos para el desarrollo de la obra:

Para construir el sistema en 1982, la Empresa suscribió contratos de crédito con los Bancos Multilaterales de Desarrollo por USD $656,3 millones, garantizados por el Gobierno Colombiano. En virtud de esta garantía, la Nación realizó pagos entre 1984 y 1994 hasta por USD $1.255 millones.



El 30 de noviembre de 1995 se inició la operación comercial en un primer tramo, entre las estaciones Niquía y Poblado en la Línea A. En ese momento la Empresa pasó de ser administradora del proyecto a ser prestadora del servicio de transporte en el Valle de Aburrá, generando unos costos que, sumados a los gastos por interés sobre el préstamo otorgado por la Nación, generaban pérdida operacional, debido a que los ingresos por servicios de transporte no alcanzaban a cubrir los costos operacionales.

Con respecto a los ingresos no operacionales, éstos se percibían principalmente de las rentas de cigarrillo y tabaco del Departamento de Antioquia y la sobretasa a la gasolina recaudada en las 10 entidades territoriales que conforman el Valle de Aburrá y la contribución por valorización que se cobró en las jurisdicciones de Medellín, Envigado, Itagüí, Sabaneta y Copacabana (establecida mediante Ley 86 del 1989) para cubrir el servicio de la deuda. De igual manera, se presentaban otros gastos financieros asociados al servicio a la deuda de los créditos externos de la construcción y al diferencial cambiario, entre otros. Lo anterior conllevó a una pérdida neta recurrente.

Es importante resaltar que el servicio de la deuda de los créditos del exterior se encontraba registrado en diferentes monedas (Franco Suizo, Marco Alemán, Peseta Española, dólares americanos, entre otras), los cuales, para el segundo periodo de los años 90 e inicios del año 2000 generaban una revaluación con relación al peso colombiano, ocasionando un gasto significativo por diferencia en cambio y afectando de manera relevante las pérdidas en el estado de resultado de estos periodos.

Es así como a partir del año 2002 el patrimonio de la Empresa pasó a ser negativo alcanzando los ($887.638) millones de pesos. Se debe destacar que por las definiciones de las causales de liquidación definidas en la Ley 498 de 1998, el Metro de Medellín no fue objeto de liquidación por dicho resultado.

Por las situaciones mencionadas asociadas a la deuda externa y las proyecciones para el servicio de la deuda que no eran favorables, se iniciaron mesas de trabajo con la Nación y los Entes Territoriales, buscando alternativas para el cubrimiento del servicio de la deuda, cuyo resultado fue la firma de un acuerdo de pago con la Nación.

Reestructuración de la deuda y Acuerdo de Pago:

El 21 de mayo de 2004 se firmó el acuerdo de pago No. 660300780 de reestructuración de la deuda, entre la Nación, Metro de Medellín, el Distrito de Medellín y el Departamento de Antioquia, en el que se estipuló que la deuda adquirida por la región para la construcción de las líneas A y B del Metro de Medellín, sería pagada según la Ley de Metros (artículo 5° de la Ley 310 de 1996, la cual modificó la Ley 86 de 1989), esto es, 60% del valor presente del servicio de la deuda por parte de las entidades territoriales, con las rentas pignoradas, ya que el 40% restante quedó cargo de la Nación.

De acuerdo con esta ley y el acuerdo firmado, la deuda reestructurada debía ser reconocida en los Estados Financieros del Metro de Medellín, siguiendo las disposiciones de la Contaduría General de la Nación en el concepto 20045-46409 del 8 de agosto del 2004, en el cual se indicó el procedimiento contable para las entidades que intervenían en el acuerdo de pago. El Metro reconoce como obligación a su cargo las siguientes deudas:

- La deuda pagada por la Nación: Es aquella deuda que el Metro le debe a la Nación por los pagos realizados por ésta a la banca externa hasta la fecha del acuerdo.
- La deuda por pagar: Corresponde a la deuda vigente con la banca externa, más los créditos de presupuesto.



A nivel contable se presentaron los siguientes efectos:

La deuda con la Nación aumentó en $879.041 millones por la metodología de valoración y variaciones en las tasas de cambio, aumentando el patrimonio negativo de la Empresa, que ascendió al final de periodo 2004 a $(1.9 billones).

A partir de este mismo periodo, por disposición de la Contaduría General de la Nación a través de la Resolución 178 del 2004, se resuelve modificar el catálogo general de cuentas incorporando el concepto “Recursos de Cofinanciación” en el patrimonio, para el reconocimiento de las rentas pignoradas de tabaco y sobretasa a la gasolina que respaldan el acuerdo de pago. En los periodos siguientes, esta disposición aumentó la pérdida neta de cada ejercicio y la pérdida acumulada, principalmente por la continuidad de los costos y gastos de operación y servicio de la deuda.

Durante las vigencias 2005 a 2014 la Empresa continuó presentando pérdidas y manejando las rentas según lo indicado por la Contaduría General de la Nación, terminando el año con un patrimonio negativo de $(1.9 billones). A partir del año 2015 la Empresa generó utilidades que han permitido mejorar el perfil del patrimonio; sin embargo, éstas no alcanzan a revertir el efecto negativo del mismo, que a la fecha del corte de este informe presenta un saldo negativo de $ (1.4 billones).

De igual manera a partir del año 2015 las rentas pignoradas cambiaron su manejo contable, reconociendo como un ingreso por subvenciones, afectando el Estado de Resultado Integral.



Cambio normativo Resolución 414 de 2024 a la resolución 037 de 2017 Empresas que Cotizan en el Marcado de Valores

En el año 2022, la Superintendencia Financiera de Colombia autorizó a la empresa, mediante la Resolución 1969, la inscripción de la Empresa Metro de Medellín en el Registro Nacional de Valores y Emisores (RNVE)

para la suscripción y colocación de bonos de deuda pública interna sostenibles en el mercado de capitales colombiano.

Teniendo presente lo anterior, la empresa cumplió los requisitos expuestos en artículo 2 literal a) de la resolución 037 de 2017 de la Contaduría General de la Nación para la convergencia de sus estados financieros bajo los principios y normas de contabilidad e información financiera aceptados en Colombia (NCIF), reglamentadas en el Decreto 2420 de 2015, incorporado por el Decreto 2270 de 2019 y modificado por los decretos 1432 de 2020 y 938 de 2021.

Este cambio normativo se implementó en cumplimiento de la NIIF 1 adopción por primera vez y le generó a la compañía un efecto de transición que incrementó el patrimonio negativo de la empresa al 1 de enero de 2022 de $(714.828) millones.

Dentro de los principales efectos de transición que aumentaron el patrimonio negativo de la entidad se destaca la aplicación de la NIC 20 de subvenciones por el reconocimiento de proyectos subvencionados a la empresa por entes territoriales desde el inicio de su operación como lo son la línea (P, J, K, L, T, M80 y buses a gas), rubro que se reconoce contablemente como pasivo subvencionado condicionado a su uso con relación a la vida útil asignada a cada activo que conforman las diferentes líneas. Se debe destacar que en gran medida la situación financiera asociada al patrimonio negativo contable de la Empresa se ha generado por situaciones que no afectan el flujo de caja teniendo presente que este efecto financiero y contable se encuentra respaldado en el Acuerdo de Pago con la Nación del 21 de mayo de 2004, las rentas de tabaco y gasolina se encuentran pignoradas a favor de la Nación y es reembolsadas por las mismas, sin generar salida de recurso por parte del Metro de Medellin.

Se proyecta el pago de la deuda para el año 2057, la empresa no espera generar en el corto plazo un Patrimonio Positivo.

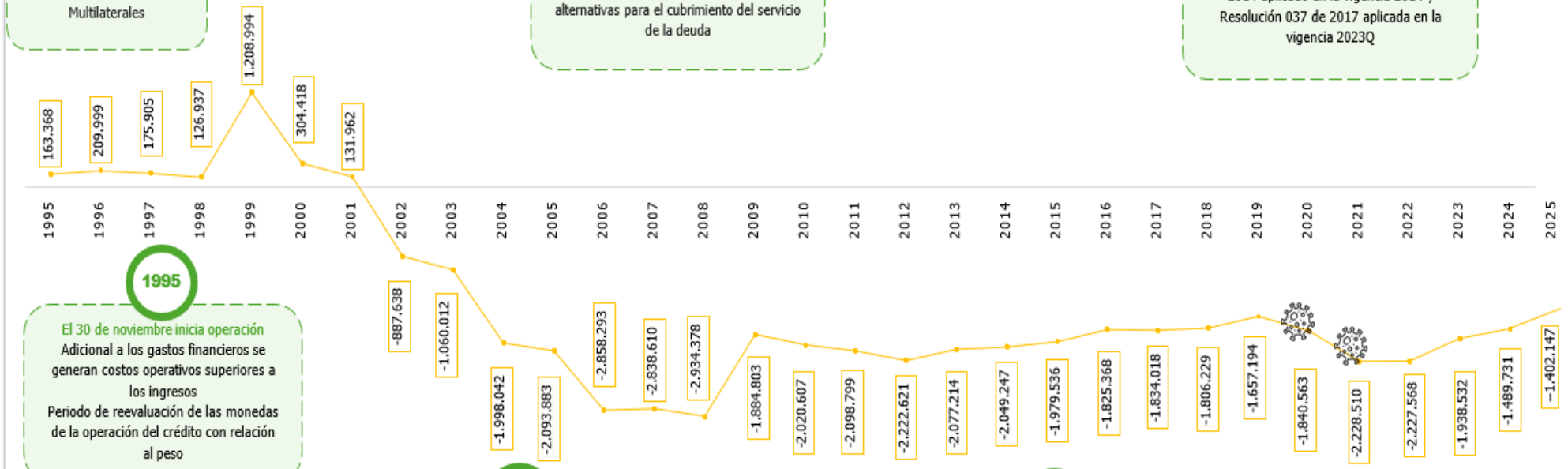
La Emisión de Bonos otorgada bajo la Resolución 1969 de 2022 se esperaba realizar la vigencia 2023, sin embargo, esta no se realizó por dos razones principales:

- La primera de ellas fue porque el año anterior no se dieron las condiciones de mercado que se adecuaran a las necesidades de la empresa en cuanto a las expectativas de tasa.

- En segundo lugar, la Empresa recibió un alivio de caja por parte del Gobierno Nacional a través del Artículo 99 de la Ley de Presupuesto 2276 de 2022 por un valor de $ 200.561 millones, lo cual constituye un 57% del total de la emisión autorizada, monto que suplió temporalmente la necesidad de recursos.

En el año 2025 se logró una nueva autorización de por medio la Resolución 1643 del 28 de agosto de 2025 la cual autorizó la inscripción de nuevo de la Empresa Metro de Medellín en el Registro Nacional de Valores y Emisores (RNVE) para la suscripción y colocación de bonos de deuda pública interna sostenibles en el mercado de capitales colombiano.

Cifras Financieras | Evolución Patrimonial



1982

Construcción del sistema. Suscripción de contratos de crédito con los Bancos Multilaterales

2002

El patrimonio pasó a ser negativo, alcanzando los (-) COP 887.638 millones
Se iniciaron mesas de trabajo con la Nación y los entes territoriales, buscando alternativas para el cubrimiento del servicio de la deuda

2014 2023

La Empresa ha presentado dos cambios normativos contables: Resolución 414 de 2014 aplicado en la vigencia 2014 y Resolución 037 de 2017 aplicada en la vigencia 2023Q

1995

El 30 de noviembre inicia operación
Adicional a los gastos financieros se generan costos operativos superiores a los ingresos
Periodo de reevaluación de las monedas de la operación del crédito con relación al peso

2004

Firma acuerdo de pago: La deuda será pagada según la Ley de Metros con las rentas pignoradas del tabaco y la gasolina.
Efecto de la metodología de restructuración: la deuda con la Nación aumentó en COP 879.041 millones, disminuyendo aún más el patrimonio, que se ubicó al final del periodo 2004 en COP -1.998.402 millones

2014

La Empresa ha venido presentando resultados positivos en los últimos años que han mejorado la situación financiera

2024

Revaluación de terrenos de acuerdo con la política contable

b) Dos periodos consecutivos de cierre con utilidad negativa en el resultado del ejercicio.

La Empresa en los últimos dos periodos no incumple con el indicador relacionado para el año 2025 y 2024 se generaron utilidades por $98.430 y $167.465 y millones respectivamente.

c) Dos periodos consecutivos de cierre con razón corriente inferior a 1,0

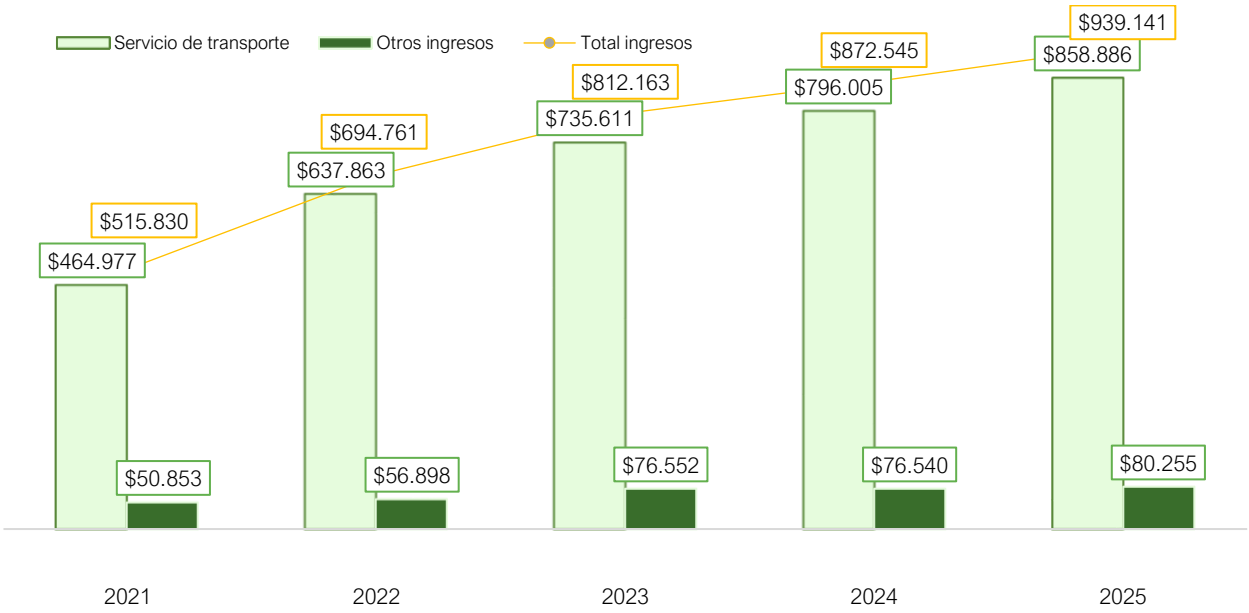
La Empresa supera lo definido en el indicador de riesgo de insolvencia porque para las vigencias 2025 y 2024 su relación activo corriente / pasivo corriente supera el 1, lo que indica que los activos de corto plazo respaldan considerablemente los pasivos a corto plazo de la entidad

5.1.2 Análisis Financiero de la Empresa

5.1.2.1. Resultados e Indicadores financieros claves

Para la vigencia 2025 la empresa cerró el año con un margen EBITDA del 24% y un EBITDA de $224.768 millones con un crecimiento de $25.343 millones con respecto al periodo anterior. Durante el 2025 se evidencia un incremento del 8% en los ingresos por aumento de la tarifa, mientras que los costos y gastos crecieron en un 6% (sin considerar depreciaciones ni deterioros), generado en mayor instancia por el incremento en factores macroeconómicos como IPC, SMMLV, alza de combustible, entre otros que encarecieron los insumos y servicios contratados, pero beneficiado en una disminución del gasto por seguros, amortizado para 2025 según lo establecido en la Resolución 419 de 2023 de la Contaduría General de la Nación -CGN, así como la disminución en los servicios especializados (Honorarios) contratados.

Adicional a lo anterior la empresa los siguientes resultados relevantes:



Las cifras de ingresos por servicios de transporte para el 2021 presentaron una recuperación frente a los niveles del 2020. Sin embargo, todavía son cifras inferiores a las de 2019, esta recuperación se dio, incluso,

a pesar de que durante el primer semestre de 2021 se dieron nuevamente medidas restrictivas de la movilidad, como toques de queda, pico y cédula y aforo máximo permitido en el transporte público masivo (70%), sumadas a la contingencia en la línea A entre los meses de abril y junio, por la socavación generada por el río Medellín entre las estaciones Acevedo y Madera, lo que afectó la operación y la prestación del servicio de transporte

Para la vigencia 2022 el servicio de transporte en presentó un incremento de la afluencia de usuario de 189 millones a 257 millones en miras de la normalidad del servicio de transporte, de igual manera la afluencia se vio positivamente afectada por la entrada en operación del Cable Picacho en el segundo semestre de la vigencia 2021, este proceso de recuperación logra evidenciar un mejoramiento en las cifras financiera a nivel operacional de la empresa y logrando al cierre del año un EBITDA del 209.892

En la vigencia 2023 se logró cerrar el año con una afluencia de 312, 5 millones, fortaleciendo la situación financiera de la empresa y el crecimiento a nivel de ingresos tarifaros.

En el acumulado 2024, el número de viajes disminuyó en un 1,4% frente al año anterior, equivalente a 4,3 millones de viajes menos, pasando de 312,5 a 308,3 millones de viajes SITVA y un cumplimiento del 94% frente a lo proyectado de 326,6 millones de viajes. Se ha identificado una disminución en la participación de viajes por parte de los usuarios hombres entre los 20 y 40 años, quienes están migrando al transporte particular, específicamente a las motocicletas.



Los estudios recientes de la ANDI y Fenalco muestran que en Antioquia el año 2024 frente al año 2023, cierra con un aumento del 10,3% en el número de vehículos y del 22,1%, con 130.969 motocicletas nuevas, diciembre fue el mes con mayor número de registros de vehículos y motociclistas nuevas en el país como en el Departamento de Antioquia, como se puede apreciar en el siguiente cuadro que muestra el número de registros y variación de vehículos y motocicletas nuevos en el país y en Antioquia.

Para la vigencia 2024 si bien se presentó un crecimiento de ingresos de un 7% los costos y gastos crecieron en un 11%, el incremento se presentó principalmente por los siguientes rubros que generaron una disminución del EBITDA con relación al año 2023, cerrando el año con 199.425.

Los egresos salariales crecieron en un 14%, debido al Incremento salarial año 2024, del IPC 9,28%, más el reajuste retroactivo a enero 2024 del 2,5% de acuerdo con lineamientos de Distrito de Medellín, para un total del 11,78%, adicionalmente se presentó un crecimiento del 2,52% por cubrimiento de vacantes mediante promociones internas e ingresos de personal, incremento en recargos impactando sueldos, prestaciones sociales y seguridad social, a nivel de nómina de M80 se presentó un incremento de masa salarial $1.378 millones, los cuales para la vigencia 2024 ascienden a $8.338 millones.

Los egresos de mantenimiento presentaron un incremento del 11%, generado entre otros por la Certificación V0 y V1 de la Línea K, proyecto de cambio de cilindros, ruedas y tarjetas de tracción de trenes y cambio de rieles e instalación de pararrayos, aisladores y bancos de batería, adicionalmente se generó un aumento de tarifas por nuevo contrato de Ensayos no destructivos, firmado en el segundo semestre del 2023 y una ejecución mayor de actividades debido a las pruebas que se realizan a las pinzas y mordazas de todas las líneas de cable aéreo.

Los vehículos de la empresa presentaron una mayor tarifa de mantenimiento a nivel de buses GNV, por el contrato firmado en agosto 2023 y adicional el incremento del IPC en el mes de enero.

Los servicios de vigilancia pública y privada presentaron un incremento del 38% generado por nuevas disposiciones en materia de la Ley 2101 de 2021 que disminuye la jornada laboral y dos incrementos al año ordenados por la Superintendencia de Vigilancia y los efectos generados por el SMMLV:

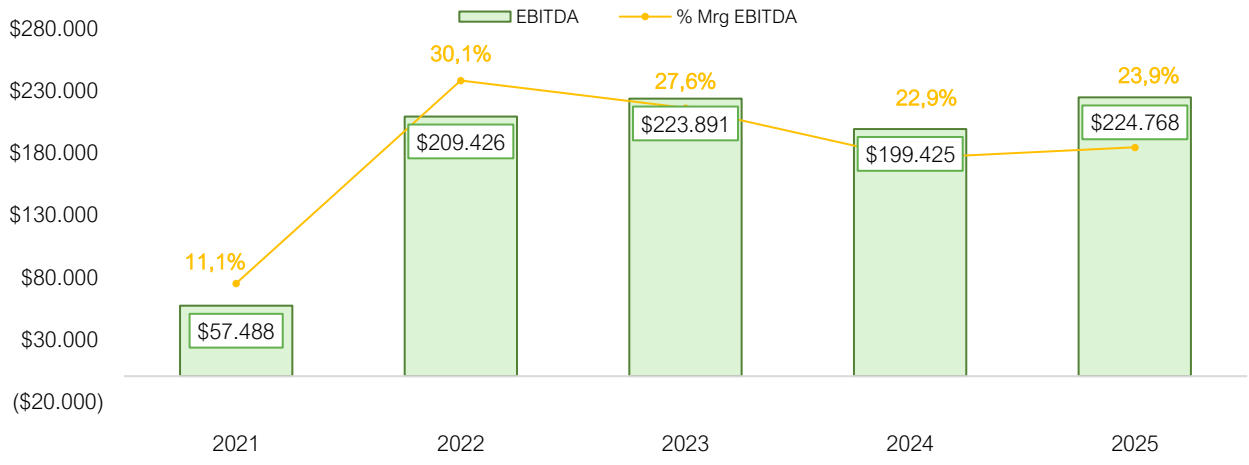
Los seguros de la compañía presentaron un aumento del 28%, a partir del año 2024, la empresa aplica la Resolución 419 de 2023 de la Contaduría General de la Nación -CGN-, los pagos totales de las pólizas se contabilizan en el mismo mes que se facturan. Anteriormente se amortizaban y diferían a 12 meses.

Para la vigencia 2025 la empresa cerró el año con un margen EBITDA del 24% y un EBITDA de $224.768 millones, presentando un incremento de 13 puntos porcentuales con relación al año 2024, principalmente porque para el 2025 se evidencia un incremento del 8% en los ingresos por aumento de la tarifa, mientras que los costos y gastos crecieron en un 6% (sin considerar depreciaciones ni deterioros), generado en mayor instancia por el incremento en factores macroeconómicos como IPC, SMMLV, alza de combustible

5.1.2.2. Evaluación de las cifras sustanciales.

La Empresa presentó los siguientes resultados, donde se refleja el crecimiento constante post pandemia y una recuperación del EBITDA.

Concepto	2021	2022	2023	2024	2025
EBITDA	57.488	209.426	223.892	199.425	224.768



En el quinquenio la empresa logro un Margen EBITDA promedio de 24.9% superando la Meta Establecida en el mapa direccionamiento estratégico del 23%.

5.1.2.3. Evaluación financiera y proyección de ingresos Servicios de Transporte

El Metro de Medellín cuenta con dos fuentes principales de ingresos: los ingresos tarifarios, generados por los servicios de transporte, y los ingresos no tarifarios, provenientes de negocios asociados. Para proyectar los ingresos no tarifarios, se consideran indicadores macroeconómicos como el IPC, la variación de la demanda, las tarifas y los cronogramas de implementación de negocios en tres líneas estratégicas: Medios de Pago, Captura de Valor, y Consultorías y Formaciones.
En cuanto a los ingresos tarifarios, la proyección se compone de dos variables, por un lado, el incremento tarifario, el cual históricamente ha estado entre la variación del IPC correspondiente al año inmediatamente anterior y la variación del salario mínimo, y por otro lado, la proyección anual de viajes, basada en el análisis del comportamiento histórico del Día Típico Laboral (DTL) y los ciclos mensuales (festividades, semana santa y vacaciones estudiantiles).
En el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se presentan los viajes totales por año, cifras en millones, y su evolución desde 1995, con cierre real del año 2025 y proyección del año 2026. De igual forma, se especifican las entradas en operación de las líneas de transporte que están disponibles en el sistema.

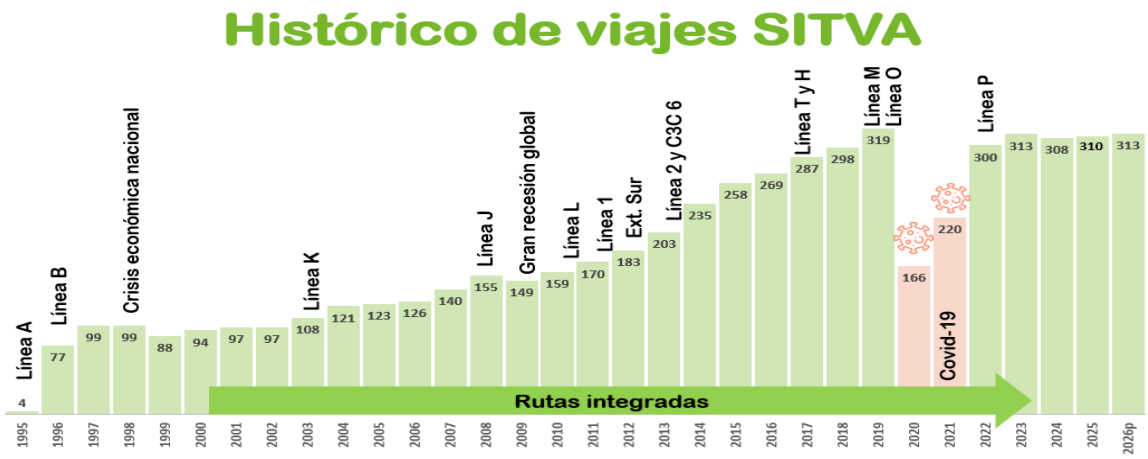


Gráfico 1. Millones de viajes por año

Para el año 2026, la proyección de viajes se construyó utilizando como punto base los datos del año 2025 y de referencia los ciclos de viajes DTL en los años 2023 y 2024, los cuales presentan un comportamiento estacional similar en función de las condiciones económicas y sociales.

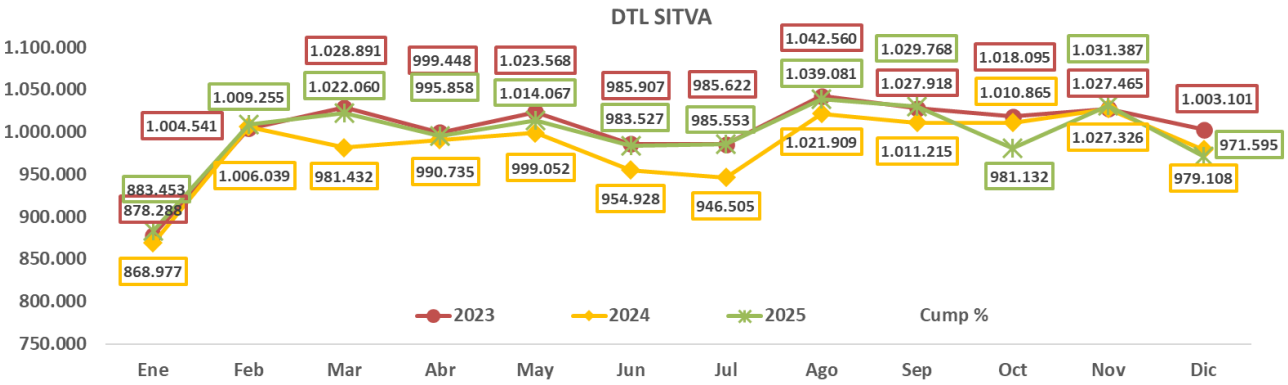


Gráfico 2. Pasajeros promedio día típico laboral (DTL) por mes

El gráfico 3 muestra que para el año 2026 se anticipa un escenario de estabilidad en los viajes, manteniendo los niveles actuales de afluencia. Esta proyección integra las dinámicas sociales y económicas recientes, como el impacto del indicador de empleo en la región, la creciente adopción de plataformas digitales de transporte y la evolución en los hábitos de movilidad, particularmente entre los usuarios hombres de 20 a 40 años, quienes muestran una preferencia creciente por el transporte particular, especialmente las motocicletas. Estos elementos están definiendo nuevos patrones de desplazamiento, lo cual lleva a considerar escenarios prudentes en la proyección de viajes y, en consecuencia, en la estimación de los ingresos operativos esperados.

Finalmente, para calcular los ingresos proyectados para 2026, se utiliza una tarifa media ponderada, que resulta del promedio entre la cantidad de viajes por perfil de usuario y el valor de la tarifa correspondiente (dado que las tarifas son diferenciales). El Área Metropolitana, como autoridad de transporte, determina anualmente el ajuste tarifario. Para 2026, este ajuste se basó en las proyecciones de inflación y salario mínimo, y fue formalizado mediante el Acuerdo Metropolitano N°2 del 5 de enero de 2026.
En resumen, la proyección de ingresos del Metro de Medellín se fundamenta en un análisis detallado del comportamiento histórico, factores macroeconómicos y decisiones tarifarias, asegurando una planificación financiera sólida y alineada con las condiciones del entorno.

5.1.2.4. Evaluación financiera y proyección de ingresos Negocios no tarifarios

La empresa como objetivo estratégico busca obtener de ingresos no tarifarios de un 15%, para la vigencia 2025 cerró en un 13,25%, para lo cual viene logrando las siguientes metas y realizando las siguientes actividades en búsqueda de la metra propuesta.
En la siguiente tabla se especifica el comportamiento de los ingresos no tarifarios desde el 2016 y la proyección de ingresos no tarifarios del 2025 – 2028.



A continuación, se detalla cada una las gestiones realizadas por áreas Negocios en el 2025.

5.1.2.4.1 Ecosistemas de pago

Negocios de tecnología enfocados en movilidad y servicios de ciudad con base tecnológica, transformando oportunidades en negocios que agreguen valor a sus clientes, mediante la gestión de:

- **Recaudo Electrónico:** Servicio de recaudo electrónico para empresas de movilidad, que brinda seguridad, eficiencia en los procesos e información de valor para la toma de decisiones empresariales.
- **Tarjetas:** Venta de tarjetas eventuales y de segunda vía.
- **App Cívica:** App multiservicio para el acceso a la movilidad, comercio y servicios de ciudad a través de códigos QR desde cada celular.
- **Servicio Empresarial:** Oferta para empresas públicas y particulares de suscripciones de recargas masivas, venta y branding de tarjetas eventuales y tarjetas de acceso a universidades y empresas que integran funcionalidades de transporte, identificación, control y acceso para contribuir a la movilidad sostenible.

La Unidad Estratégica de Negocios de Cívica, además de ser el operador y administrador del recaudo del Metro de Medellín, está enfocada en la explotación del sistema de recaudo en otros sistemas de transporte, la monetización de diferentes productos/servicios a través de la App Cívica y los negocios relacionados con la comercialización del medio de pago. A la fecha gestiona:

- Recaudadores de 36 empresas de transporte
- 2.297 buses con recaudo Cívica
- 196 rutas integradas con Cívica en el Valle de Aburrá que dan integración tarifaria a usuarios
- 5 rutas intermunicipales con Cívica en el Valle de San Nicolás
- 1.195 puntos de recarga de Cívica externos
- 54 clientes empresariales de recarga masiva en Cívica
- 766.661 usuarios registrados en la App Cívica
- 28 mil millones en transacciones comerciales en App Cívica.
- 3 billeteras digitales que se pueden utilizar para recarga de Cívica
- 9 millones tarjetas Cívica activas
- 135 máquinas de recarga automática de tarjeta Cívica
- 556 millones de transacciones en 2025
- 1,24 billones de pesos administrados en 2025 a través de encargo fiduciario.
- Implementación de estrategias de Fidelización con Puntos Colombia1

Proyectos Estratégicos Cívica

Consolidar Cívica como el principal recaudador del Transporte Público Colectivo

- Participar en el recaudo de 3.200 buses del Área Metropolitana y rutas intermunicipales de acuerdo con la fecha establecida por el acto administrativo emitido por las autoridades competentes de transporte en la región.
- La expansión de Cívica a nivel nacional mediante la adjudicación de contratos o convenios para operar como recaudador electrónico fuera del Valle de Aburrá. Esta estrategia busca integrar el sistema en los esquemas de transporte masivo (SITM), integrados (SITP), estratégicos (SETP) y colectivo (TPC), escalando su modelo operativo y tecnológico a las principales ciudades del territorio nacional.
- Participar con mayor presencia hacia el segmento de transporte intermunicipal de cercanías, mediante la adjudicación, suscripción de contratos o formalización de convenios que la habiliten como recaudador electrónico. El objetivo es escalar su modelo de operación fuera del entorno urbano, capturando el flujo de pasajeros en rutas regionales y de conectividad entre municipios.
- Orientase a la internacionalización de Cívica mediante la adjudicación de contratos, suscripción de convenios o consultorías especializadas en recaudo electrónico fuera de Colombia. Esta estrategia busca exportar el portafolio integral de la marca, incluyendo la implementación de tecnologías de pagos abiertos y el despliegue de soluciones digitales en sistemas de transporte extranjeros.
- La constitución y consolidación de una empresa independiente para la UEN Cívica, separada de la estructura directa del Metro de Medellín. Esta nueva entidad operará bajo la estrategia de Ciudadano 360, integrando servicios de movilidad y soluciones urbanas en un ecosistema autónomo diseñado para maximizar la agilidad comercial y la fidelización del usuario.
- Consolidar a Cívica como representante comercial de equipos y componentes de recaudo, inicialmente en el departamento de Antioquia con una proyección estratégica hacia otras regiones del país. Esta línea busca posicionar a la marca no solo como operador, sino como proveedor clave de hardware y soluciones técnicas dentro de la cadena de suministro del sector transporte.

Evolución Tecnológica UEN Cívica

- Modernización Sistema de Recaudo Cívica.
- Contar el 4Q con la implementación pagos abiertos
- Desarrollo del producto de Control y Comunicaciones de Cívica, asegurando que la solución esté plenamente estructurada, testeada y operativa. Esto permitirá iniciar su comercialización formal, posicionando este componente técnico como una oferta clave del portafolio para optimizar la gestión de flotas y sistemas de transporte.
- Rediseño y fortalecimiento de la App Cívica como una plataforma central de movilidad y servicios ciudadanos. A través de la eliminación de fricciones en la experiencia del usuario e integración de funcionalidades innovadoras, se busca transformar la aplicación en un ecosistema digital capaz de diversificar y generar nuevas fuentes de ingresos.

5.1.2.4.2 Gestión Urbana y Desarrollos Inmobiliarios

Estos negocios permiten la captura de valor del suelo y de los flujos generados por el transporte, a través de los desarrollos urbanísticos alrededor de las estaciones y de los aprovechamientos de la infraestructura y de los corredores de transporte masivo actuales y futuros como parte de la sostenibilidad financiera de nuestra Empresa. Estos negocios se desarrollan a través de la explotación comercial e inmobiliario de los

bienes inmuebles propios, mediante desarrollos inmobiliarios con aliados estratégicos, arrendamiento y concesión de locales comerciales, publicidad y el aprovechamiento del espacio público, así:

Rentabilización de los activos a través del desarrollo de proyectos inmobiliarios

Es la oferta de iniciativas de desarrollos inmobiliarios en predios propios o integrados con suelos de otros propietarios, viabilizados para el desarrollo inmobiliario, lo que nos permite la rentabilización máxima de nuestros activos en las áreas de influencia de corredores y estaciones. Para el año 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:

Peldar

- Modificación del Plan Parcial: avance en el ajuste del instrumento para habilitar, dentro de la Unidad de Actuación Urbanística (UAU), el proceso de convertibilidad, con el fin de ofrecer un producto inmobiliario más alineado con la dinámica y condiciones actuales del mercado.
- Modelo de negocio: concertación con el aliado estratégico AR Construcciones S.A.S. sobre el esquema de compensación asociado al aporte del lote por parte del Metro.
- Gestión ambiental: inicio de los trámites de aprovechamiento forestal requeridos para el desarrollo del proyecto.

Estrella

- Gestión normativa y jurídica: ajuste del instrumento de planificación complementario para viabilizar, desde el punto de vista normativo y legal, el traslado de la línea de alta tensión.
- Prefactibilidad del negocio: desarrollo de la prefactibilidad con los aliados estratégicos CrearCimientos y Santa Juana, definiendo y aclarando roles, responsabilidades y **participaciones entre los interesados del proyecto.**

Alpujarra

- Articulación de actores: vinculación de los diferentes propietarios dentro de la Unidad de Actuación Urbanística del Plan Parcial, evidenciando un interés manifiesto en explorar una oportunidad de desarrollo inmobiliario mediante un desarrollador seleccionado bajo los procedimientos contractuales del Metro de Medellín.
- Selección de desarrollador: selección y validación del desarrollador que asumirá la estructuración a riesgo, con el propósito de iniciar las actividades de factibilidad durante el año 2026.

Hospital

- Ruta de gestión normativa: definición del plan de trabajo para la validación normativa, considerando la falta de claridad en los instrumentos de planificación respecto a los aprovechamientos habilitados para el proyecto.
- Ruta jurídica y recuperación del predio: definición de la estrategia jurídica y acercamientos con el ocupante del predio para la recuperación del espacio requerido para el desarrollo del proyecto, ante su renuencia a la entrega.
- Avances de estructuración: progreso en ideas básicas arquitectónicas, técnicas, legales y financieras para la materialización del desarrollo inmobiliario.

Operaciones Urbanas e instrumentos de planificación.

Desarrollo de las funciones enfocadas a la gestión urbana, delegadas por las entidades territoriales que permitan la implementación de programas, proyectos, obras y mecanismos de gestión definidos en el POT y la norma complementaria, así como actividades relacionadas con gestión del suelo, urbana e inmobiliaria. Para el año 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Se generaron acercamientos importantes con las alcaldías de Itagüí, Girardota, Barbosa y Copacabana presentando la necesidad de Incorporación del principio de “Desarrollo Orientado al Transporte - DOT” en sus POT. Se realizó igualmente el análisis normativo general de los Planes de ordenamiento de estos municipios por donde se encuentra proyectado el trazado del proyecto Tren del Río, realizando recomendaciones importantes frente al trazado.Suscripción de un convenio interadministrativo con el Distrito de Medellín para realizar el acompañamiento a la revisión de su Plan de Ordenamiento Territorial en el cual se han logrado incorporar lineamientos tendientes a incluir estrategias DOT en toda la ciudad, producto de ello se está promoviendo la generación de polígonos como centralidades y corredores que sean definidas como zonas de DOT asociados a las estaciones y a los corredores de transporte.
- Se avanzó en solicitud de determinantes para la formulación del Plan Parcial San German - instrumento de planificación en el corredor de la 80- y se avanzó igualmente en su formulación.
- Se generaron acercamientos importantes con el municipio de Bello en pro de la formulación del PEMP del Parque de Artes y Oficios de Bello y se suscribió un MOU con Fabricato para el desarrollo de Patios Bello y del Plan Parcial Fabricato.
- Se suscribió MOU con interactuar con la finalidad de articular propuestas de planificación y desarrollo de los predios en el área de influencia de la estación Madera, que incluya los lineamientos de una operación urbana con enfoque DOT.

Aprovechamiento de la Infraestructura.

Los negocios de aprovechamiento de infraestructura tienen como objetivo la captura de valor del flujo de pasajeros a través de la optimización de los espacios existentes y proyectados a lo largo del sistema Metro, y de la renta de inmuebles y espacios publicitarios. Agrupa negocios de:

Venta de Publicidad.

aprovechamiento estratégico de espacios dentro de la infraestructura del sistema Metro, visibles para la pauta comercial de los anunciantes. Se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Se incursionó en la publicidad programática, la cual permite a los anunciantes comprar pauta publicitaria de manera directa basada en datos de segmentación y oportunidad de venta global de espacios en nuestro Sistema.
- Se cuenta con 21 pantallas LED de gran formato y 18 Megamupis distribuidas en las estaciones de las líneas A y B del sistema Metro generando una cobertura del 100% de las estaciones de estas Líneas.
- comercialización de pauta comercial al exterior de los vehículos como producto diferencial y de alto impacto en el Sistema.
- Aprovechamiento de la infraestructura de transporte para la realización de eventos, lanzamientos y actividades experienciales para grandes marcas y producciones en la Ciudad.
- Generación de valor a través de sistemas de medición de audiencias para la optimización de las campañas de nuestros anunciantes.

Renta Inmobiliaria.

Oferta de espacios y actividades para las marcas y productos que quieran llegar de manera directa a su público objetivo. Se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Administración de más de 500 espacios comerciales, ubicados en plazoletas y estaciones del sistema, con una ocupación superior al 90%.
- Apertura de la tienda ARA en la Estación Progreso de la línea P, iniciativa orientada a mejorar la calidad de vida de los usuarios y cmunidades aledañas al sistema, facilitar el acceso a productos

esenciales y fortalecer el entorno local mediante el aprovechamiento estratégico de la infraestructura de transporte.

Administración de activos inmobiliarios.

Manejo de los bienes inmuebles con potencial de aprovechamiento de propiedad del Metro de Medellín, para el 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Saneamiento 176 predios desde todos los componentes.
- Desarrollo e implementación del Sistema de Activos Inmobiliarios de la Empresa – SAI, que actualmente cuenta con 9 módulos para la administración, gestión y actualización de la información de los Activos inmobiliarios, Proyectos Urbanos y espacios comerciales de la Empresa. Además, se integra con plataformas como SAP, EURODOC y Janium permitiendo así una articulación con las demás áreas de la empresa involucradas en la gestión de Activos Inmobiliarios, e implementa los estándares de la normatividad nacional para la administración de tierras del Catastro Multipropósito (LADM_COL- Compes 4007) en dos modelos Levantamiento Catastral (LC) e Intercambio Catastro Registro (CR).

Aprovechamiento del espacio público.

Optimización de espacios existentes y proyectados a lo largo del sistema para la habilitación de nuevos usos comerciales.

Renta de Infraestructura para telecomunicaciones.

Aprovechamiento económico de la infraestructura Metro a través de la oferta de servicios de telecomunicaciones como internet, renta de espacios para instalación y adecuación de redes, última milla, entre otros. Para el 2025 se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Conexión de 32 Estaciones y 11 plazoletas en el sistema.
- 571.000conexiones diarias en promedio a la Red Wifi gratuita para los usuarios.
- 17 espacios rentados para antenas de telecomunicaciones.

Adicionalmente se destacan dos contratos de concesión que nos permitirán materializar dos proyectos:

- Mercado gastronómico – Proyecto Estratégico Centro Histórico: corresponde a la materialización de la primera etapa del Proyecto Centro Histórico y tiene como propósito la recuperación y activación de los bajos de la estación Parque Berrío, generando espacios de encuentro ciudadano, fortaleciendo la Cultura Metro en las plazoletas y consolidando una fuente sostenible de ingresos no tarifarios.

El proyecto contempla la adecuación de aproximadamente 1.056 m² de área rentable, dentro de un área construida cercana a 2.105 m², para desarrollar un espacio bajo el concepto de mercado gastronómico. Este integrará la comercialización de productos autóctonos y tradicionales de Medellín, complementado con un piso superior comercial orientado a restaurantes tipo mantel.

Se estima que el mercado genere ingresos potenciales para el Metro del orden de COP 1.090 millones anuales a partir del inicio de operación, cuya inauguración se prevé para finales de 2026. La operación y administración estarán a cargo de un tercero privado, responsable de la atracción del público objetivo, la curaduría de la oferta comercial, y la ejecución de actividades de facility y property management del inmueble.

- Estación intermodal Exposiciones – Proyecto estratégico Portales Bolívar (Etapa 1): corresponde a la primera etapa del proyecto Portales Bolívar y se enmarca en los enfoques de Smart Mobility Hubs y Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Integra una intervención vial (reconfiguración de la sección de la Av. Bolívar/carrera 51 para habilitar carriles y bahías de buses) con el aprovechamiento comercial de los bajos del viaducto, con el fin de optimizar las dinámicas de movilidad, mejorar condiciones de seguridad y fortalecer la oferta de servicios de conveniencia para los usuarios.

El proyecto busca consolidar un portal de integración con rutas intermunicipales que conectan el Valle de San Nicolás con el Valle de Aburrá, incorporando zonas de estancia, circulación y abordaje, además de áreas verdes y módulos comerciales. Contempla 106 m² de GLA y un área construida de 1.113 m².

En 2025 se suscribió el contrato de concesión para la "estructuración, adecuación, administración y mantenimiento del Portal de Integración de la estación Exposiciones", alcanzando dos hitos clave de la estructuración: viabilidad legal y financiera, con una vigencia contractual de 8 años. En materia de ingresos, se acordó una participación escalonada para el Metro con ingresos aproximados, a precios constantes del año correspondiente, de COP 135 millones anuales durante los primeros 3 años, COP 252 millones anuales durante los años 4 y 5, y COP 384 millones anuales durante los años 6 al 8. La puesta en operación del proyecto se prevé para finales de 2026.

5.1.2.4.3 Desarrollo de Consultorías, Formaciones y Servicios

En Negocios del Conocimiento aprovechamos toda la experiencia que hemos obtenido en la trayectoria organizacional, transformándola en un portafolio de servicios en cuyas líneas de negocio encontramos las formaciones, pasantías y consultorías.
En 2025 destacamos los siguientes servicios prestados:

- **Consultoría Metro de Bogotá:** Durante el primer semestre de 2025, se desarrolló una consultoría para la Empresa Metro de Bogotá orientada a comprender las dinámicas sociales y culturales de las comunidades ubicadas en la zona de influencia de la Línea 1. Como resultado, se elaboró un Diagnóstico Social y Cultural que fortaleció el relacionamiento con las comunidades, permitió identificar riesgos sociales y oportunidades de impacto positivo, y constituye la base para la construcción de un Modelo de Cultura para la ciudad de Bogotá, enfocado en la apropiación ciudadana, la convivencia y la sostenibilidad del proyecto.
- **Movilia:** Durante el 12, 13 y 14 de marzo de 2025, se llevó a cabo la primera versión de Movilia, Congreso de Transporte de Colombia, organizado por el Metro de Medellín y la Universidad Pontificia Bolivariana. En este congreso, confluyó toda la cadena de valor de los sistemas de transporte masivo de Colombia y se abordaron los retos y desafíos de los principales proyectos del sector, así como los temas relativos a la sostenibilidad financiera y social de dichos sistemas.

Movilia contó con cerca de ochocientos asistentes entre invitados especiales, conferencistas, aliados comerciales y público en general que, durante un espacio de tres días, profundizaron temáticas asociadas a nuevos corredores de transporte multimodal en Colombia, los modelos de contratación públicos para estos proyectos, los principales retos ferroviarios de Perú como país invitado, ecosistemas de pago, cultura y apropiación ciudadana de los sistemas, finanzas sostenibles, entre otros. En 2026 Movilia 2.0 tendrá lugar en el mes de septiembre con nuevas temáticas sobre la movilidad sostenible y sin duda seguirá siendo un espacio de conversación de mayor magnitud e impacto en la región latinoamericana.

- **Programa Formación Avanzada en Sistemas Ferroviarios:** La empresa, en alianza con la Universidad Pontificia Bolivariana, llevó a cabo la primera cohorte del diplomado Formación

Avanzada en Sistemas Ferroviarios, mediante modalidad telepresencial, con una intensidad de 120 horas y una pasantía final en la sede administrativa del Metro de Medellín. Diecinueve estudiantes, procedentes de Colombia y Ecuador, fueron certificadas en este programa único en el país con prácticas en instalaciones ferroviarias, contribuyendo al mejoramiento de capacidades técnicas en beneficio de los proyectos y operaciones de los respectivos países.

- **Ministerio de transporte:** El Contrato Interadministrativo 651 de 2025 consistió en la prestación de servicios por parte del Metro de Medellín al Ministerio de Transporte para definir lineamientos técnicos, operacionales y económicos orientados a adaptar la infraestructura y la operación existente del corredor troncalizado del SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga, de forma que pueda operar con otras tipologías o modos de transporte (p. ej., buses eléctricos, trolebuses, tranvías, entre otros), a partir de la evaluación de su infraestructura actual, restricciones y necesidades de intervención.

Para lograrlo, el contrato se desarrolló en tres fases: Diagnóstico, Formulación y Propuesta, cada una asociada a entregables y a un esquema de pago (30%–30%–40%). El plazo de ejecución se estableció hasta el 30 de diciembre de 2025.

- **Metro de Quito:** En el 2025 la operación del Metro de Quito a través de la filial Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev EOMMT, logró hitos operacionales y sociales de gran impacto para la capital ecuatoriana. En esta línea superó los 100 millones de viajes desde su inauguración, logrando más de doscientos mil usuarios movilizados en un día típico laboral. Esta operación, demando además la prestación de asistencias técnicas de los socios, donde para el caso de Metro de Medellín, se continuó con la transferencia de conocimientos en temas relacionados con la analítica de recaudo, la administración de estaciones y la “MetroQultura”.

En lo relativo a los dividendos de la operación del Metro de Quito en su segundo año se recibieron ingresos por valor de 16.798 millones de pesos.

- **Fondo de Aceleración:** consolidó la ejecución del modelo de emprendimiento corporativo del Metro como línea estratégica de generación de nuevos negocios, con los siguientes hitos:
- Acompañamiento y aceleración de iniciativas internas priorizadas, con entregables de validación de mercado, fortalecimiento de la propuesta de valor y definición de rutas de escalamiento (primer semestre 2025).
- Articulación con aliados del ecosistema (academia, empresas y entidades habilitadoras), formalizando esquemas de cooperación y oportunidades de negocio (2025).
- Definición de insumos técnicos y de gobernanza para la estructuración del futuro vehículo de inversión corporativo (CVC), incluyendo criterios de evaluación, gestión de riesgos y lineamientos operativos (segundo semestre 2025).
- Desarrollo de análisis de viabilidad en modelos de innovación abierta, tales como reconversión de buses mediante procesos de retrofit, comercialización de créditos de carbono, aprovechamiento de energía subutilizada y programas de formación especializada (2025).

- **Operación de buses:**

El 1 de julio de 2025 se firmó la modificación #9 al convenio 2011-008 (L1-L2-C6-C3), mediante la cual se acordó estandarizar en 8% los porcentajes de remuneración para todos los agentes, definir que el Distrito aportará anualmente $58.080m millones al FET y que Metro realizará el aporte según lo aprobado por su Junta Directiva, y ajustar la liquidación de trayectos integrados que involucren una o dos cuencas (3 o 6) y Metro o Tranvía, estableciendo que los pasajeros de transferencia se liquidarán directamente a la empresa por política tarifaria y no bajo el esquema de remuneración.

- **Proyectos estratégicos 2026 Negocios Conocimiento**
  - ✓ Nuestro plan de crecimiento para el 2026 considera los siguientes aspectos:
  - ✓ 4 acuerdos firmados con Aliados estratégicos.
  - ✓ 1 proceso de operación y mantenimiento a nivel nacional.
  - ✓ 1 proceso de operación y mantenimiento a nivel internacional.
  - ✓ 8 consultorías (nacionales y/o internacionales).

5.1.3 Ayudas gubernamentales

Con el objetivo de la solvencia financiera continua, la Empresa desarrolla diferentes gestiones de carácter administrativo con el fin llevar a cabo la consecución de recursos adicionales como complemento a la gestión de flujo de Caja. Entre estos se destacan:

- Rentas pignoradas del Distrito y la Gobernación para el pago de la Deuda Nación
- Devolución de impuestos
- Cofinanciación proyecto Metro Ligero de la Avenida 80
- Aportes para el proyecto de ampliación Capacidad

Rentas pignoradas del Distrito y la Gobernación para el pago de la Deuda Nación

De acuerdo con lo establecido en el acuerdo de pago de la Deuda Nación, la Empresa percibió $ 60.822 millones por concepto de rentas de gasolina y $137.782 millones por concepto de rentas de tabaco de la vigencia 2025, destinados por las entidades territoriales (Departamento, Distrito y Municipios que conforman el AMVA) para el cumplimiento del pago de la deuda del Metro.

Devolución de impuestos

Según el artículo 424 del Estatuto Tributario, se otorgan beneficios en materia de IVA para equipos y elementos nacionales o importados destinados a la construcción, instalación, montaje y operación de sistemas de control y monitoreo necesarios para cumplir con las disposiciones, regulaciones y estándares ambientales vigentes, siempre que se acredite esta condición ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Durante el año 2025, dichos beneficios por concepto de IVA ascendieron a $538 millones, cuyo comportamiento se detalla a continuación:

Millones de pesos

Mes	Valor Iva
Febrero	205
Marzo	44
Abril	68
Mayo	10
Junio	7
Octubre	18
Noviembre	76
Diciembre	110
Total	**$538**

En el año 2025 la empresa recibió $15.834 millones por concepto de devolución de renta del año 2024, los cuales fueron entregados por la DIAN en TIDIS (Títulos de devolución de impuestos).

Cofinanciación para el proyecto Metro de la 80

La Nación, el Distrito de Medellín y el Metro de Medellín firmaron el 30 de noviembre de 2020 el Convenio de Cofinanciación del proyecto, en el que se definen los montos, términos y condiciones, en los cuales los dos primeros realizarán los aportes para la construcción de este. Allí se define que el valor aportado para el proyecto será de $3.5 billones de pesos constantes de 2019, los cuales serán aportados así: 30% por el Distrito de Medellín y el 70% restante por parte de la Nación.

El Distrito y la Nación destinaran para cubrir los costos del proyecto Metro Ligero de la Av 80 aportes equivalentes a $3. Billones pesos constantes, que en pesos corrientes corresponden a $4.2 billones. de los cuales el Distrito de Medellín a la fecha ha aportado monetariamente $491.285 millones y en aporte en especie $176.018 millones, para un saldo adeudado por parte de Distrito de $463.421 millones y por parte de la Nación se han entregado aportes monetarios equivalentes a $483.136 millones y un saldo adeudado de $2.6 billones.

Aportes	Nación	Distrito	Total
Aportes convenio de cofinanciación	$ 3.125.121	$ 1.130.723	$ 4.255.845
Aportes Monetarios	-$483.136	-$ 491.285	-$ 974.421
Aportes en especie	-	-$ 176.018	-$ 176.018
Aportes pendientes	$ 2.641.985	$ 463.420	$ 3.105.406

Cifras expresadas en millones de pesos

El proyecto se encuentra respaldado en un 100% por los aportes de los entes territoriales y no generan flujo de caja para el Metro de Medellín.

Adicional al convenio de cofinanciación, la Empresa ha gestionado con el Distrito el convenio de gastos no elegibles del proyecto con el fin de asegurar la ejecución total del mismo.

- **Aportes para el proyecto de Ampliación Capacidad**

En octubre de 2024, se suscribió el Convenio Tripartito de Cofinanciación para el proyecto de “Ampliación de la capacidad” entre Metro de Medellín, Gobernación de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, por un valor de $554.880 millones distribuido en partes iguales. Los aportes que corresponden al Metro de Medellin por un valor de $184.960 millones.
En cumplimiento del convenio suscrito, se celebraron los contratos para la “Compra de trece (13) Trenes nuevos” por valor de (€ 87.820.000,00) y para la compra de una Máquina Reperfiladora de rieles para el mantenimiento del perfil transversal y longitudinal (reperfilado) de los rieles de la vía férrea por valor de USD 6.365.900.
Es importante anotar que la Gobernación, el Distrito de Medellín y Metro de Medellín realizaron los aportes de la vigencia 2024 por valor de $26.419, $27.744 y $97.478, y aportes en 2025 $2.012, $ 14.268 y $ 77.264 respectivamente; adicionalmente en cumplimiento de los contratos vinculados en el proyecto se realizó el giro del anticipo para la compra de trenes por valor de $139.991.

5.1.4 Análisis de apalancamiento financiero

5.1.4.1. Cumplimiento del servicio de deuda

Para el 2025, el servicio de la deuda de la Empresa estuvo representado por el préstamo con el Gobierno Nacional adquirido para la construcción del sistema y los contratos suscritos con la banca comercial y operaciones de leasing financiero, adquiridos para financiar necesidades de inversión en el mediano y largo plazo.

- **Deuda con la Nación:** se encuentra respaldada con la pignoración de la renta del tabaco y sobretasa a la gasolina del Departamento y el Distrito según lo descrito en el N° XXX. Al cierre de 2025, el saldo de deuda para dicho crédito ascendió a $6.262.210 millones.

  Desde la firma del acuerdo de pago, 21 de mayo de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2025 se han recaudado COP $ 2.505.329, de los cuales:
  • El 45,2% ($1.133.178) corresponde a recaudos de gasolina del Distrito de Medellín
  • El 30,5% ($ 764.587) a recaudos del Departamento por impuesto al cigarrillo y tabaco
  • Y el 24,3 % recaudos de gasolina en los demás municipios del área de influencia del sistema ($607.564)

  Para la vigencia 2025, se presentó el siguiente recaudo:

Municipio	2025	2024
Medellín	88.492	82.269
Caldas	1.747	1.453
Estrella	2.356	2.176
Bello	12.521	11.569
Copacabana	2.192	1.816
Girardota	1.757	1.644
Envigado	9.541	8.875
Itagui	10.039	9.641
Barbosa	1.669	1.338
Sabaneta	7.467	6.625
Total, Rentas Gasolina	**$137.782**	**$127.406**
Rentas de Tabaco	**$60.822**	**$57.804**
Total por Rentas	**$198.604**	**$185.210**

Cifras expresadas en millones de pesos

Créditos suscritos con la banca comercial:

- **Grupo Aval, compra de trenes:** Crédito celebrado en 2015 con los bancos de Occidente y de Bogotá (crédito sindicado) por valor de $275.000 millones, cuya destinación fue la adquisición de dieciséis unidades del tren al proveedor Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). Este crédito se celebró a doce años, incluyendo dos años de gracia a capital, contados a partir de la fecha de cada uno de los desembolsos.

Se pactó una tasa final de IPC-0,01% e IPC+0,05% para la Línea de tasa compensada Findeter y de IPC+2,45% para la línea de tasa comercial. Esta última línea fue prepagada en el año 2025 por valor de $88.226 millones en capital e intereses.

El prepago del crédito se realizó por las perspectivas de emisión de bonos a realizar por la empresa, toda vez que el monto de la emisión estaba estimado en $330.000 millones, frente a una aprobación de endeudamiento total de $350.000 millones por parte de la junta directiva. Sin embargo, la emisión de bonos no se llevó a cabo con criterios técnicos y de prudencia financiera, fundamentada principalmente en la alta volatilidad observada en el mercado de deuda pública (TES) durante los días previos a la fecha de emisión estimada del 18 de noviembre de 2025.

Al 31 de diciembre de 2025, el saldo de deuda para el crédito de la compra de trenes corresponde a $16.986 millones.

- **Deuda para la financiación del Metro Ligero de la Avenida 80:** operación por un valor de $2.1 billones, contratada en marzo de 2022 con tres entidades financieras, Bancolombia S.A (50%), Financiera de Desarrollo Nacional – FDN (46,04%) y Davivienda S.A. (3,96%). El plazo para la ejecución de este crédito es de 13 años, consideran un periodo de gracia de 32 meses, por lo cual se inicia su amortización en la vigencia 2026. Para la vigencia 2025, se habían desembolsado $226.845 millones con un saldo total a 31 de diciembre de $228,201 millones de pesos. Es relevante tener presente que la deuda adquirida para el proyecto Metro Ligero de la Avenida 80, se encuentra respaldada en Vigencias futuras del Distrito de Ciencia y Tecnología de Medellín (30%) y la Nación (70%) por lo cual no se presenta flujo de caja por parte de la empresa, quien ejerce únicamente un rol de ente gestor.

Leasings financieros:

- **Leasing financiero biviales:** celebrado en 2020 con Bancolombia, por valor de $4.505 millones para la adquisición de dos máquinas biviales requeridas para las labores de mantenimiento de la vía férrea y garantizar la sostenibilidad operativa del sistema en el largo plazo. Las condiciones iniciales fueron: dos años de gracia a capital contados a partir de la fecha del desembolso y se pactó una tasa final de IBR (3M) + 3,80% NATV. En el año 2025 se realizó el pago total del leasing por valor de $2.326 millones de capital e intereses. Este pago se realizó por las perspectivas de emisión de bonos a realizar por parte de la empresa.

- **Leasing financiero máquina bateadora:** suscrito en 2020 con Bancolombia, para la adquisición de una máquina bateadora destinada para la nivelación y compactación del balasto, por valor de $12.470 millones. Este crédito tenía vigencia hasta 2030 y estaba sujeto a las siguientes condiciones financieras: 6 meses de gracia a capital contados a partir de la fecha del desembolso y se pactó una tasa final de IBR (1M) + 2,89% NAMV. En el año 2025 se realizó el pago total del leasing por valor de $4.841 millones de capital e intereses. Este pago se realizó por las perspectivas de emisión de bonos a realizar por parte de la empresa.

- **Leasing financiero validadores:** Crédito suscrito para la adquisición de 2861 validadores de recaudo cívica, para ser instalados en los lugares definidos por la empresa, tales como estaciones del sistema en sus diferentes modos y en buses. Este crédito se suscribió en 2021, con Bancolombia por valor de $6.511 millones, con una vigencia hasta 2027 y las siguientes condiciones financieras: 24 meses de periodo de gracia a capital contados a partir de la fecha del

desembolso y se pactó una tasa final de IBR (1M) + 1,90% NAMV. En el año 2025 se realizó el pago total del leasing por valor de $11.223 millones de capital e intereses. Este pago se realizó por las perspectivas de emisión de bonos a realizar por parte de la empresa.

La empresa presenta indicadores relacionados a los créditos bajo la modalidad de covenants así:

Créditos Bancos de Occidente y Bogotá: contrato de empréstito CN2015-0252. Los indicadores financieros son los siguientes:

- Deuda financiera / EBITDA ≤ 2.5 veces
- (Flujo de caja libre + Caja inicial) / Servicio de deuda ≥ 2 veces

Créditos Bancolombia: créditos de empréstitos de capital de trabajo 003587C-20 y 003588C-20 y los contratos de leasing financiero: 003569C-21 para la adquisición de las máquinas Biviales, 003606C-21 para la adquisición de la máquina Bateadora y 004339C – 21 para la adquisición de validadores. Los indicadores financieros son los siguientes:

- De cobertura: Flujo de caja libre + Disponible + Inversiones temporales / Servicio de Deuda ≥ 2 veces
- De endeudamiento financiero: Endeudamiento financiero / EBITDA ≤ 3 veces

Para el cierre de la vigencia 2025 la empresa da cumplimiento a los covenants convenidos con las entidades financieras.

De acuerdo con el cumplimiento de las condiciones financieras de cada uno de los créditos adquiridos por la Empresa, es posible afirmar que la estrategia de financiación de la organización se ajusta perfectamente con las proyecciones de flujo de caja y las necesidades de inversión para el corto, mediano y largo plazo.

Composición del servicio de la deuda con corte a diciembre de 2025

Tipo de terceros	Valor en libros	Fecha de vencimiento	Tasa de negociación	Gastos por intereses 2025
Préstamos banca comercial	**$ 245.188**			
611516266	$ 5.504	11/09/2027	IPC-0,01%	$ 375
611516266	$ 2.989	29/12/2028	IPC+0,50%	$ 226
611516267	$ 5.504	11/09/2027	IPC-0,01%	$ 375
611516267	$ 2.989	29/12/2028	IPC+0,50%	$ 226
611516266	$ 0	10/03/2030	IBR (3M) +2,45%	$ 5.085
611516267	$ 0	10/03/2030	IBR (3M) +2,45%	$ 5.085
Bancolombia M80	$ 113.800	15/02/2030	IBR (1M) + 1,31%	$ 11.488
FDN M80	$ 105.290	15/02/2030	IPC + 3,68%	$ 8.903
Davivienda M80	$ 9.112	15/02/2030	IBR (3M) + 4,00%	$ 1.151
Préstamo Nación	**$ 6.262.210**			
Deuda Nación	$ 6.262.210	Hasta que se pague	5% EA	$ 213.417
Total Prestamos	**$ 6.507.398**			

Cifras expresadas en millones de pesos

5.1.4.2. Evaluación y calificación financiera de entes externos

Calificadora de Riegos

El Metro de Medellín en lo relacionado con la calificación de riesgo de la deuda pública y capacidad de Pago, ha recibido las más altas calificaciones de crédito asociadas a su perfil de riesgo. La Sociedad Calificadora de Valores Fitch Ratings afirmó las calificaciones nacionales de largo y corto plazo de Empresa en 'AAA (col)' y 'F1+(col)', con una perspectiva de calificación de largo plazo estable, y afirmó la calificación nacional de largo plazo de 'AAA (col)' a la emisión local de bonos sostenibles de deuda pública interna por un monto de hasta COP 350.000 millones.

Entre los principales factores de la calificación, se destacan:

- **Estabilidad Operativa:** Metro es una entidad pública de gran importancia para la ciudad y el Departamento de Antioquia, con capacidad de tomar decisiones estratégicas sin intervención directa.
- **Importancia Estratégica:** Metro desempeña un rol esencial en el transporte de pasajeros, lo cual lo convierte en un pilar de movilidad en Medellín y le asegura apoyo continuo en políticas de desarrollo.
- **Compromiso sostenible:** La emisión de bonos sostenibles por COP 350.000 millones financiará la expansión del sistema, reforzando su capacidad para atender la demanda futura.
- **Sostenibilidad en liquidez:** La Empresa mantiene un perfil de deuda equilibrado y de liquidez robusta, con acceso al mercado financiero local y estructura de pagos a largo plazo.
- **Manejo financiero confiable:** Fitch reconoce prácticas administrativas y de reporte de alta calidad, lo que añade confianza en su capacidad para manejar eficazmente los fondos e inversiones futuras
- **Solidez en el perfil crediticio:** El perfil crediticio de Metro es sólido, respaldado por su estabilidad operativa y una estructura de ingresos y gastos equilibrada que le permite cubrir costos operativos y soportar inversiones estratégicas.

Certificación Carbon neutralidad

La empresa recibió en enero de 2026 la certificación de carbono neutralidad por parte de ICONTEC, validando su gestión en la reducción y compensación de emisiones de gases de efecto invernadero. Este reconocimiento destaca el uso de energía limpia (eólica, hidráulica, solar) para trenes, me trocables y tranvías, evitando más de 650,000 toneladas de toneladas de CO_2 anuales.

5.1.5 Gestión de tesorería

5.1.5.1 Evaluación de las condiciones de pago a proveedores.

Para la vigencia 2025, el Metro de Medellín mantiene dentro de sus políticas de pago a proveedores, los lineamientos del Decreto 1733 del 22 de diciembre de 2020, que reglamenta la Ley 2024 de pago a plazos justos, mediante la cual se establece que para el período 2022 y en adelante, el límite de tiempo máximo para pago a sus proveedores no deberá superar los 45 días calendario, contados a partir de la radicación de las facturas o documentos equivalentes, esto como medida de transparencia y protección de la relación positiva con los proveedores. Los períodos de plazo pueden ser superiores según las condiciones especiales derivadas en consenso de la contratación entre las partes.

Durante el año 2025 la Tesorería, mantuvo la política de descuentos por pronto pago a los proveedores de bienes y servicios, los cuales permitieron eficiencias adicionales para el flujo de caja de la Empresa durante el período.

5.1.5.2 Capacidad de pago de la Empresa.

La Tesorería del Metro de Medellín, en sus indicadores de Gestión, evalúa permanentemente la rotación de sus cuentas por pagar a proveedores de bienes y servicios, nacionales y extranjeros, estableciendo 45 días como límite máximo satisfactorio para el año 2025. La medición para este período indica que la rotación promedio de las cuentas por pagar es de 42 días, lo que significa un cumplimiento ajustado a las disposiciones contractuales y a las políticas de pago establecidas.

5.1.5.3 Gestión del portafolio de inversiones

La Empresa administra los excedentes de liquidez, a través del portafolio de inversiones, siguiendo la normatividad que regula la materia y las políticas de la Empresa, garantizando seguridad y rentabilidad.
El portafolio se invierte teniendo en cuenta el horizonte de ejecución del Plan Maestro y de los proyectos estratégicos de la Empresa con el fin de contar con los recursos necesarios para su financiación en el corto, mediano y largo plazo.

5.1.6 Conclusión financiera

Con base en el análisis financiero, operativo y normativo realizado, se concluye que la Empresa Metro de Medellín cumple con los criterios establecidos en el Decreto 1378 de 2021 para la evaluación de la hipótesis de negocio en marcha. La Entidad no presenta incumplimiento en los indicadores de disminución patrimonial ni riesgo de insolvencia, con relación a las utilidades en los dos últimos periodos y mantener una razón corriente superior a uno (1), lo que evidencia una adecuada capacidad para atender sus obligaciones de corto plazo.

Con relación al indicador de patrimonio negativo, se evidencia que corresponde principalmente a efectos históricos y contables derivados de la estructuración y reestructuración de la deuda con la Nación en el año 2004, sin que ello implique afectaciones al flujo de caja ni a la sostenibilidad operativa de la Empresa. Dichos efectos se encuentran respaldados por el Acuerdo de Pago con la Nación y las rentas pignoradas de tabaco y sobretasa a la gasolina, en complemento con el logro de utilidad proveniente de los últimos años, los cuales complementan la solvencia financiera que está logrando la organización y su efecto en la disminución del patrimonio negativo.

A nivel financiero la empresa ha logrado mantener una posición financiera sostenible la cual se encuentra respaldada, entre otros, por el cumplimiento de proyecciones financieras tanto en servicios de transporte como negocios asociados; permitiendo con esto que se pueda presentar una evolución favorable de sus resultados operacionales, reflejada en un EBITDA positivo y creciente, un manejo adecuado del endeudamiento y en las calificaciones nacionales de largo y corto plazo de Empresa en 'AAA (col)' y 'F1+(col)', con una perspectiva de calificación de largo plazo estable, y en la calificación nacional de largo plazo de 'AAA (col)' a la emisión local de bonos sostenibles de deuda pública interna por un monto de hasta COP 350.000 millones y en el cumplimiento de los covenants financieros y una gestión eficiente de la liquidez.

En consecuencia, se considera razonable la aplicación del principio de negocio en marcha para la preparación de los estados financieros del Metro de Medellín.

5.2 Criterios Operativos

5.2.1 Relaciones con el mercado que atiende la empresa, los clientes claves o proveedores principales

5.2.1.1. Gestión de Proveedores

En alineación con el direccionamiento estratégico de la Empresa, el proceso de abastecimiento de bienes y servicios constituye un elemento clave dentro de la cadena de soporte operativo, al garantizar la disponibilidad oportuna y eficiente de los recursos necesarios para el cumplimiento de los objetivos institucionales.

En este contexto, la Empresa integra la Gestión de Riesgos como parte esencial de la administración de sus procesos, permitiendo la identificación, evaluación y tratamiento de riesgos operativos relevantes. Entre estos se encuentra el riesgo asociado a la dependencia de proveedores únicos o estratégicos. A la fecha, dicho riesgo no se ha materializado, como resultado de las medidas preventivas y de mitigación que han sido definidas e implementadas de manera consistente a lo largo de los años de operación.

Las acciones adoptadas se centran en la identificación, monitoreo y seguimiento continuo de proveedores y procesos críticos, con el fin de salvaguardar la continuidad operativa. Esto incluye la evaluación periódica de la solidez financiera y la capacidad técnica de los proveedores, apoyada en herramientas como el Maestro de Proveedores. De manera complementaria, se adelantan procesos de homologación de nuevos proveedores para asegurar alternativas de suministro mediante la planificación conjunta de necesidades, anticipada y coordinada de las necesidades entre el Metro y sus proveedores, donde el relacionamiento positivo es fundamental para lograr condiciones de mercado y entregas efectivas. Asimismo, se mantienen análisis de riesgos actualizados sobre la capacidad de cumplimiento en las entregas, respaldados por una comunicación directa y permanente con los proveedores, lo que permite anticipar, gestionar y mitigar posibles afectaciones al suministro, contribuyendo a la estabilidad y continuidad de las operaciones

5.2.1.2 Cumplimientos contractuales en el año 2025

De los contratos derivados de relaciones con proveedores únicos, de bienes y servicios importantes que afectan la operación de la Empresa y que podrían impactar las actividades esenciales para la continuidad del servicio de transporte que presta la Empresa, no se presentaron incumplimientos ni afectaciones significativas durante la vigencia 2025.

Se relacionan los principales contratos de la empresa de proveedor único:

Número Contrato	Objeto	Tipo de contrato	Proveedor
003101C-20	Suministro de energía eléctrica renovable para las fronteras comerciales del mercado no regulado de la empresa y actividades conexas.	Contrato Interadministrativo	EMPRESAS PUBLICAS DE MEDELLIN ESP
004186C-21	Conexión de las subestaciones de la empresa al sistema de transmisión regional del operador de red para el suministro de energía eléctrica	Contrato Interadministrativo	EMPRESAS PUBLICAS DE MEDELLIN ESP
006057C-23	Servicio de conducción de vehículos ferroviarios	Contrato Interadministrativo	UT - UNAL-UDEA-POLITÉCNICO
006066C-23	Prestación del servicio de soporte al sistema de misión crítica parar las comunicaciones vía radio con tecnología tetra y suministro de elementos tetra.	Prestación de Servicios	MOTOROLA SOLUTIONS COLOMBIA LTDA
006085C-23	Mantenimiento preventivo y correctivo de las maquinas bi-vial multifuncional (ferrocarril-carretera) y accesorios para manipulación de cargas utilizados en el mantenimiento de la vía férrea.	Mantenimiento con Suministro	FIZA SAS
006088C-23	Contrato mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de puertas automáticas de las estaciones y paradas de tranvía, l1 de buses y los respectivos módulos de comunicación	Obra	VILLEGAS Y VILLEGAS IVEGAS SAS
006111C-23	Mantenimiento mayor, mantenimiento de cabinas y mantenimiento a balancines, en los sistemas de transporte por cables aéreos de la empresa.	Obra	UT POMA MANTENIMIENTOS 2023
006123C-23	Mantenimiento preventivo, predictivo, correctivo y atención de los buses eléctricos y sus cargadores operados por la empresa	Mantenimiento con Suministro	BYD MOTOR COLOMBIA SAS
006126C-23	Suministro y compresión del GNV (gas natural vehicular) para la flota de buses operados por la empresa.	Contrato Interadministrativo	EMPRESAS PUBLICAS DE MEDELLIN ESP
006277C-23	Suministro de materiales y repuestos para los sistemas de cables aéreos de la empresa	Suministro Nacional	POMA COLOMBIA SAS
006282C-23	Suministro internacional de materiales y repuestos marca Harsco para el stock de la empresa	Suministro Internacional	HARSCO RAIL
006283C-23	Suministro internacional de materiales y repuestos marca Plasser para el stock de la empresa	Suministro Internacional	Plasser do Brasil Comercio Indutria e Representação LTDA
006305C-23	Suministro de materiales y repuestos siemens mobility.	Suministro Nacional	SIEMENS SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA.
006308C-23	Suministro internacional de elementos Alstom para el tranvía de la empresa.	Suministro Internacional	ALSTOM TRANSPORT SA
006309C-23	Suministro internacional de elementos rail-line para el stock del almacén general de la empresa.	Suministro Internacional	RAIL LINE COMPONENTS SL
006310C-23	Suministro internacional de materiales y repuestos marca Knorr para el stock de almacén de la empresa.	Suministro Internacional	KNORR BREMSE SISTEMAS PARA VEICULOS FERROVIARIOS LTDA.
006386C-23	Mantenimiento (incluido el suministro, instalación y puesta en funcionamiento de repuestos y elementos necesarios para el correcto funcionamiento) de las puertas automáticas de las paradas de la línea 2 de buses, y los respectivos módulos de comunicación	Obra	MANATEE SAS
007023C-24	Servicio de reparación de rodamientos SKF para los vehículos de pasajeros CAF.	Prestación De Servicios	SKF LATIN TRADE SAS
007035C-24	Compraventa internacional de elementos Zephir	Compraventa Internacional	ZEPHIR SPA

Número Contrato	Objeto	Tipo de contrato	Proveedor
007041C-24	Prestación del servicio de soporte al sistema de señalización y rail9000.	Prestación De Servicios	SIEMENS SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA.
007069C-24	Suministro de dieciocho (18) equipos limitadores de tensión (vld) para subestaciones de pasajeros del metro de Medellín.	Compraventa Internacional	SECHERON SA
007116C-24	Compra repuestos para mantenimiento de compresores de los tranvías - CVS	Compraventa Internacional	CVS engineering GmbH
007249C-24	Formación y desarrollo de estrategias académicas necesarias para la operación y movimiento de los buses en las líneas comerciales, patios y talleres requeridos por la empresa	Prestación De Servicios	INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL BRAVO
007260C-24	Compra internacional de rieles para la vía férrea	Compraventa Internacional	VOESTALPINE RAIL TECHNOLOGY GMBH
007270C-24	Compraventa internacional de balizas y elementos para la señalización del sistema de transporte tranviario (interfase vía-vehículo)	Compraventa Internacional	ELECTROSISTEMAS BACH, SA
007271C-24	Compra internacional de materiales y repuestos marca Schunk para los vehículos de pasajeros de la empresa	Compraventa Internacional	SCHUNK CARBON TECHNOLOGY SA DE CV
007278C-24	Compraventa internacional de elementos marca Jez para la vía férrea	Compraventa Internacional	VOESTALPINE RAILWAY SYSTEMS JEZ SLU
007331C-24	Compra de elementos sistema SAE buses.	Compraventa Nacional	INDRA COLOMBIA SAS
007339C-24	Compra de elementos Vossloh Cogifer para el stock del almacén general de la empresa	Compraventa Internacional	VOSSLOH SWITCH SYSTEMS FRANCE
007363C-24	Actualización del sistema tcms cosmos (train control and management system) en la flota de trenes, que permita la gestión y transmisión de datos de tren a tierra y solucione la obsolescencia tecnológica del PLC s7/300 de siemens.	atípico	CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES SA
007398C-24	Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo al vehículo auxiliar bateadora leopardo 700.	Mantenimiento Con Suministro	CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES CAF COLOMBIA SAS
007407C-24	Compra de trece (13) trenes. Incluye el diseño, la fabricación, el suministro, el ensamble local y puesta a punto de los trenes, las pruebas y la entrega en las vías del metro de Medellín de trece (13) trenes de 3 coches cada uno. el ATC embarcado será su	Compraventa Internacional	CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES SA
008064C-25	Renovación soporte y actualización denominado software license & support Oracle base de datos	Licenciamiento	ORACLE COLOMBIA LIMITADA
008108C-25	Compraventa cable portador tractor para el metro cable línea p del metro de Medellín	Compraventa Nacional	POMA COLOMBIA SAS
008117C-25	Compraventa internacional de interruptores alimentadores de vía marca Secheron para catenaria.	Compraventa Internacional	SECHERON SA
008155C-25	Servicio de reparación de rodamientos SKF para los vehículos de pasajeros CAF.	Prestación De Servicios	SKF LATIN TRADE SAS
008158C-25	Mantenimiento de ciclo largo de los vehículos de pasajeros de la serie CAF.	Mantenimiento Con Suministro	CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES SA
008208C-25	Suministro internacional de materiales y repuestos marca Harsco para el stock de la empresa	Suministro Internacional	HARSCO RAIL
008209C-25	Suministro internacional de materiales y repuestos marca Plasser para el stock de la empresa	Suministro Internacional	Plasser do Brasil Comercio Indutria e Representação LTDA
008212C-25	Suministro internacional de elementos Alstom para el tranvía de la empresa.	Suministro Internacional	ALSTOM TRANSPORT SA
008213C-25	Suministro internacional de elementos rail-line para el stock del almacén general de la empresa.	Suministro Internacional	RAIL LINE COMPONENTS SL

Número Contrato	Objeto	Tipo de contrato	Proveedor
008214C-25	Suministro internacional de materiales y repuestos marca Knorr para el stock de almacén de la empresa.	Suministro Internacional	KNORR BREMSE SISTEMAS PARA VEICULOS FERROVIARIOS LTDA.
008215C-25	Compraventa internacional de elementos marca Jez para la vía férrea	Compraventa Internacional	VOESTALPINE RAILWAY SYSTEMS JEZ SLU
008216C-25	Compraventa internacional de balizas y elementos para la señalización del sistema de transporte tranviario (interfase vía-vehículo)	Compraventa Internacional	ELECTROSISTEMAS BACH, SA
008217C-25	Suministro internacional de elementos marca Thermit para el stock de la empresa	Suministro Internacional	THERMIT DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA
008218C-25	Compra internacional de rieles para la vía férrea	Compraventa Internacional	VOESTALPINE RAIL TECHNOLOGY GMBH
008226C-25	Suministro de elementos marca Festo para el stock del almacén general.	Suministro Nacional	FESTO S.A.S
008231C-25	Compra internacional de materiales y repuestos marca Schunk para los vehículos de pasajeros de la empresa	Compraventa Internacional	SCHUNK CARBON TECHNOLOGY SA DE CV
008237C-25	Suministro de repuestos para equipos de recaudo marca automatic system	Suministro Nacional	INCOMELEC SAS - EN REORGANIZACIÓN
008238C-25	Suministro de repuestos y equipos gunnebo	Suministro Nacional	FICHET COLOMBIA SA
008240C-25	Compra de elementos marca Zephir	Compraventa Internacional	ZEPHIR SPA
008247C-25	Compraventa de repuestos WOLPAC	Compraventa Nacional	WOLPAC COLOMBIA SAS
008253C-25	Suministro de pintura marca Glasurit para los trenes de la empresa	Suministro Nacional	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL ATR REPRESENTACIONES SAS
008280C-25	Servicio de conducción de vehículos ferroviarios.	Contrato Interadministrativo	UT - UNAL-UDEA-POLITÉCNICO
008281C-25	Prestación del servicio de soporte al sistema de misión crítica parar las comunicaciones vía radio con tecnología tetra y suministro de elementos tetra.	Prestación De Servicios	MOTOROLA SOLUTIONS COLOMBIA LTDA
008345C-25	Formación y desarrollo de estrategias académicas necesarias para la operación y movimiento de los buses en las líneas comerciales, patios y talleres requeridos por la empresa	Prestación De Servicios	INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL BRAVO
008378C-25	Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo al vehículo auxiliar bateadora leopardo 700.	Mantenimiento Con Suministro	CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES CAF COLOMBIA SAS
008422C-25	Suministro de materiales y repuestos marca Abb	Suministro Nacional	ABB COLOMBIA LTDA
008440C-25	Compra de sensor inductivo para Corail	Compraventa Nacional	SENSOMATIC SAS

5.2.2 Evaluación de escasez de suministros importantes

De forma general, para el 2026 no se anticipan disrupciones de las cadenas de suministros de la Empresa que puedan llevar a escasez de repuestos críticos para la operación. Esto se suma a las estrategias, que se describirán en los párrafos siguientes, y que fueron implementadas para hacer frente a las situaciones que representan riesgos para el abastecimiento de repuestos. De esto que es posible afirmar que no se avizoran escenarios de escasez de suministros que puedan afectar la operación comercial de la Empresa en 2026, de acuerdo con el análisis que se presenta a continuación más sí podrán suponer aumentos de precios.

Seguimiento desde el abastecimiento de repuestos

Desde la perspectiva del aprovisionamiento, los tiempos y precios de tránsito marítimo para la importación de bienes, se prevé que continúe la volatilidad en tiempos y costos, aunque en menor medida que en años anteriores, impulsada, principalmente por dos factores; la inestabilidad Geopolítica que lleva al atraso de rutas marítimas habituales y, en segundo lugar, los efectos de la guerra comercial de Estados Unidos y su aplicación de cara a los fallos judiciales que puedan afectar la imposición de aranceles. Esto lleva a un escenario de incertidumbre porque los flujos de transporte, e incluso rutas pueden verse afectadas por estos fallos[1].

Respecto a las economías el Foro Económico Mundial, resalta los dos factores anteriores como riesgos para las cadenas de suministros, además prevé que las tensiones geoeconómicas jueguen un papel importante indicando los conflictos inter-estado como un riesgo a tener presente en el 2026, al establecer que “Las reglas e instituciones que durante mucho tiempo han sustentado la estabilidad están siendo puestas en jaque en una nueva era en la que el comercio, las finanzas y la tecnología se utilizan como armas de influencia”.[2] Los anteriores riesgos también van de la mano con el panorama económico que puede afectar las economías de las cuales el Metro importa; El aumento de la deuda pública y privada en economías avanzadas y en desarrollo representa una vulnerabilidad significativa en un contexto de mayores presiones de gasto y tasas de interés relativamente elevadas, lo que limita el margen de maniobra fiscal y eleva los riesgos financieros. Al mismo tiempo, la fuerte inversión de capital en inteligencia artificial plantea interrogantes sobre la rentabilidad real de algunos proyectos, dado que los plazos de maduración son inciertos y las expectativas de los inversores pueden cambiar con rapidez ante resultados menores a los esperados o cambios en el entorno económico. Finalmente, aunque las presiones inflacionarias se mantienen contenidas en el corto plazo, factores como el aumento de aranceles, la monetización de la deuda y otros choques de costos podrían reavivar preocupaciones inflacionarias más generalizadas, con efectos adversos sobre el crecimiento, el poder adquisitivo y la estabilidad de los precios a mediano plazo. Lo anterior con impacto en el corto y mediano plazo sobre los países que lleven a una disminución de los flujos comerciales.

De cara a estos Outlooks para 2026, analizando las zonas de conflicto, estimamos que las mismas ante agudización de conflictos o aumento de restricciones las direcciones de las líneas bélicas y alianzas del teatro internacional no afectarán cadenas de suministro de forma directa, y tenemos redundancias en las cadenas más cercanas a las zonas de conflicto, siendo posible transferir la cadena de abastecimiento a zonas más estables. Adicionalmente, contamos con estrategias proactivas para mitigar los riesgos de aprovisionamiento y de disponibilidad de bienes y aseguramiento de los procesos de la cadena de suministro, para hacer frente a la incertidumbre: modelos de mercancía en consignación, separación de procesos en contratos de las cadenas de transporte, extensión en los plazos de los contratos y modificación de los parámetros de reabastecimiento del almacén. Lo anterior permitió mantener disponibilidad adecuada de repuestos que contribuyeron a que no hubiera impacto negativo en la prestación del servicio.

[1] https://www.freightos.com/freight-industry-updates/freightos-news/what-2025-means-for-2026-ocean-and-air-freight-forecast/
[2] https://reports.weforum.org/docs/WEF_Global_Risks_Report_2026.pdf/

Ahora bien, con el fin de identificar, en el corto plazo la exposición al riesgo de escasez del suministro, de forma específica se usa la clasificación de bienes elaborada por las actividades y la severidad que una posible falta de materiales puede tener en la prestación del servició con los siguientes parámetros:

Calificación	Descripción
1	Existen sustitutos de fácil consecución
2	Existen sustitutos de difícil consecución
3	Sin sustituto, interrumpe vehículo de transporte
4	Sin sustituto, interrumpe el modo de transporte

Es menester enfatizar que la evaluación anterior se hizo desde una perspectiva del aprovisionamiento exclusivamente, no involucra la dificultad técnica del reemplazo de componentes.

Con lo anterior se procedió a examinar cada categoría de compras y se agrupó por actividad de acuerdo con el código UNSPSC, así como se hizo la respectiva evaluación de los impactos que se habían tenido en Metro en el año 2025. Abajo se incluye el resumen para la severidad 4, como sigue:

Actividad	Severidad por la interrupción del suministro	Modos Impactados
Tarjetas de circuito de doble cara	4	T
Soporte para dispositivos eléctricos o electrónicos	4	T, A, C
Accesorios eléctricos	4	A

Impactos en Metro en 2025 y medidas de tratamiento: Los tiempos de entrega se estabilizaron respecto a años anteriores.

Alertas de Escasez de Materiales o a nivel mundial: Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas y escasez de litio por exceso de demanda.

Actividad	Alertas de Escasez de Materiales o a nivel mundial	Severidad por la interrupción del suministro	Modos Impactados
Piezas y accesorios	No hay alertas	4	T, A
Grúa ferroviaria	No hay alertas	4	T
Vagones de pasajeros	Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas y escasez de litio por exceso de demanda.	4	T, A
Tranvías	Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas y escasez de litio por exceso de demanda.	4	A
Vías férreas	Aumento de los precios de acero por dificultades en el Mercado de la UE.	4	T
Enganches de remolque	No hay alertas	4	T
Porta engranajes	No hay alertas	4	T
Baterías recargables	Escasez de litio para baterías.	4	T, A, C, B
Cilindros neumáticos	No hay alertas	4	T, A
Riel de acero	Aumento de los precios de acero por dificultades en el Mercado de la UE.	4	T
Objetos fundidos maquinados por proceso v de acero	No hay alertas	4	C
Paquetes de circuitos integrados	Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas y escasez de litio por exceso de demanda.	4	T, A, C, B
Servicio de instalación, mantenimiento o reparación de aire acondicionado	No hay alertas	4	A
Suministro de gas natural	Se puede presentar escasez de gas natural.	4	B

Notación: T: Trenes, A: Tranvía, C: Cable y B: Buses

De forma general, para 2026 se espera que la escasez de bienes recaiga principalmente sobre litio y componentes de microchips, al mismo tiempo que se espera inestabilidad en el precio del mercado de acero europeo sin esto representar escasez. Por el lado del litio, el excedente que se tenía desde 2025 se está cerrando de cara a la demanda, para el almacenamiento de energías de fuentes renovables, esto puede afectar en el mediano plazo la consecución de estos elementos. [4] Por otro lado, la escasez de componentes para fabricar microchips, se espera que llegue a niveles sin precedentes, con el consecuente encarecimiento, esto propulsado por la cantidad de recursos que está demandando las instalaciones de IA.[5] Finalmente, el acero, en el mercado europeo, no se proyecta como un bien escaso, pero sí como un insumo expuesto a una elevada volatilidad de precios, derivada principalmente de cambios regulatorios en el comercio internacional de la UE. Para 2026, se prevé la entrada en vigor de un nuevo régimen comercial, impulsado en la Comisión Europea, que reemplazará las actuales medidas de salvaguardia, reduciendo de forma significativa las cuotas de importación libres de arancel y elevando los gravámenes sobre el acero que supere dichos límites. Este endurecimiento de las condiciones de acceso al mercado, enmarcado en una tendencia creciente al proteccionismo, restringirá el volumen de acero importado sin impuestos y encarecerá las importaciones adicionales, lo que podría presionar los precios internos sin implicar necesariamente una insuficiencia de oferta.[6] Estas constricciones pueden suponer retrasos que afecten la entrega de los bienes, por esto se tienen bienes en contratos para mantenernos informados de la situación del abastecimiento y tomar decisiones respecto a la cantidad del aprovisionamiento.

[4] https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/metals/010926-commodities-2026-lithium-carbonate-surplus-to-narrow-energy-storage-to-drive-growth
[5] https://www.bloomberglinea.com/negocios/micron-advierte-que-la-escasez-de-chips-de-memoria-se-intensifica-y-durara-mas-alla-de-2026/#:~:text=Negocios-,Micron%20advierte%20que%20la%20escasez%20de%20chips%20de%20memoria%20se,costes%20y%20reduce%20la%20producci%C3%B3n.&text=Bloomberg%20%E2%80%94%20El%20proveedor%20de%20Nvidia,NVDA)%2C%20Micron%20Technology%20Inc.
[6] https://eurometal.net/perfect-storm-for-eu-steel-five-things-to-watch-in-2026/

5.2.3 Análisis de Obsolescencia de equipos y expansión del servicio

La Empresa realiza periódicamente análisis de obsolescencias de activos, en los diferentes medios y para el año 2025 con proyección a 12 meses acorde con información de los proveedores y fabricantes se presentan las siguientes novedades:

Metro: Línea A y Línea B

Obsolescencias en algunos repuestos de los sistemas de información al viajero (SIV), aire acondicionado en cabina MAN y CAF, convertidor auxiliar y de tracción, sistema de mando y control, enganche MAN, limpiaparabrisas CAF y el vehículo auxiliar RGH10C, según estudio de mercado.
Para la Línea B, la obsolescencia del sistema ATP (el equipo de diagnóstico y comandos de la PC de servicio) así como también se evidencia la obsolescencia del Sistema armarios de alimentación de corriente, por lo que se está trabajando para migrar a las nuevas tecnologías que las referencias, tanto de los térmicos, como de contactores y protección más actualizadas y más fácil de adquirir en el mercado. Por el momento se está gestionando la conservación desde las reparaciones locales para dar cumplimiento a la necesidad de operación y se está trabajando en la migración más conveniente de estas tecnologías.

Tranvías: Línea TA

El fabricante de los Vehículos Tranviarios ALSTOM informó de la obsolescencia de algunos elementos como tarjetas electrónicas y conectores, del motor sincrónico y su sistema de frenos multidisco. Adicional el fabricante NEXCOM dejó de fabricar el ordenador, y su nueva referencia no es compatible con los puertos de los tranvías, para estos sistemas se está trabajando en nuevos desarrollos. En misma línea el proveedor de las pantallas y repuestos del sistema de información al viajero y ubicación de los vehículos tranviarios ya no los está fabricando. Por lo anterior, se tiene estrategia de trabajar en nuevos desarrollos, así como en la definición para la sustitución de esta tecnología.

Buses: Línea 1, 2, O, C3, C6

La empresa requiere la actualización del sistema SAE (Sistema de ayuda a la explotación) en sus componentes de hardware y software tanto del sitio central como del sistema embarcado en cada bus ya que se encuentra en obsolescencia. La estrategia actual es la reparación local para el sostenimiento de este sistema y se está en indagaciones en el mercado que permita definir las nuevas tecnologías para este medio que permita dar continuidad del servicio comercial y para esto ya cuenta con línea en el PRTO.
Transversal a todas las líneas de operación comercial se tiene identificada la obsolescencia en el sistema de alarmas central de PCC, debido a que la infraestructura de hardware y software fueron instalados en el año 2008; causando que las nuevas referencias de las alarmas y periféricos que sean requeridas por nuevas necesidades no son compatibles con la versión actual de este sistema.
De igual manera, desde el año 2021 se tiene comunicado del proveedor SIEMENS sobre fin de producción de componentes de las series S7-200; 300 y 400, y que su soporte es hasta por 10 años, este último afecta principalmente el sistema de transporte por Cables Aéreos en todas sus líneas K, J, L, H y M, así como las líneas A y B por los sistemas de mando y control y componentes de la señalización para el control de tráfico ante esta situación la empresa se encuentra en la estudio de nuevas referencias y tecnologías que permita la renovación tecnológica de esta referencias y dar continuidad a los requerimientos operativos.

5.2.4 Evaluación de cumplimiento de objetivos estratégicos

El mapa estratégico marca la ruta para dar cumplimiento a nuestra MEGA: Ser a 2025 una Empresa innovadora con un crecimiento eficiente, articuladora de la movilidad como servicio, para conectar 1,3 millones de viajeros al día y con una participación de ingresos por negocios asociados del 15%.

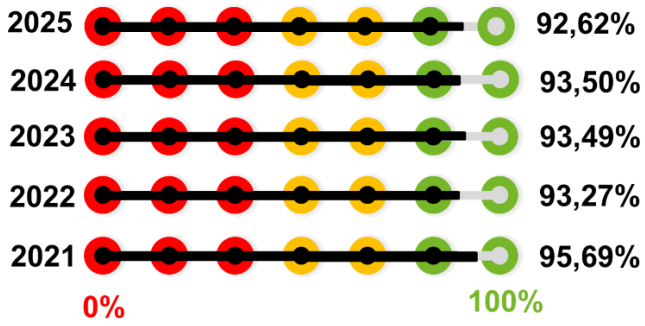
En el mapa se muestra la interrelación de los objetivos estratégicos dentro de las 5 perspectivas y su asociación a los ODS en alineación con nuestro modelo de sostenibilidad.



Como parte de los instrumentos para el seguimiento al cumplimiento de los objetivos estratégicos, se establecen los indicadores de Impacto y de Producto.

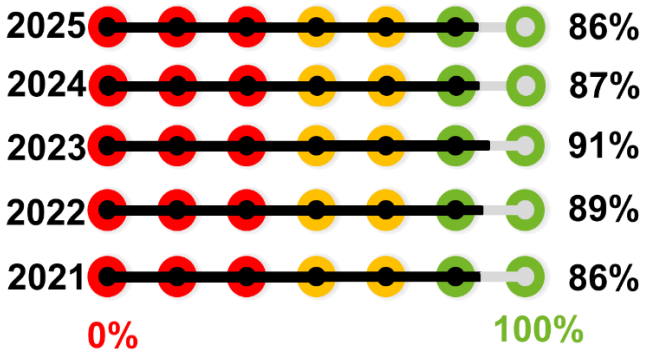
Los indicadores de Impacto reflejan el cumplimiento de los Objetivos Estratégicos basados en indicadores que miden el impacto de las iniciativas estratégicas que se desarrollan durante el quinquenio y se miden anualmente. En 2025 se midieron 18 indicadores de impacto obteniendo un cumplimiento promedio de 92,6%.

Durante el quinquenio se mantuvo un cumplimiento promedio de los indicadores de impacto superior al 90%.



Los indicadores de Producto permiten medir el logro de los resultados o entregables tangibles asociados a las acciones estratégicas y se hace seguimiento trimestral a las metas planificadas para el año. En 2025 se evaluaron 37 indicadores de producto, obteniendo un cumplimiento promedio de 86%.

El cumplimiento para cada uno de los años de este periodo estratégico en nuestros indicadores muestra que las iniciativas estratégicas se han gestionado adecuadamente durante el quinquenio, manteniendo un cumplimiento promedio de los indicadores de producto superior al 85%.



El detalle de estos resultados se puede observar en el micrositio Seguimiento a la planeación y gestión de la Empresa (https://metrodemedellin.sharepoint.com/sites/micrositios/planeacionestrategica).

5.2.5 Evaluación de cumplimiento de estándares internacionales en la operación

La Empresa cuenta con un Sistema de Gestión Integral - SGI que es el marco de actuación, para dirigir, coordinar, controlar y articular los procesos y actividades que realiza el Metro de Medellín para obtener valor en función del logro de su Direccionamiento Estratégico, la satisfacción de los grupos de interés, con un impacto ambiental mínimo de los procesos desarrollados, con el menor riesgo posible para la seguridad y salud de la Gente Metro y contratistas, la gestión de seguridad en las operaciones, una mayor eficiencia en los procesos desarrollados, la optimización de los activos y la sostenibilidad. Esta herramienta administrativa permite minimizar los costos, incrementar el nivel de productividad y optimizar la utilización de los recursos. Dicho Sistema está certificado con el INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN – ICONTEC, en los estándares: ISO 9001:2015 Sistema de Gestión de la Calidad, ISO 14001:2015 Sistema de Gestión Ambiental, ISO 45001:2018 Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo y NTC 5801:2018 Sistema de Gestión de la Investigación, Desarrollo e Innovación, de acuerdo con lo siguiente:

- ISO 9001:2015: “Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, tranvía, cable aéreo y BRT (Buses de tránsito rápido)”.
- ISO 14001:2015: “Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, cable aéreo y tranvía.
- ISO 45001:2018: “Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, cable aéreo y tranvía.
- NTC 5801:2018: “Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, tranvía, cable aéreo y BRT (Buses de tránsito rápido)”.

Para el 2025 se llevó a cabo el ejercicio de auditorías de seguimiento con un resultado de conformidad en dichos estándares continuando con los certificados hasta el ciclo de vencimiento que es 2027.

5.2.6 Conclusión sobre criterios operativos

Del análisis de los criterios operativos se concluye que el Metro de Medellín cuenta con una estructura operativa sólida, controlada y alineada con su direccionamiento estratégico, que le permite garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio de transporte. La gestión de proveedores y contratos críticos evidencia un adecuado control del riesgo de dependencia, sin materialización de incumplimientos contractuales relevantes durante la vigencia 2025, lo que asegura la estabilidad del suministro de bienes y servicios esenciales para la operación.

La evaluación de las cadenas de abastecimiento y de la disponibilidad de repuestos estratégicos no identifica riesgos de escasez que comprometan la operación comercial en el corto y mediano plazo. Si bien se reconocen escenarios de volatilidad en precios y riesgos globales asociados a factores geopolíticos, tecnológicos y regulatorios, la Empresa ha implementado estrategias preventivas y de mitigación —como diversificación de proveedores, contratos de largo plazo, homologaciones, consignación de inventarios y ajustes en los parámetros de reabastecimiento— que han permitido mantener niveles adecuados de disponibilidad operativa.

En materia de obsolescencia tecnológica, la Empresa realiza evaluaciones periódicas de sus activos y ha definido planes de conservación, renovación y migración tecnológica, orientados a mitigar riesgos operativos y asegurar la sostenibilidad de los diferentes modos de transporte. Estas acciones, junto con la planeación de inversiones y proyectos estratégicos, permiten atender oportunamente las necesidades de expansión y modernización del sistema.

Adicionalmente, el seguimiento al cumplimiento de los objetivos estratégicos evidencia resultados favorables, con altos niveles de logro en los indicadores de impacto y producto, en coherencia con la MEGA corporativa y el modelo de sostenibilidad. Finalmente, el mantenimiento y certificación del Sistema de Gestión Integral bajo estándares internacionales ISO y NTC ratifica la madurez de los procesos operativos, el control de riesgos y el compromiso de la Empresa con la calidad, la seguridad, el medio ambiente y la mejora continua.

En consecuencia, desde la perspectiva operativa, no se identifican factores que generen incertidumbre material sobre la continuidad de las operaciones del Metro de Medellín, siendo razonable sustentar la hipótesis de negocio en marcha.

5.3 Criterios Administrativos

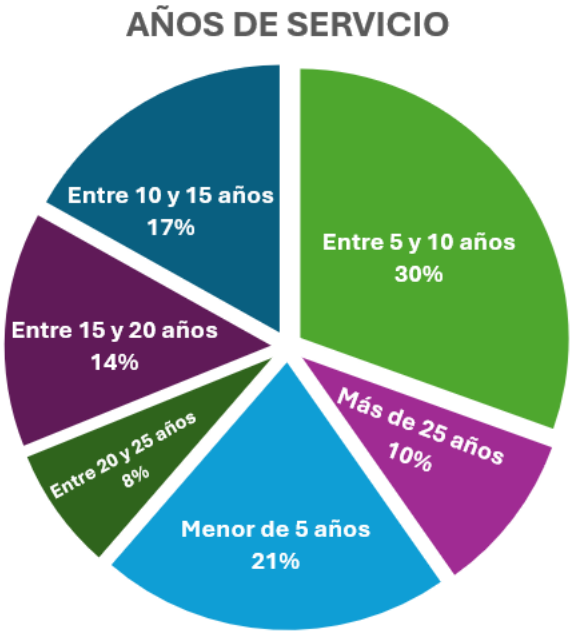
5.3.1 Análisis de condiciones laborales y beneficios a empleados

A continuación, se describen las principales actividades, estrategias y el nivel de cumplimiento en materia laboral gestionados por la Empresa, en el marco de su política de talento humano y de la normatividad laboral vigente.

Con respecto a la retribución salarial:

Durante el periodo evaluado se garantizó el pago oportuno y completo de la nómina a todos los servidores del Metro de Medellín. Los desembolsos se realizaron de manera periódica y sin interrupciones los días 5 y 20 de cada mes, cumpliendo con el pago integral de salarios, novedades, prestaciones sociales causadas, así como los aportes al sistema de seguridad social y demás obligaciones laborales a cargo del empleador.

Este cumplimiento refleja la estabilidad operativa y financiera de la Empresa en lo referente a sus compromisos laborales, contribuyendo al bienestar de los servidores y a la mitigación de riesgos asociados al incumplimiento de obligaciones legales.

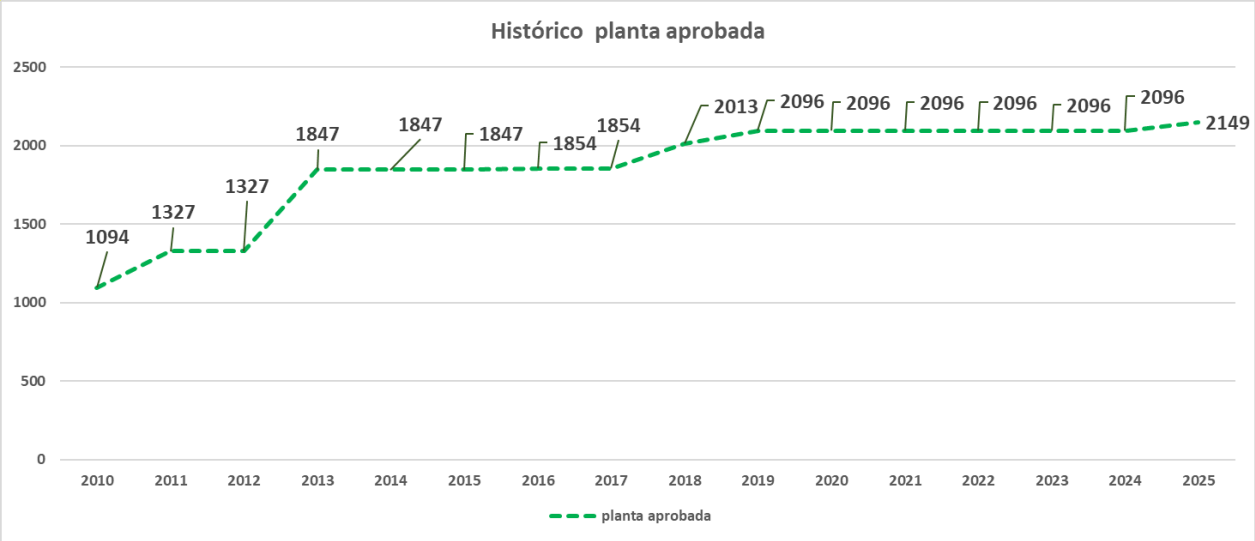


A continuación, se presenta la información correspondiente a los años de antigüedad de los servidores del Metro de Medellín, con fecha de corte al 31 de diciembre de 2025, la cual permite analizar la estabilidad laboral y la experiencia acumulada del talento humano de la organización.

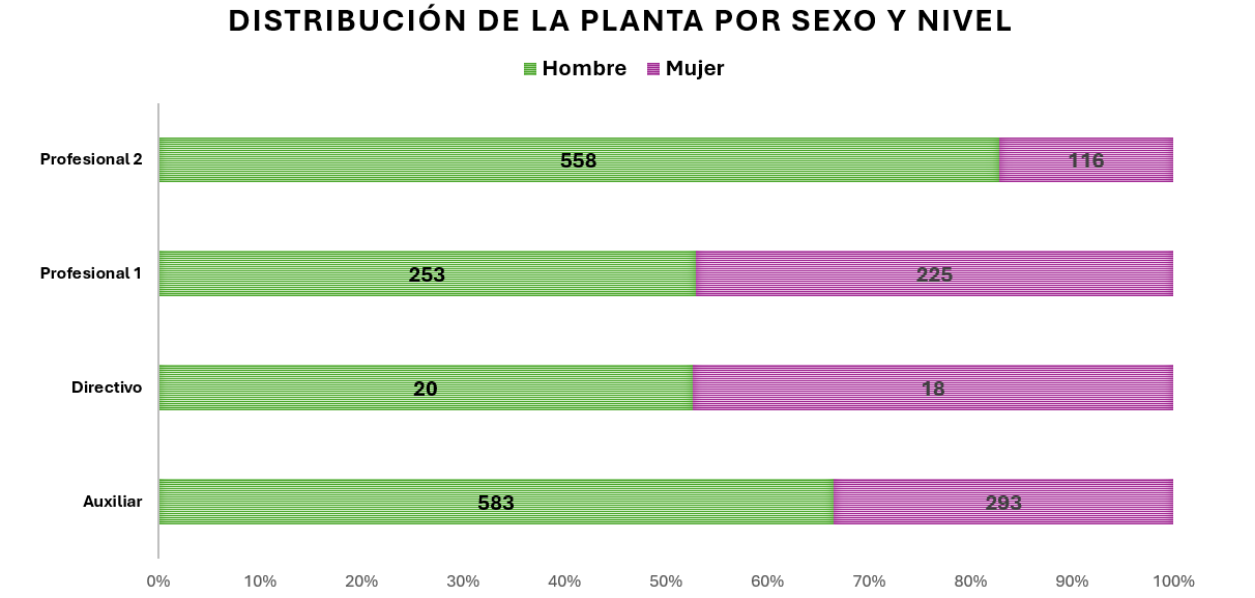
Estos resultados evidencian que el 49% de la planta de personal cuenta con una antigüedad superior a 10 años, lo cual refleja un alto nivel de experiencia, estabilidad y conocimiento organizacional.

Por su parte, el 51% restante corresponde a servidores con una antigüedad igual o inferior a 10 años, asociada principalmente a los procesos de crecimiento y renovación de la planta de personal, destacándose que un 30% se encuentra en el rango entre 5 y 10 años.

Esta distribución demuestra un equilibrio entre la conservación del conocimiento institucional y la incorporación progresiva de nuevo talento, lo cual fortalece la solvencia operativa y la sostenibilidad del recurso humano de la Empresa.

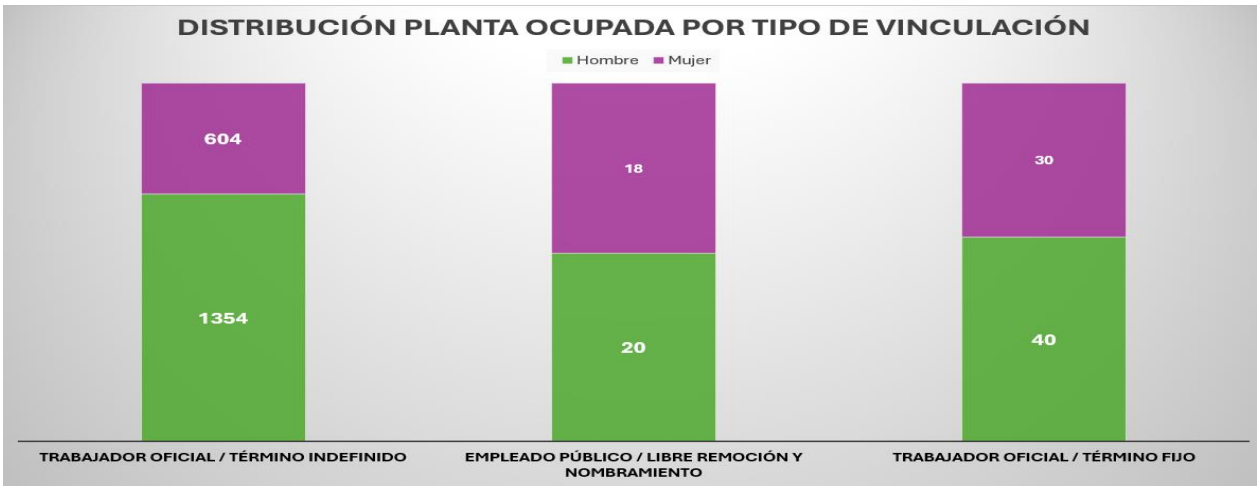


Al 31 de diciembre de 2025, nuestra planta de personal estaba conformada por 2.066 servidores, entre empleados públicos y trabajadores oficiales, con contrato a término indefinido y a término fijo con jornada de trabajo de tiempo completo, distribuidos por sexo y nivel como se observa en el Distribución de la planta por sexo y nivel.



Distribución de la planta por sexo y nivel

A diciembre 31 de 2025, todos nuestros servidores laboraron en jornada laboral de tiempo completo, distribuidos según su sexo y tipo de vinculación así: el 32% (652) de los servidores eran mujeres, de las cuales 18 (3%) eran Empleadas Públicas y 634 (97%) eran Trabajadoras Oficiales; para el caso de los hombres, 20 (1%) eran Empleados Públicos y 1394 (99%) eran Trabajadores Oficiales.



En 2025, con el propósito de apoyar la estrategia de la empresa, se seleccionó talento humano competente, alineado con los valores corporativos, las competencias organizacionales y el potencial para contribuir a los objetivos estratégicos. Como parte de este proceso, se realizaron 118 movimientos internos (promociones, traslados o ascensos), de los cuales el 61% correspondió a mujeres (72 servidoras) y el 39% a hombres (46 servidores).

Movimientos de personal interno por sexo y rango de edad

En el año 2025 se realizaron 158 contrataciones de personal externo o vinculaciones nuevas, de las cuales, 50 (32%) fueron ocupadas por mujeres y 108 (68%) por hombres (ver Nuevas contrataciones por sexo y rango de edad, aportando de esta manera al desarrollo profesional y personal de nuestros colaboradores y a la generación de empleo del país.



Indicador de Rotación de empleados

Con respecto al nivel de rotación, durante el año 2025 se presentaron 87 desvinculaciones, representadas por 26 (30%) mujeres y 61 (70%) hombres, generando los siguientes índices de rotación personal general y por sexo.

Sexo	Número de servidores	IRP
Femenino	26	4,39%
Masculino	61	3,22%
Total	**87**	**4,29%**

Finalmente, el Metro de Medellín no adopta la práctica de realizar despidos masivos. Aunque la normativa sobre la prohibición de despidos colectivos no aplica a las entidades públicas, durante el año 2025 la Empresa no llevó a cabo despidos masivos ni terminaciones de contratos sin justa causa. Asimismo, para la vigencia de 2026, no se tienen previstos ni contemplados procedimientos de esta naturaleza.

Sindicatos

El Metro de Medellín reconoce y garantiza el derecho a la libre asociación a través de un relacionamiento proactivo con sus dos sindicatos minoritarios: Sintrametro (año 2013) y Sintrametropolitano (año 2023). La gestión de Talento Humano prioriza el diálogo constante y la construcción conjunta, entendiendo que la armonía laboral es un componente crítico para la sostenibilidad institucional y el cumplimiento de nuestra promesa de servicio.



Gestión del Recurso humano de la organización.

La organización mantiene una estructura sólida de continuidad del negocio mediante la mitigación del riesgo de fuga de capital intelectual. A la fecha, no se han registrado eventos de deserción masiva en posiciones estratégicas o de conocimiento crítico. Bajo un modelo de gestión proactiva del talento, la Empresa ha institucionalizado la transferencia de saberes a través de la identificación de pares de conocimiento y cuadros de reemplazo. Esta estrategia de redundancia técnica asegura que la operatividad y la memoria institucional permanezcan blindadas ante eventuales contingencias en la rotación de personal.

Programa de beneficios

Para la Empresa es importante fortalecer continuamente el Programa de Bienestar y Calidad de Vida para los empleados, cuya finalidad es contribuir al balance personal, laboral, familiar y social de éstos, teniendo como insumos los diagnósticos organizacionales tales como: clima organizacional, riesgo psicosocial y estudio socioeconómico y familiar que permiten conocer percepciones de los trabajadores y sus familias. El Programa de Bienestar y Calidad de Vida contempla programas, acciones y beneficios que acompañan

las condiciones individuales, intralaborales y extralaborales de los servidores y permite elevar su nivel de vida, así como el de su grupo familiar, favoreciendo su desarrollo e identificación con la Empresa.

Para la construcción del programa de bienestar se tienen en cuenta las siguientes áreas de intervención, las cuales abordan de forma integral al servidor y a su familia:

Áreas de intervención del programa de bienestar

Durante el año 2025 se generaron las siguientes acciones y programas tendientes a generar bienestar a nuestros Servidores:

Área de intervención Fortalecimiento de capacidades y destrezas:

- Apoyo económico para estudios de pregrado y posgrado
- Formación por oferta
- Convenios educativos
- Matrículas Comfama - Aprende lo que más te gusta para servidores con o sin hijos mayores de 18 años
- Acompañamiento pre pensional “Hacia un nuevo camino en tu vida”.
- Formación en finanzas familiares

Área Familias saludables

- Crédito del Programa de Vivienda
- Póliza de vida patronal que incluye bono canasta, auxilio funerario y rentas por cirugía con incapacidad posquirúrgica y hospitalización.
- Programa de iniciación deportiva, recreativa y cultural dirigida a los hijos de los servidores y servidoras
- Fiesta de los niños y niñas Metro
- Día más dulce (31 de octubre)
- Actividades deportivas internas y externas (torneos y otros)
- Apoyo a los emprendimientos familiares
- Vacaciones recreativas para hijos de los servidores y servidoras
- Actividades dirigidas a familias con mascotas en el marco de la inclusión de las familias multi especie
- Campamento para jóvenes con orientación vocacional
- Salas de lactancia

Área Reconocimiento y salario emocional

- Entrega de viajes beneficio para el servidor
- Conmemoraciones (Día de la secretaria, Madre, Padre, Navidad, día del maestro)
- Reconocimiento a servidores por roles especiales (Policía Judicial, Brigada de Emergencias, Comité de Convivencia, Copasst, Grupo Especializado para la atención del acoso sexual laboral).
- Conmemoración Espíritu Metro
- Tiquetera de beneficios con flexibilidad en tiempos para los servidores y las servidoras

Estilos de trabajo saludables

- Contamos con tres sedes de gimnasios (Estación Salud) en Bello, Estadio y Miraflores
- Tiquetera de beneficios

- Jornadas de relajación
- Orientación psicológica, nutricional y médico-deportiva.
- Horario escalonado
- Acompañamiento a equipos de trabajo / cuidado salud mental Programa Te cuidas te cuido, asesorías psicológicas presenciales y telefónicas a través de nuestra línea Te cuidas te cuido, oferta de formaciones sobre salud mental durante todo el año
- Posibilidad de compensación de tiempos para el disfrute de tiempo libre (Semana Santa, Navidad y fin de año)
- Teletrabajo: En 2025, la empresa fortaleció su compromiso con el teletrabajo, inalizando el año con 300 servidores vinculados bajo esta modalidad. Para 2026, se proyecta continuar promoviendo esta práctica, que contribuye significativamente a la calidad de vida de los servidores y servidoras y fomenta un equilibrio saludable entre la vida personal, familiar y laboral.

5.3.2 Evaluación de procesos de Tipo Legal, Judicial o de Riesgos que puedan afectar la Empresa

Actualmente, la Empresa es parte en 180 procesos judiciales, de los cuales, 30 son procesos a favor y 150 son procesos en contra. Las demandas han sido promovidas a través de los medios de control de reparación directa, controversia contractual, nulidad, nulidad y restablecimiento del derecho, de la acción popular y de las acciones ordinaria laboral y ejecutiva.

- De acuerdo con la metodología para la calificación del riesgo procesal, de los litigios promovidos en contra de la Empresa, la probabilidad de pérdida se encuentra clasificada de la siguiente manera:

Detalle	Riesgo de pérdida del proceso	Cantidad de procesos
Más del 50%	ALTO	35
Superior al 25% inferior o igual al 50%	MEDIO	23
Entre el 10% y el 25%	BAJO	10
Inferior al 10%	REMOTO	82

La valoración del riesgo procesal la realiza el abogado que tiene la representación judicial de la Empresa a partir del análisis y la ponderación de diferentes criterios, como la relevancia jurídica de las razones de hecho y derecho expuestas en la demanda, la contundencia, congruencia y pertinencia de los medios probatorios que la soportan, el nivel de jurisprudencia y a la existencia de riesgos procesales y extraprocesales.

Con relación a los procesos calificados con una probabilidad de pérdida “alta”, contablemente se debe registrar una provisión por litigios y demandas, por el valor que probablemente deberá pagarse en el evento de configurarse el riesgo de pérdida. De los 150 procesos en contra de la Empresa, 35 fueron provisionados, como se observa a continuación:

Medio de control/Acción	Cantidad	Valor pretensiones	Valor provisionado
Reparación directa	27	10.336	5.236
Nulidad y restablecimiento del derecho	2	277	219
Ordinaria Laboral	6	4.034	5.013
Total	**35**	**$14.647**	**$10.469**

Cifras expresadas en millones de pesos

Los recursos provisionados se administran en el Fondo de Contingencias de la Empresa, creado mediante la Resolución No. 0686 de 2024, y son destinados únicamente para el pago de las obligaciones que surjan de sentencias judiciales, laudos arbitrales, conciliaciones judiciales y extrajudiciales. Al Fondo se trasladan exclusivamente aquellas contingencias que cuentan con provisión contable, tienen una calificación de probabilidad alta de perdida y se encuentran próximas a la definición mediante sentencia definitiva que conllevará al pago dentro de la respectiva vigencia. De acuerdo con lo anterior, la estimación de litigios con probabilidad alta de pérdida no genera incertidumbre ni afectaciones de caja no definidas.

Por otra parte, se resaltan litigios representativos a favor, en atención al valor de las pretensiones y de la expectativa de sentencias favorables a la Empresa:

Asunto	Detalle Pretensión	Cuantía
INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL 05001233300020170016800	Se declare que el demandado (contratista de diseños de la estación Miraflores -proyecto Tranvía) es responsable contractual por incumplimiento, representado en los errores presentados en los diseños del muro de la estación Miraflores.	$12.597
INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL 05001233300020190287900	Se declare que los demandados (contratista de obra civil del proyecto Tranvía y la interventoría), son contractualmente responsables por el incumplimiento de las obligaciones contenidas en los contratos CN2013-0015 Y CN2011-0214.	$13.990
INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL 05001233300020190018600	Se declare que el demandado (contratista de la obra civil del proyecto ampliación de la estación Poblado), incumplió las obligaciones contenidas en el contrato CN 2016-320.	$4.721
INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL 05001233300020240005800	Se declare que el demandado (contratista de obra civil del proyecto Cable Picacho Línea P) incumplió el Contrato 2018-00374. En consecuencia, se ordene el pago de una indemnización de perjuicios ocasionados por la demora en la entrega de la obra.	$18.765
INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL 05001233300020240010000	Se declare el incumplimiento del Contrato 2018-0391 suscrito para la ampliación de los talleres de Metro de Medellín, por existir actividades no recibidas a satisfacción.	$6.514
INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL 05001233300020250140500	Se declare el incumplieron el Contrato No. 39 de 2019, en tanto no dio cumplimiento a la obligación de garantizar mediante una póliza de seguro la disponibilidad de repuestos durante los quince (15) años siguientes a la suscripción de la última acta de recibo a satisfacción.	$7.544
RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL COLAPSO DEL MURO DE CANALIZACIÓN DEL RÍO ABURRÁ (05001233300020160094000)	Se declare que el AMVA es extracontractualmente responsable por los daños y perjuicios causados al Metro de Medellín con ocasión de la suspensión parcial del servicio en la Línea A, entre las estaciones Aguacatala y La Estrella, durante 9 días, del 13 al 22 de enero de 2014.	$1.055
SUSPENSIÓN DEL SERVICIO EN LA LÍNEA A POR ORDEN DEL AMVA (05001233300020160198300)	Se declare que el AMVA es responsable de los perjuicios causados al Metro de Medellín con ocasión del Acuerdo Metropolitano N° 001 del 31 de marzo de 2016, que dispuso la exoneración del cobro de la tarifa Metro, Metrocable y Tranvía entre el 1 y el 6 de abril de 2016. En consecuencia, se solicita el reconocimiento y pago de los perjuicios materiales en los cuales incurrió el Metro durante la vigencia de la medida.	$1.771

Cifras expresadas en millones de pesos

5.3.3 Análisis de Cambios en las disposiciones normativas o reglamentarias o en políticas públicas que previsiblemente impactan a la entidad.

Conscientes de la necesidad de que la normativa impulse la sostenibilidad de los sistemas de transporte, la Empresa participó proactivamente con propuestas y observaciones en diversos trámites de expedición de normas locales y nacionales.

Gracias a este esfuerzo y al relacionamiento estratégico con el Grupo de Interés Estado, se logró contribuir en la expedición de la ley contra el ruido en la que se incluyeron disposiciones que protegen inversiones realizadas en flota vehicular y que permiten tener un marco normativo claro sobre la emisión de ruido en los diferentes medios de transporte; la ley que declaró el Río Aburrá como sujeto de derechos, la cual determina un marco de acción con entidades responsables de la conservación y mantenimiento del cauce del río; la resolución que determinó los requisitos para la participación de la Nación en el Apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público (art. 183 Plan Nacional de Desarrollo), a través del cual se espera cofinanciación de los proyectos de adquisición y repotenciación de material rodante y señalización; la reglamentación del recaudo interoperable en el SITVA y la autorización para que la empresa constituya una sociedad reaseguradora cautiva.

5.3.4 Seguridad integral y gestión de riesgos

Sobre la base de la seguridad integral, la Empresa gestiona la seguridad y la continuidad desde la sostenibilidad, el crecimiento y la rentabilidad; en la prestación del servicio de transporte que cuenta con atributos de rapidez, cobertura, economía y seguridad. La seguridad integral es concebida en ocho componentes:

Seguridad operacional: Previene y minimiza situaciones de riesgo que afectan la operación del sistema a través de la implementación de estrategias de gestión preventiva desde el enfoque organizacional, operacional, técnico y humano, en las diferentes operaciones y actividades de la Empresa, promoviendo la cultura justa en el marco de la Cultura Metro para empleados y contratistas.

Seguridad de la información: A través del Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información MSPI realizamos la gestión de los riesgos asociados a los activos de información buscando proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de éstos.

Seguridad Vial: Busca establecer los lineamientos, acciones y controles que se deben llevar a cabo para alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así la reducción de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, promoviendo los hábitos y comportamientos seguros entre los actores viales.

Seguridad Física: Realiza actividades de gestión de riesgos para la protección de las personas al interior del sistema, sus instalaciones y los equipos críticos para la operación, a través de la atención, entre otros, de los cuatro riesgos de proceso: HAMM (Huelgas – Asonadas – Mítines y Movilizaciones Ciudadanas), Hurto, Terrorismo y AMIT (Actos mal intencionados de terceros).

Seguridad Ambiental: El componente de seguridad ambiental hace referencia a la gestión relacionada con el manejo de los riesgos ambientales, desde su identificación hasta sus controles y tratamientos, de tal forma que se evite la materialización de éstos.

Seguridad laboral – seguridad y salud en el trabajo: Desde nuestro valor corporativo estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado, promovemos comportamientos y entornos de trabajo seguros y generamos acciones para el bienestar individual y colectivo que nos llevan a definir metodologías y

mecanismos para prevenir la ocurrencia de accidentes o enfermedades laborales. Coherentes con esta premisa actuamos desde la prevención responsable, la autogestión consciente y la práctica de estilos de vida saludables, fomentando la seguridad de las personas, la cultura del cuidado de la salud y la gestión integral de los riesgos laborales como acciones necesarias para la sostenibilidad de la organización.

Seguridad blindaje social: Construir relaciones de confianza con las comunidades de influencia y los usuarios de la red Metro permite generar identidad y filiación, y en consecuencia una actitud corresponsable en el buen uso y cuidado del Sistema y su infraestructura, impactando de manera positiva el correcto funcionamiento y la operación integrada de transporte.

Seguridad Patrimonial: Son aquellas medidas, características, elementos o propiedades que reducen los riesgos que pueden afectar los bienes y activos de la Empresa, riesgos con causas antropogénicas o relacionados con eventos de la naturaleza, que tienen consecuencias en los servicios, la operación, los activos críticos y en la continuidad del negocio.

Particularmente, uno de los componentes de la seguridad patrimonial es la financiación de riesgos, componente para el cual la Empresa implementa dos aproximaciones, un esquema de autorretención y una serie de programas de transferencia, su objetivo es proporcionar respaldo financiero para enfrentar los posibles impactos económicos derivados de la materialización de los riesgos asociados a sus actividades. La estructura de estos enfoques se detalla a continuación:

- **Autorretención**

Fondo de autoseguro

La constitución e implementación de fondos de autoseguro se encuentra consagrada en el artículo 107 de la Ley 42 de 1993, por medio de la cual se instaura la función a cargo de los órganos de control fiscal de verificar que los bienes públicos sean apropiadamente amparados por una póliza de seguro o un fondo de autorretención creado para tal fin, teniendo la potestad de atribuir responsabilidad fiscal a los responsables de la toma de decisiones cuando se considere la existencia de responsabilidad asociada al correcto y adecuado amparo y resguardo de los bienes públicos.
En complemento a lo mencionado se han establecido las leyes del presupuesto de rentas y recursos de capital para cada período fiscal, para el caso del año 2022, la Ley 2159 de 2021, en su artículo 42, instaura que las entidades estatales pueden establecer, mediante patrimonios autónomos, los fondos mencionados en el artículo 107 de la Ley 42 de 1993. Los recursos fijados en estos fondos tendrán como fin respaldar los activos del Estado en escenarios donde los análisis técnicos indiquen que es más ventajoso proteger los activos mediante reservas públicas en lugar de seguros comerciales.

Sumado a lo anterior, el Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996, instaura las directrices respecto a la prestación del servicio de transporte público, particularmente, en su artículo 61 *indica "sin perjuicio de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de transporte terrestre automotor podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio (...)".*

Bajo el anterior contexto y respaldo normativo, mediante la Resolución JD 182 de 2022 se estableció la constitución del Fondo de Seguros del Metro de Medellín, cuyo objetivo es brindar cobertura total o parcial a los riesgos inherentes a las actividades propias de su objeto social que no sean transferidos por medio de los contratos de seguro vigentes, así como poseer un respaldo financiero a la retención de aquellos

impactos económicos que se encuentren dentro de los deducibles de los seguros, superen el sublímite de la cobertura afectada, o en el eventual caso que por criterios de oportunidad, garantía, continuidad del servicio y conveniencia en la resolución de un riesgo materializado, resulte de conveniencia, según las condiciones indicadas en mencionada resolución, proceder a una indemnización mediante el uso del fondo.

- **Transferencia**

Programas de aseguramiento

Son un conjunto de pólizas de seguro contratadas de maneral grupal según riesgos con compañías aseguradoras nacionales, algunas respaldadas por la participación del mercado reasegurador por medio de contratos de reaseguro automáticos o facultativos. Los programas contratos facilitan la transferencia de los impactos económicas procedentes de la materialización de ciertos riesgos, así como la prestación de servicios que facilitan la atención de los eventos. La Empresa pondera estratégicamente la adquisición de mencionados programas por medio del análisis de la identificación y análisis de los riesgos de sus actividades, su apetito para retener riesgos, la disponibilidad de productos en el mercado y análisis de costos beneficios. A continuación, se describe de manera general los programas contratados:

Programa operativo

Compuesto por las pólizas: Todo Riesgo Daño Material - TRDM, Sabotaje y Terrorismo - S&T, Todo Riesgo Transporte de Mercancía y pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual y Contractual – RCE y RCC. Este programa transfiere los riesgos a los que están expuestos los bienes de Metro y aquellos que son inherentes a sus actividades administrativas y operativas en sus cuatro modos de transporte: Metro, cables, tranvía y buses – en este último modo solo por Responsabilidad civil en exceso de las propias de los vehículos -, por las pérdidas que sean consecuencia de:

I. Daños materiales para Metro, Cables, Tranvía, activos administrativos y operativos, incluido el lucro cesante consecuencial.
II. Huelga, Asonada, Motín, Conmoción Civil y Popular, actos mal intencionados de terceros y terrorismo, incluido el lucro cesante consecuencial
III. Responsabilidad Civil
IV. Daños materiales durante el transporte de Mercancías

Este grupo de pólizas está sustentado en la siguiente normatividad:

Pólizas de daño material: El artículo 107 de la Ley 42 de 1993 (Congreso de Colombia, 1993), indica: *"los órganos de control fiscal verificarán que los bienes del Estado estén debidamente amparados por una póliza de seguros o un fondo especial creado para tal fin, pudiendo establecer responsabilidad fiscal a los tomadores cuando las circunstancias lo ameriten.".*

Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual: El Decreto 1079 de 2015, expedido por el Gobierno Nacional, es el decreto único reglamentario del sector transporte, el cual impone como obligación para las empresas de transporte tomar seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubran a las personas o las cosas transportados contra los riesgos inherentes a la actividad transportista.

En el marco de la Seguridad Integral y particularmente la Seguridad Patrimonial, la Empresa toma medidas para cubrir apropiadamente sus activos por medio de una transferencia eficiente de riesgos, considerando el entorno de mercado asegurador, la normatividad que rige sus actividades y su apetito en la retención de riesgos, asegurando con estas medidas la continuidad del negocio frente a la materialización de riesgos significativos y minimizando los impactos económicos en sus activos y su patrimonio.

Programa buses y vehículos administrativos

Para la operación de las líneas de buses, actualmente las Líneas 1, 2 y O, se tienen contratado un conjunto de seguros como programa para la transferencia de riesgos asociados a este tipo de operación y con el fin de cumplir las condiciones normativas que regulan la materia. Este conjunto de seguros se sustenta en la siguiente normatividad:

SOAT: De acuerdo con el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, correspondiente al Código Nacional de Tránsito, es obligatorio que todos los vehículos que circulen dentro del territorio nacional cuenten con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente.

Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual: El Decreto 1079 de 2015, decreto único reglamentario del sector transporte, exige a las empresas de transporte adquirir seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual. Estos seguros deben garantizar la protección de las personas y bienes transportados frente a los riesgos asociados al servicio de transporte.

Póliza de vehículo: Según el artículo 107 de la Ley 42 de 1993 (Congreso de Colombia, 1993), las entidades de control fiscal tienen la responsabilidad de verificar que los bienes del Estado estén respaldados por una póliza de seguro o un fondo especial creado para ese propósito. Además, podrán establecer responsabilidad fiscal a los tomadores en caso de incumplimiento, si así lo requieren las circunstancias.

Programa líneas financieras

Este programa de seguros está diseñado para proporcionar una cobertura robusta y personalizada que protege a la Empresa, su dirección, sus operaciones y su imagen frente a riesgos diversos. Se enfoca en salvaguardar tanto los activos intangibles como las responsabilidades corporativas y el manejo de recursos financieros mediante pólizas específicas adaptadas a las necesidades y el funcionamiento particular de la Empresa:

Responsabilidad Civil directores y Administradores (D&O): Cubre a los altos ejecutivos y miembros de la junta directiva frente a reclamaciones e investigaciones formales presentadas en su contra, que son derivadas de decisiones tomadas en el ejercicio de sus funciones por actuaciones no dolosas, pero que conlleven a considerar presuntos errores, negligencias o incumplimientos de sus deberes. Proporciona respaldo para los gastos de defensa de su representación y transfiere los eventuales perjuicios económicos que se vean obligados legalmente a pagar y que tienen el potencial de afectar su patrimonio personal.

Responsabilidad Civil Profesional – Errores y Omisiones (E&O): Enfocada en brindar cobertura frente a reclamaciones por actos negligentes, impericias y errores u omisiones ocurridos durante los servicios ofrecidos por la Gerencia de Desarrollo de Negocio, incluye cobertura para los gastos de defensa y los eventuales perjuicios financieros que se vea obligado a resarcir la Empresa y sus servidores que participan en la prestación de servicios.

Infidelidad de Riesgos Financieros (IRF): Está diseñada para proteger a la Empresa frente a pérdidas ocasionas por actos deshonestos de sus empleados o de terceros que impliquen la apropiación, desaparición, pérdida o afectación de dineros, títulos valores u otras propiedades, incluyendo los eventos que sean presentados por medios digitales, brindando cobertura inclusive para el entorno Cívica.

Seguro Riesgos Cibernéticos (Cyber): Debido a los riesgos inherentes asociados a los activos digitales y a la responsabilidad en el manejo de información personal y corporativa, es fundamental para la Empresa contar con una póliza que permita transferir las pérdidas patrimoniales derivadas de la materialización de estos riesgos. Las coberturas de este seguro pueden ser agrupadas en tres enfoques: Pérdidas de Terceros por Privacidad y seguridad de la información, Pérdidas Propias de la Empresa y Gastos Asociados a este tipo de eventos.

Programa personas

Este programa de seguros está diseñado para brindar una protección integral a los servidores y su núcleo familiar, ofreciendo un respaldo patrimonial ante eventos que afecten la vida y la salud. Asimismo, apoya el programa de adquisición de vivienda mediante pólizas específicas que protegen el bien financiado y contribuyen a la estabilidad financiera del funcionario, de acuerdo con las necesidades y características particulares de la Empresa.

Póliza vida patronal: Orientada a brindar respaldo patrimonial ante eventos que afecten la salud y la vida de los funcionarios, protegiendo su bienestar y el de su familia mediante el otorgamiento de coberturas y beneficios que mitigan el impacto económico de situaciones graves o inesperadas.

Póliza de Vida deudores: Asociada al programa de apoyo para la adquisición de vivienda de los servidores, la póliza cubre el saldo de la obligación en caso de fallecimiento o incapacidad total y permanente del funcionario, como respaldo patrimonial para el servidor y la Empresa, quienes tienen interés en la continuidad del pago y la protección del bien adquirido.

Póliza de incendio deudores: Asociada al programa de apoyo para la adquisición de vivienda de los servidores, la póliza ampara la vivienda adquirida frente a daños materiales, como respaldo patrimonial para el funcionario y la Empresa, quienes tienen interés en la protección del bien y en preservar su valor como garantía.

Proyecto mecanismos alternativos de transferencia de riesgos

El proyecto propone un modelo óptimo de Mecanismos Alternativos de Transferencia de Riesgos para lograr eficiencias en la contratación de las pólizas Todo Riesgo Daño Material (TRDM) y Sabotaje y Terrorismo (S&T), que combina la constitución de una reaseguradora cautiva 100% del Metro (domiciliada en Bermudas) y la contratación de un corredor de reaseguro que acompañe el diseño y la colocación de los productos.

La reaseguradora cautiva es un vehículo financiero reasegurador, 100% del Metro de Medellín, que será constituido en Bermudas debido a su normatividad y a su ecosistema de servicios especializado. La Cautiva materializará la inversión en gestión de riesgos y activos del Metro en mejores resultados financieros para la Empresa, permitirá la generación de ingresos no operacionales, considerando que la Cautiva retendrá una parte del riesgo y que la parte restante continuará siendo transferida al mercado reasegurador, buscando reducir el gasto en seguros y capturar margen técnico vía resultados positivos entre primas

pagadas y siniestros ocurridos, inicialmente en la suscripción de los seguros Todo Riesgo Daño Material y Sabotaje y Terrorismo. Asimismo, permitirá la contratación de un corredor de reaseguros que representará los intereses del Metro y de su Cautiva, fortaleciendo la capacidad de negociación técnica y económica con los mercados reaseguradores.
El proyecto surtió las aprobaciones previstas en el gobierno corporativo de la Empresa y en la normativa aplicable: inició con la aprobación del Comité de Gerencia; posteriormente, la Comisión de Auditoría y Riesgos de la Junta Directiva emitió recomendación favorable y la Junta en pleno autorizó la implementación. Luego, la Alcaldía de Medellín presentó la iniciativa ante el Concejo de Medellín, que la aprobó en diciembre de 2025.

Con las anteriores aprobaciones avanzamos a la etapa de implementación, en la que seleccionaremos, por medio de procesos competitivos, proveedores clave que nos acompañen en el despliegue y ejecución del proyecto, el cual se regirá por reglas claras de control, transparencia y desempeño, y contará con el licenciamiento y la supervisión de la Autoridad Monetaria de Bermudas.

5.3.5 Conclusión Administrativa

Del análisis de los criterios administrativos se concluye que el Metro de Medellín mantiene una gestión sólida, responsable y alineada con su marco normativo, su direccionamiento estratégico y los principios de la Cultura Metro. La Empresa garantiza el cumplimiento oportuno e integral de sus obligaciones laborales, evidenciado en el pago regular de nómina, prestaciones sociales y aportes al sistema de seguridad social, así como en una estructura de planta estable, con bajos niveles de rotación y un adecuado equilibrio entre experiencia institucional y renovación del talento humano. Estas condiciones fortalecen la continuidad operativa, la preservación del conocimiento crítico y la sostenibilidad organizacional.

La gestión del talento humano se desarrolla bajo un enfoque preventivo y de bienestar integral, promoviendo relaciones laborales armónicas, el respeto por la libre asociación sindical y la implementación de programas de beneficios orientados a la calidad de vida, la salud integral y el salario emocional de los servidores. Asimismo, la adopción de modalidades como el teletrabajo y los esquemas de transferencia de conocimiento contribuyen a mitigar riesgos asociados a la fuga de capital intelectual y refuerzan la resiliencia administrativa de la Entidad.

Desde la perspectiva legal, normativa y de gestión de riesgos, la Empresa cuenta con mecanismos formales y suficientes para identificar, evaluar y administrar contingencias judiciales, financieras y operativas, incluyendo provisiones contables debidamente constituidas, fondos de contingencia y esquemas robustos de autorretención y transferencia de riesgos, en estricto cumplimiento del marco legal vigente. De igual manera, la participación en la construcción y ajuste de disposiciones normativas y el despliegue de un modelo integral de seguridad administrativa y patrimonial permiten concluir que, desde el ámbito administrativo, no se identifican situaciones que generen incertidumbre material sobre la continuidad del Metro de Medellín ni sobre su capacidad para cumplir su misión institucional bajo el principio de negocio en marcha.

6. Conclusión Hipótesis de Negocio en Marcha

Evaluados los criterios financieros, administrativos y operativos definidos en el Decreto 854 de agosto 2021, Ley 2069 de 2020 y Decreto 1378 de 2021, se concluye que no existen incertidumbres o situaciones que puedan generar dudas acerca de la capacidad de la entidad para continuar como un negocio en marcha, en cumplimiento de la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 1 Presentación de estados financieros.

Capítulo de Asuntos Sociales y Ambientales, incluidos los Climáticos

Informe Periódico de Fin de Ejercicio 2025

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. — Metro de Medellín

Emisor Grupo A

Circular Básica del Mercado de Valores — Parte 3, Título V, Capítulo I, Anexo 2

Febrero 2026

Calle 44 Nº 46-001 Bello, Antioquia
A.A. 9128 Medellín, Colombia
metro@metrodemedellin.gov.co www.metrodemedellin.gov.co
Tel.: (60) 4 4548888

Contenido

1. Introducción 3
2. Procedimiento de materialidad 4
2.1 Metodología de doble materialidad 4
2.2 Asuntos materiales identificados 4
2.3 Razones de materialidad 5
3. Asuntos climáticos — Recomendaciones TCFD 6
3.1 Gobernanza de asuntos climáticos 6
3.2 Estrategia climática 6
3.3 Gestión de riesgos y oportunidades climáticas 7
3.4 Métricas y objetivos climáticos 8
4. Métricas SASB y descripción cualitativa 10
4.1 Industria SASB aplicable y métricas 10
4.2 Descripción cualitativa 10
a) Gobernanza frente a impactos sociales y ambientales 10
b) Estrategia para gestionar asuntos sociales y ambientales 11
c) Identificación, evaluación y gestión de riesgos sociales y ambientales 11
5.1 Biodiversidad y estructura ecológica 12
5.2 Gestión social y Cultura Metro 12
5.3 Servicio al usuario 12

METRO DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA

1. Introducción

El presente capítulo constituye la revelación de información sobre asuntos sociales y ambientales, incluidos los climáticos, que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. — Metro de Medellín (en adelante, la "Empresa") presenta como parte de su informe periódico de fin de ejercicio correspondiente al año 2025, en cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo 2 de la Circular Básica del Mercado de Valores (Parte 3, Título V, Capítulo I).[1]

La Empresa fue inscrita en el Registro Nacional de Valores y Emisores (RNVE) mediante Resolución 1643 del 28 de agosto de 2025 de la Superintendencia Financiera de Colombia, con autorización para la oferta pública de bonos de deuda pública interna sostenibles hasta por COP 350.000 millones.[2]

De conformidad con el numeral 3 del Anexo 2, la Empresa clasifica como **Emisor Grupo A** al cumplir dos de los tres criterios cuantitativos con corte al 31 de diciembre de 2024: (a) activos totales de COP 7,18 billones, superiores al umbral de 3,8 millones de SMMLV (COP 4,94 billones); y (c) nómina de 2.066 empleados, superior al umbral de 1.000. Esta clasificación obliga a la Empresa a revelar la información establecida en los numerales 5.1.1, 5.1.2 y 5.1.3 del Anexo 2.

La información contenida en este capítulo se refiere al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2025 y se sustenta en la Memoria de Sostenibilidad 2025 elaborada bajo los estándares europeos ESRS (European Sustainability Reporting Standards), las Notas a los Estados Financieros a diciembre de 2025, y los sistemas internos de gestión de la Empresa.[3]

La Empresa no presenta estados financieros consolidados, dado que al cierre de 2025 no cuenta con inversiones clasificadas como controladas (Nota 7, Estados Financieros). Compañías y Negocios conjuntos, actualmente la empresa presenta inversiones en asociadas como (Empresa Operadora de Quito EOMMT, Promotora Ferrocarril de Antioquia, Metroplús e inversiones en Negocios conjuntos a través de Patrimonio Autónomo de Davivienda) las cuales se reconoces contablemente bajo el método de participación patrimonial. Evaluar si se requiere información SASB para estas entidades según numeral 5.1.3 párr. final.

[1] Circular Básica del Mercado de Valores, Parte 3, Título V, Capítulo I, Anexo 2, numerales 3 y 5.

[2] Notas a los Estados Financieros dic. 2025, Nota 1: Entidad reportante, pp. 3-8.

[3] Memoria de Sostenibilidad 2025, Metro de Medellín, Requisito BP-1, pp. 11-12.

2. Procedimiento de materialidad

Referencia normativa: Anexo 2, numeral 5.1.1 — "Describir los procedimientos que empleó para identificar la información material. Revelar la información material identificada por el emisor. Indicar las razones por las que se considera que la información identificada es material."

2.1 Metodología de doble materialidad

La Empresa implementó un proceso de doble materialidad alineado con los estándares ESRS, que evalúa simultáneamente dos perspectivas: (i) la materialidad de impacto, referida a los efectos positivos y negativos de la Empresa sobre las personas y el medio ambiente; y (ii) la materialidad financiera, evalúa los riesgos y oportunidades derivados del entorno ambiental, social o regulatorio que pueden influir sobre la situación financiera, los resultados y los flujos de efectivo de la Empresa.[4]

El proceso se desarrolló en las siguientes fases:

Fase 1 — Identificación: A partir del mapa de procesos, los activos del sistema, las fuentes de impacto (combustibles, refrigerantes, residuos, ruido, intervenciones en fauna/flora), la normativa vigente y las expectativas de los grupos de interés, se elaboró un inventario de incidencias, riesgos y oportunidades (IROs) potenciales y reales.

Fase 2 — Evaluación y calificación: Cada IRO fue evaluada mediante una matriz de probabilidad y severidad, considerando criterios de magnitud, alcance, carácter irremediable (para incidencias negativas), gravedad y horizonte temporal. Las incidencias negativas potenciales sobre derechos humanos recibieron un tratamiento diferenciado conforme a ESRS.[5]

Fase 3 — Priorización y validación: Las IROs se priorizaron según su calificación (escala 0-100) y fueron validadas por los órganos de administración y supervisión. La Junta Directiva, a través de sus comisiones de apoyo, abordó los asuntos de alta materialidad durante las 13 sesiones celebradas en 2025.[6]

2.2 Asuntos materiales identificados

El proceso de doble materialidad arrojó **26 IROs priorizadas**, clasificadas en: 10 incidencias positivas reales (IPR), 2 incidencias positivas potenciales (IPP), 5 incidencias negativas reales (INR), 2 incidencias negativas potenciales (INP) y 7 riesgos u oportunidades (RO). La siguiente tabla presenta la totalidad de los asuntos materiales identificados, su calificación y la dimensión ASG correspondiente:[7]

Código	Calif.	Descripción	Dimensión ASG
IPP1	100	Aprobación y cumplimiento del plan de descarbonización (carbono neutralidad)	Ambiental (E1)
IPP2	90	Generación de bonos sostenibles	Gobernanza / Financiero
IPR1	100	Promoción de Cultura Metro para ahorros, eficiencias e integridad	Social (S3/S4)
IPR2	100	Incidencia en la configuración de la estructura ecológica del Valle de Aburrá	Ambiental (E4)
IPR3	100	Contribuciones sociales, ambientales y económicas de la operación	Transversal ASG
IPR4	100	Gestión normativa e institucional para desarrollo territorial	Social (S3)
IPR5	100	Desarrollo territorial por proyectos inmobiliarios y DOT	Social (S3)
IPR6	100	Gestión de instrumentos de planificación, financiación y gestión del suelo	Gobernanza (G1)
IPR7	100	Actores estratégicos en gobierno corporativo que permiten toma de decisiones ASG	Gobernanza (G1)

[4]Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito IRO-1, Diagrama de doble materialidad (Figura 8), pp. 50-58.

[5]Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1-IRO-1, pp. 70.

[6]Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito GOV-2, Figura 2: Diagrama gobernanza sostenibilidad, pp. 21-24.

[7]Memoria de Sostenibilidad 2025, Tabla 2: Lista de asuntos relevantes de sostenibilidad, p. 23.

IPR8	100	Mayor cualificación profesional y personal de la Gente Metro	Social (S1)
INR1	93	Afectación a comunidad, Gente Metro, contratistas y usuarios por emisión de ruido	Ambiental (E2) / Social
INR2	87	Afectación de la fauna doméstica y silvestre en la operación	Ambiental (E4)
INR5	100	Inmadurez de la gobernanza corporativa de la sostenibilidad	Gobernanza (G1)
INR8	87	Brechas de accesibilidad y conectividad a la infraestructura del sistema	Social (S4)
INR11	87	Falta de procesos internos en gestión de instrumentos de planificación	Gobernanza (G1)
INR15	87	Accidentes ocasionados al personal propio o contratistas	Social (S1)
INP5	100	Incumplimiento en programas de compliance	Gobernanza (G1)
INP6	87	Afectación al usuario por dificultades o fallas en la operación	Social (S4)
RO4	100	Desabastecimiento energético por factores sociales, económicos, ambientales	Ambiental (E1) / Riesgo
RO8	100	Vulnerabilidad del sistema a eventos naturales y/o climáticos	Ambiental (E1) / Riesgo
RO13	100	Reducción de afluencia de usuarios por múltiples factores	Financiero / Riesgo
RO14	100	Falta de normativa complementaria para instrumentos de financiación del suelo	Gobernanza / Riesgo
RO15	100	Falta de asignaciones presupuestales en planes de desarrollo	Financiero / Riesgo
RO17	100	Incumplimiento desde GI en programas de compliance	Gobernanza (G1) / Riesgo
RO19	100	Mejora en gestión de contribuciones sociales, ambientales y económicas	Transversal / Oportunidad
RO21	90	Fortalecer confianza de GI mediante medición de impacto de Cultura Metro	Social / Oportunidad

2.3 Razones de materialidad

Los asuntos identificados son materiales por las siguientes razones:

Dimensión ambiental: La operación del sistema de transporte masivo es intensiva en consumo energético (113.002 MWh/año) y genera emisiones directas de GEI (4.783 tCO_2e Alcance 1), al tiempo que evita 690.913 tCO_2/año en el Valle de Aburrá. Los riesgos de desabastecimiento energético (RO4) y vulnerabilidad climática (RO8) tienen impacto directo en la continuidad operativa y en la estrategia de carbono neutralidad certificada por Icontec en 2025.[8]

Dimensión social: El Metro moviliza más de 900.000 pasajeros/día, genera ahorro de 151,6 millones de horas/año y evita 130 muertes y 15.013 lesiones viales anuales. La accesibilidad (INR8), la seguridad de personal y contratistas (INR15) y la afectación por ruido (INR1) impactan directamente en derechos fundamentales de usuarios y comunidades.[9]

Dimensión de gobernanza: La inmadurez de la gobernanza de sostenibilidad (INR5) es reconocida como un asunto estructural. La emisión de bonos sostenibles (IPP2) vincula directamente los asuntos ASG con la estrategia financiera y las obligaciones con inversionistas.

[8]Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito E1-SBM-3, pp. 69-70.

[9]Memoria de Sostenibilidad 2025, Sección 16: Externalidades, Tabla 15, pp. 65-68.

3. Asuntos climáticos — Recomendaciones TCFD

Referencia normativa: Anexo 2, numeral 5.1.2 — Revelación bajo las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD): Gobernanza, Estrategia, Gestión de riesgos y oportunidades, y Métricas y objetivos.

3.1 Gobernanza de asuntos climáticos

a) Supervisión por los órganos de gobierno

La Junta Directiva, como máximo órgano de administración, tiene delegado el más amplio mandato para dirigir la Empresa (Estatutos, Art. 26). Entre sus funciones estatutarias se encuentran la supervisión de la información financiera y no financiera que por su condición de emisor debe publicar (Art. 37 num. 6) y la aprobación del Modelo de Sostenibilidad Corporativa (Art. 37 num. 12). Cuenta con cuatro comisiones de apoyo, de las cuales la **Comisión de Auditoría y Riesgos** —con sesiones mínimas trimestrales (Art. 31)— supervisa los riesgos estratégicos, incluidos los de naturaleza climática y ambiental, y la **Comisión de Estrategia y Proyectos** acompaña las decisiones sobre el direccionamiento estratégico y proyectos de alto impacto, entre ellos los vinculados a la descarbonización.[10]

Durante 2025, la Junta Directiva sesionó 13 veces (10 ordinarias, 3 extraordinarias) —superando el mínimo de 7 sesiones anuales previsto en el artículo 33 de los Estatutos— y aprobó, entre otros, los Lineamientos de Sostenibilidad Corporativa, la Política de Sostenibilidad, y recibió informes periódicos sobre el desempeño climático a través del Informe de Gerencia presentado en cada sesión. El Gerente General presenta estados financieros trimestrales a la Junta Directiva (Art. 42 num. 10) y, de conformidad con el parágrafo 1° del artículo 37 de los Estatutos, la Memoria de Sostenibilidad constituye el vehículo de rendición de cuentas anual de la Empresa en materia de sostenibilidad.[11]

b) Rol de la dirección

La gestión climática se articula a través de la **matriz de gobernanza de sostenibilidad por gerencias**, que asigna responsabilidades específicas. La Gerencia de Planeación, a través del área de Planeación Estratégica/Sostenibilidad, coordina la planificación estratégica en materia de sostenibilidad y cambio climático. La Gerencia de Operaciones y Mantenimiento ejecuta las acciones de mitigación en la operación, mientras que la Gerencia Administrativa (Administración de Riesgos) gestiona los riesgos climáticos dentro del sistema integral de riesgos.[12]

3.2 Estrategia climática

a) Riesgos y oportunidades climáticas identificados

La Empresa ha identificado las siguientes incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa vinculadas al cambio climático:[13]

Riesgo de transición — Desabastecimiento energético (RO4, calificación 100): Dado que el 82,1% de la energía consumida proviene de electricidad renovable certificada (REC), cualquier interrupción o cambio en las condiciones del mercado energético afecta directamente la huella de carbono y la viabilidad de mantener la certificación Carbono Neutral. Este riesgo adquiere mayor relevancia en escenarios de restricciones regulatorias sobre combustibles fósiles o de transición energética acelerada.

Riesgo físico — Vulnerabilidad del sistema a eventos climáticos (RO8, calificación 100): La infraestructura de transporte (líneas férreas, estaciones, cables aéreos, viaductos) está expuesta a eventos hidrometeorológicos extremos (precipitaciones intensas, deslizamientos, crecidas de quebradas). Este riesgo impacta la salud y seguridad de personas, la integridad de activos valorados en COP 5,03 billones (propiedad, planta y equipo neto) y la continuidad operativa del servicio.

[10] Estatutos Metro de Medellín, Arts. 26, 31, 33 y 37; Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito GOV-1, pp. 15-20.

[11] Estatutos Metro de Medellín, Arts. 33 (sesiones JD), 37 par. 1° (Memoria de Sostenibilidad) y 42 num. 10 (informes trimestrales del Gerente); Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito GOV-1, pp. 15-20.

[12] Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito GOV-2, Tabla 0: Matriz de gobernanza de sostenibilidad por gerencias, pp. 21-24.

[13] Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito GOV-2, Figura 2: Diagrama gobernanza sostenibilidad, pp. 21-24.

Oportunidad — Plan de descarbonización y carbono neutralidad (IPP1, calificación 100): La certificación Carbono Neutral obtenida en 2025 (Icontec) posiciona a la Empresa como referente en movilidad sostenible. El plan de descarbonización, que incluye la sustitución de la flota de buses diésel y a gas por buses eléctricos, genera oportunidades de acceso a financiamiento verde (bonos sostenibles autorizados por COP 350.000 M), reducción de costos operativos de combustible y fortalecimiento reputacional.[14]

b) Impacto sobre el modelo de negocio y la estrategia

La estrategia climática de la Empresa se estructura en torno a un **plan de transición para la mitigación** que combina acciones de corto, mediano y largo plazo:[15]

Transición de flota: Sustitución progresiva de buses articulados diésel y a gas por buses eléctricos. En 2026 se prevé la entrada de 20 buses eléctricos con reducción estimada del 59% en emisiones de Categoría 1 vs línea BAU. Para 2031, la flota completará la transición con eliminación del 100% de emisiones de Categoría 3.

Eficiencia energética: Adquisición de 13 trenes eléctricos nuevos (Convenio Tripartito de Cofinanciación por COP 554.880 M) y modernización de computadores de control de los trenes existentes, mejorando la eficiencia operativa del sistema férreo.[16]

Energía renovable: Actualmente el 82,1% de la energía eléctrica consumida (92.767 MWh) proviene de certificados de energía renovable (REC) del mercado no regulado. La Empresa evalúa la ampliación de PPAs de fuentes renovables.[17]

Compensación decreciente: La estrategia prioriza la mitigación sobre la compensación. Los créditos de carbono se utilizan exclusivamente para neutralizar emisiones residuales mientras se implementan las reducciones estructurales, con una trayectoria decreciente hacia 2050.[18]

3.3 Gestión de riesgos y oportunidades climáticas

a) Proceso de identificación y evaluación

La identificación y evaluación de riesgos climáticos se integra al sistema institucional de gestión integral de riesgos, bajo la responsabilidad de la Gerencia Administrativa (Administración de Riesgos). El proceso se basa en el análisis del mapa de procesos y activos, considerando fuentes de impacto como el uso de combustibles fósiles, refrigerantes, generación de residuos y la exposición de la infraestructura a eventos hidrometeorológicos.[19]

La evaluación se desarrolla mediante una matriz de probabilidad y severidad, aplicada en diferentes horizontes temporales, considerando criterios de continuidad operativa, seguridad, cumplimiento normativo, afectación a grupos de interés y efectos financieros.

b) Proceso de gestión

Los riesgos climáticos identificados (RO4 y RO8) son gestionados mediante planes de acción específicos que incluyen: medidas de adaptación de la infraestructura, protocolos de respuesta a emergencias climáticas, diversificación de fuentes energéticas, y monitoreo continuo de variables meteorológicas en los corredores del sistema.

c) Integración con la gestión de riesgos general

Los riesgos climáticos forman parte del mapa de riesgos estratégicos de la Empresa y son monitoreados por la Comisión de Auditoría y Riesgos de la Junta Directiva. La información de riesgos, incluidos los

[14] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1-2: Políticas de mitigación y adaptación, pp. 71-73; E1-3: Acciones y recursos, pp. 73-76.

[15] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1-3: Acciones y recursos para el plan de transición, pp. 73-76.

[16] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1-2: Políticas de mitigación y adaptación, pp. 71-73.

[17] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E3-4: Consumo de agua, p. 85.

[18] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E4-5: Parámetros biodiversidad, pp. 91-93.

[19] Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito IRO-1, pp. 50-58; ESRS E1-IRO-1, p. 70.

climáticos, se reporta periódicamente a través de los flujos institucionales de información (Informe de Gerencia, sesiones de Comisiones de Junta).[20]

3.4 Métricas y objetivos climáticos

a) Emisiones de gases de efecto invernadero

El inventario de GEI se calcula conforme a la NTC-ISO 14064-1:2018 y cubre las categorías 1 (emisiones directas), 2 (energía importada), 3 y 4 (otras emisiones indirectas). La siguiente tabla presenta la evolución histórica:[21]

Año	Alcance 1 (tCO_2e)	Alcance 2 (tCO_2e)	Alcance 3 - Cat. 3 y 4 (tCO_2e)	Total (tCO_2e)
2021	6.630	204	1.418	8.253
2022	5.055	194	1.089	6.338
2023	4.793	354	1.160	6.307
2024	4.783	482	978	6.243
2025	4.783	482	978	6.243

b) Consumo y combinación energéticos

La matriz energética de la Empresa refleja una alta participación de electricidad renovable certificada:[22]

Vector energético	Tipo	Energía (GJ)	Energía (MWh)	Clasificación ESRS
Electricidad mercado no regulado (REC)	Renovable	333.961	92.767	Importada renovable (Alc. 2)
Electricidad mercado regulado	No certificada	7.675	2.132	Importada no renovable (Alc. 2)
Gas natural (flota y otros)	Fósil	58.759	16.322	Directa fósil (Alc. 1)
ACPM (móvil y fija)	Fósil	6.294	1.748	Directa fósil (Alc. 1)
Gasolina (móvil y fija)	Fósil	119	33	Directa fósil (Alc. 1)
TOTAL		**406.808**	**113.002**	

c) Metas de reducción

La Empresa estableció metas de reducción de emisiones alineadas con su plan de descarbonización y certificación Carbono Neutral:[23]

Horizonte	Año	Meta	Alcances GEI
Corto	2025	Reducción 27-35% vs 2021 + compensación 100% remanentes = Carbono Neutral	Cat. 1, 3, 4
Mediano	2026	Reducción ~59% Cat. 1 vs BAU por sustitución de 20 buses diésel a eléctricos	Cat. 1 (impacto 3, 4)
Mediano	2030	Reducción agregada 81% emisiones BAU categorías 1, 3 y 4	Cat. 1, 3, 4
Mediano-largo	2031	Reducción ~89% Cat. 1 y 100% Cat. 3 vs BAU	Cat. 1, 3, 4
Largo	2050	Cero neto / neutralidad climática con emisiones residuales mínimas	Cat. 1, 2, 3, 4

[20] Estatutos Metro de Medellín, Arts. 31 (Comisión de Auditoría y Riesgos) y 44 par. 1° (control interno); Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito GOV-2, pp. 21-24.

[21] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1-6: Emisiones brutas de GEI, Tabla 12, pp. 78-80.

[22] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1-5: Consumo y combinación energéticos, Tabla 11, pp. 77-78.

[23] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1-4: Objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, pp. 76-77.

d) Externalidades climáticas

Como complemento a las métricas de emisiones propias, la Empresa cuantifica las externalidades positivas asociadas a la operación del sistema de transporte masivo, reflejando la contribución neta a los diferentes grupos de interés, aportando al control y mitigación de la contaminación atmosférica del Valle de Aburrá y la contribución desde la operación del sistema a la mitigación del cambio climático, mediante reducción de emisiones del sistema y el evitar emisiones generadas por otros modos de transporte, que ocurrirían en la medida que el sistema no estuviera operando.[24]

Externalidad	2024	2025	Beneficio 2025 (COP)	Unidades
Emisiones GEI evitadas	656.391	690.913	$441.0 MM	tCO_2/año
Contaminantes atmosféricos evitados	33.450	50.432	$350.3 MM	tCO_2eq/año
Combustible evitado	—	—	$876.6 MM	—
Ahorro de tiempo	142,2 M hrs	151,6 M hrs	$2.048 MM	Horas/año
Ahorro económico usuarios	—	—	$2.287 MM	COP/año
Afecciones salud evitadas	98.322	95.531	$572.6 MM	Casos/año
Incidentes viales evitados	104 muertes	130 muertes	$785.5 MM	Muertes+lesiones
Serv. ecosistémicos	—	—	$20.0 MM	COP/año
TOTAL			**$9.439 MM**	**COP/año**

[24] Memoria de Sostenibilidad 2025, Sección 16: Externalidades, Tabla 15, pp. 65-68.

4. Métricas SASB y descripción cualitativa

Referencia normativa: Anexo 2, numeral 5.1.3 — Métricas ambientales y sociales del SASB según la industria a la que pertenece. Si no es posible revelar alguna métrica, indicar las razones. Incluir descripción cualitativa de: (a) gobernanza frente a impactos sociales y ambientales; (b) estrategia para gestionar estos asuntos; (c) identificación, evaluación y gestión de riesgos sociales y ambientales.

4.1 Industria SASB aplicable y métricas

De acuerdo con la clasificación SICS (Sustainable Industry Classification System) del SASB, la Empresa propone como referencia el estándar del sector **Transportation — Rail Transportation (TR-RA)**. Si bien el alcance del estándar TR-RA está definido para entidades de transporte férreo de carga y excluye expresamente el transporte ferroviario de pasajeros, la Empresa lo adopta como el estándar más representativo de su actividad principal al ser la clasificación SICS más cercana a su perfil de riesgos y oportunidades de sostenibilidad, considerando que: (i) opera sistemas de transporte masivo cuyo componente férreo (metro, tranvía) es predominante por ingresos y activos; (ii) comparte con la industria TR-RA los mismos temas materiales de sostenibilidad (emisiones de GEI, calidad del aire, seguridad laboral, gestión de accidentes y comportamiento competitivo); (iii) no existe en el SICS una clasificación específica para sistemas de metro o transporte urbano de pasajeros; y (iv) la responsabilidad de determinar la aplicabilidad de los estándares SASB recae en la entidad reportante, conforme al SASB Standards Application Guidance y al IFRS S1.[25]

Código SASB	Métrica	Dato Metro 2025	Fuente / Estado
TR-RA-110a.1	Emisiones directas brutas de GEI (Alcance 1)	4.783 tCO_2e	Memoria Sost. 2025, E1-6
TR-RA-110a.2	Estrategia de gestión de emisiones de GEI a largo plazo, objetivos de reducción y análisis de desempeño	Ver sección 3.2 Estrategia	Memoria Sost. 2025, E1-1
TR-RA-110a.3	Energía total consumida; % gas natural; % renovable	113.002 MWh; 14,4% gas; 82,1% renovable	Memoria Sost. 2025, E1-5
TR-RA-120a.1	Emisiones evitadas atmosféricas: VOC, CO,NOx, PM10, PM2.5, NH3, N2O, CH4, SOx… (Ton)	VOC 2.056 CO 41.543 NOx 2.213 PM2,5 244 PM10 117 NH3 195 N2O 22 CH4 4.019 SOx 12	Gerencia Planeación
TR-RA-320a.1	Tasa total de incidentes registrables (TRIR)	6	SST
TR-RA-320a.2	Tasa de fatalidades	0 fatalidades laborales 2025	Memoria Sost. 2025, S1-14
TR-RA-520a.1	Pérdidas monetarias por procedimientos legales anticompetitivos	$0	Memoria Sost. 2025, G1-4
TR-RA-000.A	Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	3.998 pax-km	Gerencia Operaciones
TR-RA-000.B	Número de empleados	2.066 asalariados	Memoria Sost. 2025, S1-6

4.2 Descripción cualitativa

a) Gobernanza frente a impactos sociales y ambientales

[25] SASB Standards: Rail Transportation (TR-RA), versión 2023-12, Industry Description (p. 5): "The scope of the Rail Transportation industry does not include passenger rail transportation"; SASB Standards Application Guidance (§ Use of the Standards): "The responsibility for making materiality judgements and determinations rests with the reporting entity"; IFRS S1 General Requirements for Disclosure of Sustainability-related Financial Information, párr. 54–58; IFRS Foundation, Understanding SASB Standards – Implementation Primer.

El gobierno corporativo de la sostenibilidad se estructura en tres niveles: (i) **nivel estratégico** (Junta Directiva y sus cuatro comisiones: Financiera, Auditoría y Riesgos, Gobierno Corporativo, Estrategia y Proyectos); (ii) **nivel directivo** (Gerencia General y Comité de Gerencia, con la participación de todas las gerencias funcionales); y (iii) **nivel operativo** (áreas ejecutoras articuladas mediante la matriz de gobernanza de sostenibilidad por gerencias).[26]

La Junta de Socios (Alcaldía de Medellín y Gobernación de Antioquia) sesionó 4 veces en 2025 y aprobó la Memoria de Sostenibilidad 2024 y políticas clave. La Junta Directiva aprobó los Lineamientos de Sostenibilidad Corporativa y la Política de Sostenibilidad durante la vigencia.[27]

La Empresa cuenta con certificaciones ISO 9001:2015 (calidad), ISO 14001:2015 (ambiental), ISO 45001:2018 (SST) e ISO 56002:2019 (I+D+i), que proporcionan un marco de gestión sistemática para los asuntos sociales y ambientales.

b) Estrategia para gestionar asuntos sociales y ambientales

La estrategia de sostenibilidad de la Empresa integra los criterios ASG como eje estructural de la gestión corporativa, evolucionando desde un enfoque de Cultura Metro (1988) hacia un modelo de sostenibilidad corporativa formalizado (2018) y ahora alineado con estándares ESRS.[28]

En materia ambiental, la estrategia se centra en: (i) descarbonización de la operación (plan de transición de flota, eficiencia energética, energía renovable); (ii) gestión del recurso hídrico (80.178 m³/año consumidos, con 2,1% de agua reciclada); (iii) conservación de biodiversidad (575.570 m² de zonas verdes, 12.502 árboles gestionados); y (iv) economía circular (gestión integral de residuos con énfasis en RAEE y residuos de mantenimiento ferroviario).[29]

En materia social, la estrategia abarca: (i) bienestar y desarrollo de la Gente Metro (2.066 asalariados, promedio 64,83 horas de formación por servidor, 279 acompañamientos psicológicos); (ii) seguridad y salud en el trabajo (sistema YO PROMETO, simulacros especializados); (iii) relacionamiento con comunidades (socializaciones de obras Metro de la 80, puntos de atención); y (iv) accesibilidad e inclusión del servicio para personas con discapacidad.[30]

En materia de gobernanza, se destacan: (i) la Política de Sostenibilidad aprobada en 2025; (ii) el fortalecimiento del compliance (ética, lavado de activos, anticorrupción); (iii) la gestión de relaciones con proveedores bajo criterios ASG; y (iv) la transparencia y rendición de cuentas a través de la Memoria de Sostenibilidad.[31]

c) Identificación, evaluación y gestión de riesgos sociales y ambientales

La Empresa identifica, evalúa y gestiona los riesgos sociales y ambientales mediante un proceso integrado que combina: (i) el sistema institucional de gestión integral de riesgos (liderado por Administración de Riesgos); (ii) el proceso de doble materialidad ESRS (26 IROs priorizadas, calificadas 87-100); y (iii) los sistemas de gestión certificados ISO 14001 e ISO 45001.

Los riesgos de mayor materialidad incluyen: el desabastecimiento energético (RO4), la vulnerabilidad climática del sistema (RO8), la reducción de afluencia (RO13), las brechas de accesibilidad (INR8) y los riesgos de seguridad laboral (INR15). Cada riesgo cuenta con áreas responsables asignadas, procedimientos documentados y mecanismos de seguimiento reportados a la Junta Directiva.

[26] Estatutos Metro de Medellín, Arts. 26, 31 y 32; Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisitos GOV-1 y GOV-2, pp. 15-24.

[27] Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito GOV-1, pp. 15-20; Estatutos Metro de Medellín, Arts. 14-18 (Junta de Socios).

[28] Memoria de Sostenibilidad 2025, Requisito SBM-1: Estrategia y modelo de negocio, pp. 25-30.

[29] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E1 a E5: Asuntos ambientales (cambio climático, agua, biodiversidad, economía circular), pp. 69-100.

[30] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS S1-6 a S1-16: Fuerza laboral propia, pp. 108-116; ESRS S3: Colectivos afectados, pp. 127-135.

[31] Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS G1: Gobernanza, pp. 148-157.

5. Asuntos sociales y ambientales adicionales

Aunque no son requeridos explícitamente por el Anexo 2, la Empresa considera relevante presentar información complementaria sobre los siguientes asuntos, dado su impacto en la generación de valor sostenible:

5.1 Biodiversidad y estructura ecológica

La Empresa gestiona 575.570 m² de zonas verdes asociadas al sistema, mantiene 12.502 árboles (11.145 urbanos y 1.357 rurales en la línea L), realizó mantenimiento a 4.737 árboles y plantó 73 nuevos ejemplares durante 2025. La gestión de la fauna doméstica y silvestre (INR2) en la operación del sistema es un asunto material que requiere protocolos específicos de mitigación.[32]

5.2 Gestión social y Cultura Metro

La Cultura Metro, desarrollada desde 1988, constituye un activo intangible diferenciador del servicio. Las contribuciones sociales, ambientales y económicas de la operación (IPR3) generan externalidades positivas valoradas en COP 9,44 billones/año. El programa de relacionamiento con comunidades incluye socializaciones del proyecto Metro de la 80 (avance 48,44% a diciembre 2025), puntos de atención a la comunidad y canales de PQRS.[33]

5.3 Servicio al usuario

La Empresa moviliza pasajeros en 5 modos de transporte (metro, tranvía, cable aéreo, BRT, buses), integrando tarifariamente el sistema SITVA. La calidad del servicio se monitorea mediante encuestas de percepción, índice de calidad de tráfico e indicadores de confiabilidad operativa. Las brechas de accesibilidad (INR8) y la afectación al usuario por fallas operativas (INP6) son asuntos materiales gestionados activamente.[34]

[32]Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS E4-5: Parámetros biodiversidad, pp. 91-93.

[33]Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS S3: Colectivos afectados, pp. 127-135.

[34]Memoria de Sostenibilidad 2025, ESRS S4: Consumidores y usuarios finales, pp. 136-146.

Certificación del Representante Legal de la Compañía

En mi calidad de Representante Legal certifico que el Reporte Integrado contiene la información requerida por la Circular Externa 012 de 2022 de la Superintendencia Financiera de Colombia en lo referente al informe periódico de fin de ejercicio y comprende todos los aspectos materiales del negocio con corte a diciembre de 2025. Lo anterior se realizó dando cumplimiento al proceso de identificación y evaluación de los controles y procedimientos utilizados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá LTDA. para el registro, procesamiento y análisis de la información requerida para efectos de reportar el informe de fin de ejercicio a través del Registro Nacional de Valores y Emisores.

Dado en Bello a los 17 días del mes de abril.

Tomas Andres Elejalde Escobar (17 abr.. 2026 13:21:34 CDT)

Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General
Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.

Detalle	Nombre	Cargo	Firma
Revisó	Carolina Leyva Villegas	Gerente Financiera	Carolina Leyva Villegas (17 abr.. 2026 09:42:06 CDT)
Elaboró	John Alejandro Bedoya	Coordinador Gerencia Financiera	John Alejandro Bedoya Villegas (17 abr.. 2026 08:42:40 CDT)

A 5.5 Certificacion envío RL

Informe de auditoría final 2026-04-17

Fecha de creación:	2026-04-17 (hora estándar de Colombia)
Por:	John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co)
Estado:	Firmado
ID de transacción:	CBJCHBCAABAADCHrgXSBW8DhafKhW9LX5GvWROcgLBsX
Número de documentos:	1
Recuento de páginas de documentos:	1
Número de archivos complementarios:	0
Recuento de páginas de los archivos complementarios:	0

Historial de “A 5.5 Certificacion envío RL”

John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) ha creado el documento.
2026-04-17 - 8:41:21 CDT

El documento se ha enviado por correo electrónico a John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) para su firma.
2026-04-17 - 8:42:27 CDT

John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) ha aceptado las condiciones de uso y llevar a cabo las actividades empresariales de forma electrónica con METRO DE MEDELLIN.
2026-04-17 - 8:42:40 CDT

John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2026-04-17 - 8:42:40 CDT. Origen de hora: servidor.

El documento se ha enviado por correo electrónico a Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) para su firma.
2026-04-17 - 8:42:41 CDT

Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) ha visualizado el correo electrónico.
2026-04-17 - 9:41:30 CDT

Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) ha aceptado las condiciones de uso y llevar a cabo las actividades empresariales de forma electrónica con METRO DE MEDELLIN.
2026-04-17 - 9:42:06 CDT

Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2026-04-17 - 9:42:06 CDT. Origen de hora: servidor.

Powered by Adobe Acrobat Sign

El documento se ha enviado por correo electrónico a Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) para su firma.

2026-04-17 - 9:42:08 CDT

Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) ha visualizado el correo electrónico.

2026-04-17 - 13:17:06 CDT

Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) ha aceptado las condiciones de uso y llevar a cabo las actividades empresariales de forma electrónica con METRO DE MEDELLIN.

2026-04-17 - 13:21:34 CDT

Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.

Fecha de firma: 2026-04-17 - 13:21:34 CDT. Origen de hora: servidor.

Documento completado.

2026-04-17 - 13:21:34 CDT

Powered by
Adobe
Acrobat Sign

Informe del Representante Legal sobre la Evaluación de los Sistemas de Control Interno y de los Procedimientos de Control y Revelación de la Información Financiera

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. — Metro de Medellín

Ejercicio con corte a 31 de diciembre de 2025

En mi calidad de Representante Legal de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 964 de 2005[1] y el subnumeral 7.4.3.2.7, literal (ii), del Anexo 1 del Capítulo I, Título V, Parte III de la Circular Básica Jurídica[2], presento a continuación los resultados de la evaluación de los sistemas de revelación y control de la información financiera de la Empresa correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025.

1. Sistemas de revelación y control de la información financiera

La Empresa cuenta con un Sistema de Gestión Integral (SGI) dentro del cual se constituyó el documento director GF043, en el proceso de Gestión Contable, cuyo propósito es garantizar el suministro de información relevante de manera clara, suficiente, oportuna y veraz al mercado de valores, a través de los medios definidos para tal fin y en cumplimiento de las normas aplicables.[3]

Dicho documento establece el marco normativo aplicable, los perfiles y roles responsables del envío de información relevante, los grupos de interés, los medios para la entrega de información, las instancias aprobatorias y el procedimiento detallado para la elaboración, análisis y divulgación de información relevante.

Adicionalmente, el Sistema Institucional de Control Interno se desarrolla a través del Modelo Estándar de Control Interno (MECI), articulado con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), y se estructura en cinco componentes: ambiente de control, evaluación del riesgo, actividades de control, información y comunicación, y actividades de monitoreo, distribuidos en cuatro líneas de defensa (estratégica, primera, segunda y tercera línea).[4]

2. Evaluación del desempeño de los sistemas de revelación y control

Durante la vigencia 2025, se verificó la operatividad de los controles establecidos al interior de la Empresa para el registro, procesamiento, resumen y presentación adecuada de la información financiera[5], con los siguientes resultados:

a) Los estados financieros con corte a 31 de diciembre de 2025 fueron preparados de conformidad con el Marco Normativo emitido por la Contaduría General de la Nación (Resolución

---

[1]Ley 964 de 2005 (julio 8), Diario Oficial No. 45.963, Título Quinto, Capítulo Segundo, Artículo 47 — Responsabilidad. Texto en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0964_2005_pr001.html

[2]Circular Básica Jurídica, Parte III, Título V, Capítulo I, Anexo 1: Información periódica de los emisores (Circular Externa 012 de mayo de 2022, SFC), subnumeral 7.4.3.2.7, literal (ii).

[3]Documento director GF043 — Procedimiento para la elaboración, análisis y divulgación de Información Relevante, Sistema de Gestión Integral (SGI), proceso de Gestión Contable, Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.

[4]Informe Periódico de Fin de Ejercicio 2025, Secciones 3.9 y 2.16.12; Resolución 178 de 2021 (Política para la Gestión de Riesgos); Manual de Gestión de Riesgos DR1381.

[5]Artículo 47, parágrafo, Ley 964 de 2005: «Los representantes legales deberán verificar la operatividad de los controles establecidos al interior del correspondiente emisor de valores.»

037 de 2017 y sus normas complementarias y modificatorias), y fueron debidamente certificados por el Representante Legal y el Contador de la Empresa.[6]

b) El Revisor Fiscal (Ernst & Young Audit S.A.S.) emitió opinión sin salvedades sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 2025[7], así como un informe favorable sobre la evaluación del control interno conforme al MECI y al artículo 209 del Código de Comercio, concluyendo que las medidas de control interno existen y son adecuadas en todos sus aspectos significativos.[8]

c) La Comisión de Auditoría y Riesgos de la Junta Directiva ejerció sus funciones de supervisión sobre el proceso de información financiera, sesionando conforme a lo establecido en el artículo 31 de los Estatutos Sociales.[9]

d) El Comité Institucional de Coordinación de Control Interno (CICCI), creado mediante Resolución 0455 de 2018 en cumplimiento del artículo 4 del Decreto 648 de 2017, realizó seguimiento al Plan Estratégico de Auditoría Interna y al Plan de Aseguramiento y Mejora de la Calidad de la Auditoría Interna durante la vigencia.[10]

e) El área de Auditoría Interna (Asesoría en Gestión) ejecutó el Plan Anual de Auditoría conforme al Estatuto de Auditoría Interna (Resolución JD200 de 2024) y las Normas Globales de Auditoría Interna (NOGAI).[11]

3. Deficiencias significativas en el diseño u operación de los controles internos

Durante el ejercicio 2025, no se identificaron deficiencias significativas en el diseño u operación de los controles internos que hubieran impedido a la Empresa registrar, procesar, resumir y presentar adecuadamente su información financiera.[12]

Las oportunidades de mejora identificadas por el Revisor Fiscal en el curso de su evaluación fueron comunicadas a la Administración mediante cartas separadas, y se encuentran en proceso de gestión conforme a los planes de acción establecidos.[13]

---

[6]Certificación de los Estados Financieros, 6 de marzo de 2026, suscrita por el Representante Legal y el Contador, conforme al artículo 37 de la Ley 222 de 1995 y al artículo 46 de la Ley 964 de 2005.

[7]Informe del Revisor Fiscal sobre los estados financieros, 6 de marzo de 2026, emitido por Andrés Camilo Morales Cortés (T.P. 183027-T), designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR-530 (documento: AS-1361-26 — Opinión EEFF).

[8]Informe del Revisor Fiscal sobre la Evaluación del Control Interno y del Cumplimiento de las Disposiciones Estatutarias y de Junta de Socios, 6 de marzo de 2026, emitido por Andrés Camilo Morales Cortés (T.P. 183027-T), designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR-530, en cumplimiento de los numerales 1 y 3 del artículo 209 del Código de Comercio (documento: AS-1361-26 — Informe medidas de control).

[9]Estatutos Sociales de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., Artículo 31 — Comisión de Auditoría y Riesgos; Artículo 37, numeral 6 — supervisión de información financiera y no financiera por la Junta Directiva.

[10]Resolución 0455 de 2018 — Creación y regulación del CICCI; Decreto 648 de 2017, artículo 4; Informe Periódico de Fin de Ejercicio 2025, Sección 2.16.12.3.2 (CICCI).

[11]Resolución JD200 de 2024 — Estatuto de Auditoría Interna; Normas Globales de Auditoría Interna (NOGAI) del Instituto de Auditores Internos (IIA); Procedimiento GV006 — Gestión de la Función de Auditoría Interna; Procedimiento GV007 — Desempeño de los Servicios de Auditoría Interna.

[12]Artículo 47, parágrafo, Ley 964 de 2005: obligación de presentar «todas las deficiencias significativas presentadas en el diseño y operación de los controles internos que hubieran impedido a la sociedad registrar, procesar, resumir y presentar adecuadamente la información financiera.»

[13]Informe del Revisor Fiscal sobre la Evaluación del Control Interno (nota 8 supra), Sección «Otros Asuntos»: «Mis recomendaciones sobre oportunidades de mejora en el control interno han sido comunicadas a la Administración por medio de cartas separadas.»

4. Casos de fraude

Durante el ejercicio 2025, no se presentaron casos de fraude que hayan afectado la calidad de la información financiera de la Empresa.[14]

5. Cambios en la metodología de evaluación

Durante el ejercicio 2025, no se realizaron cambios en la metodología de evaluación de los sistemas de control interno y revelación de la información financiera. La Empresa continuó aplicando los lineamientos del MECI y del MIPG vigentes.[15]

Tomas Andrés Elejalde Escobar (17 abr.. 2026 15:54:24 CDT)

Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General
Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.

Actividad	Nombre	Cargo	Firma
Revisó	Carolina Leyva Villegas	Gerente Financiera	Carolina Leyva Villegas (17 abr.. 2026 14:20:33 CDT)
aprobó	Wilson Enrique Lopez Bedoya	Jefe (a) Asesoría en Gestión	Wilson Enrique Lopez Bedoya (17 abr.. 2026 13:39:01 CDT)
Proyectó	John Alejandro Bedoya Villegas	Coordinador Gerencia Financiera	John Alejandro Bedoya Villegas (17 abr.. 2026 12:48:11 CDT)

[14]Artículo 47, parágrafo, Ley 964 de 2005: obligación de reportar «los casos de fraude que hayan podido afectar la calidad de la información financiera.»

[15]Artículo 47, parágrafo, Ley 964 de 2005: obligación de reportar «cambios en la metodología de evaluación»; Decreto 1083 de 2015, Títulos 21 y 22 (MECI y MIPG).

A 5.6 Informe_RL_Art47_con_notas

Informe de auditoría final 2026-04-17

Fecha de creación:	2026-04-17 (hora estándar de Colombia)
Por:	John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co)
Estado:	Firmado
ID de transacción:	CBJCHBCAABAAVuBcIxmi_GVhrmrnivxgkJ_spCbuy4wW
Número de documentos:	1
Recuento de páginas de documentos:	3
Número de archivos complementarios:	0
Recuento de páginas de los archivos complementarios:	0

Historial de “A 5.6 Informe_RL_Art47_con_notas”

John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) ha creado el documento.
2026-04-17 - 12:46:14 CDT

El documento se ha enviado por correo electrónico a John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) para su firma.
2026-04-17 - 12:47:55 CDT

John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) ha aceptado las condiciones de uso y llevar a cabo las actividades empresariales de forma electrónica con METRO DE MEDELLIN.
2026-04-17 - 12:48:11 CDT

John Alejandro Bedoya Villegas (jbedoyav@metrodemedellin.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2026-04-17 - 12:48:11 CDT. Origen de hora: servidor.

El documento se ha enviado por correo electrónico a Wilson Enrique Lopez Bedoya (wlopez@metrodemedellin.gov.co) para su firma.
2026-04-17 - 12:48:15 CDT

Wilson Enrique Lopez Bedoya (wlopez@metrodemedellin.gov.co) ha visualizado el correo electrónico.
2026-04-17 - 13:38:43 CDT

Wilson Enrique Lopez Bedoya (wlopez@metrodemedellin.gov.co) ha aceptado las condiciones de uso y llevar a cabo las actividades empresariales de forma electrónica con METRO DE MEDELLIN.
2026-04-17 - 13:39:01 CDT

Wilson Enrique Lopez Bedoya (wlopez@metrodemedellin.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2026-04-17 - 13:39:01 CDT. Origen de hora: servidor.

Powered by Adobe Acrobat Sign

El documento se ha enviado por correo electrónico a Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) para su firma.

2026-04-17 - 13:39:02 CDT

Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) ha visualizado el correo electrónico.

2026-04-17 - 14:20:06 CDT

Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) ha aceptado las condiciones de uso y llevar a cabo las actividades empresariales de forma electrónica con METRO DE MEDELLIN.

2026-04-17 - 14:20:33 CDT

Carolina Leyva Villegas (cleyva@metrodemedellin.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.

Fecha de firma: 2026-04-17 - 14:20:33 CDT. Origen de hora: servidor.

El documento se ha enviado por correo electrónico a Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) para su firma.

2026-04-17 - 14:20:38 CDT

Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) ha visualizado el correo electrónico.

2026-04-17 - 14:50:29 CDT

Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) ha aceptado las condiciones de uso y llevar a cabo las actividades empresariales de forma electrónica con METRO DE MEDELLIN.

2026-04-17 - 15:54:24 CDT

Tomas Andres Elejalde Escobar (telejalde@metrodemedellin.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.

Fecha de firma: 2026-04-17 - 15:54:24 CDT. Origen de hora: servidor.

Documento completado.

2026-04-17 - 15:54:24 CDT

Powered by
Adobe
Acrobat Sign

Shape the future
with confidence

CPC-1287-26

Señores
Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.
Medellín, Antioquia.

He auditado, de acuerdo con las normas de auditoría aplicables según el Decreto 2420 de 2015 y modificatorios, los estados financieros al 31 de diciembre de 2025, no incluidos aquí, de Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Ltda., identificada con NIT. 890.923.668-1. Así mismo, he desarrollado los procedimientos necesarios para cumplir con mis funciones como Revisor Fiscal.

Al 31 de diciembre de 2025, las medidas de control interno, de conservación y custodia de los bienes de la Compañía o de terceros que están en su poder, de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. existen y son adecuadas, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los parámetros descritos en el Modelo Estándar de Control Interno – MECI, establecidos en la Parte I Título I Capítulo IV de la Circular Básica Jurídica de la Superintendencia Financiera de Colombia y, que la Administración de la Compañía ha dado cumplimiento a las disposiciones estatutarias y de la Junta de Socios, con base en los criterios de medición antes expuestos.

Se han desarrollado procedimientos para confirmar la efectividad de los controles sobre el reporte de información financiera identificados por la administración en cumplimiento del numeral 7.4.3.2.7 del Anexo I de la Parte III Título V Capítulo I de la Circular Básica Jurídica de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Mi auditoría la llevé a cabo con el propósito de formarme una opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros tomados en conjunto y no sobre partidas individuales; sin embargo, no estoy enterado de situaciones que impliquen cambios a la información anteriormente indicada.

La información financiera, contable y tributaria es responsabilidad de la Gerencia de la sociedad.

Mi certificación se emite de conformidad con el numeral 3 del artículo 207 del Código de Comercio, con un alcance fundamentado en los libros de contabilidad, como lo establece el artículo 2 de la Ley 43 de 1990.

La certificación se emite como solicitud de la entidad de conformidad al marco normativo específico: subnumeral 7.4.3.2.7, literal (iii), del Anexo I de la Parte III Título V Capítulo I de la Circular Básica Jurídica (CE 012 de 2022) y con destino a la Superintendencia Financiera de Colombia.

Andrés Camilo Morales Cortés
Revisor Fiscal
Tarjeta Profesional 183027-T
Designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR-530

Medellín, Antioquia.
16 de abril de 2026