

# Informe Periódico de Fin de Ejercicio 2023

**Empresa de Transporte Masivo del  
Valle de Aburrá LTDA.**

**Metro de Medellín**

**Calle 44 46-001, Bello-Antioquia-Colombia-Suramérica.**

**A.A. 9128 Medellín**

**A la fecha la Empresa no ha adelantado ninguna emisión**



1.	Aspectos Generales de la Operación .....	4
1.1.	Descripción del objeto del negocio del emisor .....	4
1.2.	La evolución del plan de negocios en el corto, mediano y largo plazo.....	5
1.3.	Actividades, productos o servicios generadores de ingresos .....	9
1.4.	Condiciones comerciales competitivas .....	11
1.5.	Desarrollo de nuevos productos o servicios .....	15
1.6.	Detalle de los ingresos (Cifras en millones) .....	17
1.7.	Patentes, marcas comerciales, licencias, franquicias y otros derechos de autor.....	18
	Documentos propios del Comité de Propiedad Intelectual (PI) de la Empresa.....	18
	Gestión del Comité de Propiedad Intelectual .....	18
1.8.	Número de trabajadores.....	21
1.9.	Litigios, procesos judiciales y administrativos.....	21
1.10.	Riesgos relevantes a los que está expuesto el emisor y los mecanismos implementados para mitigarlos .....	22
2.	Desempeño bursátil y financiero .....	36
2.1.	Comportamiento y desempeño de los valores en los sistemas de negociación en que se encuentren inscritos .....	36
2.2.	Sobre la participación en el capital del emisor y otros asuntos materiales relativos a su estructura propietaria del capital.....	36
2.3.	Información financiera del ejercicio reportado comparándola con el ejercicio inmediatamente anterior.....	37
2.4.	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de la operación y la situación financiera .....	37
2.5.	financieros de fin de ejercicio y cambios materiales .....	37
2.6.	Las variaciones materiales de los resultados de la operación .....	37
2.7.	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.....	37
2.8.	Operaciones efectuadas por fuera de balance que puedan impactar materialmente las operaciones del emisor, su situación financiera o los cambios sobre su situación financiera.....	37
2.9.	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 .....	38
2.10.	Análisis cuantitativo del riesgo de mercado .....	38



2.11.	Análisis cualitativo de riesgo de mercado.....	40
2.12.	Una descripción de la estructura de la administración del emisor.....	41
2.13.	Descripción de la estructura de gobierno adoptada por el emisor para lograr un trato equitativo de los inversionistas y promover su participación.....	63
3.	Prácticas, políticas, procesos e indicadores en relación con los criterios ambientales y sociales implementados por el emisor.....	64
3.1.	Sociales.....	64
3.2.	Ambiental.....	75
4.	Anexos.....	83
4.1.	Estados Financieros 2023 – 2022.....	83
4.2.	Memoria de sostenibilidad.....	83
4.3.	Hipótesis de negocio en marcha.....	83



## 1. 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: Su municipio principal es Medellín (capital del departamento). Los otros municipios que la integran son (de sur a norte): Caldas, La Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa.

Las líneas operadas por la Empresa se describen en la tabla a continuación:

Líneas de metro							
Línea	Longitud	Estaciones terminales	Capacidad	Inauguración	Estaciones	Vehículos	Tipo de vehículos
A	25,8 km	Niquía - La Estrella	41.480	30 de noviembre de 1995	21	80	Trenes
B	5,5 km	San Antonio - San Javier	16.231	29 de febrero de 1996	7		
Metro Cables (Líneas de teleféricos)							
Línea	Longitud	Estaciones terminales	Capacidad	Inauguración	Estaciones	Vehículos	Tipo de vehículos
K	2,07 km	Acevedo - Santo Domingo Savio	3.000	7 de agosto de 2004	4	93	Telecabinas
J	2,7 km	San Javier - La Aurora	3.000	3 de marzo de 2008	4	119	Telecabinas
L	4,6 km	Santo Domingo Savio - Arví	1.200	9 de febrero de 2010	2	55	Telecabinas
H	1,4 km	Oriente - Villa Sierra	1.800	17 de diciembre de 2016	3	44	Telecabinas
M	1,05 km	Miraflores - Trece de Noviembre	2.500	28 de febrero de 2019	3	49	Telecabinas
P	2,8 km	Acevedo - El Progreso	4.000	10 de junio de 2021	4	138	Telecabinas
Líneas tranviarias							
Línea	Longitud	Estaciones terminales	Capacidad	Inauguración	Estaciones	Vehículos	Tipo de
T	4,2 km	San Antonio - Oriente	3.807	31 de marzo de 2016	9	12	Translohr
Líneas integradas al Metro de Medellín							
Línea	Longitud	Estaciones terminales	Capacidad	Inauguración	Estaciones	Vehículos	Tipo de vehículos
1	12,5 km	U. de Medellín - Aranjuez	3.270	22 de diciembre de 2011	20	31	Autobús
2	13,5 km	U. de Medellín - Aranjuez	1.417	22 de abril de 2013	15	47	Autobús
O	9,2 km	La Palma - Caribe	800	30 de noviembre de 2019	27	17	Autobús eléctrico

### 1.1. Descripción del objeto del negocio del emisor

El Metro de Medellín es una sociedad pública con régimen de empresa industrial y comercial del Estado del nivel municipal, cuyos socios son el Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín, cada uno de ellos con una participación del 50%. El Metro es una entidad descentralizada del orden municipal de Medellín, con autonomía administrativa y financiera, y capital independiente.

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 que se han identificado a lo largo de los años, entre ellas: asesorías y servicios, gestión urbana y aprovechamiento de infraestructura. La experiencia del Metro en estas líneas de negocio le ha permitido adentrarse en procesos de acompañamiento a distintas ciudades latinoamericanas en el estudio, diseño, implementación y operación de soluciones integrales de movilidad sostenible.

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: 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.



## 1.2. 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 años.

### Plan Maestro “Confianza en el futuro”

La Empresa formuló su plan estratégico 2001 – 2005 Nuestra visión en acción. En dicho plan se planteó un objetivo estratégico para el año 2005: estructurar un plan maestro para el Metro de Medellín con visión de largo plazo con el fin de enmarcar el crecimiento y desarrollo de la Empresa.

En el año 2004 la Empresa realizó un proceso de referenciación para identificar qué ciudades y sistemas de transporte masivo orientaban su crecimiento y desarrollo con planes de esta índole y se revisaron experiencias de París, Barcelona, Madrid, México, ciudades brasileñas, Buenos Aires, entre otros casos. Se identificaron diferentes modalidades agrupadas bajo los conceptos “Plan Maestro” y “Plan Director”.

En el año 2005 se realizó el proceso de construcción del Plan Maestro 2006 – 2020 que se denominó “Confianza en el futuro”. Este plan se ha ido actualizando a la luz de los cambios del entorno. Cuando el Área Metropolitana del Valle de Aburrá culminó su plan BIO 2030, el Metro hizo la respectiva actualización del plan pasando del horizonte 2020 al 2030 y en 2020 realiza la actualización a 2050 a la luz de los nuevos estudios de planificación.

El Plan Maestro “Confianza en el futuro” tiene una visión de largo plazo que se cristaliza a través de planes estratégicos quinquenales (corto plazo).

El Plan Maestro se ha convertido en el instrumento de planificación que permite prever el desarrollo y el ordenamiento de la Empresa en el futuro, en el marco de la vocación del territorio metropolitano y de sus conexiones regionales y nacionales. Provee el direccionamiento estratégico, con políticas diseñadas metodológica y coherentemente, para dirigir el crecimiento y desarrollo de la Empresa durante los próximos años.

El Plan Maestro se soporta en cuatro pilares para su construcción e implementación:





## Horizonte de tiempo

El horizonte de tiempo son los períodos de planificación a corto, mediano y largo plazo.

- Corto plazo 5 años: 2021 al 2025
- Mediano plazo 15 años: 2035
- Largo plazo 30 años: 2050

## Planes rectores



Los planes rectores son herramientas de planificación de las acciones organizacionales a corto, mediano y largo plazo, que definen el qué se va a hacer para inducir el logro del propósito superior, la MEGA y los objetivos estratégicos, garantizando la permanencia de la Empresa en el tiempo.

- **Plan rector de expansión del sistema – PRES**

Acciones relacionadas con el desarrollo de los corredores de transporte identificados por la Empresa, que permiten la expansión de la red.

- **Plan rector de infraestructura administrativa y operativa – PRI**

Acciones relacionadas con el desarrollo de la infraestructura física requerida para la administración, operación y mejoramiento de la capacidad del sistema.

- **Plan rector de tecnología operativa – PRTO**

Acciones relacionadas con la actualización, mejora, repotenciación, reposición y mantenimiento de las tecnologías e infraestructuras para garantizar la operación y supervivencia del sistema de transporte.

- **Plan estratégico de tecnologías de información – PETI**

Acciones relacionadas con la mejora, reposición y mantenimiento de las tecnologías de información y comunicaciones.

- **Plan rector de negocios – PRN**

Acciones que permitan incrementar los ingresos por negocios asociados.

### **Direccionamiento estratégico**

El direccionamiento estratégico de la Empresa está enmarcado en nuestra Cultura Metro como modo de relación positivo, se centra en los grupos de interés buscando satisfacer sus necesidades y expectativas, para lo cual se definen el propósito superior, los valores, la MEGA, los objetivos y las iniciativas estratégicas, y se enfocan los esfuerzos en alcanzarlos.

- **Propósito superior**

Generamos calidad de vida para las personas e integramos y transformamos territorios, contribuyendo con la sostenibilidad de la región.

- **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%.

- **Objetivos estratégicos para el quinquenio 2021-2025**

- ✓ 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 Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS
  - ✓ Extender la Cultura Metro a todos los grupos de interés para lograr una calificación de 9,5/10 en Reputación Corporativa
- **Iniciativas estratégicas para el quinquenio 2021-2025**
    - ✓ Repotenciación de la Cultura Metro al interior de la organización
    - ✓ Fortalecimiento de la Universidad Corporativa Metro
    - ✓ Experiencia del empleado
    - ✓ Modelo de gobierno corporativo
    - ✓ Excelencia organizacional en la era de la transformación digital
    - ✓ Sistema acreditado de ciencia y tecnología para Investigación, Desarrollo e innovación
    - ✓ Modelo de gestión de activos
    - ✓ Gestión de la experiencia del cliente
    - ✓ Modernización de trenes
    - ✓ Aprovechamiento de la infraestructura del Sistema
    - ✓ Metro de la 80
    - ✓ Operación de servicios inteligentes para ciudadanos
    - ✓ Accesibilidad universal - Sistema accesible para todos
    - ✓ Articulación de proyectos del Plan Rector de Expansión con proyectos identificados en los Planes de Desarrollo municipal, departamental y nacional
    - ✓ Comercialización de los negocios de conocimiento
    - ✓ Desarrollo de proyectos inmobiliarios e implementación de instrumentos de gestión del suelo
    - ✓ Fondo de aceleración empresarial
    - ✓ Posicionamiento de la Gerencia de Desarrollo de Negocios en el mercado a nivel nacional y latinoamericano
    - ✓ Rediseño del esquema tarifario
    - ✓ Fuentes alternativas de financiación
    - ✓ Modelo de sostenibilidad
    - ✓ Fortalecimiento de la confianza, la inclusión social y la equidad



### Instrumentos de gestión

- **Mapa estratégico 2021 – 2025**

Es la representación gráfica a través de la metodología de Cuadro de Mando Integral que agrupa en una relación de causa efecto las perspectivas, los objetivos estratégicos y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

- **Plan estratégico**

Es la herramienta que permite el despliegue de la estrategia hasta el nivel de indicadores. El plan estratégico agrupa las perspectivas, objetivos estratégicos, iniciativas estratégicas, acciones estratégicas, y los indicadores de producto e impacto.

- **Seguimiento a la planeación y la gestión**



Este instrumento permite realizar el seguimiento periódico al avance en la estrategia, a través de los resultados de los indicadores de producto e impacto.

### 1.3. Actividades, productos o servicios generadores de ingresos

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.
    - Transporte 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.



**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.

#### 1.4. Condiciones comerciales competitivas

De manera general el Metro de Medellín tiene varias condiciones comerciales competitivas que lo destacan en el sector de transporte de pasajeros, como, por ejemplo:

**La eficiencia y rapidez:** son las ventajas más importantes del Metro de Medellín en el desplazamiento de pasajeros. En un contexto urbano donde el tráfico vehicular es un problema común, el Metro ofrece tiempos de viaje más cortos y consistentes, lo que lo hace una opción atractiva para aquellos que buscan llegar a su destino de manera puntual y sin contratiempos.

**La cobertura:** Aunque su cobertura no es total, el Metro de Medellín conecta varios puntos clave de la ciudad y se integra con otros sistemas de transporte como el Metrocable, el Tranvía, las Líneas buses, su sistema de alimentación y los convenios comerciales con el sistema de buses integrados tarifariamente, ampliando su alcance y conveniencia.

**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 público 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.

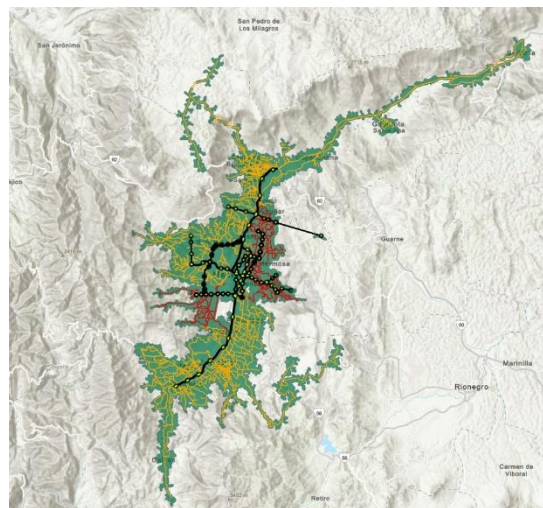
**La innovación y tecnología:** El Metro de Medellín ha implementado diversas innovaciones tecnológicas en su operación y servicios, como la integración con sistemas de pago electrónico y la implementación de mejoras en la señalización y la comunicación con los usuarios.

**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.

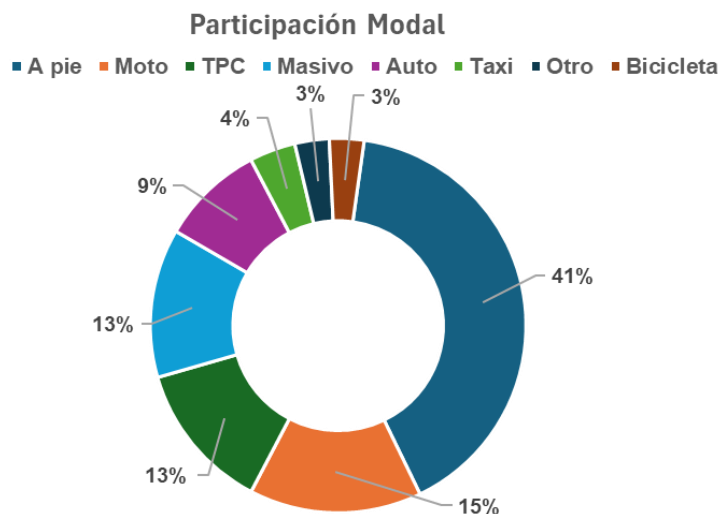
Estas condiciones competitivas hacen que el Metro de Medellín sea una opción atractiva para los usuarios y le permiten competir de manera efectiva en el sector de transporte de pasajeros.

Desarrollando el análisis de las condiciones competitivas de una manera más específica 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 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.

### 1.5. Desarrollo de nuevos productos o servicios

La Empresa, dentro de su Direccionamiento Estratégico 2021 – 2025 ha establecido como uno de sus objetivos estratégicos “Alcanzar un 15% de ingresos no tarifarios” es por esto por lo que a través de la Gerencia de Desarrollo de Negocios durante el 2023 se ha avanzado en el desarrollo de nuevos productos y servicios que promueven la generación de ingresos no tarifarios desde cada una de las áreas:

#### UEN Cívica:

- **Estructuración e implementación del modelo de negocio para el recaudo electrónico en rutas del TPC y rutas intermunicipales** lo cual permite extender el uso del medio de pago Cívica en otros modos de transporte, ampliando la cobertura para el usuario y promoviendo la renovación tecnológica del recaudo en el transporte público.
- **El branding y la publicidad a través de la tarjeta Cívica** constituyen un modelo de negocio que no solo aumenta la visibilidad del medio de pago, sino que también genera ingresos adicionales para la empresa mediante la inserción de publicidad en las tarjetas.

#### Nuevos Negocios:

##### Operación Metro de Quito

Sin duda uno de los logros más grande del área de Negocios del conocimiento en el 2023 es la operación del Metro de Quito:

Por primera vez en su historia, el Metro de Medellín es el operador de otro metro del mundo. En asociación con la multinacional francesa Transdev, la Empresa antioqueña tiene la responsabilidad de operar 18 trenes del Metro de Quito, cada uno con 6 coches, juntos movilizarán en un día laboral promedio unos 377.000 usuarios. Con la firma del contrato después de cumplir todos los requisitos técnicos, administrativos y económicos, las 2 empresas serán las operadoras de este sistema de transporte masivo en los próximos 6 años.

La operación del metro de la capital de Ecuador se constituye en uno de los hitos más



importantes que ha conseguido el Metro de Medellín, que con su experiencia y calidad operacional se ha convertido en un referente en el sector transporte en América Latina, realizado consultorías y asesorías nacionales (Bogotá, Cartagena, Santa Marta, Ibagué, entre otras) e internacionales (Panamá, República Dominicana, Bolivia, Brasil, Ecuador, Perú, Banco Mundial).

Transdev, aliado para la operación del Metro de Quito, tiene presencia en 18 países, está en los 5 continentes, cuenta con cerca de 81.000 empleados y opera metros, tranvías, teleféricos, buses, ferris y barcos. En Colombia, por ejemplo, es la empresa encargada, junto con FANALCA de la operación del cable de Ciudad Bolívar en Bogotá.

La asociación entre la empresa francesa y la colombiana suma más de 100 años de experiencia y rigurosidad para llegar a Quito con un servicio de calidad y cumpliendo los más altos estándares internacionales de seguridad ferroviaria.

La llegada a Quito se logra gracias al compromiso, trayectoria y profesionalismo de todo el personal Metro, que desde cada área aportó para que la Empresa lograra ganar este contrato histórico que abre nuevas puertas a futuros negocios internacionales; y a su vez, significa un compromiso adicional para preservar la calidad del servicio que hoy se presta en la ciudad-región, donde la seguridad siempre ha sido prioridad.

Con la operación de Quito generamos un free press por un valor aproximado de \$341 millones, tanto en Ecuador como en Colombia.

#### Otros grandes logros

- ✓ Prestación del servicio de asistencias técnicas en Quito por demanda en temas propios de la operación comercial del ámbito de la gestión de flotas, la planificación de personal, la formación de personal técnico, los protocolos de recepción de equipos, la seguridad operacional, las comunicaciones y demás temáticas necesarias para el logro de los hitos de operación descritos en el contrato entre la EOMMT por un valor de 500.000 USD.
- ✓ Formación ferroviaria de 220 personas Guayaquil – Quito aspirantes a los cargos de: conductor de tren, agente de estación y controlador de tráfico con el Instituto Superior Tecnológico Tecnoecuatoriano. el valor del contrato es de COP \$184 millones de pesos.
- ✓ En Guayaquil también se firmó el contrato de Asesorar a la empresa CPR Asociados C. Ltda., en la revisión del cumplimiento de la ejecución del plan de mantenimiento del sistema Aerovía de Guayaquil, en el componente electromecánico, representando ingresos por un valor de \$ 168 millones.
- ✓ Se firmo el contrato para formar y entrenar a un grupo de conductores en Bolivia-Cochabamba para el manejo y operación de los vehículos tranviarios para el sistema “Mi tren” por un valor de \$172 millones.
- ✓ Interventoría Integral para la factibilidad de dos sistemas de transporte por cable aéreo en la ciudad de Bogotá -Instituto de Desarrollo Urbano \$2.398 millones.
- ✓ Apertura de la Tienda Metro en alianza con la corporación de la Mujer bajo la marca De mis manos.





## 1.6. Detalle de los ingresos (Cifras en millones)

Para la vigencia 2023 y en comparación con el año 2022, la empresa generó los siguientes ingresos derivados de la de la ejecución de su objeto social.

Venta de servicios	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Servicio de transporte	\$ 784.097	\$ 673.829	\$ 110.268	16%
Otros servicios	\$ 29.620	\$ 20.932	\$ 8.688	42%
Devoluciones, rebajas y descuentos en otros servicios	-\$ 1.566	\$ 0	-\$ 1.566	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 812.151</b>	<b>\$ 694.761</b>	<b>\$ 117.390</b>	<b>17%</b>

Con relación a servicio de transporte:

Servicios de transporte terrestre	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Servicio de transporte terrestre	\$ 776.024	\$ 669.524	\$ 106.500	16%
Otros servicios de transporte	\$ 8.073	\$ 4.305	\$ 3.768	88%
<b>Total</b>	<b>\$ 784.097</b>	<b>\$ 673.829</b>	<b>\$ 110.268</b>	<b>16%</b>

A continuación, se muestran los servicios asociados a transporte de forma detallada:

Servicio de transporte				
Concepto	2023	2022	Variación	
Férreo	\$525.698	\$455.526	\$70.172	15%
Cables	\$65.804	\$55.705	\$10.099	18%
Tranvía	\$26.981	\$23.598	\$3.383	14%
Pasajeros Metro	\$34.337	\$29.659	\$4.678	16%
<b>Servicios de transporte</b>	<b>\$652.820</b>	<b>\$564.488</b>	<b>\$88.332</b>	<b>16%</b>
Operación Troncal y Pretroncal	\$69.398	\$63.551	\$5.847	9%
Administración estaciones	\$11.564	\$7.490	\$4.074	54%
Administración sistema BRT	\$1.829	\$2.334	-\$ 505	-22%
<b>Otros servicios de transporte</b>	<b>\$82.791</b>	<b>\$73.375</b>	<b>\$9.416</b>	<b>13%</b>
Recaudo control y comunicaciones	\$40.413	\$31.661	\$8.752	28%
<b>Total, RCC</b>	<b>\$40.413</b>	<b>\$31.661</b>	<b>\$8.752</b>	<b>28%</b>
<b>Total, servicios de transporte</b>	<b>\$776.024</b>	<b>\$669.524</b>	<b>\$106.500</b>	<b>16%</b>

A nivel de otros servicios la empresa generó los siguientes ingresos:

Venta de servicios	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Inmobiliaria	\$ 11.817	\$ 10.761	\$ 1.056	10%
Publicidad	\$ 9.250	\$ 8.317	\$ 933	11%
Consultoría	\$ 8.399	\$ 1.744	\$ 6.655	382%
Otros Negocios	\$ 154	\$ 110	\$ 44	40%
<b>Total</b>	<b>\$ 29.620</b>	<b>\$ 20.932</b>	<b>\$ 8.688</b>	<b>42%</b>

Como una forma de generar ingresos adicionales a los provenientes de la tarifa y en línea con nuestro propósito superior de generar calidad de vida conectando e integrando personas y promoviendo territorios sostenibles y haciendo uso de sus recursos, su 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



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

Desde el comité de propiedad intelectual de la empresa desarrollamos las siguientes actividades en 2023:

### 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.

### 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:

#### Gestión del portafolio de propiedad intelectual de la Empresa

Entre 2022 y 2023 el contratista revisó 96 desarrollos de la empresa, para identificar cuales sería susceptibles de protección vía solicitud de patente. A partir de este análisis se realizaron búsquedas de patentabilidad de algunos desarrollos para determinar si cumplirían el requisito técnico que establece el procedimiento para la gestión de nuevas creaciones de la Empresa.



#### Valoración de activos intangibles de propiedad intelectual

Dentro de la cual se elaboró una guía de transferencia y monetización de tecnología para la Empresa y se realizó una asesoría presencial de cuatro días en valoración económica de intangibles de propiedad intelectual que abarcó temas como:

- ✓ Activos orientados a la generación de valor
- ✓ Requisitos para valoración de activos
- ✓ Estándares de valoración y código de ética
- ✓ Metodologías de valoración
- ✓ Elementos principales de una valoración

#### Protección e identificación de invenciones implementadas por computador

Se realizó una asesoría presencial durante un día, donde se abordaron conceptos básicos sobre patentes y la definición y características del concepto inventivo en invenciones implementadas por computador.

#### Gestión del riesgo derivado del tratamiento de datos personales

Dentro de la cual se elaboró una metodología de gestión de riesgos de privacidad y protección de datos personales para el Metro, una matriz de riesgos en privacidad y protección de datos personales; y el listado de medidas de seguridad de la información solicitadas por el Registro Nacional de Bases de Datos.

#### Revisión cláusulas contrato de egreso y convenios IES

A raíz de la auditoría externa, se revisó con el contratista el clausulado relacionado con contratos de egresos y convenios con Universidades. Esta propuesta de modificación se entregó al área de contratación, la cual confirmó su aplicación.

#### Revisión y modificación a contrato de titularidad y uso de marca HUB ferroviario movilidad sostenible

Junto al área de contratación se ajustaron los términos de participación y el contratista obró como apoderado de las cuatro empresas que conforman el HUB.

#### *Acciones frente a las patentes:*

Se realizó el pago de las siguientes anualidades:

#### DISPOSITIVO DE MEDICIÓN DE COTAS GEOMÉTRICAS

- ✓ Pago Anualidad # 5 y 6 Colombia

#### VEHÍCULO Y MÉTODO DE MEDICIÓN PARA REGULACIÓN DE CATENARIA TRANVIARIA Y MORDAZA PARA RIEL

- ✓ Pago Anualidad # 6 y 7 Colombia

#### SISTEMA Y MÉTODO PARA LA INSPECCIÓN DE LOS PARÁMETROS GEOMÉTRICOS DE RUEDAS DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS

- ✓ Pago Anualidad # 11 y 12 Colombia

#### SISTEMA PARA DETECTAR DEFECTOS EN LA REDONDEZ DE LAS RUEDAS DE UN VEHÍCULO FERROVIARIO

- ✓ Pago Anualidad # 11 y 12 Colombia

#### DISPOSITIVO Y MÉTODO DE COMPENSACIÓN DE TENSIÓN

- ✓ Pago Anualidad # 6 y 7 Colombia
- ✓ Pago Anualidad # 3 y 4 Perú

#### SISTEMA DE MONITOREO DE LA CONDICIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL PUNTO DE CONEXIÓN ENTRE EL CABLE, LA CABINA, LA ESTACIÓN Y LA PINZA SOPORTE EN UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE TRACCIÓN POR CABLE

- ✓ Pago Anualidad # 11 y 12 Colombia



- ✓ Pago Anualidad # 10 y 11 Argentina
- ✓ Pago Segundo Decenio Chile

Solicitud de protección de nuevos desarrollos:

Se realizaron búsquedas de patentabilidad de los desarrollos:

- ✓ Tenazas para izaje de rieles
- ✓ Grasa prototipo tranvía
- ✓ Barra de enganche
- ✓ Barra de enganche vehículo bivial
- ✓ Equipo de instalación guarnición volante principal
- ✓ Anillo rozante en grupo motor de línea J
- ✓ Bridas chumaceras LK

Acorde con los resultados de estas búsquedas y una vez realizado el análisis interno, se consideró que los siguientes desarrollos cumplían el requisito técnico para solicitar una patente de invención:

- ✓ Equipo de instalación guarnición volante principal
- ✓ Anillo rozante en grupo motor de línea J
- ✓ Bridas chumaceras LK

Durante la reunión del 7 de julio de 2023, los miembros asistentes aprobaron la protección de estos tres desarrollos, posteriormente el 19 de julio la Directora de Comunicaciones y Relaciones Públicas también aprobó la propuesta. Las solicitudes de patente relacionadas con los tres desarrollos mencionados anteriormente fueron radicadas en diciembre de 2023.



*Acciones frente a las marcas:*

Búsqueda de marcas:

- ✓ Búsqueda de antecedentes MUME (nominativa) en clase 41.
- ✓ Búsqueda de antecedentes CÍVICA (nominativa) en clase 38
- ✓ Búsqueda de antecedentes HUB FERROVIARIO MOVILIDAD SOSTENIBLE (nominativa) en clases 9, 12, 39 y 41

Registro de marcas:

- ✓ MUME (nominativa) clase 41
- ✓ CÍVICA (mixta) en clase 38
- ✓ MARCA SONORA en clases 35, 39, 41
- ✓ HUB FERROVIARIO MOVILIDAD SOSTENIBLE (mixta) en clases 09, 12, 39 y 41

Renovación de marcas:

- ✓ METRO DE MEDELLÍN (nominativa) clases 16, 42, 41, 35 y 39
- ✓ METRO DE MEDELLÍN (mixta) clases 16, 41, 42, 35

- ✓ CALIDAD DE VIDA (lema comercial) clase 16, 42, 35, 39, 41

Oposición de Marcas:

- ✓ Presentación oposición METRO CYCLES (mixta) clase 35
- ✓ Presentación oposición METROBIKE (mixta) clase 12
- ✓ Presentación oposición CÍVICA (mixta) clases 09, 35, 38 y 42
- ✓ Réplica Oposición METRO CYCLES (mixta) clase 35
- ✓ Presentación oposición METROMEDICS (mixta) clase 42

*Acciones frente a derechos de autor:*

Se realizó la cesión al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) los derechos patrimoniales sobre los diseños, planos, memorias, obras, informes técnicos, y de los productos que se hayan derivado de la ejecución del contrato INTERADMINISTRATIVO NO. IDU-1330-2021

### **1.8. Número de trabajadores**

Con respecto al número de trabajadores y sus variaciones se puede decir que, el Metro de Medellín para la vigencia 2023 terminó con una planta de personal de 2.010 Servidores y en el 2022, 1.924 servidores.

### **1.9. Litigios, procesos judiciales y administrativos**

De acuerdo con las reglas aplicables para la revelación de información periódica por parte del emisor, específicamente la relativa a litigios y procesos judiciales se informa que, a corte 31 de diciembre de 2023, el Metro de Medellín contaba con 159 procesos judiciales vigentes, actuando como parte demandante en 29 de ellos (procesos a favor) y como parte demanda en 130 (procesos en contra). De estos últimos, sólo 27 procesos fueron calificados con una probabilidad alta de pérdida, lo cual implica registrar contablemente la pretensión como una provisión que representa el valor estimado de las obligaciones originadas por litigios y demandas con respecto a las cuales se ha establecido que existe una probabilidad alta de que la empresa tenga que desprenderse de recursos y pueda realizarse una estimación fiable del valor de la obligación. A la fecha de corte, la provisión de litigios y demandas ascendía a la suma de \$9.809 millones.

De acuerdo con lo anterior, a corte 31 de diciembre de 2023, 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. Por lo tanto, sobre el particular no existe información que deba ser revelada por parte del emisor.



### **1.10. 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.



#### **1.10.1. 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.
- ✓ Posibilidad inoportunidad de la gestión en continuidad del negocio.
- ✓ Pérdida de conocimiento clave.
- ✓ Riesgo Psicosocial. Afectación de la salud física y mental del personal.
- ✓ Variabilidad climática.

- ✓ Dificultades para una oportuna toma de decisiones debido a la estructura de gobierno, procedimientos internos y reglamentación.
- ✓ Gestión de los recursos financieros, flujo de caja, endeudamiento o capital de trabajo que afecten el cumplimiento de las obligaciones financieras o limiten las inversiones estratégicas programadas.
- ✓ Incumplimiento en la entrega de beneficios de los proyectos.
- ✓ 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 un índice promedio calculado con base en la probabilidad de ocurrencia y el impacto de los riesgos y cuyo resultado se ubica en 4 categorías, bajo (verde), moderado (amarillo), alto (naranja) y extremo (rojo). El índice promedio 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 índice promedio de los riesgos estratégicos mencionados anteriormente se ubicó en alto (naranja) para el índice de riesgos en estado inherente y en moderado (amarillo) para el índice 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 índice promedio de los riesgos de los procesos se ubicó en alto (naranja) para el índice de riesgos en estado inherente y en moderado (amarillo) para el índice de riesgos en 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.

#### **1.10.2. 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.

### **1.10.3. 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.



#### **1.10.3.1. 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.



### 1.10.3.2. Diversificación en los segmentos de negocio

Metro de Medellín cuenta con dos fuentes de ingresos, que son el negocio esencial y los negocios asociados, siendo el servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, de cable aéreo, BRT (Buses de tránsito rápido) y tranvía el negocio esencial.

El Metro desarrolla su negocio esencial prestando el servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, de cable aéreo, BRT (Buses de tránsito rápido) y tranvía en el Valle de Aburrá. El área de influencia está conformada por 10 municipios: Girardota, Barbosa, Copacabana, Bello, Medellín (ciudad núcleo), Itagüí, Envigado, Sabaneta, La Estrella y Caldas, con una población aproximada de tres millones y novecientos mil habitantes que cuentan para su movilización con un sistema, con tecnología metro, cable aéreo, buses (BRT) y tranvía, como eje estructurante al que se articulan otros medios de transporte público.

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.

**Captura de valor (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.

### 1.10.3.3. 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 alternativo (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) alternativo.
- ✓ 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.



#### **1.10.3.4. Ocurrencia de resultados operacionales negativos, nulos o insuficientes**

Durante el año 2023, junto con el año 2022 se han tenido resultados operacionales positivos

#### **1.10.3.5. Incumplimientos en el pago de pasivos**

La empresa tiene y ha honrado de acuerdo con lo establecido en los diferentes contratos los pasivos bancarios existentes, todos se han pagado según los plazos y vencimientos definidos para cada operación de crédito.

#### **1.10.3.6. 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.

### **1.10.3.7. 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.

### **1.10.3.8. Variaciones en la tasa de interés o tasa de cambio,**

#### **Riesgos de Instrumentos de Inversión**

##### **Tasa de interés:**

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 emisor en el desarrollo de sus operaciones adquiere deuda en diferentes indexaciones, por lo cual se puede ver afectado por el movimiento de éstas.

Como parte de la administración de riesgos financieros, el emisor se esfuerza por crear coberturas naturales a través de la compensación del riesgo de tasa de interés asumido en la deuda comercial con la inversión de una parte del portafolio en títulos de renta fija indexados a las mismas tasas de referencia. De esta forma, de una forma eficiente, se logra mitigar parcialmente el potencial impacto de movimientos adversos en las tasas de interés.

Al cierre del año 2023, la empresa no contaba con coberturas financieras abiertas a través de derivados financieros para cubrir la exposición al riesgo de tasa de interés.

##### **Tasa de cambio:**

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).

Para cuantificar el riesgo de mercado de las posiciones en cuentas de compensación en moneda extranjera (Euro y Dólar) se 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 precios de dichas monedas.

Durante el año 2023 el riesgo de mercado de las posiciones en cuentas de compensación 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 promedio entre -5% y -6% acorde con los límites de



apetito, tolerancia y capacidad de riesgos establecidos y conservando una exposición similar a la reportada a diciembre de 2022.

La empresa Metro de Medellín cuenta con una política para el manejo de portafolio de inversiones y cobertura de flujo de caja. Esta política tiene como objetivo establecer los lineamientos y directrices para una óptima gestión de los excedentes de liquidez, con criterios de transparencia, rentabilidad, solidez y seguridad, la cual se complementa e instrumenta por medio del GF036\_Procedimiento para coberturas de flujo de caja en moneda extranjera, con el fin de establecer lineamientos para la cobertura del flujo de caja dada la exposición que tiene la Empresa a monedas como el dólar y euro, dado los compromisos adquiridos en estas divisas.

La empresa se encuentra en un proceso de habilitación para realizar coberturas por medio de derivados financieros, actualmente, la gestión del riesgo cambiario se realiza por medio de coberturas naturales, gestionando la compra de moneda según el view de mercado y las proyecciones del flujo de caja.

## **Riesgos de Instrumentos pasivos**

### **Deuda interna comercial**

#### **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 años 2022 y 2023, 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. Adicionalmente no ha obtenido nuevos endeudamientos y ha saldado créditos que tenía vigentes, lo cual le permitió cerrar con un saldo de deuda en 2023 de \$181.465 millones, mejorando su capacidad crediticia de acuerdo con su perfil de riesgo

#### **Riesgo de mercado – tasa de 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.

Durante la vigencia 2023, el riesgo de mercado para la deuda con la banca local se mantuvo estable, en comparación con el año 2022, producto del ciclo de la política monetaria restrictiva de la economía local, en un entorno de riesgo inflacionario en aumento. Las obligaciones financieras de la Empresa se encuentran asociadas al Indicador Bancario de Referencia (IBR) y al Índice de Precios de Consumo IPC, los cuales finalizaron el año en niveles cercanos al 12,3% E.A y 11,43% EA respectivamente. Este nivel de tasas de interés fue previsto en la construcción del presupuesto para la vigencia 2023, dado que se anticipaba el fin del ciclo expansivo de tasas de interés por parte del Banco Central.





La siguiente tabla presenta los créditos vigentes con corte al 31 de diciembre, sus condiciones financieras de las deudas de la empresa:

CRÉDITOS	Tipo de Operación	Tasa	Periodicidad Int	Periodicidad K
Bancolombia Findeter 1 611517865	Empréstito	IBR (3M) + 2,15%	TV	TV
Bancolombia Findeter 2 611517866	Empréstito	IBR (3M) + 2,15%	TV	TV
Leasing Fro Bancolombia - Biviales 611517889	Leasing Financiero	IBR (3M) + 3,80%	TV	TV
Leasing Fro Bancolombia - Bateadora 611517954	Leasing Financiero	IBR (3M) + 2,89%	TV	TV
Leasing Fro Bancolombia - Validadores 611518386	Leasing Financiero	IBR (3M) + 1,9%	TV	TV
B. de Occidente S.A (Fdt) T-1 611516266	Empréstito	IPC - 0,01%	TV	SV
B. de Occidente S.A (Fdt) T-9 611516266	Empréstito	IPC + 0,50%	TV	SV
B. de Bogotá S.A (Fdt) T-1 611516267	Empréstito	IPC - 0,01%	TV	SV
B. de Bogotá S.A (Fdt) T-9 611516267	Empréstito	IPC + 0,50%	TV	SV
B. de Occidente S.A (Rep) 611516266	Empréstito	IBR (3M) + 2,45%	TV	SV
B. de Bogotá S.A (Rep) 611516267	Empréstito	IBR (3M) + 2,45%	TV	SV

Como medida principal para la administración de este riesgo, la Empresa busca coberturas naturales, y en aquellos casos donde no sea posible este tipo de coberturas, se analizarán coberturas financieras, tales como swap de tasas de interés, que mitiguen los efectos derivados de la exposición a factores de riesgo de mercado.

### Riesgo de liquidez

Riesgo asociado a la escasez de fondos e incapacidad de obtener la liquidez suficiente para cumplir con las obligaciones financieras vigentes. Para el año en curso, la empresa presentó un flujo de caja positivo que permitió dar cumplimiento a sus obligaciones y generar liquidez para ejecutar estrategias de inversión.

### DEUDA CON LA NACIÓN:

Corresponde a la reestructuración de la deuda adquirida por el Metro de Medellín para la construcción inicial de las Líneas A y B del sistema, y que quedó consignada en el Acuerdo de Pago de 2004 suscrito con la Nación, el Distrito y la Gobernación, siendo los riesgos asociados a dicha deuda los siguientes:

### Riesgo de crédito

La deuda Nación cuenta con dos fuentes de pago que no corresponden a recursos propios de la empresa. La primera corresponde al 54,0541% de la sobretasa a la gasolina de todos los Municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. La segunda corresponde al 40% del impuesto al consumo de tabaco y cigarrillo recaudado en el Departamento de Antioquia. En el Acuerdo de Pago firmado en el año 2004, quedaron establecidos los valores que deben pagar el Distrito y la Gobernación a la Nación por concepto de rentas de gasolina y tabaco, hasta su cancelación. A la fecha, el cumplimiento de los pagos acordados por rentas alcanzó el 117% de cumplimiento. Así mismo, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de pago de 2004, en caso de que las rentas no alcancen lo estipulado en el Acuerdo de Pago, el Distrito y la Gobernación, deberán garantizar el cumplimiento del pago desde otras fuentes.

### Riesgo de mercado



La tasa remuneratoria pactada en el crédito otorgado por la Nación es tasa fija y en pesos colombianos, razón por la cual no existe exposición a dicho riesgo.

## **DEUDA EXTERNA:**

Para la financiación del Sistema de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, el Metro adquirió créditos externos entre 1984 y 1994 con la garantía de la Nación (deuda externa) con las compañías de financiamiento ICO y KFW. Al igual que la deuda con la Nación, la forma de pago de dichos créditos se encuentra definida en el Acuerdo de Pago suscrito en 2004 y el pago de la deuda externa está a cargo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En consecuencia, los riesgos asociados a esta deuda son los siguientes:

### **Riesgo de crédito**

De conformidad con la Ley 310 de 1996, las entidades territoriales participantes en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte, deberán pignorar rentas que garanticen por lo menos un 60% del valor presente del servicio de la deuda que se hayan contraído o se encuentren contratados o que están o estuvieron garantizados o avalados por la Nación para la financiación de este Sistema y el 40% restante queda a cargo de la Nación. Por lo anterior, y teniendo en cuenta, además, que el pago de la deuda externa adquirida por el Metro de Medellín está a cargo de la Nación, según el Acuerdo de Pago de 2004, no existe riesgo de crédito asociado a incumplimientos en el pago de dicha deuda o en la incapacidad de la empresa para pagar en las fechas de vencimiento establecidas.

### **Riesgo de tasa de interés**

Las operaciones de deuda externa actual suscritas con ICO y KFW se encuentran asociadas a una tasa fija, por lo que no existe exposición de riesgo de tasa de interés, sin embargo, puede presentarse un riesgo de mercado indirecto, especialmente cuando se generen fuertes depreciaciones de la moneda colombiana.

### **Riesgo de tasa de cambio**

Los créditos externos se encuentran denominados en dólares y euros, generando una exposición total a riesgo cambiario. Sin embargo, el servicio de la deuda externa es pagado directamente por la Nación, de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo de Pago de 2004. Es importante precisar que esta obligación financiera ha cumplido su cronograma de pagos de manera ordenada y sin contratiempos, con fecha de cancelación en 2024.

#### **1.10.3.9. 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 transporte 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 multirisgo 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.



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

El Emisor no contempla la adquisición de activos distintos a los del giro normal del negocio, razón por la cual no se considera como un riesgo relevante o material para el Emisor.

### **1.10.3.11. 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.



## **2. Desempeño bursátil y financiero**

A la fecha el emisor no tiene colocaciones activas.

### **2.1. Comportamiento y desempeño de los valores en los sistemas de negociación en que se encuentren inscritos**

A la fecha el emisor no tiene colocaciones.

### **2.2. 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%).

### **2.3. Información financiera del ejercicio reportado comparándola con el ejercicio inmediatamente anterior**

En las notas a los estados financieros de 2023 que fueron anexadas, se tiene toda la información financiera comparada con el ejercicio anterior, los estados financieros dictaminados por la revisoría fiscal, las revelaciones y notas explicativas.

### **2.4. Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de la operación y la situación financiera**

En las notas a los estados financieros de 2023 que fueron anexadas, se tiene toda la información financiera comparada con el ejercicio anterior, los estados financieros dictaminados por la revisoría fiscal, las revelaciones y notas explicativas.

### **2.5. 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.

### **2.6. Las variaciones materiales de los resultados de la operación**

En las notas a los estados financieros de 2023 que fueron anexadas, se tiene toda la información financiera comparada con el ejercicio anterior, los estados financieros dictaminados por la revisoría fiscal, las revelaciones y notas explicativas.

### **2.7. 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 2023.

### **2.8. 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.



## **2.9. 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.

### **2.10. Análisis cuantitativo del riesgo de mercado**

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.

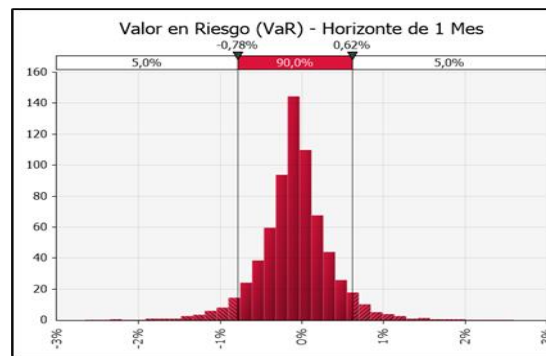
A diciembre 31 de 2023, el resultado del valor en riesgo (VaR) refleja que el riesgo de mercado es bajo y está acorde con los límites de apetito de riesgo de mercado establecidos. El riesgo de mercado del portafolio de inversiones en títulos de renta fija medido a través de la metodología de Valor en Riesgo (VaR) con un 95% de confianza y para un horizonte de tiempo de un mes se ubicó en -0,79% y la duración se ubicó en 1,22 años, resultados que se ubicaron en los rangos menores de los límites de apetito, tolerancia y capacidad de riesgos. 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 -0,49%.

En el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de riesgo de mercado a diciembre 31 de 2023 y el control al cumplimiento de los límites de apetito de riesgos:

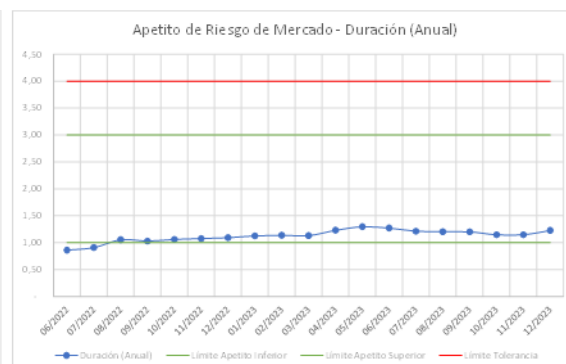
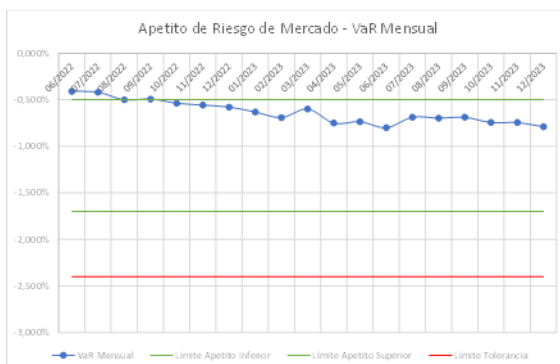


FECHA DE CORTE:		Diciembre 31 de 2023			
INDICADORES					
Tipo	Indicador	Valor	Límite / Objetivo	Unidad	Cumplimiento
Portafolio de inversiones en títulos de renta fija	Valor del portafolio de inversiones en títulos de renta fija	652.390.719.149		\$	
	Apetito de riesgo de mercado - Duración del portafolio de inversiones en títulos de renta fija	1,225	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	-0,79%	De -1,7% a -0,5%	%	Cumple
	CVaR (Valor en riesgo condicional) del portafolio de inversiones de renta fija al 95% de confianza y horizonte de tiempo de 1 Mes	-1,10%		%	
		5.196.781.384		\$	
Portafolio consolidado	Valor del portafolio consolidado (Efectivo local, efectivo moneda extranjera, títulos de renta fija)	1.016.255.946.584		\$	
	VaR (Valor en riesgo) del portafolio consolidado al 95% de confianza y horizonte de tiempo de 1 Mes	-0,49%		%	
		5.110.704.178		\$	

En la siguiente gráfica se muestra el resultado de la simulación Monte Carlo para el portafolio de inversiones en títulos de renta fija, señalando el percentil 5% (VaR al 95% de confianza) de la distribución de probabilidad resultante para las pérdidas/ganancias del portafolio para un horizonte de tiempo de un mes.



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 con el mes anterior. 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 cupones de TES Tasa Fija en Pesos utilizadas para calcular una aproximación a la valoración a precios de mercado.

PORTAFOLIO CONSOLIDADO			
Fondos	Noviembre del 2023	Diciembre del 2023	VaR 95%
<b>Efectivo Local</b>	<b>511.808.926.893</b>	<b>368.850.832.784</b>	
Bancos Nacionales	235.924.941.395	109.655.006.763	0,000%
Fondos de Inversión	54.248.857.322	85.587.960.132	-0,078%
Encargos Fiduciarios	221.635.128.176	173.607.865.889	-0,078%
<b>Efectivo M.E</b>	<b>7.396.458.504</b>	<b>14.467.604.097</b>	
EUR	1.977.300.036	2.838.572.506	-5,76%
USD	5.419.158.468	11.629.031.591	-6,53%
<b>Títulos</b>	<b>612.105.356.058</b>	<b>632.937.509.704</b>	
Portafolio	612.105.356.058	632.937.509.704	-0,79%
<b>Total</b>	<b>1.131.310.741.455</b>	<b>1.016.255.946.584</b>	<b>-0,49%</b>

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.

PORTAFOLIO CONSOLIDADO			
Fondos	Noviembre del 2022	Diciembre del 2022	VaR 95%
<b>Efectivo Local</b>	<b>363.996.716.808</b>	<b>369.591.747.766</b>	
Bancos Nacionales	117.314.271.464	78.089.197.659	0,000%
Fondos de Inversión	15.366.638.796	66.639.417.167	-0,080%
Encargos Fiduciarios	231.315.806.547	224.863.132.941	-0,078%
<b>Efectivo M.E</b>	<b>15.418.318.164</b>	<b>8.292.306.267</b>	
EUR	4.417.293.979	4.222.475.175	-5,70%
USD	11.001.024.186	4.069.831.092	-6,23%
<b>Títulos</b>	<b>463.725.322.271</b>	<b>446.328.898.489</b>	
Portafolio	463.725.322.271	446.328.898.489	-0,58%
<b>Total</b>	<b>843.140.357.243</b>	<b>824.212.952.523</b>	<b>-0,30%</b>



## 2.11. 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.

## 2.12. Una descripción de la estructura de la administración del emisor

### 2.12.1. Esquema remuneratorio e incentivos alta gerencia

En la Empresa la actuación de la Junta Directiva es Ad – honorem conforme a lo establecido por la Junta de Socios de la Empresa.

### 2.12.2. 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 2022, estaba integrada así: (9) miembros:

- 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 2023

MIEMBROS PRINCIPALES	MIEMBROS SUPLENTE
<b>ANÍBAL GAVIRIA CORREA</b> Gobernador de Antioquia	
<b>OSCAR DE JESÚS HURTADO</b> Alcalde (E) del Distrito de Medellín	
<b>CLAUDIA ANDREA GARCÍA LOBOGUERRERO</b> Directora de Planeación Departamental	<b>SANTIAGO SIERRA LATORRE</b> Secretario de Infraestructura Física Departamental
<b>ALEJANDRO MUÑOZ BOTERO</b> Director del Departamento Administrativo de Planeación del Distrito de Medellín	<b>JUAN CARLOS TORRES OJEDA</b> Secretario de Movilidad Municipal
<b>JUAN CARLOS TAFUR HERNANDEZ</b> Independiente	<b>MARTHA CONSTANZA CORONADO</b> Independiente

<b>SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO</b> Independiente	<b>SERGIO RAFAEL FIDEL PABÓN LOZANO</b> Independiente
<b>MARY LUZ ESCOBAR RIVERA</b> Independiente	<b>WILLIAM YESID CIFUENTES VILLAMIL</b> Independiente
<b>FERNEY CAMACHO</b> Representante Ministerio de Transporte	<b>LUIS EDUARDO ACOSTA MEDINA</b> Representante Ministerio de Transporte
<b>LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUIZ</b> Representante Ministerio de Hacienda y Crédito Público	<b>VACANTE</b> Representante Ministerio de Hacienda y Crédito Público

### 2.12.3. Comisiones permanentes de Junta Directiva

En el mes de enero 2023, se aprobó una reforma de estatutos relacionada con la conformación de la Junta Directiva y la formalización estatutaria de la Comisión de Auditoría y Riesgos.

Las Comisiones se constituyen con el fin de apoyar a la Junta Directiva en el cumplimiento de sus responsabilidades, mediante el análisis previo y a profundidad de los asuntos puestos a su consideración, cuya recomendación es sometida a decisión de la Junta Directiva. Actualmente, la Junta Directiva cuenta con las Comisiones permanentes descritas a continuación, dotadas de un reglamento interno en el que se detallan las condiciones y procedimientos que rigen su funcionamiento: *Comisión Financiera*, *Comisión de Auditoría y Riesgos*, y *Comisión de Estrategia, Gobierno Corporativo y Proyectos*.



#### 2.12.3.1. Comisión de Auditoría y Riesgos

Esta Comisión apoya a la Junta Directiva en la revisión y seguimiento de la Arquitectura de Control de la Empresa, las recomendaciones sobre la designación, ejercicio y evaluación del Revisor Fiscal y la definición de la estructura y seguimiento para el funcionamiento del sistema de control interno, incluyendo la actividad de la Auditoría Interna.

#### 2.12.3.2. Comisión Financiera

Esta Comisión apoya a la Junta Directiva en la planeación financiera, el presupuesto anual, las vigencias futuras ordinarias y excepcionales, las modificaciones presupuestales, en el conocimiento de los estados financieros de fin de ejercicio, el plan de inversiones y las estrategias de endeudamiento de la Empresa.

#### 2.12.3.3. Comisión de Estrategia, Gobierno Corporativo y Proyectos

Esta Comisión apoya a la Junta Directiva en el seguimiento a los proyectos y negocios que realiza la Empresa en el marco de su Direccionamiento Estratégico, en la ejecución de los proyectos o negocios de la Empresa, el seguimiento y recomendaciones en materia de gobierno corporativo y en materia de nombramientos y retribuciones.

**Las principales responsabilidades de nuestra Junta Directiva** versan sobre las funciones de estrategia, gobierno, supervisión y control a partir de las cuales formula y desarrolla la política y estructura general de la Empresa, así como el direccionamiento estratégico, velando por el cumplimiento de sus objetivos y el respeto a nuestros estatutos.

#### **2.12.4. 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 antijurídico, resolución de conflictos y litigios, para asegurar el cumplimiento legal y la representación de los intereses generales de la misma.

#### **Andrés Mira Uribe – 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.

## **Pedro Alberto Botero Cock – Gerente de Planeación**

### **Finalidad del cargo:**

1. Liderar la prospectiva y dinámica de la Empresa, contemplando todas las relaciones, interdependencias e interfases con los escenarios del entorno y estructurando todos los proyectos de desarrollo de la cobertura del servicio, de excelencia organizacional y de rentabilidad social.
2. Liderar las estrategias y políticas de la gestión investigación, desarrollo e innovación de nuevos productos, que permita identificar nuevas tendencias, nuevas tecnologías y posibilidades de desarrollo y nuevos negocios.
3. Liderar la implementación de las mejores prácticas y optimización de recursos en la gestión de los proyectos generando mayor efectividad y oportunidad.
4. Formular, orientar y dirigir el diseño e implementación de las normas internacionales.

## **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.

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

### Junta directiva

MIEMBROS PRINCIPALES	MIEMBROS SUPLENTE
<p><b>ANÍBAL GAVIRIA CORREA</b>  <b>Gobernador de Antioquia</b>                      Administrador de negocios, adelantó diversos estudios en la Escuela de Extensión de Harvard, en el John F. Kennedy School of Government y en la Universidad de Berkeley.</p>	
<p><b>OSCAR DE JESÚS HURTADO</b>                      Alcalde (E) del Distrito de Medellín                      Profesional graduado con diploma como Contador Público y una Especialización en Gestión.</p>	
<p><b>CLAUDIA ANDREA GARCÍA LOBOGUERRERO</b>  <b>Secretaria de Planeación Departamental</b>                      Arquitecta, especialista en Gestión Urbana y Planificación Estratégica Urbana, con énfasis académico en gestión de procesos urbanos, ordenamiento territorial y planeación estratégica urbana.</p>	<p><b>SANTIAGO SIERRA LATORRE</b>  <b>Secretario de Infraestructura Física Departamental</b>                      Profesional en Economía, especialista en Gerencia de Proyectos.</p>
<p><b>ALEJANDRO MUÑOZ BOTERO</b>                      Director del Departamento Administrativo de Planeación del Distrito de Medellín                      Arquitecto de la Universidad Pontificia Bolivariana, especialista en Gerencia de Proyectos de la Escuela de Ingeniería de Antioquia.</p>	<p><b>JUAN CARLOS TORRES OJEDA</b> Secretario de Movilidad Municipal                      Ex Oficial Policía Nacional de Colombia en el grado de Teniente Coronel, con título profesional como administrador policial, especialista en gestión de proyectos también en seguridad pública; además diferentes diplomados frente a pedagogía y docencia, legislación aduanera y tributaria, gerencia educativa y contratación estatal.</p>
<p><b>JUAN CARLOS TAFUR HERNANDEZ</b>                      Independiente                      Economista de la Universidad Santo Tomás, con Especialización y Maestría en Planificación y Administración del Desarrollo Regional.</p>	<p><b>MARTHA CONSTANZA CORONADO</b>                      Independiente                      Ingeniera Civil de la Universidad Nacional de Colombia, especialista en transporte y magíster en Ingeniería de Transporte.</p>
<p><b>SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO</b>                      Independiente                      Administrador de Negocios, Especialista en Gerencia de Proyectos.</p>	<p><b>SERGIO RAFAEL FIDEL PABÓN LOZANO</b>                      Independiente                      Profesional egresado de la Universidad Nacional de Colombia -UN, con Título en Ingeniería Civil y Magíster en Ciencias de la Ingeniería: Especialidad Ingeniería de Transporte</p>
<p><b>MARY LUZ ESCOBAR RIVERA</b>                      Independiente                      Administradora Pública de la Escuela Superior de Administración Pública, Especialista en Gestión Regional del Desarrollo y Magíster en Estudios Interdisciplinarios para el Desarrollo de la Universidad de Los Andes.</p>	<p><b>WILLIAM YESID CIFUENTES VILLAMIL</b>                      Independiente                      Ingeniero de transporte y vías y especialista de tránsito.</p>
<p><b>FERNEY CAMACHO</b>                      Representante Ministerio de Transporte                      Ingeniero Civil especializado en la ejecución y gerencia de proyectos de infraestructura.</p>	<p><b>LUIS EDUARDO ACOSTA MEDINA</b>                      Representante Ministerio de Transporte                      Ingeniero Civil, especialista en Transporte y Magíster en Ingeniería y Transporte de la Universidad Nacional de Colombia. Actualmente es el coordinador de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte.</p>
<p><b>LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUIZ</b>                      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</p>	<p><b>VACANTE</b>                      Representante Ministerio de Hacienda y Crédito Público</p>



## 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** 28,99

**Nombre** Sarita Perez Henao  
**Cargo** Director de Comunicaciones y Relaciones Públicas  
**Formación académica** Comunicador Social  
**Años de servicio** 10,38

**Nombre** Diego Alberto Giraldo Arroyave  
**Cargo** Gerente de Operaciones y Mantenimiento  
**Formación académica** MBA en Dirección de Proyectos  
Administrador De Empresas  
**Años de servicio** 26,92

**Nombre** Jaime Andrés Ortiz Rueda  
**Cargo** Gerente Social y Servicio al Cliente  
**Formación académica** Especialista en Gerencia de Proyectos  
Administrador Financiero  
**Años de servicio** 23,85

**Nombre** Maria Clara Cordoba Uribe  
**Cargo** Secretaria General  
Magister en Derecho Público  
**Formación académica** Especialista en Derecho Administrativo  
Abogado  
**Años de servicio** 11,24

**Nombre** Andres Mira Uribe  
**Cargo** Gerente Administrativo  
**Formación académica** Especialista en Gerencia de Proyectos  
Ingeniero Civil  
**Años de servicio** 22,47

**Nombre** Carolina Leyva Villegas  
**Cargo** Gerente Financiero  
**Formación académica** Master in Business Administration  
Ingeniero Administrador



<b>Años de servicio</b>	4,65
<b>Nombre</b>	Andres Tamayo Bustamante
<b>Cargo</b>	Gerente de Abastecimiento y Logística
<b>Formación académica</b>	Especialista en Negocios Internacionales Administrador De Negocios
<b>Años de servicio</b>	7,61
<b>Nombre</b>	Carlos Hernando Ortiz Espinosa
<b>Cargo</b>	Gerente de Desarrollo de Negocios Master in Business Administration
<b>Formación académica</b>	Especialista en Gerencia de Proyectos Ingeniero Civil
<b>Años de servicio</b>	22,49
<b>Nombre</b>	Pedro Alberto Botero Cock
<b>Cargo</b>	Gerente de Planeación
<b>Formación académica</b>	Magister of Science (Engineering) Ingeniero Civil
<b>Años de servicio</b>	25,68

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

Para el Metro de Medellín Ltda., se considera miembro independiente de la Junta Directiva quien ha declarado que cumple con los criterios de independencia establecidos en la Ley 964 de 2005 y, además, reúna las siguientes condiciones:

1. Ni él, ni sus familiares cercanos sean empleados o directivos del Metro de Medellín Ltda. ni hayan tenido tal calidad durante el año inmediatamente anterior a la designación, salvo que se trate de la reelección de una persona independiente.
2. Ni él, ni sus familiares cercanos sean socios o empleados de asociaciones o sociedades que presten servicios o suministren bienes al Metro de Medellín Ltda., cuando los ingresos por dicho concepto representen para aquellos el veinte por ciento (20%) o más de sus ingresos operacionales.
3. Ni él, ni sus familiares cercanos sean administradores de una entidad en cuya Junta Directiva participe un representante legal de la Empresa.
4. Ni él, ni sus familiares cercanos sean socios o empleados de la firma de revisoría fiscal o auditoría externa que audita a la Empresa.

Para efectos de los anteriores requisitos de independencia, se entenderán por familiares cercanos los cónyuges o compañeros permanentes, parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Los anteriores requisitos de





independencia se establecen sin perjuicio de las inhabilidades e incompatibilidades aplicables a la contratación del Metro de Medellín Ltda.

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

ASISTENCIA A JUNTAS DIRECTIVAS 2023				TOTAL, ASISTENCIAS, con respecto al número de sesiones en las cuales fue miembro de Junta
<b>MIEMBROS PRINCIPALES</b>				
<b>ANÍBAL</b> Gobernador A partir del 01/01/2020 por elección popular	<b>GAVIRIA</b> de	<b>CORREA</b> Antioquia		14 DE 14*
<b>DANIEL</b> Alcalde A partir del 01/01/2020 por elección popular	<b>QUINTERO</b> de	<b>CALLE</b> Medellín		10 DE 10*
<b>OSCAR</b> Alcalde A partir del 01/10/2023	<b>HURTADO</b> (E) de	<b>PÉREZ</b> Medellín		2 DE 3
<b>CLAUDIA</b> Directora Nombrada mediante Decreto 0001 del 01/01/2020	<b>ANDREA</b> del Dpto. Adtivo.	<b>GARCÍA</b> de Planeación	<b>LOBOGUERRERA</b> de Antioquia	13 DE 14
<b>JASBLEIDY</b> Directora Nombrada por Decreto 1011 del 22/11/2022	<b>PIRAZÁN</b> del Dpto. Adtivo. de	Planeación	<b>GARCÍA</b> de Medellín	6 DE 7
<b>ALEJANDRO</b> Director Nombrado por Decreto 0632 del 13/17/2023	<b>MUÑOZ</b> del Dpto. Adtivo. de	Planeación	<b>BOTERO</b> del Distrito	5 DE 6
<b>JAVIER</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1571 del 3/09/2019	<b>MUÑOZ</b>		<b>GIRALDO</b>	9 DE 10
<b>JUAN</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1571 del 3/09/2019	<b>RAFAEL</b>	<b>ARANGO</b>	<b>PAVA</b>	10 DE 10
<b>CARLOS</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1571 del 3/09/2019	<b>MANUEL</b>	<b>URIBE</b>	<b>LALINDE</b>	7 DE 10
<b>BEATRIZ</b> Nombrada por Decreto Mintransporte 1030 del 17/06/2019	<b>EUGENIA</b>	<b>URIBE</b>	<b>DE URIBE</b>	10 DE 10
<b>NICOLÁS</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1571 del 3/09/2019	<b>ECHAVARRÍA</b>		<b>MESA</b>	8 DE 10
<b>JUAN</b> Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2023	<b>CARLOS</b>	<b>TAFUR</b>	<b>HERNÁNDEZ</b>	2 DE 3
<b>SEBASTIÁN</b> Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2024	<b>HINESTROZA</b>		<b>ARANGO</b>	4 DE 4
<b>MARY</b> Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2025	<b>LUZ</b>	<b>ESCOBAR</b>	<b>RIVERA</b>	4 DE 4



<b>FERNEY</b> Nombrado por Resolución Mintransporte 20233040036745 del 29/08/2023	<b>CAMACHO</b>	4 DE 4
<b>LUIS ALEXANDER LÓPEZ</b> Nombrado por Resolución Minhacienda 0697 del 22/03/2023	<b>RUÍZ</b>	4 DE 4
<b>MIEMBROS SUPLENTE</b>		<b>TOTAL, ASISTENCIAS, con respecto al número de sesiones en las cuales fue miembro de Junta</b>
<b>SANTIAGO SIERRA</b> Secretario de Infraestructura Física de Antioquia Nombrado por Decreto 0521 del 31/01/2021	<b>LATORRE</b>	7 DE 8
<b>JUAN CARLOS TORRES</b> Secretario de Movilidad del Distrito de Medellín Nombrado por Decreto 541 del 20/06/2023	<b>OJEDA</b>	2 DE 3
<b>MARÍA ELIZABETH GRANADA</b> Secretaria de Movilidad del Distrito de Medellín Nombrada por Decreto 0282 del 30/03/2023	<b>RÍOS</b>	0 DE 2
<b>ANDREA CAROLINA CHAPARRO</b> Secretaria (E) de Movilidad de Medellín Nombrada por Resolución 202350002215 del 16/01/2023	<b>PIEDRAHITA</b>	2 DE 3
<b>CARLOS GILBERTO URIBE</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 215 del 10/02/14	<b>CORREA</b>	4 DE 6
<b>VACANTE</b>		0 DE 0
<b>SANDRA LILIANA ÁNGEL</b> Nombrada por Decreto Mintransporte 1030 del 17/06/2019	<b>ALMARIO</b>	5 DE 6
<b>JAVIER ALBERTO HERNÁNDEZ</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 215 del 10/02/14	<b>LÓPEZ</b>	6 DE 6
<b>SERGIO RESTREPO</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 870 del 29/04/15	<b>CADAVID</b>	5 DE 6
<b>MARTHA CONSTANZA CORONADO</b> Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2028	<b>FAJARDO</b>	3 DE 3
<b>SERGIO RAFAEL PABÓN</b> Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2029	<b>LOZANO</b>	1 DE 2
<b>WILLIAM YESID CIFUENTES</b> Nombrado por Decreto Mintansporte 1561 del 22/09/2030	<b>VILLAMIL</b>	2 DE 2
<b>LUIS EDUARDO ACOSTA</b> Nombrado por Resolución Mintransporte 20233040036745 del 29/08/2023	<b>MEDINA</b>	1 DE 2



De las 14 asistencias del Gobernador, 5 fueron a través de delegados. De las 10 del Alcalde Daniel Quintero, 6 fueron a través de delegados.

<b>ASISTENCIA A COMISIÓN DE RIESGOS Y AUDITORÍA</b>	
<b>MIEMBROS PRINCIPALES</b>	<b>TOTAL, ASISTENCIAS, con respecto al número de sesiones en las cuales fue miembro de Junta</b>
<b>SEBASTIÁN HINESTROZA</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	<b>ARANGO</b> 2 DE 2
<b>JUAN CARLOS TAFUR</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	<b>HERNÁNDEZ</b> 2 DE 2
<b>MARY LUZ ESCOBAR</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	<b>RIVERA</b> 2 DE 2
<b>JAVIER ALBERTO HERNÁNDEZ</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 215 del 10/02/14	<b>LÓPEZ</b> 2 DE 2
<b>BEATRIZ EUGENIA URIBE DE URIBE</b> Nombrada por Decreto Mintransporte 1030 del 17/06/2022	<b>URIBE</b> 2 DE 2

<b>JUAN RAFAEL ARANGO PAVA</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1571 del 3/09/2019	2 DE 2
<b>SERGIO RESTREPO CADAVID</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 870 del 29/04/2015	2 DE 2
<b>ASISTENCIA A COMISIÓN DE ESTRATEGÍA, GOBIERNO CORPORATIVO Y NUEVOS PROYECTOS</b>	
<b>MIEMBROS</b>	<b>TOTAL, ASISTENCIAS, con respecto al número de sesiones en las cuales fue miembro de Junta</b>
<b>LUIS HORACIO GALLÓN ARANGO</b> Secretario de Infraestructura Física de Antioquia Nombrado por Decreto 0001 del 01/01/2024	1 DE 2
<b>MATEO GONZÁLEZ BENÍTEZ</b> Secretario de Movilidad del Distrito de Medellín Nombrado por Decreto 05001 del 01/01/2024	2 DE 2
<b>SEBASTIÁN HINESTROZA ARANGO</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	2 DE 2
<b>SERGIO PABÓN LOZANO</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	2 DE 2
<b>MARTHA CONSTANZA CORONADO FAJARDO</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	2 DE 2
<b>WILLIAM YESID CIFUENTES VILLAMIL</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	1 DE 2
<b>ASISTENCIA A COMISIÓN FINANCIERA</b>	
<b>MIEMBROS</b>	<b>TOTAL, ASISTENCIAS, con respecto al número de sesiones en las cuales fue miembro de Junta</b>
<b>MANUEL ALEJANDRO GIRALDO NARANJO</b> Directora del Dpto. Activo. de Planeación de Antioquia Nombrada mediante Decreto 0001 del 01/01/2024	2 DE 2
<b>ANA CATHALINA OCHOA YEPES</b> Directora del Dpto. Activo. de Planeación del Distrito Nombrada mediante Decreto 0001 del 01/01/2024	1 DE 2
<b>JUAN CARLOS TAFUR HERNÁNDEZ</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2023	2 DE 2
<b>MARY LUZ ESCOBAR RIVERA</b> Nombrado por Decreto Mintransporte 1561 del 22/09/2024	1 DE 2
<b>FERNEY CAMACHO</b> Nombrado por Resolución Mintransporte 20233040036745 del 29/08/2023	2 DE 2
<b>LUIS ALEXANDER LÓPEZ RUÍZ</b> Nombrado por Resolución Minhacienda 0697 del 22/03/2023	2 DE 2



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

Debido al cambio de la Junta Directiva presentado en septiembre de 2023, por el cual se modificó el 56% de los integrantes de este órgano de gobierno, se identificó que no era conveniente realizar el ejercicio de evaluación independiente de la Junta Directiva, programado para dicha vigencia, en cumplimiento del Código de Gobierno que establece la necesidad de intercalar el método de autoevaluación con el de evaluación independiente. Lo anterior, considerando que para poder obtener resultados que agreguen valor a la gestión de la Junta, es necesario que sus miembros conozcan la Empresa, la administración y las dinámicas que se dan en desarrollo del negocio social.

En todo caso, los miembros que ingresaron a la Junta en el mes de septiembre participaron de la consultoría sobre Gobierno Corporativo contratada con el Centro de Estudios en Gobierno Corporativo del Colegio de Estudios Superiores de Administración -CESA- por medio de entrevistas privadas en las cuales se recopilaban sus expectativas y sugerencias para mejorar el Gobierno Corporativo de la Empresa.

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

Se expidió el 18 de julio de 2022 el procedimiento de identificación, declaración y gestión de conflictos de interés. Su objetivo es definir los lineamientos para declarar y gestionar los conflictos de interés y dilemas morales. 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.

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

Las operaciones con partes vinculadas desarrolladas durante 2023 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 2023 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 2023 se encuentra en las notas a los estados financieros de la Empresa.

#### **2.12.11. 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).

#### 2.12.11.1. 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 0147 de febrero 2019 *“Por medio de la cual se adopta el estatuto de auditoría interna que define el propósito la autoridad y la responsabilidad de la actividad de auditoría interna en el metro de Medellín”, que además establece el Código de Ética de la Empresa y el Compromiso Ético del Auditor.*
- Marco Internacional para la Práctica Profesional de la Auditoría Interna (MIPP), normas sobre atributos y normas sobre desempeño.



- 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).

### 2.12.11.2. 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 MECl.



- 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

### **2.12.11.3. Mecanismos y comités que manejan los procesos de auditoría interna**

#### **2.12.11.3.1 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.

#### **2.12.11.3.2 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 Auditoría 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.

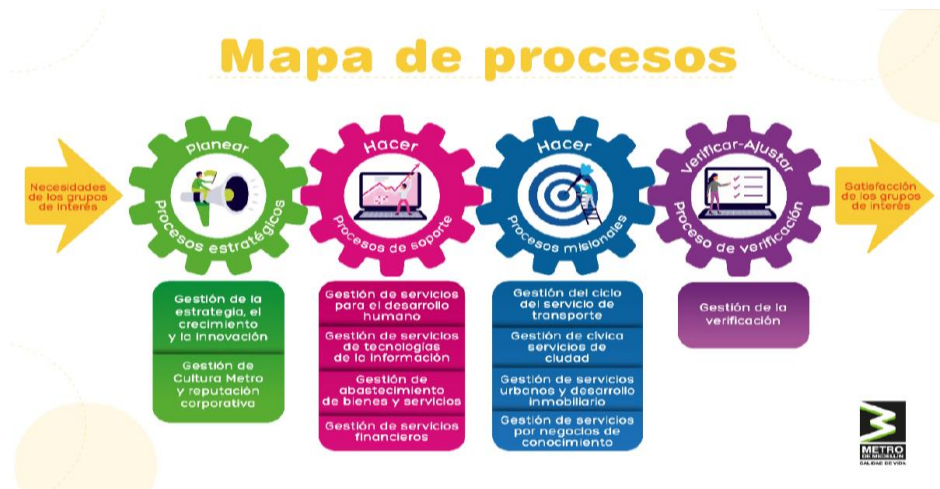


La secretaría técnica del comité es ejercida por el Asesor en Gestión

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.

#### **2.12.11.3.3 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 “GV005\_Procedimiento para planificación, ejecución y supervisión de auditorías”, que tiene el Propósito de “Definir las responsabilidades y las actividades para la planificación, ejecución, comunicación y supervisión

*del Plan Anual de Auditorías Internas – PAAI y las Auditorías Específicas, atendiendo las normas y regulaciones aplicables a la Empresa para evaluar y verificar la eficacia de los procesos y controles a través de una actividad de auditoría interna independiente y objetiva, diseñada para mejorar y proteger el valor de la Empresa proporcionando aseguramiento, asesoramiento y conocimiento objetivo basados en el riesgo”.*

El alcance de este procedimiento aplica a la actividad de Auditoría Interna de la Empresa, entendida como *“Una actividad independiente y objetiva de aseguramiento y consulta, concebida para agregar valor y mejorar las operaciones de la Empresa, que ayuda a cumplir sus objetivos aportando un enfoque sistémico y sistemático para evaluar y mejorar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos, control y gobierno”*, que hace parte del proceso de Evaluación Independiente, del Macroproceso Gestión de la Verificación.

El procedimiento tiene dos fases:

- Fase 1 Planificación de las Auditorías Anuales
- Fase 2 Planeación, ejecución, comunicación de resultados y supervisión del trabajo de Auditorías específicas

Inicia con la planeación general de auditorías basadas en riesgos y termina con la difusión de los resultados.

#### **2.12.11.3.4 ESTATUTO DE AUDITORÍA INTERNA.**

La empresa mediante Resolución 147 de 2019 adoptó el Estatuto de Auditoría Interna donde se define el propósito, la autoridad y la responsabilidad de la actividad de Auditoría Interna en la empresa

En esta Resolución se determina que la actividad de auditoría interna de la Empresa es una actividad independiente y objetiva de aseguramiento y consulta concebida para agregar valor y mejorar las operaciones de la entidad ayuda a la empresa a cumplir sus objetivos aportando un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar y mejorar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos control y gobierno.

La misión de la auditoría interna de la Empresa es mejorar y proteger el valor de la empresa proporcionando aseguramiento asesoría y análisis basados en riesgos para el mantenimiento de controles efectivos, mediante la evaluación de la eficacia y eficiencia de los mismos, promoviendo la mejora continua y dando cumplimiento a los 10 principios fundamentales de la auditoría Interna incorporados en el marco para la práctica de la Auditoría Interna, con el fin de asegurar la eficacia en el logro de la misión.

#### **2.12.11.3.5 CÓDIGO DE ÉTICA DE LA ACTIVIDAD DE AUDITORÍA**

La citada resolución 147 de 2019 también adoptó el Código de Ética, reconociendo que La efectividad y el valor agregado de la actividad de auditoría se basa en la confianza en la objetividad del aseguramiento y en la ética de los auditores este código de ética abarca dos



componentes esenciales los principios que son relevantes para la profesión y práctica de la auditoría y las reglas de conducta que describen los comportamientos que deben adoptar los auditores al desarrollar su trabajo esta regla son una ayuda para interpretar los principios en aplicaciones prácticas su intención es guiar la conducta ética de los auditores este código es aplicable a todos los auditores que desarrollan trabajos de auditoría para el metro de Medellín tanto a los individuos como a las entidades que proveen servicios de auditoría

#### **2.12.11.3.6 ASESORÍA EN GESTIÓN.**

La actividad de auditoría interna en la Empresa la ejecuta el área de Asesoría en Gestión a través de servicios de auditoría (aseguramiento) y asesoría (consulta). Los servicios de auditoría se realizan a partir de una evaluación objetiva de evidencias con el propósito de proveer una evaluación independiente de la existencia, nivel de desarrollo y grado de efectividad del control interno, así como la evaluación de la gestión de riesgos y gobierno.

La naturaleza y alcance de las auditorías son determinadas por el área de Asesoría en Gestión y en general tienen el objetivo de *Evaluar y verificar el proceso en lo relacionado con la Gestión de Gobierno, Riesgos y Controles; además del cumplimiento de su propio objetivo, las normas que lo rigen y el aporte a los objetivos estratégicos de la Empresa.*

Los servicios de asesoría son actividades de asesoramiento cuya naturaleza y alcance son acordados con quienes lo solicitan y su propósito es añadir valor y mejorar los procesos de gobierno y gestión de riesgos y control de la Empresa, el alcance de los servicios de asesoría y acompañamiento estará enmarcado en actividades relacionadas con orientaciones técnicas de tipo preventivo, sin que el auditor interno asuma responsabilidades de gestión, garantizando la independencia y aportando recomendaciones para el logro de los objetivos.



#### **2.12.11.3.7 PLAN ESTRATÉGICO DE AUDITORÍA INTERNA.**

La Función de Auditoría, reflejada en el mapa de procesos dentro del macroproceso *Gestión De La Verificación* y en los procesos de *Evaluación Independiente y Elaboración y Seguimiento a los Planes de Mejora* del Metro de Medellín, consideran el *Marco Internacional para la Práctica Profesional (MIPP)*, que es el marco conceptual que organiza las guías autorizadas promulgadas por el Instituto de Auditores Internos. Lo anterior por razones de conveniencia según las buenas prácticas de auditoría aceptadas y adoptadas a nivel internacional y porque en Colombia, es obligatorio según el Decreto 1083 de 1995, "ARTÍCULO 2.2.21.4.8 Instrumentos para la actividad de la Auditoría Interna, *“Las entidades (..) de acuerdo con los lineamientos (...) del Departamento Administrativo de la Función Pública, deberán adoptar y aplicar como mínimo los siguientes instrumentos (...): c) Estatuto de auditoría, (...) según los lineamientos de las normas internacionales de auditoría, además de porque la Guía de auditoría interna basada en riesgos para entidades públicas VERSIÓN 4, -DAFP- en el capítulo 3 incluye los lineamientos básicos para el desarrollo del programa de aseguramiento y mejora de la calidad del proceso auditor y, porque la resolución 147 de 2019 -Estatuto de Auditoría del Metro de Medellín- en el Artículo 3. Obliga a la adopción del Marco Internacional para la Práctica Profesional de Auditoría Interna (MIPP).*

Los valores que debe adoptar el personal de la actividad de auditoría interna se encuentran en las *Normas* y en el Código de Ética del marco (sumados a los valores propios de la Empresa).

El Plan Estratégico de Auditoría Interna del Metro de Medellín, se soporta en normas internacionales de auditoría para garantizar que alcanza, en el mediano plazo, el objetivo del proceso de Evaluación Independiente y por tanto el propósito de la actividad de auditoría interna en el Metro de Medellín de *“Evaluar y verificar la eficacia de los procesos y controles, a través de una actividad de auditoría interna independiente y objetiva diseñada para mejorar y proteger el valor de la Empresa proporcionando aseguramiento, asesoramiento y conocimiento objetivos y basados en el riesgo”*.

Los siguientes son el Objetivo general y los objetivos específicos del Plan Estratégico de Auditoría Interna de la Empresa.

#### Objetivo General

Fortalecer el SICI y la AI para que los mecanismos de control y verificación de los procesos sean suficientes para asegurar, no sólo una adecuada operación de la Empresa, sino que su quehacer esté enfocado al logro de los objetivos.

#### Objetivos Específicos:

- Cerrar brechas del SICI e incrementar la calificación del -ICI FURAG- hasta alcanzar en 2025, niveles superiores a 90 puntos con incremento en la calificación de todos los componentes de control y de todas las líneas de defensa. En 2023 la calificación del índice de Control Interno –ICI- dentro de la Medición del Desempeño Institucional fue de 83,9 lo que representa un incremento de 4,8 con respecto a 2022.
- Asegurar la calidad de la AI del Metro de Medellín bajo normas IIA y lograr la certificación internacional del proceso en 2025.
- Cerrar brechas encontradas en *“Evaluación Interna”* y futuras *“Evaluaciones externas”* de la AI, incrementar calificaciones anuales hasta alcanzar en 2025 *“Nivel Alto de Calidad de la Auditoría Interna”* (Calificaciones superiores a 150 puntos en normas vinculantes y superiores a 254 puntos en buenas prácticas). Para 2023 la calificación en normas vinculantes fue de 169 puntos y en buenas prácticas fue de 190, en los dos casos incrementándose con respecto a 2022, año en el cual la calificación para normas vinculantes fue de 93,75 y en buenas prácticas de 32,5.
- Incrementar la capacidad anual de AI basada en riesgos de la Empresa en un 150%, hasta lograr una cobertura del 100% de los procesos en un periodo de 4 años. En 2023 se incrementó la capacidad anual de AI basadas en riesgos en 183%, cubriendo el 32% de los procesos de la Empresa.



#### 2.12.11.3.8 PROGRAMA DE ASEGURAMIENTO Y MEJORA DE LA CALIDAD DE LA AUDITORÍA INTERNA.

Las normas internacionales de auditoría señalan la obligación de establecer un Programa de Aseguramiento y Mejora de la Calidad de la Auditoría -PAMC-, que les permita a las entidades una evaluación completa de la actividad de auditoría, concebido para permitir una evaluación del cumplimiento de la definición de auditoría interna y las normas por parte de la actividad de auditoría interna, y una evaluación de si los auditores internos aplican el Código de Ética. Este programa también evalúa la eficiencia y eficacia de la actividad de auditoría interna e identifica oportunidades de mejora.

Es por esto, que Asesoría en Gestión, desarrolló y presentó, a consideración del Comité Institucional de Coordinación de Control Interno de la Entidad, *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*, el **Programa de Aseguramiento y Mejora de la Calidad (PAMC)**, que se gestiona en forma permanente y tiene el objetivo de evaluar la eficiencia y eficacia de la actividad de auditoría interna e identificar oportunidades de mejora, que se traduzcan en acciones para fortalecer la labor de la Auditoría Interna de la Entidad, como un paso inicial para su certificación.

#### OBJETIVO

Evaluar la eficiencia y eficacia de la actividad de auditoría interna e identificar oportunidades de mejora continua, que se traduzcan en acciones para fortalecer la labor y la capacidad de la Auditoría Interna y el Sistema Institucional de Control Interno de la Entidad, como un paso requerido para su certificación.

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar, a través de una evaluación interna (autodiagnóstico), el grado de madurez con que cuenta la Empresa, respecto al cumplimiento de las disposiciones vinculantes o de obligatorio cumplimiento y aquellas que constituyen buenas prácticas para el ejercicio de auditoría interna en el sector público. Acorde con el anexo 7 del Manual Operativo del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, expedido por Consejo para la Gestión y Desempeño Institucional, en su Versión 5 publicada en marzo de 2023, y en el cual se establecen los criterios diferenciales para la implementación de los Sistemas Institucionales de Control Interno en las entidades públicas a las que aplica la ley 87 de 1993 en varios niveles: Básico, Intermedio y avanzado. Al Metro de Medellín por la complejidad, tamaño de sus operaciones, planta de personal, operaciones y montos financieros, además del avance y fortalezas de su Sistema de Gestión Integral, le aplican los criterios diferenciales para el nivel avanzado. Dicho nivel “avanzado”, establece un total de 73 actividades exigidos a las entidades en la implementación de sus Sistemas Institucionales de Control Interno, para cada requisito se establece el componente COSO al que pertenece y la Línea de Defensa responsable, realizamos la autoevaluación obteniendo una calificación de 85,2 en el SICI.
- Proponer y adelantar acciones para cierre de brechas relacionadas con cumplimientos normativos y mejores prácticas para fortalecer y mejorar continuamente la labor de



auditoría interna. Con ese mismo referente, creamos una lista de chequeo en la que comparamos las 73 actividades referenciadas en el anexo 7 con las ejecutadas en la empresa determinando las brechas que en ese sentido tiene la empresa y propusimos y avanzamos en acciones para su cierre.

- Proponer, con base en el autodiagnóstico, los ajustes normativos, de procesos y procedimientos que se requieran para ajustar los elementos del macroproceso a normas y buenas prácticas en materia de auditoría interna. En 2023 se ajustó el procedimiento de auditoría interna a una versión *GV005\_Procedimiento para planificación, ejecución y supervisión de auditorías* en la que se hace evidente en cada actividad el cumplimiento de Normas Internacionales de Auditoría Interna del Instituto de Auditores Internos y la implementación de buenas prácticas.
- Proponer alternativas para incrementar la capacidad y cobertura de la auditoría interna dentro del universo auditable de la Entidad. En 2023 se ajustó el Plan Anual de Auditoría pasando de 6 a 17 Auditorías Interna Anuales, lo que nos permitió cubrir el 32% del total de procesos de la Empresa.
- Analizar, y si es del caso, proponer ajustes en la Arquitectura Empresarial, relacionada con la Auditoría Interna. En 2023 la Empresa asignó un Auditor Interno adicional al Área de Asesoría en Gestión, fortaleciendo el equipo y mejorando sustancialmente la capacidad para cumplir con el Plan Anual de Auditoría.
- Incrementar la valoración cuantitativa y mejorar la valoración cualitativa en forma progresiva y hasta lograr niveles altos en la valoración de la calidad de la Auditoría Interna de la Entidad, en un proceso de evaluación interna -autoevaluación- y de evaluación externa a través de otro actor ajeno a la Entidad. En 2023 la calificación en normas vinculantes fue de 169 puntos y en buenas prácticas fue de 190, en los dos casos incrementándose con respecto a 2022, año en el cual la calificación para normas vinculantes fue de 93,75 y en buenas prácticas de 32,5.
- Revisar y, si es del caso, ajustar los riesgos del proceso de evaluación independiente de la Entidad a cargo de Asesoría en Gestión. En 2023 se revisaron y ajustaron los riesgos del proceso y se ajustó el procedimiento haciendo evidente los controles para gestionar los riesgos.

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

El Metro de Medellín 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.

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

#### 3.1. Sociales

Para los asuntos sociales considerados por la Empresa para el informe periódico de fin de ejercicio, se tienen establecidos los siguientes asuntos.

ASUNTOS SOCIALES		
COMPONENTE	INDICADORES	RESULTADOS
Formación para la apropiación y el uso de lo público.	Disponibilidad de recursos para contratación de guías educativos Vs /Ejecución de actividades en el sistema	51,9 millones de pesos
Formación de usuarios para el uso y apropiación del sistema, la sostenibilidad operativa y disminución de daños del sistema.	Disponibilidad de recursos para contratación de guías educativas Vs /Ejecución de actividades en el sistema	51,9 millones de pesos
Entorno cuidado	No. De actividades proyectadas de intervención del entorno Vs demanda real de actividades	15
Gestión cultural	No. De activaciones e intervenciones Vs Programación Anual de actividades culturales	167
Inclusión Social y diversidad	Articulación de campañas institucionales – A demanda	1
Salud mental y Primeros auxilios Psicológicos (prevención de suicidios).	Articulación con campañas institucionales – A demanda	1



#### 3.1.1. FORMACIÓN PARA LA APROPIACIÓN Y EL USO DE LO PÚBLICO

##### 3.1.1.1. Gestión Educativa con la Comunidad:

###### a. Salas de alfabetización digital:

Las salas de alfabetización digital ubicadas en las estaciones Vallejuelos y Trece de Noviembre son escenarios de formación en competencias digitales y ciudadanas, como espacios pedagógicos creados por nuestra Empresa para cerrar la brecha digital en las comunidades y



generar inclusión social. Durante el 2022, tenemos que 17.793 usuarios se beneficiaron de estos espacios.

En estos espacios, la oferta también se ha complementado con actividades orientadas al fortalecimiento de habilidades prosociales en el marco de la Cultura Metro, como la hora del cuento, cine club y actividades lúdicas y creativas. A ellas, este año han asistido 2.480 personas.

#### **b. Amigos Metro: Semilleros infantiles, Escuela de familia, Escuela de Líderes y Jornadas de Cultura Metro en Instituciones Educativas**

El programa Amigos Metro hace parte de las estrategias de formación de ciudadanía y de interacción de la Empresa en las zonas de su injerencia, en el marco del modelo de gestión educativo y cultural que promueve la convivencia ciudadana y la Cultura Metro a través del relacionamiento positivo con la comunidad, fundamentado en buenas prácticas sociales, valores ciudadanos y el cuidado del entorno dentro y fuera del Sistema.

En este sentido, en la perspectiva de Sostenibilidad de la Empresa, se establece como objetivo estratégico “Extender la cultura metro a todos los grupos de interés ...”, para lo cual se ha implementado la estrategia de relacionamiento comunitario Amigos Metro, como una iniciativa de intervención y pedagogía social que propende por la formación de ciudadanos desde las dimensiones individual, familiar y comunitaria, abordando en todos los ámbitos la Cultura Metro.

El gran aporte, valor y capacidad distintiva de dicho modelo educativo y pedagógico ha posibilitado a través de un proceso formativo permanente, cambios actitudinales que se evidencian en la generación de una nueva cultura ciudadana y de convivencia en un sistema de transporte que empieza a reflejarse en la ciudad.

Consolidado por componente:

#### **Semilleros Infantiles**



<b>1 Jardín</b> 20 inscritos 15 sesiones	<b>9 Trece de Noviembre</b> 25 inscritos 17 sesiones	<b>17 Juan XXIII</b> 22 inscritos 18 sesiones	<b>25 La Candelaria</b> 10 inscritos 14 sesiones
<b>2 El Pinal</b> 26 inscritos 18 sesiones	<b>10 La Aurora-Pedregal</b> 22 inscritos 17 sesiones	<b>18 La Aurora</b> 44 inscritos 16 sesiones	<b>26 Alcázares (A.M.)</b> 22 inscritos 11 sesiones
<b>3 Santo Domingo</b> 4 inscritos 4 sesiones	<b>11 San Pablo</b> 30 inscritos 18 sesiones	<b>19 El Pesebre</b> 34 inscritos 16 sesiones	<b>27 Aranjuez</b> 40 inscritos 12 sesiones
<b>4 Corporación Nuevos Sueños</b> 13 inscritos 3 sesiones	<b>12 Santa Cruz</b> 47 inscritos 17 sesiones	<b>20 Plaza Colón</b> 4 inscritos 3 sesiones	<b>28 Envigado</b> 34 inscritos 16 sesiones
<b>5 Zamora</b> 22 inscritos 17 sesiones	<b>13 Lovaina</b> 24 inscritos 16 sesiones	<b>21 Alcázares (P.M.)</b> 49 inscritos 17 sesiones	<b>29 París</b> 36 inscritos 7 sesiones
<b>6 La Paralela</b> 27 inscritos 18 sesiones	<b>14 Las Torres</b> 38 inscritos 16 sesiones	<b>22 Doce de Octubre</b> 8 inscritos 8 sesiones	
<b>7 Vallejuelos</b> 34 inscritos 16 sesiones	<b>15 Hospital - Manrique</b> 30 inscritos 7 sesiones	<b>23 Santo Domingo (SABADO)</b> 21 inscritos 15 sesiones	
<b>8 El Progreso</b> 27 inscritos 14 sesiones	<b>16 Villa Sierra</b> 16 inscritos 6 sesiones	<b>24 Moravia</b> 19 inscritos 15 sesiones	

## TALLERES

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <b>1 Nosotros Amigos Metro</b><br>Relación con el entorno | <b>7 Tótems de comunicación</b><br>Relación con el otro         | <b>13 Quitapesares</b><br>Relación consigo mismo                                 |
| <b>2 Emoji-ones</b><br>Relación consigo mismo             | <b>8 Somos parte de un mismo viaje</b><br>Relación con el otro  | <b>14 Cambiemos el mundo</b><br>Relación consigo mismo                           |
| <b>3 Trabajemos en equipo</b><br>Relación con el otro     | <b>9 Pintemos emociones</b><br>Relación consigo mismo           | <b>15 Pesca reciclable</b><br>Relación consigo mismo                             |
| <b>4 Bitácora</b><br>Relación consigo mismo               | <b>10 Titiricuento</b><br>Relación con el otro                  | <b>16 Línea de tiempo barrial</b><br>Relación con el otro                        |
| <b>5 Dibujemos la empatía</b><br>Relación con el otro     | <b>11 El camino de la vida</b><br>Relación consigo mismo        | <b>17 Ruleta de retos</b><br>Relación con el otro                                |
| <b>6 ¿Cómo me ven?</b><br>Relación consigo mismo          | <b>12 La historia de los acuerdos</b><br>Relación consigo mismo | <b>18 Estación final</b><br>Relación consigo mismo, con el otro y con el entorno |

**748**  
Inscritos



## Escuela de familia



<b>1 Plaza Colón</b> 15 inscritos 9 sesiones	<b>4 Sabaneta</b> 21 inscritos 10 sesiones	<b>7 La Aurora</b> 30 inscritos 10 sesiones
<b>2 Moravia</b> 22 inscritos 10 sesiones	<b>5 Manrique</b> 15 inscritos 4 sesiones	<b>8 La Candelaria</b> 12 inscritos 9 sesiones
<b>3 La Paralela</b> 19 inscritos 10 sesiones	<b>6 Los Alcázares</b> 22 inscritos 11 sesiones	

## TALLERES

- 1 **Introducción a la Cultura Metro**  
Relación con el entorno
- 2 **Sembrando el autocuidado**  
Relación consigo mismo
- 3 **Reconocimiento de emociones**  
Relación consigo mismo
- 4 **Estación de la comunicación asertiva**  
Relación con el otro
- 5 **Somos espejos**  
Relación con el otro
- 6 **Estación del cuidado público**  
Relación con el entorno
- 7 **Estación de la corresponsabilidad**  
Relación con el entorno
- 8 **Estación de manejo de residuos**  
Relación con el entorno
- 9 **Reconociendo la diversidad**  
Relación con el entorno
- 10 **En esta estación finaliza el recorrido de nuestro tren**  
Relación consigo mismo, con el otro y con el entorno

 **156**  
Inscritos

## Escuela de Líderes



## Jornadas de Cultura Metro en Instituciones Educativas



1 Colegio Calasanz Floresta 185 asistentes	21 I.E. Federico Carrasquilla Popular 655 asistentes	41 I.E. Juan N Cadavid Azuarnas 358 asistentes
2 I.E. Juan Bautista La Salle Hospital 275 asistentes	22 I.E. República de Honduras Tricentenario 524 asistentes	42 I.E. Diego Echavarría Misas Itagüí 287 asistentes
3 I.E. Concejo de Medellín Santa Lucía 324 asistentes	23 I.E. La Rosa Tricentenario 413 asistentes	43 Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid Poblado 262 asistentes
4 I.E. Álvaro Marín Manrique 178 asistentes	24 I.E. Fe y Alegría Luis Amigó Caribe 350 asistentes	44 ITM Robledo 283 asistentes
5 I.E. Pascual Bravo Ciudad Universitaria 350 asistentes	25 Instituto Vicarial Jesús Maestro Hospital 452 asistentes	45 El Castillo de Mickey Estadio 50 asistentes
6 I.E. Ciudad Itagüí Envigado 351 asistentes	26 I.E. Pablo Neruda Tricentenario 369 asistentes	46 I.E. Lola González San Javier 226 asistentes
7 I.E. Sor María Luisa Courbin Oriente 420 asistentes	27 I.E. Presbítero Antonio José Bernal Acevedo 248 asistentes	47 La Cruz Itagüí 190 asistentes
8 I.E. Hogar Antioquia Oriente 732 asistentes	28 I.E. Rosalía Suárez Bello 347 asistentes	48 SENA Pedregal 178 asistentes
9 I.E. Vida para Todos 404 asistentes	29 I.E. Alejandro Vélez 246 asistentes	49 San José de las Vegas Aguacatala 491 asistentes

## METODOLOGÍA APLICADA

1 Sketch teatral Cultura Metro

2 Carrusel pedagógico: Somos parte de un mismo viaje

**18.128**  
Asistentes

### 3.1.2. FORMACIÓN DE USUARIOS PARA EL USO Y APROPIACIÓN DEL SISTEMA, LA SOSTENIBILIDAD OPERATIVA Y DISMINUCIÓN DE DAÑOS DEL SISTEMA.



#### a. Formación de usuarios

En el programa de Formación de Usuarios que realizamos con los guías educativos, se ejecutaron diversas actividades durante todo el año. Sin embargo, vale rescatar la reactivación de la Tropa Pedagógica con la que se llevaron a cabo acciones formativas en estaciones, paradas y vehículos (todos los modos de transporte) promoviendo los comportamientos prosociales y previniendo el acoso sexual. Estas acciones tuvieron una gran aprobación por parte de nuestros compañeros de estaciones como por los usuarios.

Acciones educativas con tropa pedagógica	
Acoso sexual	21 activaciones
Comportamientos prosociales: (uso audífonos, distribución en vehículos, despejar puertas, ceder puesto, línea amarilla)	77 activaciones en todas las líneas del sistema
<b>total</b>	<b>98 activaciones realizadas</b>

- **Apoyo a nuevos proyectos y contingencias**

Durante este año se presentaron algunas contingencias operacionales que requirieron el apoyo del personal Guías educativos para su oportuna atención, su participación fue fundamental ya

que en muchos de los casos su labor implicó garantizar la continuidad de la operación. Entre los casos más relevantes se encuentran:

**Apoyo a contingencia por escasez de tarjetas Cívicas:** Debido a la escasez de tarjetas por desabastecimiento mundial de chips y plásticos, desde el 7 de julio se implementó la venta mixta de mecanismo de pago. Es decir, en un mismo punto de venta, se comercializó tarjeta Cívica Eventual como tiquete de papel marca de agua PMA (tiquete de evacuación). La estrategia inició en los siguientes puntos de venta: Caribe Norte, Ayurá, San Antonio Oriente, Poblado Norte, La Estrella, Estadio Oriente y San Javier, la situación escaló progresivamente hasta extenderse a todos los puntos de venta de la línea A y B del sistema, hasta el 31 de diciembre. Para estas actividades se requirió disponer de aproximadamente el 80% del personal Guías Educativos para apoyar en la validación de tiquetes en torniquetes con una tarjeta con Perfil Metro Estándar siguiendo un riguroso proceso de inventario de usos de viajes y custodia de valores el cual se realizó con el apoyo y supervisión del personal de las estaciones como operadores (OES) y auxiliares operadores (AOES).

#### **Apoyo a contingencia por accidente en la estación el Progreso:**

Luego de un accidente presentado el 01 de diciembre con una menor de edad en la plazuela de esta estación, se realizaron unas acciones orientadas a prevenir futuros accidentes. Por parte de infraestructura se instalaron unas vallas de seguridad para evitar que las personas ingresen a esta área. Como acción pedagógica, la tropa educativa hizo presencia para formar a los usuarios en el autocuidado y fomentar el adecuado uso de las instalaciones físicas. Las activaciones se realizaron entre el 06 y el 13 de diciembre en el horario comprendido entre las 13:30 y las 15:00 horas y entre las 19:30 y las 21:00 horas. Del 14 al 23 de diciembre la tropa se activó entre las 19:30 a 21:30 horas.



### **3.1.3. ENTORNO CUIDADO**

#### **a. Balance Mesa Interna Entorno Cuidado – Mecanismo de gobierno corporativo**

Se generó el mecanismo de gobierno corporativo para oficializar la mesa de entorno cuidado, con la participación de las diferentes áreas Metro, se evidencian resultados de trabajo en equipo e integración interinstitucional.

#### **b. Puntos críticos atendidos**

Mediante el trabajo colaborativo de las diferentes áreas de la empresa y la integración interinstitucional se lograron 15 Jornadas integrales de intervención en puntos críticos enfatizando acciones de acuerdo con la priorización y los diagnósticos en campo realizados por las comisiones de la mesa interna de Entorno Cuidado, además de tener en cuenta los reportes presentados por las diferentes áreas, para de este modo atender las principales necesidades de nuestros entornos Metro, tales como:

- **Estación Parque de Berrío** una Jornada con Centro consentido y Comité de Aseo y Ornato, 1 Jornada Focalizada Habitantes de calle con Inclusión Social / total 2 Jornadas

- **Estación Prado** dos Jornadas con Comité de Aseo y Ornato/ / total 2 Jornadas
- **Estación Hospital** una Jornada con Comité de Aseo y Ornato, 1 Jornada Focalizada Habitantes de calle con Inclusión Social y Mantenimiento de Jardines de Secretaría de Medio Ambiente/ total 2 Jornadas
- **Estación Acevedo Nor-oriental** Una Jornada con Comité de Aseo y Ornato / total 1 Jornada
- **Calle 30 Estaciones Rosales, Fátima y Nutibara, L Buses** (Comité de Aseo y Ornato, levantamiento cambuches Espacio público y Policía) / 2 Jornadas
- **Estaciones Línea B Sur Americana, Estadio, Floresta** 1 Jornada con Comité de Aseo y Ornato / total 1 Jornada
- **Inter estación Tricentenario Caribe** – Sector Oleoducto La Paralela 1 Jornada con el Comité de Aseo y Ornato, 1 Jornada de siembra de árboles y sensibilización comunitaria Amigos Metro) / total 2 Jornadas
- **Estación San Antonio** Estrategia interinstitucional Shuts de basura 1 Jornada de aseo con EMVARIAS y sensibilización ambiental y habitantes de calle con Grupo educación ambiental secretaria de Medio Ambiente e Inclusión Social / total 1 Jornada
- **Corredor Tranviario** 1 Intervención integral en 2 tramos x 3 días incluye sensibilización comunitaria con EMVARIAS- contenedores de basura y caravana ambiental con secretaria de medio ambiente / total 1 Jornada
- **Intervención integral Metro Santo Domingo** /1 Jornada
- **Mantenimiento Cables aéreos Línea P, K, M y J:** Recuperación de puntos críticos de acopio de residuos



#### 3.1.4. GESTION CULTURAL

##### a. MUME – Museo Metro:

Durante el año 2022 se realizó la restauración de diez (10) obras de arte que se encuentran en exposición pública y que aportan al relacionamiento positivo con usuarios y ciudadanía en general. Estas acciones de mantenimiento y restauración fueron realizadas en las siguientes obras: *Mural historia del desarrollo industrial del Departamento de Antioquia* (1956), artista Pedro Nel Gómez, estación Parque Berrío; *Virgen del Rosario* (1997), artista Fernando Acosta, estación Bello; *Virgen de la Visitación* (1997), artista Lucía Sánchez, estación Acevedo; *Virgen de la Milagrosa* (1996), artista Libardo Ruiz, estación Caribe; *Virgen de la Asunción* (1998), artista Luis Fernando Peláez, estación Prado; *Virgen Nuestra señora de la Dolorosa* (1999), artista Óscar Jaramillo, estación San Antonio; *Virgen María Auxiliadora* (1996), replica de Libardo Ruiz de una obra original de Ethel Gilmour, estación Itagüí; *Mural Tomas Carrasquilla* (2007), artista Hugo León Uribe, estación Santo Domingo; *El Usuario* (1997), artista Myriam

Franco, sede administrativa Bello y *Mural Fernando González* (2007), artista Daniel Gómez, estación Acevedo P.

**Galería de Arte pública:** con el apoyo de la Dirección de Comunicaciones llevamos a cabo un plan de divulgación de contenidos alrededor de las obras de arte, mostrando con un sentido pedagógico la razón de las obras y las acciones de conservación necesarias para su óptimo estado, adelantando 7 entrevistas a expertos.

**Galería de Arte urbano:** Durante este año acompañamos seis (6) nuevas intervenciones de arte urbano en los entornos de las estaciones: El Pinal, Villa Sierra, Exposiciones, San Javier, Poblado y Doce de Octubre.

**Trenes de la cultura:** Se realizaron (4) intervenciones, así: 1) Tren de lecturas viajeras; 2) Tranvía de Lecturas Viajeras; 3) Tren Fiesta del Libro y; 4) Tren conmemorativo día internacional de la eliminación de la violencia contra la mujer.

**Salas expositivas:** La agenda del año incluyó 16 exposiciones instaladas en las salas de Itagüí y suramericana. Adicional acompañamos la instalación de exposiciones itinerantes en espacios no convencionales, como en el cabezote sur de Poblado y en el mezanine de Acevedo P, ambas en alianza con Comfama.

#### **b. Agenda Cultural (actividades, aliados, etc.)**

Las acciones culturales y artísticas que el Metro de Medellín ofrece para toda la ciudadanía, tienen el propósito de aportar a la construcción del bien común, al reconocimiento y la valoración de lo propio y a la convivencia basada en el respeto y la empatía.

Desde las actividades de gestión cultural del Metro de Medellín, propiciamos la circulación de artistas, acercamos el arte y la cultura a nuestros usuarios y propendemos por la equidad y la inclusión a través de la reflexión.

En el año 2022 se llevaron a cabo un total de 119 actividades de las cuales:

- ✓ 62 fueron artísticas y culturales
- ✓ 32 de promoción de lectura
- ✓ 15 de Museo Metro
- ✓ 11 con enfoque de equidad, diversidad e inclusión
- ✓ 9 conversatorios
- ✓ 3 comunitarias
- ✓ 1 taller

Tuvimos alianzas permanentes con: la Orquesta Filarmónica de Medellín, secretarías de cultura de los municipios de Sabaneta, Itagüí, Bello y La Estrella, promoviendo diferentes expresiones culturales de cada territorio en nuestras estaciones. Así mismo con el ELPAUER de Comfama,



siendo nuestro Sistema un escenario de artistas emergentes y empresas del sector creativo y cultural.

**c. Programa de lectura, escritura y Oralidad: (Prestamos, títulos publicados, activaciones)**

**Bibliometro**

Durante el 2022 hemos registrado un total 82.379 préstamos en las Bibliometro y alcanzado más de 14.000 usuarios con las acciones de promoción de lectura y escritura, además se lograron consolidar las acciones “Biblioteca Humana” y “Voces emergentes” como una forma de reconocer y vincular a nuestros procesos a los usuarios del sistema y vecinos en territorio.

Como una acción de relacionamiento mantuvimos durante todo el año la articulación con el Sistema de Bibliotecas Públicas por medio de las acciones: Regalando Palabras en las líneas M y P las abuelas Cuenta cuentos, Club de lectura de jóvenes “El umbral” y Mujeres del alma mía, además desde las Bibliometro se acompañaron acciones de relacionamiento con Amigos metro y socializaciones de Metro de la 80.

**Palabras Rodantes y Medellín en 100 Palabras**

El programa Palabras Rodantes nos deja un balance altamente satisfactorio en este año que finaliza. Destacamos la voluntad de ambas instituciones para darles voz y reconocimiento a las mujeres escritoras, editoras, investigadoras, gestoras culturales y que hacen parte de la industria del libro, y las 10 publicaciones del año dan fe de ello. Sabemos que con esta alianza con Comfama continuaremos impactando de manera positiva a la ciudadanía y conquistando nuevos lectores. A los lanzamientos de Palabras Rodantes, que superaron los 1600 asistentes, los complementó una estrategia de divulgación y distribución que alcanzó de forma directa a 28.103 usuarios del sistema Metro. En total fueron distribuidos en la red metro, bibliotecas, eventos de ciudad y otras articulaciones 61.879 libros.

En este año se llegó a las 5° edición del concurso Medellín en 100 palabras, fueron recibidos 10.050 relatos y alcanzados con talleres y activaciones un total de 5740 usuarios del sistema y zonas de influencia.

**3.1.5. INCLUSIÓN SOCIAL Y DIVERSIDAD**

**a. Acciones afirmativas (procedimientos y otros)**

El reconocimiento y el respeto por la diversidad son inherentes al actuar corporativo entendiendo que en nuestro Sistema se movilizan personas plurales.

En procura de continuar siendo un sistema seguro e incluyente con un enfoque diferencial en la atención a los usuarios según sus necesidades y en el marco del cumplimiento del reglamento del usuario con un servicio humanizado, desde Gestión Social, con apoyo de diferentes áreas, consolidamos en el año 2022, el siguiente procedimiento:





- **CD043 - Procedimiento de atención de eventos de discriminación y/o violencia debido a identidad de género, expresión de género u orientación sexual**

Busca prevenir y atender toda forma de discriminación y/o violencia por razón de la identidad de género, expresión de género u orientación sexual al interior del Sistema Metro para promover el respeto de los derechos fundamentales de la población LGTBI en el marco de Cultura Metro como modo de relacionamiento positivo.

**Acciones prevención de acoso**

A fin de afianzar los conocimientos alrededor de los asuntos de género, fue implementado un grupo de estudio, el mismo tuvo 9 sesiones y en el participaron profesionales de la dirección de comunicaciones, talento humano, riesgos, servicio al cliente, riesgo público y convivencia ciudadana, gestión social y metro de la 80.

En articulación con Gobernación de Antioquia y municipios unidos se implementó en la Red Metro la campaña “Ninguna violencia contra ninguna mujer” para conmemorar 25N Día internacional de la erradicación de las violencias contra las mujeres, a la campaña nos vinculamos con activaciones pedagógicas, el lanzamiento de un tren de la cultura y con espacios publicitarios en las estaciones con las piezas de la campaña.

Se activó la estrategia “Diálogos móviles” de la Secretaría de las Mujeres del Distrito, con la que se busca sensibilizar a conductores y usuarios de las líneas de buses (1, 2 y O) sobre el acoso sexual en espacio público y las rutas de atención.

**b. Acciones con PCD – Personas con Discapacidad**

Se realizaron acciones permanentemente de relacionamiento con entidades que agrupan a este tipo de usuario, reuniones particulares con algunas de ellas: 3 en el Comité de Accesibilidad de Medellín (CAME), 2 en el Comité de Atención Integral a la Discapacidad de Itagüí (CAID), 2 con Red Nacional de Organizaciones para la promoción de la Ratificación e Implementación de la Convención sobre Derechos de Personas con Discapacidad (Reddis), 2 con la Asociación Colombiana de Personas Sordas (Asanso).

Se realizó una reunión de la mesa de Gerenciando la Accesibilidad que es liderada por nuestro gerente Tomás Elejalde.

Adicionalmente se participó en el Seminario de accesibilidad liderado por el CAME, en el que se realizó un recorrido por estaciones con personas con diferentes discapacidades para ver sus necesidades.

Además, en el año 2022 se estableció la Mesa de Accesibilidad como un mecanismo de gobierno en la Empresa. Mesa que se reúne cada 15 días para identificar las necesidades y requerimientos de nuestros usuarios que llegan por diversos medios, y como poder atenderlos. En esta mesa participan las áreas de: gestión legal, planeación estratégica, infraestructura, Cultura Metro, UEN, servicio al cliente y gestión social.



### c. Formación en inclusión social, equidad y diversidad

Durante el 2022 teniendo como aliados a Secretaría de Mujeres de Medellín, Secretaría de Salud del Distrito y Antioquia región arcoíris de la Gobernación de Antioquia, logramos llevar a cabo 8 jornadas de formación con intensidad de 9 horas, en las que se abordaron los temas: Diversidad sexual e identidad de género, Acoso sexual, Masculinidades corresponsables y Primeros auxilios psicológicos.

A estas formaciones asistieron:

<b>FORMACIÓN DIVERSIDAD Y EQUIDAD</b>	
Personal de Servicio al Cliente (Operadores de Estación - OES, Auxiliares Operadores de Estación -AOES, Informadores Vendedores – INV y Supervisores de Ventas SV)	76
Guías educativos	24
Personal de Riesgo Público y Convivencia Ciudadana - RPCC	23
<b>Total, personas</b>	<b>123</b>
<b>Total, horas</b>	<b>72 horas</b>

Adicionalmente logramos incluir en las formaciones de aliados las temáticas de Género y diversidad, participando en un total de 10 sesiones para Auxiliares bachilleres y Vigilancia Privada, impactando a un total de:

<b>Total, Policía y vigilancia privada</b>	<b>240</b>
<b>Total, horas</b>	<b>15</b>



### 3.1.6. SALUD MENTAL Y PRIMEROS AUXILIOS PSICOLÓGICOS (PREVENCIÓN DE SUICIDIOS).

#### a. Campañas pedagógicas

##### ¿Cómo va la vida?

Esta estrategia integral para la valoración de la vida, la prevención del suicidio y el manejo de emociones fue creada la mesa externa de salud mental, liderada por Gestión Social Metro con la participación de Servicio al cliente, Riesgo público y Comunicaciones, además de las secretarías de salud como aliados externos de los diferentes municipios de incidencia Metro.

En el 2022 se llevaron a cabo 10 encuentros y sus principales logros fue la recopilación de líneas de atención en salud mental para la atención de claves S, la inclusión de las rutas de atención en el procedimiento de claves S, la ejecución de actividades lúdico-deportivas-pedagógicas en estaciones, y el relacionamiento positivo con estas entidades.

Además, se llevaron a cabo 12 talleres de primeros auxilios psicológicos dirigidos a los usuarios para la entrega de herramientas en salud mental para sí mismo y los otros. Así mismo se tuvieron activos cuatro (4) Escuchaderos hasta noviembre y 3 hasta diciembre

## Comportamientos prosociales

Para promover comportamientos positivos en los usuarios, se retomaron actividades de tropa pedagógica para recorrer las estaciones de Metro, Tranvía y Cables. Se realizaron activaciones en el sistema, tanto en plataformas como en vehículos, promoviendo la corresponsabilidad y la buena convivencia entre los usuarios.

Se realizaron acciones en todas las líneas del Sistema, incluyendo cables, buses, tranvía y Metro.

### b. Procedimiento

#### DR 1384- Guía para la identificación y atención de Clave S

Tiene como propósito entregar herramientas al personal Metro para hacer un adecuado abordaje de las situaciones que afectan el bienestar y la salud mental de los usuarios, que permitan identificar y atender de manera oportuna los eventos de Claves S y a las personas con estados de agitación emocional en las diferentes estaciones y paradas del Sistema Metro.

### 3.2. Ambiental

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

La gestión de la Sostenibilidad del Metro de Medellín se da a partir de la planificación Estratégica, en esta se ve reflejados los diferentes compromisos que se asumen con el cambio climático, donde, en los diferentes elementos de dicha planificación se ve reflejado el compromiso asumido. Es así como desde la perspectiva de sostenibilidad se define una iniciativa que es la contribución con la agenda 2030 y sus ODS. A partir de esta iniciativa, el ODS 13 “Acción por el Clima”, cobra fuerza para la Empresa con los compromisos frente al cambio climático, definiendo a nivel organizacional la política de cambio climático, el plan de acción y adaptación para el cambio climático y la definición de una línea de acción en el modelo de sostenibilidad, donde se integran todas aquellas acciones que realiza la Empresa como resultado de la responsabilidad asumida para la adaptación y mitigación.





De acuerdo con el establecimiento de la política de gestión ambiental de la Empresa, en esta nos comprometemos con “Incorporar en la Empresa la gestión del cambio climático frente a la adaptación y mitigación, según los lineamientos establecidos en la política nacional de cambio climático y según compromisos adquiridos en la COP21. Aportando a la descontaminación atmosférica del Valle de Aburrá con la promoción, construcción y operación de corredores de transporte con tecnología limpia”.

Además, se adquieren compromisos con el uso racional de los recursos requeridos para la operación, a través de la producción más limpia y la ecoeficiencia, con la compra pública sostenible, innovadora y socialmente responsable, con la promoción de la construcción sostenible, el cumplimiento legal y la preservación de las áreas de importancia ecológica.



Respecto a la política de cambio climático, ...” La política de cambio climático para la Empresa se encuentra alineada con la Política Nacional de cambio climático frente a la pretensión de que Colombia sea un país resiliente y bajo en carbono, y los compromisos que la Empresa adquiera irán alineados a nivel regional con el Nodo Regional de Cambio Climático de Antioquia y a nivel local con el Plan de Desarrollo del Distrito de Medellín.

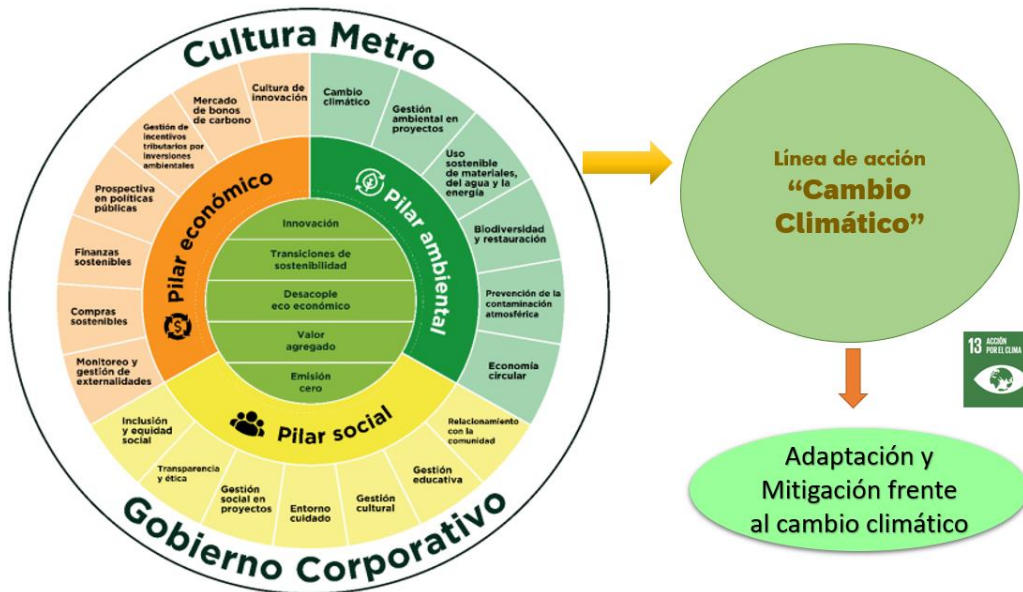
La Empresa incorpora la gestión del cambio climático en la estrategia corporativa y contribuye a través de la implementación de buenas prácticas a contrarrestar el fenómeno de cambio climático en las actividades administrativas y operativas definidas en la operación del sistema, estas prácticas estarán enfocadas hacia la capacidad de adaptarnos (acomodar o recuperarse de los efectos) y de mitigar (reducir las emisiones de efecto invernadero) el cambio climático.

Además de la responsabilidad ambiental adquirida por el sistema, se promoverá la inclusión de acciones que den respuesta a la prevención de riesgos y adaptación de los impactos del cambio climático y se contemplarán planes y proyectos de expansión del sistema que permitan la mitigación de emisiones atmosféricas de GEI en la región”.

La Empresa incorpora la gestión del cambio climático en la estrategia corporativa y contribuye a través de la implementación de buenas prácticas para contrarrestar el fenómeno de cambio climático en las actividades administrativas y operativas definidas en la operación del sistema,

estas prácticas estarán enfocadas hacia la capacidad de adaptarnos (acomodar o recuperarse de los efectos) y de mitigar (reducir las emisiones de efecto invernadero) el cambio climático.

Además de la responsabilidad ambiental adquirida por el sistema, se promoverá la inclusión de acciones que den respuesta a la prevención de riesgos y adaptación de los impactos del cambio climático y se contemplarán los planes y proyectos de expansión del sistema que permitan la mitigación de emisiones atmosféricas de GEI en la región.



### Asuntos climáticos

Como asuntos climáticos, la Empresa tiene definido su aporte a la mitigación a través de la implementación del Plan Rector de Expansión (PRE). Para el año 2023 se elaboró y actualizó la caracterización de los corredores considerados como líneas de deseo y los actuales del PRE, además de actualizar e implementar el PRE, consolidándolo como un instrumento de planificación estratégico para el desarrollo del territorio.

Respecto a las acciones encaminadas a la adaptación del cambio climático, se realizó la revisión e identificación de los riesgos asociados a cambio climático, tanto a nivel estratégico, como para los diferentes procesos del sistema de gestión integral. Adicionalmente, la Empresa cuenta con una política de cambio climático, con el plan de adaptación y mitigación del cambio climático y con la línea de acción de "Cambio climático" del modelo de sostenibilidad, donde se enmarcan todas las acciones que dan respuesta al compromiso y a la responsabilidad que asume la Empresa con el tema.

Asuntos Climáticos		
COMPONENTE	INDICADORES	RESULTADOS 2023
Adaptación al cambio climático	Acciones de adaptación implementadas	Revisión e identificación de riesgos asociados al C.C
	Emisiones evitadas de contaminantes atmosféricos	25.188 ton
Mitigación a cambio climático	Emisiones evitadas de CO2	456.763 t CO2
	Plan rector de expansión del sistema	Revisión integral – fase I Planeación Prospectiva

Ahora bien, para dar respuesta a los compromisos que la Empresa viene asumiendo en términos de adaptación al cambio climático, se toma como referencia el sistema de gestión ambiental que se encuentra certificado bajo el estándar ISO 14001:2015, a través del cual se da la corrección, el control, mitigación, la compensación o la potenciación de los impactos ambientales que se ocasionan con la operación del sistema.

El sistema permite definir unos objetivos ambientales bajo los cuales la Empresa se compromete a:

- Contribuir a la disminución de la huella de carbono con la implementación de buenas prácticas en el uso de insumos y combustibles fósiles.
- Mejorar el desempeño ambiental de la Empresa por medio de la formulación e implementación de estrategias que garanticen la gestión del consumo eficiente de agua y el control en la generación de vertimientos.
- Contribuir con la calidad de vida de la fauna presente en las instalaciones de la Empresa.
- Implementar acciones tendientes al uso racional y eficiente de la energía en función de la operación y labores administrativas.

Se define, además, el contexto bajo el cual se esquematiza el vínculo con el direccionamiento estratégico de la Empresa partiendo desde el propósito superior hasta llegar al objetivo estratégico Contribuir con la agenda 2030 de los objetivos de desarrollo sostenible, de la perspectiva de Sostenibilidad de la Empresa.





*Aspectos ambientales del Metro de Medellín*

APECTOS AMBIENTALES	CANTIDAD
Positivos	81
Medios	23
Bajos	116

Para los asuntos ambientales considerados por la Empresa para el informe periódico de fin de ejercicio, se tienen establecidos los siguientes asuntos.

Asuntos Ambientales		
COMPONENTE	INDICADORES	RESULTADOS 2023
Uso sostenible de materiales, del agua y de la energía.	M3 de aguas lluvias captadas	174 m3/año
	Eficiencia del uso del agua	Ahorradores de agua instalados
	Proyectos de energía alternativa desarrollados	Cargadores solares para estaciones
		Paneles solares en cubiertas de 4 estaciones de Metrocable y sede administrativa
	Planificación paneles solares línea P	
Biodiversidad y restauración	Eficiencia energética	Sistema de compensación de corriente directa para aprovechamiento de frenado regenerativo
	Reporte de animales atendidos	304 atenciones de fauna doméstica y silvestre por parte del personal especializado en el manejo de estos animales
	Árboles mantenidos	11.707 árboles
	Zonas verdes mantenidas	57,6 ha
Prevención de la contaminación atmosférica	Emisiones evitadas de contaminantes atmosféricos	25.188 ton
Economía Circular	Residuos aprovechables	23,6 Ton
	Residuos peligrosos aprovechables	21 Ton



**Las Externalidades**



Se conoce como externalidad a las utilidades o beneficios y a las cargas o costos que una organización determinada puede inducir en los agentes externos, como consecuencia de su desempeño en términos de la sostenibilidad.



Externalidad	Resultado 2023
Afecciones de salud evitadas	22.286 Afecciones de salud evitadas
Incidentes viales evitados	15.018 Incidentes viales evitados
Emisiones evitadas de CO2	Evitamos la emisión de 456.763 t de CO <sub>2</sub>
Contaminantes atmosféricos evitados	Evitamos la emisión de 25.188 t de contaminantes atmosféricos
Combustible evitado	53 millones de galones de combustible fósil ahorrados
Ahorro de tiempo	209 millones de horas ahorradas
Ahorro económico	Ahorro Económico por tarifa integrada 1,91 billones
Contribución al desarrollo económico	Durante 2023, ejecutamos contratos de bienes y servicios asociados a la operación por valor de \$334.353 millones
Servicios ecosistémicos	Mantenimiento de 11.707 árboles y 57,6 Ha (hectáreas) de zonas verdes con aptitud para la fijación de carbono.  Recreación y turismo: 705.909 usuarios movilizados en el Metrocable Arví



### **Identificación, evaluación y gestión de los riesgos ambientales.**

Para el manejo integral de los riesgos asociados al componente ambiental se tiene establecida la identificación, valoración y tratamiento con la metodología de gestión de riesgos corporativa. Los riesgos del proceso Gestión ambiental están documentados en la plataforma de SAP GRC, según lo establecido en el DR2020 “Metodología para la identificación, análisis y tratamiento de riesgos de procesos”.

A partir de los riesgos naturales y antropogénicos se pueden materializar emergencias ambientales, que son gestionadas según lo establecido en el Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias y según los Planes Operativos Normalizados (PON's) que detallan cada una de las acciones a implementar para el caso de la materialización de la emergencia ambiental.

Adicionalmente se tienen establecidos los riesgos asociados a los procesos de la Empresa que tienen relación directa con el cambio climático y que son manejados dependiente de la responsabilidad de los procesos organizacionales.

PROCESO	RIESGO	DESCRIPCIÓN
Gestión de riesgos del ciclo del servicio	Sanción ambiental por emisión de ruido	Sanción de la autoridad ambiental por emisión de ruido en la operación del sistema en todos sus medios metro, tranvía, cables y buses.
	Afectación a la fauna que está alrededor del sistema	Durante la operación comercial o el mantenimiento se causen daños o afectación a la fauna doméstica o silvestre que frecuenta las instalaciones de la Empresa.
	Sanción legal por incumplimiento en el control de los vertimientos	La Empresa puede ser sancionada por el incumplimiento frente a la normatividad vigente en el manejo y gestión de los vertimientos que se generan en las instalaciones de la Empresa por actividades administrativas y operativas.
	Incendio forestal	Incendio forestal en las instalaciones del Sistema o cerca de éste (especialmente en Arví, Línea H y La Aurora)
	Explosión, presencia de gases tóxicos en el ambiente o derrame de productos químicos	Que se presente un evento de fuga, derrame o explosión en las diferentes instalaciones fisicolocativas donde se manipulan gases y productos por una mala manipulación.
Gestión de la operación de la infraestructura de transporte y material móvil	Inundación en las instalaciones del sistema	que afecten la operación, la infraestructura, equipos y/o vehículos de la Empresa.
	Socavaciones que afecten los modos del sistema	Socavación generada por el río Medellín o quebradas aledañas que afecten muros de contención o zonas verdes contiguas a los modos de transporte.
	Sismo o terremoto que afecta el sistema	Que se presente un evento de sismo o terremoto que genere afectaciones al sistema en general.
Gestión de la arquitectura empresarial	Variabilidad climática	Debido a la variabilidad climática puede ocurrir incrementos en los gastos de operación, dejando de percibir ingresos para la Empresa y afectando la sostenibilidad de la operación. Ej.: 1. Por época de verano intenso, que ocasiona sequías, generaría una disminución del nivel de los embalses, que se refleja en un incremento en el cobro del consumo energético. 2. En épocas de invierno, se producen suspensiones de servicio por las tormentas eléctricas, lluvias fuertes, lo que ocasiona inundaciones en estaciones, patios, oficinas, entre otras. Estas inundaciones pueden producir socavación del margen del río. 3. Tanto las condiciones de verano como de invierno afectan a los usuarios que utilizan el sistema por las zonas de acceso a las estaciones, generando inconformidad y no uso del sistema (Época de lluvia, utiliza servicio de taxi).



#### Verificación externa

La Empresa tiene otros mecanismos de verificación respecto al seguimiento, verificación y transparencia frente a la gestión que se realiza en los asuntos materiales organizacionales. Para la memoria de sostenibilidad, se cuenta con la verificación de esta a través de un ente

certificador, el cual verifica bajo aseguramiento limitado, la memoria de sostenibilidad de la Empresa bajo el estándar GRI.

Para el caso de las auditorías de verificación de los estándares con que cuenta la Empresa, estas se mencionan a continuación.

- ✓ ISO 9001:2015 Sistema de Gestión de la Calidad “Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, tranvía, cable aéreo y BRT (buses de tránsito rápido)”.
- ✓ ISO 14001:2015 Sistema de Gestión Ambiental “Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, cable aéreo y tranvía”.
- ✓ ISO 45001:2018 Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo “Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, cable aéreo y tranvía”.
- ✓ NTC 5801:2018 Gestión para la Investigación, el Desarrollo e Innovación, “Actividades de innovación para el servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, cable aéreo, tranvía y BRT (buses de tránsito rápido)”.

Dado lo anterior, la Empresa cuenta con mecanismos que permiten verificar la transparencia y cumplimiento de requisitos para los diferentes temas que hacen parte del informe de implementación y que pueden utilizarse para el cumplimiento de este requisito.

#### **4. Anexos**

- 4.1. Estados Financieros 2023 – 2022**
- 4.2. Memoria de sostenibilidad**
- 4.3. Hipótesis de negocio en marcha**





# Estados Financieros Comparativos

**Diciembre 2023 y 2022 y 01 de Enero de 2022**

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 REVISOR FISCAL ESTADOS FINANCIEROS .....	4
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA .....	10
ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL.....	11
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO .....	12
ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO .....	13
NOTA 1. ENTIDAD REPORTANTE .....	14
NOTA 2. BASES DE PREPARACIÓN DE ESTADOS FINANCIEROS .....	17
NOTA 3. JUICIOS Y ESTIMACIONES CONTABLES .....	18
NOTA 4. POLÍTICAS CONTABLES SIGNIFICATIVAS .....	25
NOTA 5. EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO .....	43
NOTA 6. INVERSIONES E INSTRUMENTOS DERIVADOS .....	44
NOTA 7. CUENTAS POR COBRAR .....	49
NOTA 8. PRESTAMOS POR COBRAR.....	54
NOTA 9. INVENTARIOS.....	55
NOTA 10. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO .....	57
NOTA 11. PROPIEDADES DE INVERSIÓN.....	62
NOTA 12. ACTIVOS INTANGIBLES.....	62
NOTA 13. OTROS ACTIVOS.....	64
NOTA 14. PRÉSTAMOS POR PAGAR .....	68
NOTA 15. CUENTAS POR PAGAR.....	71
NOTA 16. BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS .....	75
NOTA 17. PROVISIONES .....	78
NOTA 18. OTROS PASIVOS.....	79
NOTA 19. PATRIMONIO .....	81
NOTA 20. CUENTAS DE ORDEN .....	83
NOTA 21. INGRESOS .....	88
NOTA 22. GASTOS.....	96
NOTA 23. COSTOS DE VENTAS.....	103
NOTA 24. EFECTOS DE LAS VARIACIONES EN LAS TASAS DE CAMBIO.....	109
NOTA 25. IMPUESTO A LAS GANANCIAS .....	109
NOTA 26. SEGMENTOS DE OPERACIÓN .....	113
NOTA 27. TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS.....	115
NOTA 28. EVENTOS SUBSECUENTES .....	116

## CERTIFICACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

20 de febrero de 2024

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 2023, 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.



Fecha:  
2024.03.08  
15:31:11 -05'00'

**Tomás Andrés Elejalde Escobar**  
Gerente General

LUZ  
KATHERINE  
BURGOS  
MARULANDA

Firmado digitalmente  
por LUZ KATHERINE  
BURGOS  
MARULANDA  
Fecha: 2024.03.07  
17:40:15 -05'00'

**Luz Katherine Burgos Marulanda**  
Contadora Pública  
T.P. 168258-T

## Informe del Revisor Fiscal

A los Socios de  
EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA. :

### Opinión

He auditado los estados financieros adjuntos de la EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA., que comprenden:

- el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2023;
- el estado de resultados integrales, el estado de cambios en el patrimonio neto y el estado de flujos de efectivo por el ejercicio terminado en esa fecha, y
- las notas a los estados financieros y el resumen de las políticas contables significativas.

En mi opinión, los estados financieros adjuntos, que fueron tomados de los libros de contabilidad, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera de la EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA., al 31 de diciembre de 2023, así como sus resultados y sus flujos de efectivo, por el ejercicio terminado en esa fecha, de acuerdo con el Marco Normativo emitido por la Contaduría General de la Nación (Resolución 037 de 2017 y sus normas complementarias y modificatorias).

### Fundamento de la opinión

He llevado a cabo mi auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría aceptadas en Colombia. Mis responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros* de mi informe. Soy independiente de la Compañía de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) junto con los requerimientos de ética que son aplicables a mi auditoría de los estados financieros en Colombia y he cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Considero que la evidencia de auditoría que he obtenido me proporciona una base suficiente y adecuada para expresar mi opinión.

### Párrafo de énfasis por cambio en el marco contable aplicable

Sin modificar mi opinión, tal como se menciona en la Nota 4 de los estados financieros, el Metro de Medellín Ltda. realizó en 2023 la transición al Marco Normativo de Empresas que cotizan en el Mercado de Valores y/o que captan o administran ahorro del público Resolución 037 de 2017 de la Contaduría General de la Nación, con ocasión de su inscripción en el Registro Nacional de Valores, con el fin de suscribir y colocar bonos de deuda pública interna sostenibles en el mercado de capitales colombiano.

Al 1 de enero de 2022, el efecto de la conversión al nuevo marco contable fue un mayor valor de los activos en \$465.121 millones, un mayor valor de los pasivos en \$1.179.949 millones y un menor valor del patrimonio en \$714.828 millones.

## Responsabilidades de la administración y encargados de gobierno en relación con los estados financieros

La administración es responsable de la preparación y presentación fiel de los estados financieros de acuerdo con las Normas de Contabilidad y de Información Financiera aceptadas en Colombia; y del control interno que la administración considere necesario para la preparación y presentación fiel de los estados financieros libres de errores materiales ocasionados por fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, los asuntos relacionados y usando el principio contable de negocio en marcha salvo que la administración se proponga liquidar la Compañía o cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa más realista que hacerlo.

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

## Responsabilidades del auditor en relación con 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 errores materiales, ocasionados por fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene mi opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría aceptadas en Colombia siempre detecte errores materiales cuando existan. Los errores materiales pueden estar ocasionados por fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o en su conjunto, puede esperarse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría aceptadas en Colombia, apliqué mi juicio profesional y mantuve una actitud de escepticismo profesional durante toda la Auditoría, igualmente:

- Identifiqué y evalué los riesgos de incorrección material en los estados financieros, debido a fraude o error, diseñé y apliqué procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtuve evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para mi opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debido a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtuve conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Compañía.
- Evalué lo adecuado de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluí sobre la adecuada utilización, por parte de la administración, del principio contable de negocio en marcha y, basándome en la evidencia de auditoría obtenida, concluí sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la compañía para continuar como negocio en marcha. Si llegara a la conclusión que existe una incertidumbre material, se requiere que llame la atención en mi informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada



en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que exprese una opinión modificada. Mis conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de mi informe. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía no pueda continuar como un negocio en marcha.

- Evalué la presentación integral, la estructura y el contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación fiel.

Comuniqué a los responsables de la administración y encargados de gobierno de la Compañía, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos, así como cualquier deficiencia significativa de control interno que identifiqué durante el transcurso de mi auditoría.

### Otra información

La administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el informe de gestión de la Compañía, pero no incluye los estados financieros ni mi informe de auditoría correspondiente.

Mi opinión sobre los estados financieros no cubre la otra información y no expreso 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, concluyo que existe una incorrección material en esta otra información, estoy obligado a informar de ello. No tengo nada que informar al respecto.

### Otros asuntos

Los estados financieros de la Compañía bajo el Marco Normativo emitido por la Contaduría General de la Nación (Resolución 414 de 2014 y sus normas complementarias y modificatorias), al 31 de diciembre de 2022, fueron auditados por mí, de acuerdo con Normas Internacionales de Auditoría aceptadas en Colombia, y expresé mi opinión sin salvedades sobre los mismos el 22 de febrero de 2023. Estos estados financieros, incluyendo los saldos de apertura al 1 de enero de 2022, fueron ajustados para adecuarlos a la Resolución 037 de 2017. Dichos ajustes, fueron auditados por mí.

### Otros requerimientos legales y reglamentarios

Además, informo que durante el año 2023, la Compañía ha llevado su contabilidad conforme a las normas legales y a la técnica contable; las operaciones registradas en los libros de contabilidad y los actos de los administradores se ajustan a los estatutos y a las decisiones de la Junta de Socios y Junta Directiva; la correspondencia, los comprobantes de las cuentas y los libros de actas se llevan y se conservan debidamente; el informe de gestión de la administración guarda la debida concordancia con los estados financieros, y la Compañía ha efectuado la liquidación y pago oportuno al Sistema de Seguridad Social Integral, así mismo, a la fecha de emisión de los Estados Financieros la Compañía no se encuentra en mora por este último concepto. Los administradores dejaron constancia en el informe de gestión de que no entorpecieron la libre circulación de las facturas de sus proveedores de bienes y servicios. Por último, informo que, según la valoración realizada en desarrollo de mi revisoría fiscal, durante el año 2023, en mi concepto, nada ha llamado mi atención que me haga pensar que la Compañía no ha cumplido con el programa de transparencia y ética en el sector público de acuerdo con la Ley 2195 de 2022.

Como parte de mis funciones como Revisor Fiscal y en cumplimiento de los numerales primero y tercero del artículo 209 del Código de Comercio, así como de lo dispuesto en los artículos 1.2.1.2. y 1.2.1.5., del Decreto Único Reglamentario 2420 de 2015, modificados por los artículos 4 y 5 del Decreto 2496 de 2015, respectivamente, emití mi informe separado el 23 de febrero de 2024.

**Jessica Bedoya Builes**  
Firmado digitalmente por Jessica Bedoya Builes  
DN: cn=Jessica Bedoya Builes, c=CO, o=Jessica Bedoya Builes, ou=NA, email=jbedoya@bdo.com.co

JESSICA BEDOYA BUILES  
Revisor Fiscal  
Tarjeta Profesional 101.473-T

Miembro de  
BDO AUDIT S.A.S. BIC  
99672-01-2039-24

Medellín, 23 de febrero de 2024

## Informe del Revisor Fiscal sobre el Cumplimiento de los Numerales Primero y Tercero del Artículo 209 del Código de Comercio

A los Socios de  
EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA. :

### Descripción de los asuntos objeto de análisis

Como parte de mis funciones como revisor fiscal de EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA. (en adelante “la Compañía”) y en cumplimiento de los numerales primero y tercero del artículo 209 del Código de Comercio, así como de lo dispuesto en el Decreto Único Reglamentario 2420 de 2015 y sus posteriores modificaciones, debo informar a la Junta de Socios de la Compañía, si para el período que terminó el 31 de diciembre de 2023:

1. Los actos de los administradores se ajustan a los estatutos y a las decisiones de la Junta de Socios, y si
2. Existen medidas de control interno, de conservación y custodia de los bienes de la Compañía o de terceros que estén en su poder, y si todas ellas son adecuadas.

### Criterios aplicables

Los criterios determinados para efectuar la evaluación de los asuntos mencionados anteriormente comprenden:

- a) Estatutos sociales y actas de los máximos órganos de la Compañía.
- b) Componentes del control interno adoptados por la Compañía tales como: ambiente de control, proceso de evaluación de riesgos, procesos de información y comunicación y monitoreo de los controles por parte de la administración y de los encargados del gobierno corporativo, los cuales están basados en lo establecido en el sistema de control interno implementado por la administración de la Compañía.

### Limitaciones inherentes

Debido a limitaciones inherentes, incluida la posibilidad de colusión o de sobrepaso de controles por parte de la administración, el control interno puede no prevenir, o detectar y corregir los errores importantes. También, las proyecciones de cualquier evaluación o efectividad de los controles de periodos futuros están sujetas al riesgo de que los controles lleguen a ser inadecuados debido a cambios en las condiciones, o que el grado de cumplimiento de las políticas o procedimientos se pueda deteriorar.

### Responsabilidad de la administración

La Administración es responsable por el cumplimiento de los estatutos y de las decisiones de la Junta de socios y por el diseño e implementación de las medidas de control interno, de conservación y custodia de los bienes de la Compañía o de terceros que estén en su poder, así como de la definición de políticas y procedimientos que de él se desprendan. Estas medidas de control interno son definidas por los órganos societarios, la Administración y su personal, con el fin de obtener una seguridad razonable con respecto al alcance de sus objetivos operacionales, de reporte y cumplimiento.

### Responsabilidad del revisor fiscal

Mi responsabilidad consiste en realizar un trabajo de aseguramiento razonable para emitir una conclusión soportada en los procedimientos diseñados y ejecutados con base en mi juicio profesional y la evidencia



obtenida como resultado de los mencionados procedimientos, aplicando la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento para Compromisos de Aseguramiento distintos de la Auditoría y de la Revisión de Información Financiera Histórica (NIEA-3000) aceptada en Colombia, sobre los asuntos descritos en los numerales primero y tercero del artículo 209 del Código de Comercio. He cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos éticos establecidos en el Código de Ética aceptado en Colombia para profesionales de la contabilidad, basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional y debido cuidado, confidencialidad y conducta profesional. Igualmente apliqué durante la ejecución de mi trabajo la Norma Internacional de Control de Calidad NICC 1.

#### Procedimientos realizados

Los procedimientos ejecutados para alcanzar mi conclusión consistieron principalmente en:

- Obtención de una carta de declaraciones escrita de la administración sobre si los actos de los administradores se ajustaron a los estatutos y a las decisiones de la Junta de Socios y si las medidas de control interno, de conservación y custodia de los bienes de EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA. y los de terceros que están en su poder, son adecuadas.
- Lectura de los estatutos y actas de Junta de Socios por el período comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 y entre el 1 de enero del 2024 y hasta la fecha de mi informe, con el fin de evaluar si las disposiciones o instrucciones allí contenidas han sido implementadas durante el período, o cuentan con un cronograma de implementación adecuado.
- Indagaciones con la Administración acerca de cambios a los estatutos que tuvieron lugar entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2023, así como posibles cambios que se tienen proyectados.
- Inspección de documentos que soporten el cumplimiento de las disposiciones que dieron lugar a los cambios en los estatutos efectuados en el período comprendido entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2023.
- Entendimiento, evaluación del diseño y pruebas de operatividad, con alcance definido según el criterio del auditor, de los controles a nivel de Entidad, establecidos por la Compañía por cada uno de los elementos del control interno.
- Entendimiento, evaluación del diseño y pruebas de operatividad, con alcance definido según el criterio del auditor, de controles en procesos significativos que afectan materialmente la información financiera de la Compañía.
- Emisión de cartas a la gerencia con mis recomendaciones sobre las deficiencias en el control interno consideradas no significativas que fueron identificadas durante el trabajo de revisoría fiscal.
- Seguimiento a los planes de acción ejecutados por la Compañía como respuesta a deficiencias identificadas en períodos anteriores o durante el período cubierto por el presente informe.

#### Conclusión

Conforme a mis procedimientos de auditoría desarrollados en su conjunto y las limitaciones inherentes detalladas anteriormente, puedo concluir que al 31 de diciembre de 2023, los actos de los Administradores de la Compañía se ajustan a los estatutos y/o a las decisiones de la Junta de Socios, y las medidas de control interno, de conservación y custodia de los bienes de la Compañía o de los de terceros que estén en su poder, existen y son adecuadas, en todos los aspectos materiales, según los criterios aplicables.

**Jessica Bedoya Builes**  
Firmado digitalmente por Jessica Bedoya Builes  
DN: cn=Jessica Bedoya Builes, c=CO, o=Jessica Bedoya Builes, ou=NA, email=jbedoya@bdo.com.co

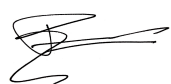
JESSICA BEDOYA BUILES  
Revisor Fiscal  
Tarjeta Profesional 101.473-T

Miembro de  
BDO AUDIT S.A.S. BIC  
99672-01-2038-24

Medellín, 23 de febrero de 2024

**EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**  
Periodos terminados a 31 de diciembre de 2023 y 2022  
(Expresado en millones de pesos colombianos)

	Notas	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Varia. Dic 2023-2022	%
<b>ACTIVOS</b>						
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>\$ 1.079.493</b>	<b>\$ 986.012</b>	<b>\$ 1.058.365</b>	<b>\$ 93.481</b>	<b>9%</b>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFFECTIVO	5	\$ 237.012	\$ 187.771	\$ 222.232	\$ 49.241	26%
INVERSIONES E INSTRUMENTOS DERIVADOS	6	\$ 311.910	\$ 193.859	\$ 206.743	\$ 118.051	61%
CUENTAS POR COBRAR	7	\$ 152.859	\$ 166.662	\$ 189.853	-\$ 13.802	-8%
PRESTAMOS POR COBRAR	8	\$ 2.653	\$ 9.623	\$ 0	-\$ 6.970	-72%
INVENTARIOS	9	\$ 108.199	\$ 97.740	\$ 94.471	\$ 10.459	11%
OTROS ACTIVOS	13	\$ 266.860	\$ 330.357	\$ 345.066	-\$ 63.497	-19%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>\$ 4.937.389</b>	<b>\$ 4.694.787</b>	<b>\$ 4.504.299</b>	<b>\$ 242.602</b>	<b>5%</b>
INVERSIONES E INSTRUMENTOS DERIVADOS	6	\$ 335.869	\$ 233.130	\$ 131.636	\$ 102.739	44%
CUENTAS POR COBRAR	7	\$ 19.057	\$ 27.800	\$ 9.269	-\$ 8.743	-31%
PRESTAMOS POR COBRAR	8	\$ 10.494	\$ 7.620	\$ 7.113	\$ 2.874	38%
PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO	10	\$ 4.427.361	\$ 4.281.392	\$ 4.247.081	\$ 145.969	3%
ACTIVOS INTANGIBLES	12	\$ 4.502	\$ 1.877	\$ 2.340	\$ 2.625	140%
ACTIVO POR IMPUESTO DIFERIDO	25	\$ 113.677	\$ 116.817	\$ 99.943	-\$ 3.140	-3%
OTROS ACTIVOS	11-13	\$ 26.429	\$ 26.151	\$ 6.917	\$ 278	1%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>		<b>\$ 6.016.882</b>	<b>\$ 5.680.799</b>	<b>\$ 5.562.664</b>	<b>\$ 336.083</b>	<b>5,9%</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>						
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		<b>\$ 240.138</b>	<b>\$ 279.598</b>	<b>\$ 294.347</b>	<b>-\$ 39.460</b>	<b>-14%</b>
PRÉSTAMOS POR PAGAR	14	\$ 14.012	\$ 16.588	\$ 3.603	-\$ 2.576	-16%
CUENTAS POR PAGAR	15	\$ 188.414	\$ 226.084	\$ 248.875	-\$ 37.670	-17%
BENEFICIOS A EMPLEADOS	16	\$ 31.931	\$ 26.214	\$ 24.338	\$ 5.717	22%
OTROS PASIVOS	18	\$ 5.781	\$ 10.712	\$ 17.531	-\$ 4.931	-46%
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>\$ 7.715.277</b>	<b>\$ 7.628.769</b>	<b>\$ 7.496.827</b>	<b>\$ 86.508</b>	<b>1%</b>
PRÉSTAMOS POR PAGAR	14	\$ 6.392.126	\$ 6.386.680	\$ 6.292.749	\$ 5.446	0%
BENEFICIOS A EMPLEADOS	16	\$ 18.320	\$ 16.546	\$ 15.979	\$ 1.774	11%
PROVISIONES	17	\$ 9.795	\$ 23.040	\$ 8.287	-\$ 13.245	-57%
OTROS PASIVOS	18	\$ 997.435	\$ 941.349	\$ 916.818	\$ 56.086	6%
PASIVO POR IMPUESTO DIFERIDO	25	\$ 297.601	\$ 261.154	\$ 262.994	\$ 36.447	14%
<b>TOTAL PASIVO</b>		<b>\$ 7.955.415</b>	<b>\$ 7.908.367</b>	<b>\$ 7.791.175</b>	<b>\$ 47.048</b>	<b>0,6%</b>
<b>PATRIMONIO</b>	19	<b>-\$ 1.938.532</b>	<b>-\$ 2.227.568</b>	<b>-\$ 2.228.510</b>	<b>\$ 289.035</b>	<b>-13%</b>
APORTES SOCIALES		\$ 150.269	\$ 150.269	\$ 150.269	\$ 0	0%
RESULTADO DEL EJERCICIO ANTERIOR		-\$ 2.379.402	-\$ 2.378.519	-\$ 2.375.652	-\$ 883	0%
RESULTADO DEL EJERCICIO		\$ 298.626	\$ 5.712	\$ 0	\$ 292.914	5128%
OTROS RESULTADOS INTEGRALES		-\$ 8.026	-\$ 5.030	-\$ 3.126	-\$ 2.996	60%
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>		<b>\$ 6.016.882</b>	<b>\$ 5.680.799</b>	<b>\$ 5.562.664</b>	<b>\$ 336.083</b>	<b>5,9%</b>



Fecha:  
2024.03.08  
15:31:47 -05'00'

**Tomás Andrés Elejalde Escobar**  
Gerente General

**LUZ KATHERINE BURGOS MARULANDA**

**Luz Katherine Burgos Marulanda**  
Contadora Pública  
T.P. 168258-T

Firmado digitalmente por  
LUZ KATHERINE BURGOS  
MARULANDA  
Fecha: 2024.03.07 17:40:50  
-05'00'

**Jessica Bedoya Builes**

Jessica

**Bedoya Builes**

Firmado digitalmente por Jessica  
Bedoya Builes  
DN: cn=Jessica Bedoya Builes,  
c=CO, o=Jessica Bedoya Builes,  
ou=NA,  
email=jbedoya@bdo.com.co

**Jessica Bedoya Builes**

Revisor Fiscal  
T.P. 101473-T  
Designada por BDO AUDIT S.A.S.BIC  
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 2023 y 2022**  
**(Expresado en Millones de pesos colombianos)**

	Nota	Diciembre de 2023	Diciembre de 2022	Variación	%
INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	21	\$812.163	\$694.761	\$ 117.402	17%
COSTOS DE VENTAS	23	\$659.765	\$590.544	\$ 69.221	12%
<b>UTILIDAD BRUTA EN VENTAS</b>		<b>\$152.398</b>	<b>\$104.217</b>	<b>\$ 48.181</b>	<b>46%</b>
<b>GASTOS OPERACIONALES</b>	22	<b>\$99.390</b>	<b>\$62.972</b>	<b>\$ 36.418</b>	<b>58%</b>
DE ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y VENTAS		\$94.465	\$47.559	\$ 46.906	99%
DETE, DEPR, AMORTIZACIONES Y PROV		\$4.925	\$15.413	-\$ 10.488	-68%
<b>UTILIDAD OPERACIONAL</b>		<b>\$53.008</b>	<b>\$41.245</b>	<b>\$ 11.763</b>	<b>29%</b>
INGRESOS POR TRANSFERENCIA Y SUBVENCIONES	21.2	\$395.654	\$144.625	\$ 251.029	174%
INGRESOS FINANCIEROS	21.3	\$104.878	\$51.589	\$ 53.289	103%
OTROS INGRESOS	21	\$71.032	\$25.604	\$ 45.428	177%
GASTOS TRANSFERENCIA Y SUBVENCIONES		\$1.387	\$420	\$ 967	230%
GASTOS FINANCIEROS	22.4	\$242.102	\$234.401	\$ 7.701	3%
OTROS GASTOS NO OPERACIONALES	22.5	\$42.869	\$41.244	\$ 1.626	4%
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>\$338.213</b>	<b>- \$13.001</b>	<b>\$ 351.214</b>	<b>2701%</b>
GASTO (INGRESO) IMPUESTO DIFERIDO	25	- \$39.587	\$18.713	-\$ 58.300	-312%
<b>UTILIDAD NETA DEL PERÍODO</b>		<b>\$298.626</b>	<b>\$5.712</b>	<b>\$ 292.914</b>	<b>5128%</b>
<b>OTRO RESULTADO INTEGRAL</b>		<b>-\$ 2.995</b>	<b>-\$1.904</b>	<b>-\$ 1.091</b>	<b>57%</b>
Pérdidas en Inversiones por aplicación MPP		-\$ 844	\$ 0	-\$ 844	-100%
Pérdida actualización calculo actuarial		-\$ 2.151	-\$ 1.904	-\$ 247	13%
<b>RESULTADO INTEGRAL TOTAL DEL AÑO</b>		<b>\$295.631</b>	<b>\$3.808</b>	<b>\$ 291.823</b>	<b>7.663%</b>



Fecha:  
2024.03.08  
15:32:10 -05'00'

**Tomás Andrés Elejalde Escobar**  
Gerente General

LUZ  
KATHERINE  
BURGOS  
MARULANDA  
Firmado digitalmente por LUZ KATHERINE BURGOS MARULANDA  
Fecha: 2024.03.07 17:41:22 -05'00'

**Luz Katherine Burgos**  
**Marulanda**  
Contadora Pública  
T.P. 168258-T

Jessica  
Bedoya Builes

Firmado digitalmente por Jessica Bedoya Builes  
DN: cn=Jessica Bedoya Builes, c=CO, o=Jessica Bedoya Builes, ou=NA, email=jbedoya@bdo.com.co

**Jessica Bedoya Builes**  
Revisor Fiscal  
T.P. 101473-T  
Designada por BDO AUDIT S.A.S.BIC  
Ver opinión adjunta

**EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO**  
**Periodos terminados al 31 de diciembre 2023 y 2022**  
**(Expresado en Millones de pesos)**

Concepto	Aportes Sociales	Resultados de Ejercicios anteriores	Resultados del Ejercicio	Impactos por transición al nuevo marco de regulación	Ganancias o pérdidas por planes de beneficios a empleados	Ganancias o pérdidas inversiones	Patrimonio total
<b>Patrimonio saldo al 01 de enero de 2022</b>	<b>\$ 150.269</b>	<b>-\$ 1.990.389</b>	<b>\$ 328.866</b>	<b>-\$ 714.129</b>	<b>-\$ 2.427</b>	<b>-\$ 699</b>	<b>-\$ 2.228.510</b>
Ganancias o pérdidas inversiones	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Pérdidas actuariales	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	-\$ 1.904	\$ 0	-\$ 1.904
Traslado de Resultado del ejercicio 2021	\$ 0	\$ 328.866	-\$ 328.866	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Otros	\$ 0	-\$ 2.866	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	-\$ 2.866
Resultado del ejercicio 2022	\$ 0	\$ 0	\$ 5.712	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5.712
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2022</b>	<b>\$ 150.269</b>	<b>-\$ 1.664.389</b>	<b>\$ 5.712</b>	<b>-\$ 714.129</b>	<b>-\$ 4.331</b>	<b>-\$ 699</b>	<b>-\$ 2.227.568</b>
ORI aplicación MPP Inversiones Asociadas	\$ 0	-\$ 699	\$ 0	\$ 0	\$ 0	-\$ 844	-\$ 1.543
Pérdidas actuariales	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	-\$ 2.151	\$ 0	-\$ 2.151
Traslado de Resultado del ejercicio 2022	\$ 0	\$ 5.712	-\$ 5.712	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Ajustes ejercicios anteriores	\$ 0	-\$ 5.897	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	-\$ 5.897
Resultado del ejercicio 2023	\$ 0	\$ 0	\$ 298.626	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 298.626
<b>Saldo 31 de diciembre de 2023</b>	<b>\$ 150.269</b>	<b>-\$ 1.665.273</b>	<b>\$ 298.626</b>	<b>-\$ 714.129</b>	<b>-\$ 6.482</b>	<b>-\$ 1.543</b>	<b>-\$ 1.938.532</b>



Fecha: 2024.03.08  
15:32:46 -05'00'

**Tomás Andrés Elejalde Escobar**  
Gerente General

LUZ KATHERINE BURGOS MARULANDA  
Firmado digitalmente por LUZ KATHERINE BURGOS MARULANDA  
Fecha: 2024.03.07  
17:41:40 -05'00'

**Luz Katherine Burgos Marulanda**  
Contadora Pública  
T.P. 168258-T

Jessica Bedoya Builes

Firmado digitalmente por Jessica Bedoya Builes  
DN: cn=Jessica Bedoya Builes, c=CO, o=Jessica Bedoya Builes, ou=NA, email=jbedoya@bdo.com.co

**Jessica Bedoya Builes**  
Revisor Fiscal  
T.P. 101473-T  
Designada por BDO AUDIT S.A.S.BIC  
Ver opinión adjunta

**EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA**  
**ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO**  
**Método indirecto**  
**Periodos terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022**  
**(Expresado en millones de pesos)**

	2023	2022
<b>Flujos de efectivo generados por las operaciones del año</b>		
Resultado integral del año	\$ 298.626	\$ 5.712
<b>Más (menos) ingresos (gastos) que no que no afectaron el capital de trabajo</b>		
Deterioro cartera	\$ 1.238	\$ 9
Deterioro de inventarios	\$ 826	\$ 58
Depreciación de propiedades, planta y equipo	\$ 565	\$ 593
Provisión litigios y demandas	\$ 2.240	\$ 14.753
Subvenciones	\$ 1.387	\$ 420
Financiero (Prestamos de la Nación)	\$ 213.698	\$ 212.572
Perdida por aplicación del método de participación Patrimonial	\$ 2.064	\$ 1.538
Pérdida participación negocio conjunto	\$ 1.593	\$ 1.584
Perdida en baja en cuentas de activos no financieros	\$ 2.796	\$ 371
Pérdida por baja en cuentas por cobrar	\$ 542	\$ 0
Depreciación y amortización (Intangibles)	\$ 1.096	\$ 2.690
Depreciación y amortización (Propiedades de inversión)	\$ 0	\$ 84
Depreciación de Propiedad Planta y equipo	\$ 164.863	\$ 151.673
Subvención de rentas	-\$ 166.900	-\$ 62.492
Subvención nación acuerdo de pago	-\$ 5.655	-\$ 5.881
Subvenciones de proyectos	-\$ 29.312	-\$ 29.312
Financieros (Prestamos empleados)	-\$ 875	-\$ 772
Ganancia método partic invers. asociadas	-\$ 10.430	\$ 0
Reversión pérdida deterioro de valor (Cuentas por cobrar)	-\$ 2.156	-\$ 117
Reversión provisiones litigios y demandas	-\$ 15.470	\$ 0
Movimiento impuesto diferido	-\$ 39.587	\$ 18.713
Efecto diferencia en cambio	-\$ 7.503	\$ 8.079
<b>Efectivo generado en la operación</b>	<b>\$ 413.646</b>	<b>\$ 320.274</b>
<b>Cambios en activos y pasivos</b>		
Cuentas por cobrar	\$ 22.632	\$ 4.748
Otros Activos (Anticipos y saldos a favor por impuestos)	-\$ 7.928	-\$ 3.370
Otros Activos	\$ 74.533	\$ 1.205
Préstamos por cobrar	\$ 3.159	-\$ 9.648
Inventarios	-\$ 11.286	-\$ 3.327
Cuentas por pagar	-\$ 35.043	-\$ 27.285
Beneficios a los empleados	\$ 5.340	\$ 539
Provisiones	-\$ 14	\$ 0
Otros pasivos	\$ 153.362	\$ 41.670
<b>Efectivo generado en cambios de activos y pasivos</b>	<b>\$ 204.755</b>	<b>\$ 4.531</b>
<b>Efectivo generado en actividades de operación</b>	<b>\$ 618.402</b>	<b>\$ 324.805</b>
<b>Flujos de efectivo generados por las actividades de inversión</b>		
Aumento neto de propiedad planta y equipo	-\$ 314.332	-\$ 186.947
Otros activos (adquisición intangibles)	-\$ 3.721	-\$ 2.227
Otros activos (Propiedades de inversión)	-\$ 278	-\$ 1.038
Otros activos (Activos por impuestos diferidos)	\$ 3.140	-\$ 35.153
Inversiones (de Administración de liquidez)	-\$ 216.883	-\$ 91.758
<b>Efectivo neto generado por actividades de inversión</b>	<b>-\$ 532.074</b>	<b>-\$ 317.124</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		
Préstamos por pagar	-\$ 37.087	-\$ 42.141
<b>Efectivo neto generado por actividades de financiación</b>	<b>-\$ 37.087</b>	<b>-\$ 42.141</b>
<b>Aumento (disminución) del efectivo y equivalentes al efectivo</b>	<b>\$ 49.241</b>	<b>-\$ 34.460</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio de año</b>	<b>\$ 187.771</b>	<b>\$ 222.232</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del año</b>	<b>\$ 237.012</b>	<b>\$ 187.771</b>



Fecha: 2024.03.08  
15:33:09 -05'00'

**Tomás Andrés Elejalde Escobar**  
Gerente General

LUZ KATHERINE  
BURGOS MARULANDA

**Luz Katherine Burgos Marulanda**  
Contadora Pública  
T.P. 168258-T

Firmado digitalmente por LUZ  
KATHERINE BURGOS  
MARULANDA  
Fecha: 2024.03.07 17:42:03 -05'00'

Jessica  
Bedoya Builes

**Jessica Bedoya Builes**  
Revisor Fiscal  
T.P. 101473-T  
Designada por BDO AUDIT S.A.S.BIC  
Ver opinión adjunta

Firmado digitalmente por Jessica  
Bedoya Builes  
DN: cn=Jessica Bedoya Builes,  
c=CO, o=Jessica Bedoya Builes,  
ou=NA,  
email=ibedoya@bdo.com.co



## 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.
- Transporte 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.

**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.

### Base normativa y período cubierto

Los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2023 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.

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 2023 y 2022. El Estado de Situación Financiera de apertura es el inicio de la vigencia del año 2022, en cumplimiento de la NIIF 1 Adopción por primera vez.

Los ajustes determinados bajo la adopción de la NIIF 1, fueron debidamente socializados y aprobados por el Comité de Sostenibilidad Contable de la empresa en el Acta N° 10 del 25 de agosto de 2022 y Acta N° 12 del 13 de marzo de 2023.

Para efectos de la aplicación del Marco Normativo el 29 de diciembre de 2022, mediante resolución 1969 de la Superintendencia Financiera de Colombia autorizó la inscripción en el (Registro Nacional de Valores y Emisores) RNVE a la Empresa Metro de Medellín, para suscribir y colocar bonos de deuda pública interna sostenibles en el mercado de capitales colombiano.

El 23 de enero de 2023, se recibió el concepto N° 20231100001001 por parte de la Contaduría General de la Nación para la aplicación del Marco Normativo para Empresas que Cotizan en el

Mercado de Valores, o que Captan o Administran Ahorro del Público previo a la inscripción en el RNVE.

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.

Los Estados Financieros y fueron aprobados por la Junta de Socios mediante Acta N° 64 del 13 de marzo de 2024.

La Empresa no realizó adopciones anticipadas de normas, interpretaciones o modificaciones que hayan sido emitidas.

### 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

### Base de Medición

Los Estados Financieros a 31 de diciembre de 2023, se elaboraron teniendo presente las bases de medición del marco normativo aplicable a la resolución 037 de 2017 de la CGN.

### Moneda funcional y de presentación, redondeo y materialidad

**Moneda Funcional:** Los estados financieros se presentan en la moneda funcional de la Empresa que es el peso colombiano y la unidad de medida de presentación 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	2023	2022
	Valor	Valor
USD	\$3.822,05	\$ 4.810,20
EURO	\$4.222,03	\$5.133,69

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 evaluado 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 2023 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 detrimento 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.

### **NOTA 3. JUICIOS Y ESTIMACIONES CONTABLES**

#### **Juicios**

##### **Beneficios posempleo - Cálculo actuarial**

La empresa desarrolla de forma anual la valoración actuarial de beneficios posempleo utilizando tasa de descuento aplicable, futuros aumentos salariales, las tasas de mortalidad y los futuros aumentos de las pensiones. Para el ejercicio de valoración se toma como referencia la curva cero cupones de los títulos de deuda pública, denominados en pesos vigentes a 31 de diciembre de 2023 y publicados por el Banco de la República.

La tasa de mortalidad se basa en tablas de mortalidad de rentistas hombres y mujeres aprobados por la Superintendencia Financiera según resolución No. 1555 de julio 20 de 2010. El incremento futuro de los salarios y el incremento de las pensiones se basan en las tasas de inflación futuras esperadas para cada país.

##### **Modelo valor razonable 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 de conformidad con la NIC 40.

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

## **Estimaciones**

Los siguientes son las, estimaciones y suposiciones utilizadas 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:

### **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 cartera**

La empresa de forma anual desarrolla el análisis y estimación de deterioro de cartera bajo el modelo de pérdidas crediticias esperadas, el deterioro se reconoce de forma separada como un menor valor de las cuentas por cobrar, afectando el gasto del periodo. Bajo este cálculo, el Metro de Medellín Ltda. aplicará el enfoque simplificado, para el cual desarrolla un análisis individual de las diferentes carteras que presenta la entidad por tipo de cliente y condiciones de riesgos asociadas al mismo, lo que permite no hacer un seguimiento de los cambios en el riesgo de crédito, sino reconocer un deterioro de pérdidas basado en las pérdidas esperadas durante el tiempo de vida de las cuentas por cobrar al cierre del año, esto es, reconocer las pérdidas que resultan de posibles eventos de incumplimiento durante la vida esperada de las cuentas por cobrar.

### **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.

### **Impuesto diferido**

La empresa desarrolla el proceso de análisis, evaluación y determinación de impuesto diferido de manera anual.

El impuesto de renta diferido es aquel que 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 al momento de ser liquidado. No obstante, 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).

### **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 estimativo de la probabilidad de fallo a favor o en contra para la empresa.

La empresa aplica metodologías 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 2023 se identificaron errores de períodos anteriores no materiales los cuales son explicadas en la nota 19.

### **Riesgos Financieros**

#### **Riesgos Instrumentos Financieros activos**

##### **Riesgo de Liquidez**

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, con el fin de disponer rápidamente de los recursos necesarios para cumplir con obligaciones contractuales o los requerimientos de liquidez.

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 caja de la empresa, el Metro de Medellín Ltda. realiza la medición de tres indicadores de riesgo de liquidez (IRL), 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 ingreso y las aplicaciones operacionales y no operacionales:

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

Durante el 2023, el resultado de los tres indicadores reflejó que el riesgo de liquidez es bajo y está acorde con los límites de apetito de riesgo de liquidez establecidos por la Junta Directiva de la empresa. En promedio el IRL1 se ubicó en 4 meses con una disminución marginal desde 6 meses a diciembre de 2022, mientras que el resultado promedio del IRL2 e IRL3 fue igual a los indicadores finales de 2022 al ubicarse en 9 y 15 meses, respectivamente.

Es importante mencionar que, durante el año 2023, la empresa no tuvo que recurrir a la venta de títulos valores para suplir las necesidades de liquidez.

##### **Riesgo de Mercado**

En el Metro de Medellín Ltda. 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 Ltda. 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.

Durante el año 2023, el resultado del valor en riesgo (VaR) reflejó que el riesgo de mercado es bajo y está acorde con los límites de apetito de riesgo de mercado establecidos por la Junta Directiva de la empresa. 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 promedio en -0,7% y la duración se ubicó en promedio en 1,2 años, resultados que se ubicaron en los rangos menores de los límites de apetito, tolerancia y capacidad de riesgos y que reflejaron un aumento marginal en el riesgo de mercado asumido pues dichos indicadores cerraron 2022 en -0,6% y 1,1 respectivamente. 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 promedio en -0,4% aumentando marginalmente desde -0,3% a diciembre de 2022.

La principal exposición del riesgo de mercado de la Empresa está relacionada con portafolio de inversiones, 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.

### **Riesgo de Crédito**

Se define como la probabilidad de incurrir en pérdidas y que 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. Por esta razón la gestión del riesgo emisor o crediticio parte de la evaluación y calificación de los diferentes emisores de valores es de vital importancia con el objeto de establecer límites máximos de concentración para éstos y mantener un portafolio con alta calidad crediticia.

La gestión del portafolio se realiza en virtud de la política para manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja, la que a su vez está construida con base en el decreto 1525 de 2008 y 1068 de 2015 donde se establecen los límites de concentración por emisor y la calificación mínima admisible 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, al igual que para el corte anterior a diciembre de 2022, el total de las inversiones 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.

### **Riesgo de tasa de cambio**

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).

Para cuantificar el riesgo de mercado de las posiciones en cuentas de compensación en moneda extranjera (Euro y Dólar) se 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 precios de dichas monedas.

Durante el año 2023 el riesgo de mercado de las posiciones en cuentas de compensación 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 promedio entre -5% y -6% acorde con los límites de apetito, tolerancia y capacidad de riesgos establecidos y conservando una exposición similar a la reportada a diciembre de 2022.

La empresa Metro de Medellín Ltda. cuenta con una política para el manejo de portafolio de inversiones y cobertura de flujo de caja. Esta política tiene como objetivo establecer los lineamientos y directrices para una óptima gestión de los excedentes de liquidez, con criterios de transparencia, rentabilidad, solidez y seguridad, la cual se complementa e instrumenta por medio del GF036\_Procedimiento para coberturas de flujo de caja en moneda extranjera, con el fin de establecer lineamientos para la cobertura del flujo de caja dada la exposición que tiene la Empresa a monedas como el dólar y euro, dado los compromisos adquiridos en estas divisas.

La empresa se encuentra en un proceso de habilitación para realizar coberturas por medio de derivados financieros, actualmente, la gestión del riesgo cambiario se realiza por medio de coberturas naturales, gestionando la compra de moneda según el view de mercado y las proyecciones del flujo de caja.

## **Riesgos Financieros Pasivos**

### **Deuda interna comercial**

#### **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 años 2022 y 2023, 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. Adicionalmente no ha obtenido nuevos endeudamientos y ha saldado créditos que tenía vigentes, lo cual le permitió cerrar con un saldo de deuda en 2023 de \$181.465 millones, mejorando su capacidad crediticia de acuerdo con su perfil de riesgo.

## Riesgo de mercado – tasa de 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.

Durante la vigencia 2023, el riesgo de mercado para la deuda con la banca local se mantuvo estable, en comparación con el año 2022, producto del ciclo de la política monetaria restrictiva de la economía local, en un entorno de riesgo inflacionario en aumento. Las obligaciones financieras de la Empresa se encuentran asociadas al Indicador Bancario de Referencia (IBR) y al Índice de Precios de Consumo IPC, los cuales finalizaron el año en niveles cercanos al 12,3% E.A y 11,43% EA respectivamente. Este nivel de tasas de interés fue previsto en la construcción del presupuesto para la vigencia 2023, dado que se anticipaba el fin del ciclo expansivo de tasas de interés por parte del Banco Central.

La siguiente tabla presenta los créditos vigentes con corte al 31 de diciembre, sus condiciones financieras de las deudas de la empresa:

CRÉDITOS	Tipo de Operación	Tasa	Periodicidad Int	Periodicidad K
Bancolombia Findeter 1 611517865	Empréstito	IBR (3M) + 2,15%	TV	TV
Bancolombia Findeter 2 611517866	Empréstito	IBR (3M) + 2,15%	TV	TV
Leasing Fro Bancolombia - Biviales 611517889	Leasing Financiero	IBR (3M) + 3,80%	TV	TV
Leasing Fro Bancolombia - Bateadora 611517954	Leasing Financiero	IBR (3M) + 2,89%	TV	TV
Leasing Fro Bancolombia - Validadores 611518386	Leasing Financiero	IBR (3M) + 1,9%	TV	TV
B. de Occidente S.A (Fdt) T-1 611516266	Empréstito	IPC - 0,01%	TV	SV
B. de Occidente S.A (Fdt) T-9 611516266	Empréstito	IPC + 0,50%	TV	SV
B. de Bogotá S.A (Fdt) T-1 611516267	Empréstito	IPC - 0,01%	TV	SV
B. de Bogotá S.A (Fdt) T-9 611516267	Empréstito	IPC + 0,50%	TV	SV
B. de Occidente S.A (Rep) 611516266	Empréstito	IBR (3M) + 2,45%	TV	SV
B. de Bogotá S.A (Rep) 611516267	Empréstito	IBR (3M) + 2,45%	TV	SV

Como medida principal para la administración de este riesgo, la Empresa busca coberturas naturales, y en aquellos casos donde no sea posible este tipo de coberturas, se analizarán coberturas financieras, tales como swap de tasas de interés, que mitiguen los efectos derivados de la exposición a factores de riesgo de mercado.

## Riesgo de liquidez

Riesgo asociado a la escasez de fondos e incapacidad de obtener la liquidez suficiente para cumplir con las obligaciones financieras vigentes. Para el año en curso, la empresa presentó un flujo de caja positivo que permitió dar cumplimiento a sus obligaciones y generar liquidez para ejecutar estrategias de inversión.

### Deuda con la nación:

Corresponde a la reestructuración de la deuda adquirida por el Metro de Medellín para la construcción inicial de las Líneas A y B del sistema, y que quedó consignada en el Acuerdo de Pago de 2004 suscrito con la Nación, el Distrito y la Gobernación, siendo los riesgos asociados a dicha deuda los siguientes:

### Riesgo de crédito

La deuda Nación cuenta con dos fuentes de pago que no corresponden a recursos propios de la empresa. La primera corresponde al 54,0541% de la sobretasa a la gasolina de todos los Municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. La segunda corresponde al 40% del impuesto al consumo de tabaco y cigarrillo recaudado en el Departamento de Antioquia. En el Acuerdo de Pago firmado en el año 2004, quedaron establecidos los valores que deben pagar el Distrito y la Gobernación a la

Nación por concepto de rentas de gasolina y tabaco, hasta su cancelación. A la fecha, el cumplimiento de los pagos acordados por rentas alcanzó el 117% de cumplimiento. Así mismo, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de pago de 2004, en caso de que las rentas no alcancen lo estipulado en el Acuerdo de Pago, el Distrito y la Gobernación, deberán garantizar el cumplimiento del pago desde otras fuentes.

### **Riesgo de mercado**

La tasa remuneratoria pactada en el crédito otorgado por la Nación es tasa fija y en pesos colombianos, razón por la cual no existe exposición a dicho riesgo.

### **Deuda externa:**

Para la financiación del Sistema de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, el Metro adquirió créditos externos entre 1984 y 1994 con la garantía de la Nación (deuda externa) con las compañías de financiamiento ICO y KFW. Al igual que la deuda con la Nación, la forma de pago de dichos créditos se encuentra definida en el Acuerdo de Pago suscrito en 2004 y el pago de la deuda externa está a cargo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En consecuencia, los riesgos asociados a esta deuda son los siguientes:

### **Riesgo de crédito**

De conformidad con la Ley 310 de 1996, las entidades territoriales participantes en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte, deberán pignorar rentas que garanticen por lo menos un 60% del valor presente del servicio de la deuda que se hayan contraído o se encuentren contratados o que están o estuvieron garantizados o avalados por la Nación para la financiación de este Sistema y el 40% restante queda a cargo de la Nación. Por lo anterior, y teniendo en cuenta, además, que el pago de la deuda externa adquirida por el Metro de Medellín está a cargo de la Nación, según el Acuerdo de Pago de 2004, no existe riesgo de crédito asociado a incumplimientos en el pago de dicha deuda o en la incapacidad de la empresa para pagar en las fechas de vencimiento establecidas.

### **Riesgo de tasa de interés**

Las operaciones de deuda externa actual suscritas con ICO y KFW se encuentran asociadas a una tasa fija, por lo que no existe exposición de riesgo de tasa de interés, sin embargo, puede presentarse un riesgo de mercado indirecto, especialmente cuando se generen fuertes depreciaciones de la moneda colombiana.

### **Riesgo de tasa de cambio**

Los créditos externos se encuentran denominados en dólares y euros, generando una exposición total a riesgo cambiario. Sin embargo, el servicio de la deuda externa es pagado directamente por la Nación, de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo de Pago de 2004. Es importante precisar que esta obligación financiera ha cumplido su cronograma de pagos de manera ordenada y sin contratiempos, con fecha de cancelación en 2024.

## NOTA 4. POLÍTICAS CONTABLES SIGNIFICATIVAS

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

### EFFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFFECTIVO

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 afectara 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 negociarían que aplique la metodología de valor razonable la empresa da cumplimiento al nivel 1 de la jerarquía de fair value 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 análisis de indicio de deterioro y calculo 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.

Para los activos no corrientes que el Metro de Medellín Ltda. Se poseen 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 discontinuas

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 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
<b>EDIFICACIONES</b>	
Estaciones	50 -100
Subestaciones (obra civil)	50 -100
Patio talleres	50 -100
Parqueaderos	50 -100
<b>REDES, LÍNEAS Y CABLES</b>	
Vía Férrea	25 – 30
<b>PLANTAS, DUCTOS Y TÚNELES</b>	
Catenaria	25 – 30
Subestaciones	25 -30
<b>MAQUINARIA Y EQUIPO</b>	
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
<b>EQUIPOS DE COMUNICACIÓN Y</b>	
Equipos de comunicación	5 -10
Equipos de comunicación operativo	5 -10
Equipos de computo	5 -10
<b>EQUIPOS DE TRANSPORTE TERRESTRE,</b>	
Vehículos terrestres	10 - 15
Vehículos terrestres operativos	10 - 15
Buses	10 - 15
Equipo Férreo	20 - 30
Equipo de elevación	10
<b>MUEBLES Y ENSERES</b>	
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, que representen el 90% del valor inicial de compra 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 cumpliera 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 encargada 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 representan problema 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, deben 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.

### 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:

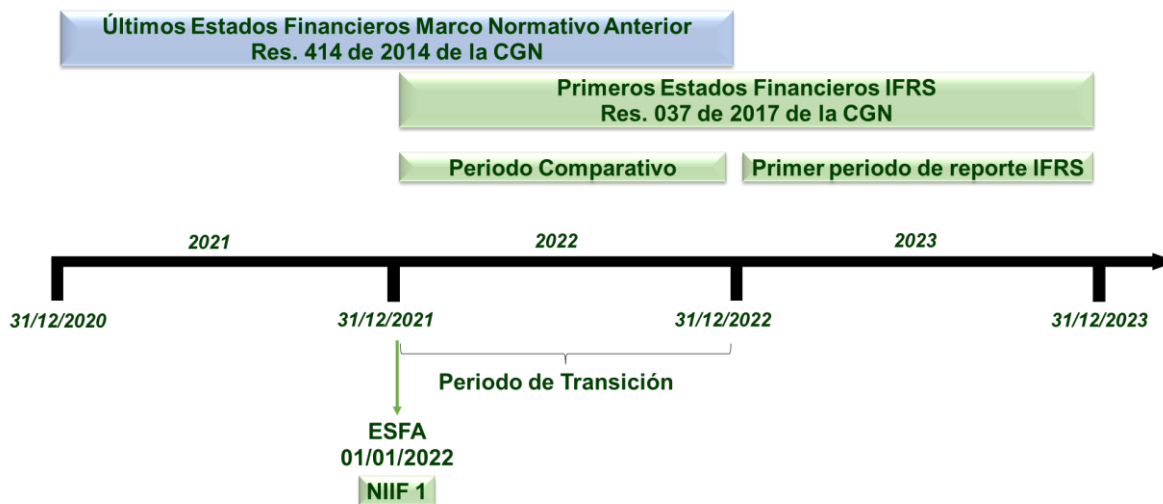
- Transporte público de pasajeros: este segmento incluye las actividades relacionadas con el transporte de pasajeros en los modos: trenes, buses, tranvía y cables aéreos. Los ingresos se derivan de los usos del sistema, de acuerdos contractuales y de transferencias realizadas por la nación y los entes 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.

### TRANSICIÓN MARCO NORMATIVO DE EMPRESAS QUE COTIZAN EN EL MERCADO DE VALORES Y O QUE CAPTAN O ADMINISTRAN AHORRO DEL PÚBLICO RESOLUCIÓN 037 DE 2017- CONTADURIA GENERAL DE LA NACIÓN

El 29 de diciembre de 2022, mediante resolución 1969 de la Superintendencia Financiera de Colombia autorizó la inscripción en el RNVE (Registro Nacional de Valores y Emisores) a la Empresa Metro de Medellín, para suscribir y colocar 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.

El 23 de enero de 2023, se recibió por parte de la Contaduría General de la Nación, el concepto N°20231100001001 para la aplicación del Marco Normativo para Empresas que Cotizan en el Mercado de Valores, o que Captan o Administran Ahorro del Público previo a la inscripción en el RNVE.



A partir del 1 de enero de 2023 la empresa aplica el Marco Normativo de la resolución 037 de 2017.

A continuación, se relaciona el Estados de Situación de Apertura y un detalle de los principales efectos en el proceso de Transición:

Activo	01.01.2022	31.12.2021	Variación
Equivalente de Efectivo	\$ 222.232	\$ 222.232	\$ 0
Inversiones	\$ 338.379	\$ 337.782	\$ 597
Cuentas por cobrar	\$ 199.122	\$ 212.958	-\$ 13.835
Préstamos por cobrar	\$ 7.113	\$ 7.113	\$ 0
Inventarios	\$ 94.471	\$ 94.472	-\$ 2
Propiedad, planta y equipo	\$ 4.247.082	\$ 3.881.801	\$ 365.281
Propiedades de Inversión	\$ 6.917	\$ 7.859	-\$ 942
Otros activos	\$ 347.406	\$ 333.326	\$ 14.079
Impuesto Diferido Activos	\$ 99.943	\$ 0	\$ 99.943
<b>Total Activos</b>	<b>\$ 5.562.664</b>	<b>\$ 5.097.543</b>	<b>\$ 465.121</b>

Pasivo	01.01.2022	31.12.2021	Variación
Prestamos por pagar	\$ 6.296.352	\$ 6.296.352	\$ 0
Cuentas por pagar	\$ 237.532	\$ 214.598	\$ 22.933
Impuestos	\$ 11.343	\$ 11.343	\$ 0
Beneficios a empleados	\$ 40.317	\$ 40.317	\$ 0
Provisiones	\$ 8.287	\$ 3.924	\$ 4.363
Subvenciones condicionadas	\$ 913.232	\$ 3.686	\$ 909.546
Otros pasivos	\$ 21.116	\$ 41.004	-\$ 19.887
Impuesto Diferido Pasivo	\$ 262.994	\$ 0	\$ 262.994
<b>Total Pasivo</b>	<b>\$ 7.791.174</b>	<b>\$ 6.611.225</b>	<b>\$ 1.179.949</b>

Patrimonio	01.01.2022	31.12.2021	Variación
Aportes Social	\$ 150.269	\$ 150.269	\$ 0
ORI	-\$ 3.126	-\$ 2.427	-\$ 699
Resultado Ejercicio Anteriores	-\$ 2.375.652	-\$ 1.990.389	-\$ 385.263
Resultado del Ejercicio	\$ 0	\$ 328.866	-\$ 328.866
<b>Total Patrimonio</b>	<b>-\$ 2.228.510</b>	<b>-\$ 1.513.682</b>	<b>-\$ 714.828</b>
<b>Total Pasivo +Patrimonio</b>	<b>\$ 5.562.664</b>	<b>\$ 5.097.543</b>	<b>\$ 465.121</b>

## ACTIVOS

El total de activos pasó de \$5.097.543 a \$5.562.664 con un incremento de \$465.121 (el 9,1%), la variación se genera fundamentalmente por:

### Propiedad Planta y Equipo

Se presentó un incremento efecto de la valoración de 717 terrenos de \$324.804 como consecuencia de la aplicación retroactiva de la nueva política contable de propiedades, planta y equipo, la cual incorpora el modelo del valor reevaluado de la NIC 16 para este tipo de bienes. Esta metodología de valoración se desarrollará sobre este tipo de activos cada tres años, o cuando presenten cambios sustanciales. Los avalúos fueron adelantados por el área de gestión urbana en cumplimiento de la NIIF 13 bajo el Modelo Económico de precios Hedónicos.

Adicionalmente, se reincorporaron activos que generaban beneficios económicos al Metro de Medellín y se encontraban totalmente depreciados, en cumplimiento de la NIC 16, por \$31.732 bienes que fueron valorados por especialistas externos contratados por la entidad.

## **Cuentas por cobrar**

A nivel de cuentas por cobrar, como ajustes relevantes se presenta una disminución de \$2.140. producto de la aplicación del modelo de pérdidas esperadas incorporado en la NIIF 9 para el cálculo del deterioro.

Adicionalmente se desarrolló la baja de derecho estimado de ingreso de transporte por \$11.696, que no cumplía los requisitos definidos en la NIIF 9 de Instrumentos Financieros e ingresos derivados de contratos con clientes NIIF 15, este hecho económico bajo el Marco Normativo anterior correspondía a la estimación de recursos que tenía derecho la empresa sobre los recargas desarrolladas por los usuarios en el Patrimonio Autónomo de recaudo del SITVA, pendiente por distribuir, analizada la transacción económica se determinó que los recargas no usadas por los usuarios debían ser reconocidas por la Empresa en su totalidad como ente recaudador del SITVA, esta transacción se encuentra en el rubro de otros activos y como un recurso a favor de terceros. de contratos con clientes.

## **Impuesto Diferido Activo**

En el proceso de implementación de la NIC 12, una vez evaluadas la divergencia entre las bases contables y fiscales que generan diferencias temporarias, la empresa generó un Impuesto Diferido Activo principalmente por pérdidas fiscales vigentes de los años 2007, 2008, 2010 y 2021 que no presentan límite de compensación y que representan un derecho para la entidad por \$94.321, adicionalmente se generó impuesto diferido activo por \$3.645 efecto del diferencial cambiario de las operaciones de crédito en moneda extranjera.

## **PASIVOS**

Los pasivos pasan de \$6.611.225 a \$7.791.174 con un incremento de \$1.179.949 (el 17,85%). Esta variación se genera principalmente por:

### **Subvenciones**

La aplicación retroactiva de la nueva política contable de contabilización de las subvenciones y ayudas gubernamentales, la cual determina que las subvenciones se reconocen en los resultados del periodo en que se reconocen los costos/gastos asociados, tiene como consecuencia que aquellas subvenciones relacionadas con activos deben reconocerse en los resultados en la misma proporción en que se reconozca la depreciación de los activos subvencionados (NIC 20).

Por este motivo se reconocieron \$910.533 los cuales están relacionados con activos de seis proyectos ya ejecutados o en proceso de ejecución del Metro de Medellín, como lo son Cable línea K, Cable línea J, Buses, Cable línea L, Corredor tranvía con sus respectivos cables y Cable línea P, estos activos fueron formados con recursos que entregaron al bajo la modalidad de subvención.

### **Impuesto Diferido Pasivo**

En el proceso de implementación de la NIC 12 una vez evaluadas y analizadas las diferencias temporarias que genera las bases contables y tributarias de la entidad, la empresa generó un impuesto diferido pasivo principalmente por efectos de reevaluación de la propiedad planta y equipo y ajustes por inflación que generaron un efecto de \$258.732

### **Provisiones, activos y pasivos contingentes**

En el proceso de evaluación y aplicación de la NIC 37, asociado a las provisiones por litigios en contra del Emisor se generó un incremento de \$4.363, debido a la aplicación de la metodología de la resolución 353 de 2016 de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, incorporada en la nueva política contable y aplicada sobre 129 procesos judiciales.

## PATRIMONIO

En consecuencia, con lo anterior, el patrimonio se reduce en \$714.828, pasando de un saldo negativo de \$1.513.681 a un saldo negativo de \$2.228.509, que representa una variación del -47,22%.

A continuación, se presenta la conciliación patrimonial de los impactos de transición:

Concepto	Saldo
<b>Saldo Patrimonio 31/12/2021 – Patrimonio Inicial</b>	<b>-\$ 1.513.682</b>
Aplicación de NIC 20 Subvenciones de proyectos	-\$ 900.163
Aplicación NIC 37 Litigios y demandas	-\$ 4.363
Aplicación IFRS 9 Costo Amortizado prestamos por cobrar	-\$ 3.842
Aplicación IFRS 9 Modelo de Pedida Esperada deterioro de Cartera	-\$ 2.140
Aplicación IFRS 9 Baja de cuentas por cobrar	-\$ 11.697
Aplicación IFRS 9 Patrimonio Autónomo de Recaudo	\$ 24.126
Aplicación de NIC 2 Baja de Inventarios	-\$ 2
Aplicación NIC 28 Inversiones en Asociadas	\$ 1.296
Aplicación NIC 40 Propiedades de Inversión Valor Razonable	\$ 1.385
Aplicación NIC 40 Propiedades de Inversión Reclasificación	-\$ 34
Aplicación NIC 16 PPE no cumple condiciones de activo	\$ 247
Aplicación NIC 16 Valor razonable activos	\$ 31.735
Aplicación NIC 16 Costo Revaluado Terrenos	\$ 324.804
Aplicación IFRS 9 Patrimonio autónomo de Recaudo recursos a favor de terceros	-\$ 24.126
Aplicación NIIF 15 Ingresos por anticipado no cumplen condiciones	\$ 11.696
Aplicación NIC 12 Impuesto a las Ganancias Activo	\$ 99.943
Aplicación NIC 12 Impuesto a las Ganancias pasivo	-\$ 262.994
Ajuste ORI	-\$ 699
<b>Saldo Patrimonio 01/01/2022 – Patrimonio Final</b>	<b>-\$ 2.228.510</b>

## ACTIVOS

### NOTA 5. EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO

Efectivo y equivalentes de efectivo	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Depósitos en instituciones	\$ 186.026	\$ 112.626	\$ 207.668	\$ 73.400	65
Equivalentes al efectivo	\$ 39.324	\$ 68.157	\$ 8.586	-\$ 28.833	-
Caja	\$ 11.602	\$ 6.928	\$ 5.918	\$ 4.674	67
Efectivo de uso restringido	\$ 60	\$ 60	\$ 60	\$ 0	0%
<b>Total</b>	<b>\$ 237.012</b>	<b>\$ 187.771</b>	<b>\$ 222.232</b>	<b>\$ 49.241</b>	<b>26</b>

#### ➤ Depósitos en instituciones financieras

Depósitos en instituciones financieras	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var 2023-2022	%
Bancos en moneda nacional	\$ 171.558	\$ 104.334	\$ 67.224	64%
Bancos en moneda (USD)	\$ 11.629	\$ 4.070	\$ 7.559	186%
Bancos en moneda (EUR)	\$ 2.839	\$ 4.222	-\$ 1.383	-33%
<b>Total</b>	<b>\$ 186.026</b>	<b>\$ 112.626</b>	<b>\$ 73.400</b>	<b>65%</b>

La variación en el rubro de depósitos en instituciones financieras se explica por las condiciones de alta rentabilidad ofrecidas por los aliados financieros, para el cierre de 2023, que permite mantener la liquidez de la Empresa en las cuentas de ahorro.

- Banco en moneda nacional, Para el año 2023 se puede observar un crecimiento en bancos moneda nacional por la apertura de nueva cuenta en la Institución de Desarrollo de Antioquia -IDEA- y razón de la liquidación de rendimientos de proyecto y de renta fija.
- Bancos en moneda (USD) el incremento se debe a la cobertura en dólares para provisionar recursos de nuevos proyectos, a razón de la disminución de la tasa representativa del mercado (TRM) en ese periodo.
- Bancos en moneda (EUR) la disminución se debe al pago del proyecto de modernización de trenes.

Bancos moneda extranjera	Importe	Moneda	Tasa COP	Valor en millones COP	Impacto neto diferencia en cambio
Bancos en moneda (USD)	3.042.616	USD	\$ 3.822,05	\$ 11.629	\$ 2.478
Bancos en moneda (EUR)	672.324	EUR	\$ 4.222,03	\$ 2.839	\$ 523

#### ➤ Equivalentes de efectivo

Con relación a los equivalentes de efectivo es relevante tener presente que para la vigencia 2022, la empresa cerro el año con CDT transaccionales por valor de \$23.441 millones, los cuales fueron liquidados a inicios de la vigencia 2023, para el cierre de año 2023 no se presentan CDT transaccionales que cumplan las condiciones de equivalentes de efectivo.

En este concepto presentó una disminución por la apropiación de recursos con el fin de aprovechar la mayor rentabilidad que se generó en los diferentes depósitos en entidades financieras.

### ➤ Caja

El saldo al 31 de diciembre 2023 bajo el concepto de caja se encuentra conformado principalmente por:

- \$8.543 millones corresponden a sesiones de venta de los días 29, 30 y 31 de diciembre de 2023 de los puntos de venta de las estaciones del sistema Metro, los cuales entran al proceso de recaudo y certificación de la Transportadora de Valores “Atlas” para su paso al Patrimonio Autónomo de Recaudo, se presenta un mayor valor que la vigencia 2022 debido ya que para este año solo estaba pendiente por recaudar los días 30 y 31 de diciembre.
- \$1.972 millones corresponden a los recursos que se encuentran en las máquinas de recarga automática (MRA) ubicadas en tranvía, cables y estaciones del sistema, pendientes de recaudar por la transportadora de valores, con corte a diciembre 2023 se tiene en total 135 MRA.

### ➤ Efectivo de uso restringido

El valor por \$60 millones, corresponde al embargo en la cuenta del Banco de Bogotá No. 178-30052-1, decretado por el Área Metropolitana 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.

Actualmente el proceso judicial con radicado No. 026-2013-00796-01 en el que se está cuestionando la legalidad del acto administrativo, continúa en trámite ante el Tribunal Administrativo de Antioquia pendiente de que se emita la sentencia de segunda instancia.

## NOTA 6. INVERSIONES E INSTRUMENTOS DERIVADOS

Inversiones e instrumentos derivados	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Inversiones de administración de liquidez a costo amortizado	\$ 632.937	\$ 422.888	\$ 335.680	\$ 210.049	50%
Inversiones en asociadas bajo el método de participación patrimonial	\$ 10.995	\$ 4.091	\$ 1.102	\$ 6.904	169%
Inversiones en negocios conjuntos bajo el método de participación patrimonial	\$ 3.840	\$ 0	\$ 1.584	\$ 3.840	100%
Inversiones Admón. de liquidez al valor del mercado	\$7	\$ 10	\$ 13	-\$3	-35%
<b>Total</b>	<b>\$ 647.779</b>	<b>\$ 426.989</b>	<b>\$ 338.379</b>	<b>\$ 220.790</b>	<b>52%</b>

### ➤ Las inversiones de administración de liquidez a costo amortizado

Representa el valor de los recursos financieros colocados en instrumentos de deuda (CDT's) sobre los cuales la Empresa tiene la intención y capacidad de conservarlos hasta su vencimiento, es decir, inversiones cuyos rendimientos provienen de los flujos de las condiciones pactadas en el instrumento. Estas inversiones se encuentran administrados a través de un portafolio de renta fija.

Al cierre del ejercicio fiscal de 2023, el portafolio de inversiones experimentó un notable crecimiento, respecto al saldo del año anterior. Este comportamiento positivo encuentra su explicación principal en diversos factores, entre los cuales se destacan la entrada de recursos proporcionados por el

Gobierno Nacional destinados a la financiación del déficit, el mejor desempeño de los ingresos tarifarios derivado de la reactivación de la afluencia y la eficiente gestión de recursos.

Este panorama favoreció una gestión eficaz de los excedentes de liquidez, orientada a incrementar el valor del portafolio de inversiones. Dicha estrategia buscó capturar rentabilidad mediante el aprovechamiento de mejores tasas de interés, resultado de las decisiones de política monetaria implementadas por el Banco de la República. Adicionalmente, se aseguró que la estructura de plazos del portafolio sirviera como respaldo sólido para los proyectos de modernización de trenes y demás iniciativas contempladas en el plan rector de la Empresa.

Para la vigencia 2023 la empresa desarrolló la compra de títulos de renta fija por \$478.990 millones, en cumplimiento de la estrategia de liquidez y generó por concepto de rendimientos \$71.707.

Durante el año 2023, 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 nuestra Política, 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. Hasta la fecha, dichas inversiones mantienen una calificación AAA en su totalidad, sin que ninguno de los emisores haya 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 2023, 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.

En el anexo 1 del presente documento se relacionan los títulos vigentes a fin de año.

#### ➤ Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos presentan un valor en libros de \$14.835, a continuación, se relacionan los saldos:

Inversiones asociadas y negocios conjuntos	% Partici	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	24,02%	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	Establecer la relación económica y jurídica actual de las partes, que comprende la definición de los lineamientos estratégicos para el	No	Ecuador



Inversiones asociadas y negocios conjuntos	% Partici	Tipo de Inversión	Actividad Principal	Control Conjunto	Domicilio
			desarrollo del ecosistema que compone la Super APP Cívica.		
Súper APP	50%	Negocio Conjunto	Prestación de servicio de operación la coordinación e integración de los contratos relacionados con la operación de la primera línea metro de quito	Sí	Colombia

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos presentan los siguientes saldos:

Inversiones en asociadas	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Metroplús S.A.	\$ 253	\$ 337	\$ 635	-\$ 84	-33%
Promotora Ferrocarril de Antioquia	\$ 391	\$1.945	\$ 466	-\$ 1.554	-398%
EOMMT S.A.S	\$ 10.351	\$1.808	\$ 0	\$ 8.543	83%
<b>Total</b>	<b>\$ 10.995</b>	<b>\$ 4.090</b>	<b>\$ 1.101</b>	<b>\$ 6.905</b>	<b>-22%</b>
Inversiones en negocios conjuntos	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Super APP	\$ 3.840	\$ 0	\$ 1.584	\$ 3.840	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 3.840</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 1.584</b>	<b>\$ 3.840</b>	<b>100%</b>

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
<b>Saldo al 01 de enero de 2022</b>	<b>\$ 635</b>	<b>\$ 466</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 1.102</b>
Adiciones	\$ 0	\$ 2.196	\$ 2.348	\$ 4.544
Método de la participación reconocido	-\$ 298	-\$ 718	-\$ 540	-\$ 1.555
(-) Dividendos	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Ajustes por conversión	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2022</b>	<b>\$ 337</b>	<b>\$ 1.945</b>	<b>\$ 1.808</b>	<b>\$ 4.091</b>
Adiciones	\$ 0	\$ 1.404	\$ 0	\$ 1.404
Método de la participación reconocido	\$ 252	-\$ 2.064	\$ 10.176	\$ 8,274
Ajuste MPP EEFF Aprobados	-\$ 336	-\$ 894	-\$ 90	-\$ 1.320
(-) Dividendos	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Ajustes por conversión	\$ 0	\$ 0	-\$ 1.543	-\$ 1.543
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2023</b>	<b>\$ 253</b>	<b>\$ 391</b>	<b>\$ 10.351</b>	<b>\$ 10.995</b>

### Metroplús S.A

Para la vigencia 2023 en el mes de noviembre, la asociada reportó al Metro de Medellín Ltda. Una utilidad, que en el proceso de aplicación del MPP (Método de Participación Patrimonial) le proporcionó a la empresa un ingreso por \$252 millones, esta utilidad es generada principalmente por las subvenciones de funcionamiento que recibe la asociada por parte del Distrito de Ciencia y Tecnología, el Municipio de Envigado y el Municipio de Itagüí, los cuales para la vigencia 2023 ascendieron a \$6.659 millones y no fueron ejecutados en su totalidad, generando esta utilidad contable para la empresa, la cual difiere de las pérdidas reconocidas por el Metro en el año 2022 por valor de \$298 millones, vigencia en la cual la asociada no logró solventarse financieramente con los recursos entregados en dicha anualidad por los entes territoriales.

En marzo de 2023, la Empresa recibió los Estados Financieros aprobados de la vigencia 2022 y en el proceso de aplicación del MPP se generó una pérdida por \$336 millones que corresponde a vigencias anteriores, las cuales afectaron las pérdidas de ejercicios anteriores, por considerarse una partida no material.

## Promotora Ferrocarril de Antioquia

En cumplimiento del proyecto de suscripción de acciones solicitado por la asociada, en septiembre del presente año, el Metro de Medellín desarrolló el aporte de \$1.404 por un valor nominal de \$1.000 pesos por acción a la promotora, pasando de un capital de \$9.729 millones a \$11.133 millones.

La Promotora ferrocarril de Antioquia se encuentra en un proceso de estructuración de plan de negocios y proyección de proyectos por lo que actualmente no reporta beneficios económicos a la entidad, a noviembre de 2023 reporto pérdidas, en la aplicación del MPP (Método de Participación Patrimonial) que le generó a la empresa una pérdida por \$2.064 millones.

En marzo de 2023, la empresa recibió los Estados Financieros aprobados de la vigencia 2022, y en el proceso de aplicación del MPP se generó una pérdida por \$894 millones correspondientes a vigencias anteriores, las cuales afectaron las pérdidas de ejercicios anteriores de la entidad por considerarse una partida no material.

## EOMMT S.A.S

Corresponde a la inversión que desarrolló la entidad en la empresa constituida en Quito Ecuador, el 12 de octubre de 2022 con Transdev Group las cuales constituyeron la sociedad Operadora de Quito Empresa de Medellín Transdev “EOMMT S.A.S” 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 en cuenta los estados financieros compartidos por la entidad, al cierre del 2023 la EMPRESA OPERADORA METRO DE MEDELLÍN-TRANSDEV EOMMT S.A.S – EOMMT - presentó una utilidad de USD 4.801.993,94, los cuales son considerablemente mayores en comparación con el 2022 (- USD 274.929) debido a que, contrario a lo que pasó en el año 2022, en el año 2023 la EOMMT recibió ingresos por remuneración por parte del cliente.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que la operación del proyecto se retrasó y el inicio pasó de estar planeado para marzo del 2023 a empezar en noviembre del 2023. Esta situación, sumada a las condiciones, políticas y cambios de Gobierno en Ecuador entre los años 2022 y 2023, llevó a realizar nuevas negociaciones con la Municipalidad de Quito y ajustar las condiciones de remuneración diferenciando entre las etapas pre operativa y operativa del contrato.

Según lo anterior, es preciso mencionar que, los ingresos del año 2023 estuvieron por debajo de lo proyectado en la modelación inicial del proyecto por las negociaciones mencionadas, sin embargo, los costos y gastos se han mantenido sobre los niveles planeados.

Frente al flujo de caja de la compañía, al cierre del 2023 todavía se presentaba una cuenta por cobrar al cliente por valor de USD 5.808.382,82 correspondientes a los meses de octubre, noviembre y diciembre, por lo que la utilidad del estado de resultados para el cierre de la vigencia no es líquida. Ahora bien, se espera el pago de estas facturas se reciban en los primeros meses del 2024.

En el proceso de conversión de las cifras financieras con relación a la valoración, los activos y pasivos reportados al 31 de diciembre de 2023 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 de \$10.176 millones y un efecto de re-expresión a tasa de cambio de \$1.543 millones reconocidos en el otro resultado integral ORI.

Las inversiones en asociadas no generaron dividendos en la vigencia 2023 y 2022.

A continuación, se presentan las principales cifras de la EOMMT al 31 de diciembre de 2023 en USD:

Concepto	2023
Activos	15.136.611
Pasivos	9.609.547
Patrimonio	5.527.064
Ingresos	23.690.576
Costos	13.038.278
Gastos	5.850.304
Utilidad del ejercicio	4.801.993

### Contrato de Colaboración empresarial Super APP Davivienda

El detalle de los movimientos del Negocio Conjunto.

Movimiento negocios conjuntos	Super APP
<b>Saldo al 01 de enero de 2022</b>	<b>\$ 1.584</b>
Adiciones	\$ 0
Método de la participación reconocido	-\$ 1.584
(-) Dividendos	\$ 0
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2022</b>	<b>\$ 0</b>
Adiciones <sup>(1)</sup>	\$ 5.433
Método de la participación reconocido <sup>(2)</sup>	-\$ 1.593
(-) Dividendos	\$ 0
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2023</b>	<b>\$ 3.840</b>

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.

La empresa desarrolló una inversión inicial en la alianza de \$1.867 millones en la vigencia 2021, en mayo de 2023 realizó un aporte adicional de \$2.433 millones y en diciembre de 2023 de \$2.999 millones terminando la vigencia con un saldo de \$7.299 millones.

Históricamente el Patrimonio Autónomo Fiduciaria Davivienda encargada del Contrato de Colaboración empresarial, presenta unas pérdidas acumuladas de \$6.920 millones a noviembre de 2023, a noviembre de 2023 con la información reportada de la vigencia y con la aplicación del Método Participación Patrimonial se genera una pérdida para la empresa en la inversión de \$1.593 millones.

La pérdida contable se atribuye a los costos asociados al mantenimiento, soporte de la aplicación y gastos vinculados a la publicidad de la aplicación necesarios para cumplir con el plan comercial.

Si bien actualmente la aplicación no genera un volumen alto de comisiones, indirectamente se presentó para la empresa durante el año 2023.

- Ahorro estimado de \$75 millones en red de recargas.
- Se presentaron 603 mil usuarios registrados en la aplicación cívica, y 4.2 Millones de viajes con código QR.
- Se desarrollo por la aplicación 141 mil pagos de servicios públicos y más de 133 mil millones transados en la aplicación.
- 503 mil recargas de tarjetas cívica y más de 956 mil recargas por PSE.
- Incremento con relación al año 2023 un 161% de pagos con QR en establecimiento comerciales y 63% de traslado de saldo por medio de QR.

Con relación a la curva de crecimiento de la aplicación en los 33 meses de salida en vivo, se obtuvieron \$86 millones de ingresos por créditos y tarifa de intercambio, se espera su crecimiento en los próximos años.

A continuación, se presentan las principales cifras del negocio al 30 de noviembre de 2023.

Concepto	2023
Activos	\$5.639
Pasivos	\$ 1.706
Patrimonio	\$ 5.637
Ingresos	\$16
Gastos	\$2.111
Perdida del ejercicio	\$2.095

➤ **Inversiones administración de liquidez en acciones al valor de mercado.**

Inversiones de administración de liquidez con cambios en resultados	Valor		ESFA	Variación		Participación		
	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	2023-2022	%	N° Acciones	Vir nominal	%
Parques del Río S.A.S.	\$ 7	\$ 10	\$ 13	-\$ 4	-35%	300.000	100	10%
<b>Total</b>	<b>\$7</b>	<b>\$10</b>	<b>\$13</b>	<b>-\$4</b>	<b>-35%</b>			

Por las características de esta inversión, no se presenta control conjunto ni influencia significativa sobre esta entidad por parte del Metro de Medellín. La variación corresponde al desmejoramiento de la situación financiera de la inversión. La fuente con la que se actualiza el valor razonable de la inversión es la certificación patrimonial expedida por dicha entidad.

**NOTA 7. CUENTAS POR COBRAR**

Cuentas por cobrar	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Prestación de servicios	\$ 95.329	\$ 145.252	\$ 154.224	-\$ 49.923	-34%
Subvenciones por cobrar	\$ 54.798	\$ 20.853	\$ 24.148	\$ 33.945	163%
Otras cuentas por cobrar	\$ 25.383	\$ 32.868	\$ 25.370	-\$ 7.485	23%
Deterioro acumulado cuentas por cobrar	-\$ 3.594	-\$ 4.511	-\$ 4.620	\$ 917	-20%
<b>Total</b>	<b>\$ 171.916</b>	<b>\$ 194.462</b>	<b>\$ 199.122</b>	<b>-\$ 22.546</b>	<b>-12%</b>

➤ **Prestación de servicios**

Prestación de servicios	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Gestión de transporte masivo	\$ 88.820	\$ 143.301	\$ 152.277	-\$ 54.481	-38%
Prestación de servicios Consultorías	\$ 5.406	\$ 321	\$ 0	\$ 5.085	1580%
Publicidad y propaganda	\$ 1.093	\$ 1.137	\$ 1.371	-\$ 44	100%
Servicios de transporte	\$ 10	\$ 493	\$ 576	-\$ 483	-98%
<b>Total</b>	<b>\$ 95.329</b>	<b>\$ 145.252</b>	<b>\$ 154.224</b>	<b>-\$ 49.923</b>	<b>-34%</b>

## 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; debido a que los saldos recaudados no solventan financieramente la operación del sistema, por lo que esta diferencia es reportada al ente territorial como garante de la operación, la cual es solventada financieramente a través de los aportes al FET Fondo de Estabilización de la Tarifa.

En la cláusula decimotercera del convenio CN 2011-008 con el Distrito, se estipuló lo siguiente:

*Literal B) En caso de presentarse diferencias negativas entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica, por decisiones de la autoridad de transporte masivo, el DISTRITO se obliga a gestionar todos los tramites presupuestales tendientes a incluir las partidas presupuestales necesarias, para mantener el nivel de ingresos que se hubiera obtenido por la aplicación de la tarifa técnica.*

*Literal C) Una vez surtidos los tramites presupuestales de que trata el literal anterior, realizará las transferencias de los recursos al Fondo de la Estabilización de la Tarifa FET a título de compensación, para su distribución, conforme a los mecanismos y asignaciones que se establezcan.*

A continuación, se detalla el movimiento de la cuenta por cobrar por Fondo de Estabilización de la Tarifa, la cual generó una disminución del \$54.481 millones (61%) entre 2022 y 2023:

FONDO DE ESTABILIZACIÓN DE LA TARIFA					
MES	Déficit operativo mensual	FET \$30	CXC mes	(-) Valor pagado (Aportes FET)	Valor pendiente de pago
Saldo a diciembre 2022					\$ 143.301
Enero	\$ 5.708	\$ 0	\$ 5.708	\$ 39.543	\$ 109.466
Febrero	\$ 6.145	\$ 1.369	\$ 4.776	\$ 48.592	\$ 65.650
Marzo	\$ 7.778	\$ 767	\$ 7.011	\$ 0	\$ 72.661
Abril	\$ 7.183	\$ 670	\$ 6.513	\$ 0	\$ 79.174
Mayo	\$ 6.104	\$ 739	\$ 5.365	\$ 0	\$ 84.539
Junio	\$ 6.671	\$ 699	\$ 5.972	\$ 0	\$ 90.511
Julio	\$ 6.897	\$ 721	\$ 6.176	\$ 0	\$ 96.687
Agosto	\$ 6.014	\$ 770	\$ 5.244	\$ 0	\$ 101.931
Septiembre	\$ 7.107	\$ 750	\$ 6.357	\$ 10.511	\$ 97.777
Octubre	\$ 7.187	\$ 730	\$ 6.457	\$ 33.425	\$ 70.809
Noviembre	\$ 7.244	-\$ 55	\$ 7.299	\$ 0	\$ 78.108
Diciembre	\$ 11.136	\$ 424	\$ 10.712	\$ 0	\$ 88.820

La disminución se debe al Memorando de Entendimiento firmado con el Distrito especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín el 16 de febrero de 2023 y el acuerdo conciliatorio firmado con los concesionarios el 17 de febrero de 2023, por medio del cual el ente territorial se comprometió a la gestión de los recursos necesarios para cubrir el déficit tarifario adeudado.

Adicionalmente, en el mes de septiembre se recibieron aportes adicionales del Distrito por \$10.511 millones y en el mes de octubre aportes por \$33.425 millones correspondientes a recursos de cofinanciación de sistema de transporte de acuerdo con la resolución 2246 de 2023 del Ministerio de Hacienda y Crédito público, como parte de pago de los compromisos del memorando de entendimiento pactado.

A continuación, se detallan los compromisos de pago por parte del Distrito:

<b>Saldos acordados año 2023</b>		<b>\$90.462</b>
Presupuesto Distrito Vigencia Futura		\$38.988
Vigencia futura aprobada 2022		\$3.012
Sobretasa Gasolina 2022 (real)		\$6.592
Sobretasa Gasolina 2023 (proyección)		\$41.870

Del compromiso firmado, a la fecha aún se deben \$ 8.445 millones de pesos, más \$ 16.415 de los meses noviembre y diciembre de 2022. Adicionalmente, se tiene pendiente el pago de \$ 63.960 millones correspondiente a las cuentas por cobrar generadas en el año 2023.

Es importante indicar que se adelantarán mesas de trabajo con la actual administración Distrital, con el fin de determinar el pago de los saldos adeudados y los compromisos para el futuro en la relacionado con la operación del sistema de buses. Sin embargo, para los acuerdos generados en el año 2022 se realizó aprobación en el Concejo de vigencias futuras por \$ 411.372 millones hasta el año 2029 y en el presupuesto aprobado por el Distrito para BRT en el año 2024 se tiene un valor reservado por \$184.420 millones de pesos.

<b>Año</b>	<b>Vigencias futuras</b>
2024	\$ 52.800
2025	\$ 58.080
2026	\$ 60.888
2027	\$ 64.277
2028	\$ 66.304
2029	\$ 70.035

### **Prestación de servicios de consultorías**

En el año 2023 se presentaron diferentes negocios de asesorías y consultorías a nivel nacional e internacional, los cuales tienen como objeto principal:

Capacitación de personal para ejecutar procesos de preparación y operación del Metro de Quito.

- Capacitación de personal en operación de vehículos tranviarios tren de Cochabamba Bolivia
- Servicios de formación y asesoría Nacionales.

A continuación, se detalla la cartera:

<b>Cliente</b>	<b>Valor</b>
Empresa Operación de Quito EOMMT	\$4.878
Instituto de Desarrollo Urbano	\$11
Joca ingeniería y Constructores	\$760
Promotora Ferrocarril de Antioquia	67
<b>Total</b>	<b>\$5.716</b>

## Publicidad y propaganda

Corresponde al saldo por cobrar por concepto de servicio de publicidad en estaciones y trenes, espacios publicitarios, mensajes de proximidad y stands publicitarios.

A continuación, se detalla la cartera:

Cliente	Valor
Unión Temporal Metro	\$1.048
Hogar y Moda S.A.S	\$9
Inversiones Funeraria Gomez S.A	\$18
Corporación Universitaria Remington	\$18
<b>Total</b>	<b>\$1.093</b>

## Servicio de Transporte

El saldo de la vigencia 2023 por \$10, corresponde a las cuentas por cobrar, producto de la venta de recargas al Servicio de Aprendizaje SENA.

### ➤ Subvenciones por cobrar

Subvenciones por cobrar	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var 2023-2022	%
Rentas de gasolina despignoradas	\$ 0	\$ 17.076	-\$ 17.076	-100%
Metro 80, cofinanciables y no elegibles	\$ 54.798	\$ 3.777	\$ 51.021	1351%
<b>Total</b>	<b>\$ 54.798</b>	<b>\$ 20.853</b>	<b>\$ 33.945</b>	<b>163%</b>

Rentas de gasolina despignoradas, presenta una disminución por el recaudo de las subvenciones procedentes de las rentas de gasolina de los municipios que adelantaron la despignoración de esta renta durante el período gravable del 2022.

La Cuenta por Cobrar asociadas a las subvenciones de Metro de la 80 por valor de \$54.798 corresponde a:

- La Cuenta por cobrar al Distrito de Medellín por \$54.411 a pesos corrientes del 31 de diciembre de 2023, correspondiente al faltante del aporte en especie certificado, en cumplimiento con el convenio de cofinanciación del Metro Ligero de la 80 el cual establece: “el Distrito de Medellín podrá hacer un aporte en especie hasta por valor de doscientos quince mil quinientos veintiséis millones doscientos un mil (\$215.526), pesos contantes de 2019, ahora bien teniendo en cuenta el numeral 2.3 Aportes del Distrito, cláusula 2 Aportes para la cofinanciación del proyecto, establece que si una vez efectuada la validación del aporte en especie por parte del Ministerio de transporte, teniendo en cuenta los soportes presentados por el Distrito, se define un valor inferior al solicitado por parte de la EMM, el Distrito deberá completar el valor faltante con aporte en dinero, debidamente indexados a más tardar el 31 de diciembre de 2024”
- El Gravamen a los movimientos financieros GMF en el encargo fiduciario del proyecto, este valor es considerado como un gasto no elegible, por lo tanto, se reconoce una cuenta por cobrar al ente territorial en concordancia con la cláusula 3 del Convenio de Cofinanciación para el Proyecto Metro Ligero de la 80 el cual indica: “Cualquier costo adicional del Proyecto por cualquier concepto, deberá ser asumido y pagado por el Distrito dentro de los plazos necesarios para garantizar la adecuada construcción, implementación, operación y funcionalidad del Proyecto”. Dado lo anterior al cierre de

la vigencia 2023 se registra una cuenta por cobrar por valor de \$387 producto del GMF generado en los pagos entre los meses de julio y diciembre de 2023.

➤ **Otras cuentas por cobrar**

Otras cuentas por cobrar	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var 2023-2022	%
Otras cuentas por cobrar	\$ 25.022	\$ 32.578	-\$ 7.556	-23%
Construcciones o edificaciones	\$ 219	\$ 181	\$ 38	21%
Pago por cuenta de terceros	\$ 128	\$ 105	\$ 23	100%
Indemnizaciones	\$ 11	\$ 0	\$ 11	100%
Otras cuentas por cobrar comisiones	\$ 2	\$ 3	-\$ 1	100%
Cuotas partes de pensiones	\$ 1	\$ 1	\$ 0	13%
<b>Total</b>	<b>\$ 25.383</b>	<b>\$ 32.868</b>	<b>-\$ 7.485</b>	<b>-23%</b>

Los valores más representativos de otras cuentas por cobrar corresponden principalmente a diciembre de 2023 a:

- \$14.095 millones. corresponde a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN por el IVA pagado en la importación de elementos y/o componentes para el proyecto de modernización de trenes, sobre los cuales no se ha obtenido la exclusión otorgada por la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), por lo tanto, mientras se realiza el procedimiento de certificación se debe pagar dicho impuesto y posteriormente realizar la solicitud de devolución ante la DIAN.
- \$3.585 millones corresponde al beneficio por cobrar a los usuarios por concepto de viaje a crédito, en los diferentes modos de Transporte y rutas integradas habilitadas, en comparación con el año 2022 se ha incrementado por un mayor crecimiento en la afluencia de usuarios y nuevas rutas que ingresaron al Sistema de Transporte.
- \$2.228 millones 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 millones por el cobro de interés de mora al Distrito de Ciencia y Tecnología correspondiente al saldo por cobrar del FET, en cumplimiento al compromiso firmado en febrero de 2023.
- \$1.719 millones corresponde a los recursos recaudados a través de redes externas de la empresa Gana y Nequi pendientes de ser girados al Patrimonio Autónomo de recaudo.

➤ **Deterioro acumulado de cuentas por cobrar**

Para la vigencia 2023, se presentaron los siguientes movimientos de deterioro:

Una disminución en el deterioro por \$2.155 millones se presentó por el cruce realizado entre los valores pendientes del deudor Consorcio Infraestructura Rover Ómicron y las retenciones técnicas que se tenían a favor de este contratista amparadas en el contrato CN2018-0391 del 17 de diciembre de 2018, lo cual generó una recuperación en el deterioro a la fecha.

Un incremento del deterioro generado principalmente por la cartera asociada al deudor Joca Ingeniería S.A por valor \$760 y \$430 millones al Consorcio Infraestructura Rover Ómicron, una vez analizado por método individual la cartera de estos terceros se identificó una alta probabilidad de impago.



## Bajas en cartera

Durante el año 2023, se dieron de baja los siguientes valores:

Tercero	Valor
POMA COLOMBIA S.A.S.	\$ 154
POMA S.A.S. SUCURSAL COLOMBIA	\$ 389
<b>Total</b>	<b>\$ 543</b>

Mediante acta N°14 de comité de sostenibilidad contable, llevado a cabo el 21 de diciembre, se autoriza la baja de cartera de los terceros relacionados para los cuales se describen a continuación los argumentos específicos:

Durante el año se realizó baja de cuentas por cobrar por la negación de una parte de la solicitud de devolución de IVA por el beneficio tributario del proyecto Cable Picacho en algunas declaraciones de importación tramitadas por el proveedor POMA SAS Sucursal Colombia, ante la DIAN por \$542 millones; dicha baja fue aprobada en Acta de sostenibilidad No. 014 de 2023. Estos valores fueron registrados en el estado de resultados.

## Pignoración de la Cartera

A 31 de diciembre de 2023 el Metro de Medellín no ha pignorado ni transferido a terceros, cuentas por cobrar.

## NOTA 8. PRESTAMOS POR COBRAR

Concepto	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Préstamos a vinculados económicos	\$ 2.653	\$ 9.623	\$ 0	-\$ 6.970	-72%
Préstamos de vivienda	\$ 10.493	\$ 7.620	\$ 7.113	\$ 2.873	38%
<b>Total</b>	<b>\$ 13.146</b>	<b>\$ 17.243</b>	<b>\$ 7.113</b>	<b>-\$ 4.097</b>	<b>-24%</b>

### ➤ Préstamos a Vinculados económicos

La empresa desembolsó en los siguientes préstamos a vinculados económicos a favor de la empresa EOMMT S.A.S Quito:

#### Primer Crédito

Valor: 2.000.000 USD

Tasa: 3,21% EA

#### Segundo Crédito

Valor: 490.000 USD

Fecha de Contabilización: 18/4/2023

Tasa: 3,21%EA

Fecha de desembolso	Concepto	Saldo USD 31.12.2023	Intereses liquidados USD	Abonos capital intereses USD	Saldo USD 31.12.2022	Saldo COP 31.12.2023	Saldo COP 31.12.2022
28/12/2022 Primer Crédito	Capital	204.117		1.795.883	2.000.000	780	9.620
	Intereses	-	173.750	174.265	514		3
18/04/2023 Segundo crédito	Capital	490.000				1.873	
	Intereses	-	29.852	29.852			
<b>TOTAL</b>		<b>694.117</b>	<b>203.602</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.514</b>	<b>\$2.653</b>	<b>\$9.623</b>

Mediante negociaciones con el vinculado económico se estableció la modificación de forma prospectiva y retrospectiva de los créditos girados previamente, modificando la tasa inicialmente pactada a la del 9% EA, autorización desarrollada por el Directorio de la Empresa EOMMT en el mes de septiembre de 2023.

El vinculado económico realizó en el mes de diciembre un abono a capital e intereses de los créditos por valor de USD 2.000.000 los cuales corresponden a USD 1.795.883,5 a capital de primer crédito y USD 204.116,5 a los intereses de la fecha de los dos créditos

En la vigencia 2023 los créditos a vinculados económicos presentó ingresos por \$788 millones, y durante el periodo no se presentó deterioro por los créditos mencionados, tampoco se tiene esta cuenta por cobrar como garantía por pasivos y se encuentran dentro de los términos pactados.

### ➤ **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.

Para la vigencia 2023 se otorgaron préstamos por \$4.600 millones, beneficiando a 34 empleados, se percibieron ingresos por intereses de \$474 millones 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 2023 asciende a \$18.368 millones, los cuales han beneficiado a 186 empleados.

Una vez evaluado los indicios de deterioro de los préstamos por cobrar, los créditos de vivienda, se encuentra al día y se da cumplimiento a los acuerdos establecidos con los empleados y exempleados

## **NOTA 9. INVENTARIOS**

<b>Inventarios</b>	<b>Diciembre 2023</b>	<b>Diciembre 2022</b>	<b>Apertura 2022</b>	<b>Var 2023-2022</b>	<b>%</b>
Materiales y suministros	\$ 94.566	\$ 92.901	\$ 88.422	\$ 1.665	2%
En tránsito	\$ 14.431	\$ 6.074	\$ 7.227	\$ 8.357	138%
Mercancías en existencia	\$ 28	\$ 0	\$ 0	\$ 28	100%
Deterioro acumulado de inventarios (cr)	-\$ 826	-\$ 1.235	-\$ 1.178	\$ 409	-33%
<b>Total</b>	<b>\$ 108.199</b>	<b>\$ 97.740</b>	<b>\$ 94.471</b>	<b>\$ 10.459</b>	<b>11%</b>

Están constituidos por repuestos, materiales y suministros que se requieren para la operación y el método de valuación es el promedio ponderado.

### ➤ **Materiales y suministros**

La variación para el año 2023 en este rubro obedece a que ingresaron al stock de almacén compras de repuestos y materiales habituales. Entre los rubros más representativos se encuentran las Tarjetas Cívica, torniquetes, balizas, ruedas para trenes MAN repuestos para los sistemas de cable, repuestos para el mantenimiento de trenes y vehículos auxiliares, la compra de elementos para el sistema de comunicaciones TETRA.

➤ **En tránsito**

El aumento corresponde principalmente a que la mercancía de acuerdo con la planificación de compras se estuvo entregando en los diferentes orígenes en el último periodo del año, aumentando de manera significativa el valor total de la mercancía en tránsito para diciembre de 2023.

Detalle de los principales proveedores con los que se posee mercancía en tránsito:

Proveedor	Diciembre 2023
GEODIS COLOMBIA LTDA	\$ 7.450
MAGNUM LOGISTICS SA	\$ 3.682
AGENCIA DE CARGA AVIATUR S.A	\$ 342
WORLD CARGO INTERNATIONAL SAS	\$ 92
<b>Total</b>	<b>\$ 11.566</b>

En el mes de abril se realizó la baja de los inventarios que el almacén general tenía clasificados como obsoletos, según las autorizaciones que quedaron plasmadas en las resoluciones de bajas y la aprobación del Comité de Sostenibilidad Contable mediante acta N°13 del día 27 de abril de 2023.

**Mercancía en Existencia:** los \$28 millones corresponden 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
<b>Saldo inicial 2022</b>	<b>\$1.235</b>
Reversión del deterioro	\$0
Deterioro reconocido en el período	\$0
<b>Saldo diciembre 2022</b>	<b>\$1.235</b>
Baja elementos deteriorados	-\$1.235
Deterioro reconocido en el período	\$826
<b>Saldo final diciembre 2023</b>	<b>\$826</b>

Durante 2023 se presenta un nuevo deterioro por valor de \$785 representados por nuevos elementos clasificados como obsoletos entre mayo a diciembre de 2023, los cuales permanecen en los inventarios hasta que se realicen las autorizaciones de baja por medio de actos administrativos, adicionalmente, la empresa "Valoraciones Empresariales" encargada de realizar el avalúo de los inventarios que posee la empresa al 31 de diciembre 2023, determinó el Valor Neto de Realización presenta un deterioro por \$ 41 millones producto de la comparación de valor de reposición versus el valor en libros, así las cosas el saldo final del deterioro es de \$826 millones.

En la vigencia 2023, no se registró ingresos por reversión de deterioro en los inventarios y tampoco se tienen inventarios pignorados en garantía del cumplimiento de deudas.

El importe reconocido como costo de los inventarios utilizados para la prestación del servicio en el año 2023 ascendió a \$34.527 millones.

## NOTA 10. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO

Propiedad, planta y equipo	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-	%
<b>Propiedad, Planta y Equipo al modelo revaluado</b>	<b>\$ 1.040.165</b>	<b>\$ 1.039.630</b>	<b>\$ 1.037.856</b>	<b>\$ 535</b>	<b>0%</b>
Terrenos	\$ 1.040.165	\$ 1.039.630	\$ 1.037.856	\$ 535	0%
<b>Propiedad, Planta y Equipo al modelo del costo</b>	<b>\$ 3.387.196</b>	<b>\$3.241.762</b>	<b>\$ 3.209.226</b>	<b>\$ 145.435</b>	<b>4%</b>
Edificaciones	\$ 1.764.977	\$1.753.486	\$ 1.716.572	\$ 11.491	1%
Equipos de transporte, tracción y elevación	\$ 1.289.948	\$ 1.125.628	\$ 1.004.188	\$ 164.320	15%
Maquinaria y equipo	\$ 837.722	\$ 783.364	\$ 507.004	\$ 54.358	7%
Maquinaria, Planta y equipo en montaje	\$ 108.758	\$ 101.679	\$ 338.535	\$ 7.079	7%
Construcciones en curso	\$ 139.762	\$ 82.182	\$ 103.208	\$ 57.579	70%
Plantas, Ductos y Túneles	\$ 146.087	\$ 146.087	\$ 145.996	\$ 0	0%
Equipos de comunicación y computación	\$ 58.107	\$ 56.707	\$ 57.048	\$ 1.399	2%
Redes, Líneas y Cables	\$ 87.294	\$ 76.551	\$ 68.789	\$ 10.744	14%
Bienes muebles en bodega	\$ 2.277	\$ 1.358	\$ 10.050	\$ 919	68%
Muebles, enseres y equipo de oficina	\$ 7.279	\$ 6.547	\$ 6.547	\$ 733	11%
Propiedades, planta y equipo en tránsito	\$ 12.832	\$ 13.011	\$ 6.402	-\$ 179	-1%
Depreciación acumulada de PPE (cr)	-\$ 1.067.846	-\$ 904.838	-\$ 755.112	-\$ 163.007	18%
<b>Total</b>	<b>\$ 4.427.361</b>	<b>\$ 4.281.392</b>	<b>\$ 4.247.082</b>	<b>\$ 145.969</b>	<b>3%</b>

### ➤ Propiedad, planta y equipo al modelo del costo

**Maquinaria y equipo en montaje:** Se presentaron los siguientes movimientos asociados a la ejecución y activación de proyectos:

	Nombre proyecto	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	% Var	% avance	Fecha estimada de finalización
I.1802	Modernización flota de trenes MAN	\$73.088	\$ 86.452	-\$13.364	-18%	99%	Marzo 2024
I.2202	redes eléctricas contra incendio	\$ 9.776	\$ 7.820	\$ 1.956	20%	60%	Febrero 2024
I.1901	Centro Integrado de seguridad	\$ 9.714	\$ 2.067	\$ 7.646	79%	81%	Febrero 2026
I.2201	Renovación equipos subestaciones	\$ 7.660	\$ 784	\$ 6.876	90%	50%	Abril 2024
I.2203	Subestaciones 4.0	\$ 5.076	\$ 1.046	\$ 4.030	79%	89%	Junio 2024
I.2310	Equipos de Recaudo - TPC -	\$ 1.740	\$ 0	\$ 1.740	100%	33%	Diciem. 2024
I.2313	Sistema de Control de Acceso	\$ 718	\$ 0	\$ 718	100%	30%	Septiem. 2024
I.1910	Equipos de Recaudo	\$ 441	\$ 672	-\$ 231	-52%	80%	Diciem. 2024
I.2303	Centro de monitoreo UEN	\$ 319	\$ 0	\$ 319	100%	2%	Diciem. 2025
I.2315	Compra de Máquinas de recarga	\$ 206	\$ 0	\$ 206	100%	7%	Diciem. 2025
I.2304	Accesibilidad Universal	\$ 22	\$ 0	\$ 22	100%	0%	El proyecto se ejecutará por fases
I.1605	Talleres y vías de estacionamiento	\$ 0	\$ 393	-\$ 393	-100%	100%	Ejecutado
I.1904	Máquinas de Recarga Automática	\$ 0	-\$ 24	\$ 24	-100%	100%	Ejecutado
I.2204	Centro de control de la Infraestructura	\$ 0	\$ 166	-\$ 166	-100%	100%	Ejecutado
I.2205	Reposición Red Corporativa Patios	\$ 0	\$ 2.304	-\$ 2.304	-100%	100%	Ejecutado
	<b>Total</b>	<b>\$108.758</b>	<b>\$ 101.679</b>	<b>\$ 7.079</b>	<b>7%</b>		

➤ **Proyecto I.1802 Modernización flota de trenes serie MAN**, durante el año 2023 se modernizaron 23 unidades MAN, de las cuales 17 se activaron en el año 2023 y 6

unidades que serán activadas 2024, cumpliendo con la modernización total de las 42 unidades, que tiene como finalidad aumentar su vida útil en 20 años o 2.400.000 km; en donde las intervenciones más importantes han sido el cambio de las vigas pivote en la estructura de la caja de los coche motor y la sustitución de los equipos que conforman los sistemas de tracción, suministro de aire comprimido, antideslizamiento y convertidor auxiliar, además de una renovación total de la imagen del vehículo tanto al interior como al exterior.

Durante el año se presentaron ejecuciones por valor de \$152.523 millones y activaciones por \$165.887 millones.

- **Proyecto I.2202 Instalaciones eléctricas y redes contra incendio**, su aumento de \$ 1.956 millones se debe al proceso instalaciones eléctricas y sistemas contra incendio de subestaciones de energía.
- **Proyecto I.1901 Centro integrado de seguridad**, su incremento de \$ 7.646 millones se debe a los avances en el suministro de postes y cámaras y trabajos de infraestructura, ductos y canalización en Patios Bello para el montaje de la fibra perimetral.
- **Proyecto I.2201 Renovación de equipos de subestaciones**, durante el año 2023 se tiene una ejecución total de \$6.876 millones destacándose la modernización de toda la iluminación exterior de la vía comercial con iluminación LED que es un lineamiento del programa PRO-URE de política pública para promover el mejor uso de los recursos, desde su producción hasta su consumo final en los diferentes sectores de la economía.
- **Proyecto 1.2203 Subestaciones 4.0**, se presenta un aumento \$4.030 millones generado por el incremento en el suministro e instalación de los equipos de medición inteligente en subestaciones de pasajeros.
- **Proyecto I.2310 Equipos de recaudo estaciones**, El saldo corresponde a la compra de equipos como torniquetes y validadores para buses, para el ingreso de los usuarios y el recaudo de valores.
- **Proyecto I.2313 Sistema de control de acceso**, se capitalizaron equipos electrónicos para ser instalados en las puertas de acceso para complementar todo el sistema de acceso.

**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:

- **Metro de la 80**, el saldo se encuentra conformado por los siguientes elementos asociados al proyecto:
  - **Gestión predial** por \$ 104.387 millones, la Empresa de Desarrollo Urbano -EDU- encargada de la gestión predial, en el proceso de la adquisición de predios necesarios para el proyecto, hasta el momento se le han cancelado honorarios a esta compañía por valor de \$18.572 y se han facturado 972 avalúos por parte de la Corporación Lonja de Propiedad Raíz de Medellín y Antioquia, dichos avalúos tuvieron un costo de \$2.535, y se han pagado predios por valor de \$78.582 e indemnizaciones por \$3.452, adicionalmente se realiza provisión de cuentas por pagar a diciembre de 2023 de la EDU correspondientes a los meses de noviembre y diciembre por valor de \$1.246.

- **Componente ambiental y social** por \$8.453 millones. La ejecución de la gestión social se ha realizado a través de la empresa Metrosocial, 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 \$3.982.658 corresponde a la supervisión integral del contrato principal.
  - **Infraestructura Vial**, Corresponde al primer desembolso por valor de \$3.275.589 del contrato No. 5407C-22 con Empresas Públicas de Medellín- EPM por el servicio de conexión de la instalación Metro Ligerero 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 millones
  - El saldo aumentó por las ejecuciones en los componentes anteriormente mencionados.
- **Proyecto I.1814 Patios y Talleres – Parque Tulio Ospina**, Pertenece al Plan Rector de Infraestructura Administrativa y Operativa (PRI). Se aplazó como medida para afrontar la emergencia económica a causa de COVID -19. El desarrollo del proyecto depende de la cesión del predio requerido para la continuación del proyecto por parte del AMVA al Metro de Medellín y cofinanciación Gobierno Nacional - Ley 294 de 2023 Congreso de la República de Colombia, artículo 172.
  - **Proyecto I.1714 Urbanismo de Aproximación**, pertenece al Plan Rector de Infraestructura Administrativa y Operativa (PRI). El proyecto contempló en su fase de diseños, la adecuación de 9 estaciones de la Línea A, encontrándose al 100% de avance. En el año 2023 se reactivaron algunas de las ejecuciones para adecuación en estaciones de la Línea A, de acuerdo con la priorización y diseños disponibles, pero las obras se realizarán bajo el proyecto I.2304 Accesibilidad Universal.
  - **I.2302 Compra del predio Peldar**, para este proyecto en la vigencia 2023 la empresa perfeccionó la promesa de compraventa para la adquisición del predio a la empresa Cristalería Peldar en el municipio de Envigado, mediante la cual adquirió 14,875 metros, asociado al 15% del total del lote.
  - **Proyecto I.1812 Ampliación Estación Bello**, Urbanismo de Aproximación, pertenece al Plan Rector de Infraestructura Administrativa y Operativa (PRI). El proyecto cuenta con estudios y diseños de detalle para construcción al 100% de avance.
  - **Proyecto I.1712 Nuevo edificio Almacén General**, este proyecto pertenece al Plan Rector de Infraestructura Administrativa y Operativa (PRI). El proyecto cuenta con estudios y diseños de detalle para construcción al 100% de avance.
  - **Proyecto I.2206 Adecuación infraestructura de aprovechamiento**, su avance se debe a la ejecución de los módulos en las estaciones de la Floresta, San Antonio B y Acevedo, para febrero de 2024 las adecuaciones de los espacios con los módulos se entregan al servicio en San Antonio Tranvía y en las estaciones Itagüí, Universidad y el Progreso en caso de ser viables, se estarían entregando en diciembre de 2024.

**Equipos de transporte, tracción y elevación:** el incremento del 15% equivalente a \$164.320 millones, corresponde básicamente a la activación de 17 unidades MAN modernizadas por un valor de \$165.517 millones, adicionalmente en este rubro se encuentra registrada la baja del bus eléctrico piloto por un valor \$1.567 millones.

**Redes, líneas y cables:** presenta un incremento del 14%, equivalente a \$10.744 millones, debido a las activaciones del proyecto Talleres y vías de estacionamiento, por un valor de \$13.240 y bajas presentadas durante el periodo por un valor de \$2.497.

**Bienes muebles en bodega:** la variación del 68%, correspondiente a \$919 millones, se origina por la compra de un balancín completo 8C por valor de \$480 millones y 27 KIT OS6560-P24Z8 + OS6560-BP-P/24 por \$439 millones.

**Muebles y enseres:** el incremento del 11% equivalente a \$733 millones, obedece principalmente por la activación de 6 módulos comerciales generados a través del convenio de “Adecuación, Infraestructura y Aprovechamiento”, desarrollado con la Empresa Mattis a diciembre de 2023 por un valor de \$532 millones.

### ➤ Propiedad, Planta y Equipo al valor revaluado,

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 los terrenos registrados 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 terrenos del Metro de Medellín. La última fecha que se realizó el avalúo

La última fecha que se realizó los avalúos relacionados con los terrenos a valor revaluado fue el 1 de enero de 2022 y de acuerdo con la política contable se realiza cada tres años.

### Propiedad planta y equipo bajo modalidad de arrendamiento

A continuación, se detallan los activos que presenta la entidad bajo la modalidad de arrendamiento, se encuentran contratado con Bancolombia S.A.

Para la vigencia 2023 se presentó el reconocimiento de los valores gestionados y reportados por la entidad financiera en la consecución de la Maquina Bateadora, la cual espera ser activada en el año 2024.

CONCEPTOS Y TRANSACCIONES	EQUIPO ELECTRICO	EQUIP. DE TRANSPORTE	PPE EN TRÁNSITO	TOTAL
<b>SALDO INICIAL (31/12/2022)</b>	\$6.511	\$3.992	\$2.755	\$ 13.258
<b>+ ENTRADAS (DB):</b>	\$ 0	\$ 0	\$9.716	\$9.716
Adquisiciones en compras	\$ 0	\$ 0	\$9.716	\$9.716
Otras entradas de bienes muebles	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>- SALIDAS (CR):</b>	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>= SUBTOTAL</b>	\$6.511	\$3.992	\$ 12.471	\$22.974
<b>+ CAMBIOS Y MEDICIÓN POSTERIOR</b>	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>= SALDO FINAL (31/12/2023)</b>	\$ 6.511	\$ 3.992	\$ 12.471	\$ 22.974
<b>- DEPRECIACIÓN ACUMULADA</b>	\$814	\$439	\$ 0	\$1.253
<b>= VALOR EN LIBROS</b>	\$ 5.697	\$ 3.553	\$ 12.471	\$ 21.721
<b>% DEPRECIACIÓN ACUMULADA</b>	13%	11%		5,4%

**Inmuebles**

CONCEPTOS Y TRANSACCIONES	TERRENOS	EDIFICACIONES	PLANTAS, DUCTOS Y TÚNELES	REDES, LÍNEAS Y CABLES	TOTAL
<b>SALDO INICIAL (01-ene)</b>	<b>\$ 1.039.630</b>	<b>\$ 1.753.486</b>	<b>\$ 146.087</b>	<b>\$ 76.551</b>	<b>\$ 3.015.754</b>
<b>+ ENTRADAS(DB):</b>	<b>\$ 535</b>	<b>\$ 11.491</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 10.744</b>	<b>\$ 22.769</b>
Adquisiciones en compras	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Otras entradas de bienes muebles	\$ 535	\$ 11.491	\$ 0	\$ 10.743	\$ 22.769
<b>- SALIDAS(CR):</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>
Baja en cuentas	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>= SUBTOTAL</b>	<b>\$ 1.040.165</b>	<b>\$ 1.764.977</b>	<b>\$ 146.087</b>	<b>\$ 87.294</b>	<b>\$ 3.038.523</b>
<b>+ CAMBIOS Y MEDICIÓN POSTERIOR</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>
<b>= SALDO FINAL(31-Dic)</b>	<b>\$ 1.040.165</b>	<b>\$ 1.764.977</b>	<b>\$ 146.087</b>	<b>\$ 87.294</b>	<b>\$ 3.038.523</b>
<b>- DEPRECIACIÓN ACUMULADA(DA)</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 164.245</b>	<b>\$ 98.405</b>	<b>\$ 47.256</b>	<b>\$ 309.906</b>
Saldo inicial de la depreciación acumulada	\$ 0	\$ 142.969	\$ 93.814	\$ 44.655	\$ 281.438
-Disminución de la depreciación por baja en cuenta	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
+Depreciación aplicada vigencia actual	\$ 0	\$ 21.276	\$ 4.591	\$ 2.601	\$ 28.468
<b>= VALOR EN LIBROS(Saldofinal-DA)</b>	<b>\$ 1.040.165</b>	<b>\$ 1.600.732</b>	<b>\$ 47.682</b>	<b>\$ 40.038</b>	<b>\$ 2.728.617</b>
<b>% DEPRECIACIÓN ACUMULADA</b>	<b>0%</b>	<b>9%</b>	<b>67%</b>	<b>54%</b>	<b>10%</b>

**Muebles**

CONCEPTOS Y TRANSACCIONES	MAQUINARIA Y EQUIPO	EQUIPOS DE COMUNIC. Y COMPUTAC.	EQUIPOS DE TRANSPORTE, TRACCIÓN Y	MUEBLES, ENSERES Y EQUIPO DE	TOTAL
<b>SALDO INICIAL (01-ene)</b>	<b>\$ 783.364</b>	<b>\$ 56.707</b>	<b>\$ 1.125.628</b>	<b>\$ 6.547</b>	<b>\$ 1.972.246</b>
<b>+ ENTRADAS (DB):</b>	<b>\$ 56.683</b>	<b>\$ 1.400</b>	<b>\$ 165.887</b>	<b>\$ 734</b>	<b>\$ 224.705</b>
Adquisiciones en compras	\$ 2.928	\$ 971	\$ 0	\$ 0	\$ 3.899
Otras entradas de bienes muebles	\$ 53.755	\$ 429	\$ 165.887	\$ 734	\$ 220.805
<b>- SALIDAS (CR):</b>	<b>\$ 2.325</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 1.567</b>	<b>\$ 2</b>	<b>\$ 3.894</b>
Baja en cuentas	\$ 2.325	\$ 0	\$ 1.567	\$ 2	\$ 3.894
<b>= SUBTOTAL</b>	<b>\$ 837.722</b>	<b>\$ 58.107</b>	<b>\$ 1.289.948</b>	<b>\$ 7.279</b>	<b>\$ 2.193.056</b>
<b>+ CAMBIOS Y MEDICIÓN POSTERIOR</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>
<b>= SALDO FINAL (30-)</b>	<b>\$ 837.722</b>	<b>\$ 58.107</b>	<b>\$ 1.289.948</b>	<b>\$ 7.279</b>	<b>\$ 2.193.056</b>
<b>- DEPRECIACIÓN ACUMULADA (DA)</b>	<b>\$ 255.586</b>	<b>\$ 44.223</b>	<b>\$ 454.654</b>	<b>\$ 3.479</b>	<b>\$ 757.942</b>
Saldo inicial de la depreciación acumulada	\$ 199.420	\$ 33.286	\$ 387.843	\$ 2.851	\$ 623.400
- Disminución de la depreciación por baja en cuenta	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
+ Depreciación aplicada vigencia actual	\$ 56.166	\$ 10.937	\$ 66.811	\$ 628	\$ 134.542
<b>= VALOR EN LIBROS (Saldo final - DA)</b>	<b>\$ 582.136</b>	<b>\$ 13.884</b>	<b>\$ 835.294</b>	<b>\$ 3.800</b>	<b>\$ 1.435.114</b>
<b>% DEPRECIACIÓN ACUMULADA</b>	<b>31%</b>	<b>76%</b>	<b>35%</b>	<b>48%</b>	<b>33%</b>



## NOTA 11. PROPIEDADES DE INVERSIÓN

Propiedades de inversión medidas al valor razonable	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Propiedades de inversión medidas al valor razonable	\$ 8.149	\$ 7.871	\$ 6.917	\$ 278	4%
<b>Total</b>	<b>\$ 8.149</b>	<b>\$ 7.871</b>	<b>\$ 6.917</b>	<b>\$ 0</b>	<b>0%</b>

Corresponden a los locales comerciales y edificaciones que posee la Empresa con el propósito de obtener rentas o plusvalías.

Conceptos y transacciones		Edificaciones
<b>Saldo Inicial</b>		<b>\$7.871</b>
+	Entradas (DB):	\$0
-	Salidas (CR):	\$0
=	Subtotal	\$7.871
+	Incrementos valor razonable	\$285
-	Disminuciones por valor razonable	(7)
=	<b>Saldo Final</b>	<b>\$8.149</b>

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 terrenos del Metro de Medellín.

El incremento neto de \$278 millones, es producto de la valoración aplicada a las propiedades de inversión; el cual generó un ingreso por incrementos en el valor razonable de \$285 y disminuciones por \$7 el estudio tiene un nivel de jerarquía a valor razonable 2, esta actividad se realiza una vez al año.

Es importante tener en cuenta que los ingresos recibidos durante el periodo por arrendamiento de los locales comerciales fueron por valor de \$11.754 millones de pesos y se presentaron costos y gastos por valor de \$295 millones.

En la vigencia 2023 no se presentaron adquisiciones, ventas o traslados de propiedades de inversión y tampoco existen restricciones a la realización o al cobro de los ingresos derivados de las mismas.

## NOTA 12. ACTIVOS INTANGIBLES

Activos intangibles	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-	%
Activos intangibles	\$ 43.841	\$ 39.999	\$ 37.772	\$ 3.842	10%
Amortización Acumulada	-\$ 39.339	-\$ 38.122	-\$ 35.432	-\$ 1.217	3%
<b>Total</b>	<b>\$ 4.502</b>	<b>\$ 1.877</b>	<b>\$ 2.340</b>	<b>\$ 2.625</b>	<b>140%</b>

A continuación, se muestra la composición de los activos intangibles.

Activos intangibles	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Software	\$ 42.996	\$ 39.479	\$ 37.555	\$ 3.517	9%
Licencias	\$ 626	\$ 304	\$ 0	\$ 322	106%
Patentes	\$ 172	\$ 172	\$ 172	\$ 0	0%
Activos intangibles en fase de desarrollo	\$ 47	\$ 44	\$ 45	\$ 3	6%
<b>Total</b>	<b>\$ 43.841</b>	<b>\$ 39.999</b>	<b>\$ 37.772</b>	<b>\$ 3.842</b>	<b>10%</b>

El saldo de activos Intangibles surge bajo el acuerdo de colaboración empresarial con Cívica Mall y ha sido desarrollado por el aliado DoblePlus, para la generación de este software no se presentaron gastos de investigación, este software se espera su puesta en marcha en la vigencia 2024.

La relación del movimiento de cada uno de los tipos de activos intangibles se muestra a continuación

CONCEPTOS Y TRANSACCIONES		SOFTWARE	PATENTES	LICENCIAS	TOTAL
<b>SALDO INICIAL</b>		<b>\$39.523</b>	<b>\$172</b>	<b>\$304</b>	<b>\$39.999</b>
<b>+</b>	<b>ENTRADAS (DB):</b>	<b>\$3.520</b>	<b>\$0</b>	<b>\$322</b>	<b>\$3.842</b>
	Adquisiciones en compras	\$3.520	\$0	\$322	\$3.842
	Otras transacciones sin contraprestación	\$0	\$0	\$0	\$0
<b>-</b>	<b>SALIDAS (CR):</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>
<b>=</b>	<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$43.043</b>	<b>\$172</b>	<b>\$626</b>	<b>\$43.841</b>
<b>=</b>	<b>SALDO FINAL</b>	<b>\$43.043</b>	<b>\$172</b>	<b>\$626</b>	<b>\$43.841</b>
<b>-</b>	<b>AMORTIZACIÓN ACUMULADA (AM)</b>	<b>\$39.045</b>	<b>\$172</b>	<b>\$122</b>	<b>\$39.339</b>
	Saldo inicial de la AMORTIZACIÓN acumulada	\$37.949	\$172	\$0	\$38.121
	+ Amortización aplicada vigencia actual	\$1.096	\$0	\$122	\$1.218
	- Reversión de la AMORTIZACIÓN acumulada	\$0	\$0	\$0	\$0
<b>=</b>	<b>Valor en libros</b>	<b>\$3.997</b>	<b>\$0</b>	<b>\$504</b>	<b>\$4.502</b>
	<b>% AMORTIZACIÓN ACUMULADA</b>	<b>91%</b>	<b>100%</b>	<b>19%</b>	<b>90%</b>

**Software:** El incremento está representado principalmente por la adquisición del Servicio de actualización del sistema de comunicación vía radio con tecnología TETRA a través del contrato 6066-23 cuyo objeto fue: “Prestación del servicio de soporte al sistema de misión crítica para las comunicaciones vía radio con tecnología Tetra y suministro de elementos Tetra”.

En temas de licenciamiento de software, se tuvo un incremento en licencias que son transversales a la organización para mercadeo, la gestión urbana y nuevos negocios de la Gerencia de Desarrollo de Negocios, adicionalmente se presentó un incremento en las licencias de Autodesk para el proyecto Metro de la 80. Por otro lado, las licencias de VMware también tuvieron un incremento en cantidad de licencias para ampliar licenciamiento en la infraestructura tecnológica del área de Sistema Operativo para el sistema CCTV y el sistema CIC.

La Empresa no presenta restricciones sobre los activos intangibles, tampoco son asociados como garantías sobre las deudas.

Al finalizar el período no se presenta indicios de deterioro de los intangibles, en cuanto al valor de los desembolsos de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I), que se llevaron al gasto se encuentran relacionados en la Nota de Gastos operacionales de administración, operación y ventas, Generales Diseños y Estudios.

## NOTA 13. OTROS ACTIVOS

Otros activos	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-	%
Recursos entregados en administración	\$ 200.542	\$ 253.698	\$ 242.626	-\$ 53.156	-21%
Activos por impuesto diferido	\$ 113.677	\$ 116.817	\$ 99.943	-\$ 3.140	-3%
Derechos en fideicomiso	\$ 25.886	\$ 20.422	\$ 13.562	\$ 5.464	27%
Anticipo o saldo a favor por impuestos	\$ 22.981	\$ 15.054	\$ 11.683	\$ 7.927	53%
Activos diferidos	\$ 18.279	\$ 18.279	\$ 0	\$ 0	0%
Bienes y servicio pagado por anticipado	\$ 15.630	\$ 11.993	\$ 6.961	\$ 3.637	30%
Avances y anticipos entregados	\$ 1.822	\$ 29.096	\$ 68.557	-\$ 27.274	-94%
Depósitos entregados en garantía	\$ 0	\$ 95	\$ 1.676	-\$ 95	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 398.817</b>	<b>\$ 465.454</b>	<b>\$ 445.008</b>	<b>-\$ 66.637</b>	<b>-14%</b>

### ➤ Recursos entregados en administración

Se encuentran conformados de la siguiente manera:

Cuenta	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Encargo fiducia en administración	\$ 182.580	\$ 239.466	-\$ 56.886	-24%
Encargo fiducia de garantía	\$ 14.900	\$ 12.372	\$ 2.528	20%
Recursos entregados en administración	\$ 3.062	\$ 1.859	\$ 1.203	65%
<b>Total</b>	<b>\$ 200.542</b>	<b>\$ 253.697</b>	<b>-\$ 53.155</b>	<b>-21%</b>

**Encargo de fiducia en administración**, son recursos a favor del Metro de Medellín Ltda., entregados a terceros bajo la modalidad de contratos en administración. Se tienen principalmente los recursos recibidos del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, para la cancelación del valor adeudado por aportes y el pago de los aportes del año 2023 para el proyecto Metro la 80, de acuerdo con lo establecido en el convenio de cofinanciación, sin embargo, las salidas han sido mayores que los ingresos en el encargo fiduciario debido a los pagos a proveedores en virtud de la ejecución del proyecto.

En la Fiduciaria de Bogotá se encuentran los encargos para cumplir los compromisos y desarrollo de los proyectos, Cable Picacho, Tranvía de Ayacucho, Fondo Metropolitano e implementación de servicios de wifi en las estaciones.

A continuación, se detallan los valores para cada uno de los proyectos que conforman este rubro:

Recursos entregados en administración	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var.	%
Metro de la 80	\$ 127.132	\$ 178.485	-\$ 51.353	-29%
Recargas de usuarios	\$ 28.298	\$ 29.823	-\$ 1.525	-5%
Tranvía	\$ 12.965	\$ 12.167	\$ 798	7%
Cable Picacho	\$ 11.221	\$ 13.704	-\$ 2.483	-18%
Fondo metropolitano	\$ 1.689	\$ 1.479	\$ 210	14%
Proyecto WIFI	\$ 558	\$ 81	\$ 477	586%
Estructuración M80	\$ 525	\$ 2.301	-\$ 1.776	-77%
Bus eléctrico	\$ 114	\$ 1.426	-\$ 1.312	-92%
Otros	\$ 78	\$ 0	\$ 78	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 182.580</b>	<b>\$ 239.466</b>	<b>-\$ 56.886</b>	<b>-24%</b>

**Metro de la 80:** con un saldo de \$127.132, corresponde al encargo fiduciario con Fiduciaria de Occidente para 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 siguiendo lo establecido en el numeral 4.2 del convenio de cofinanciación.

**Tranvía:** el proyecto presentó un aumento de recursos por los rendimientos generados durante el año los cuales ascienden a \$ 1.068 y las ejecuciones por \$270 que corresponde al reconocimiento de arrendamientos y vigilancia por la afectación del proyecto causada a los moradores del barrio San Luis.

**Cable Picacho:** con relación a los recursos del proyecto, se presentó una disminución de recursos relacionado con los pagos realizados al proveedor Poma por devolución de las retenciones de garantía generadas en los pagos de obra civil y de adquisición de equipo electromecánicos.

**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 2023 se presenta un saldo pendiente por ejecutar de \$1.689, el incremento se da por los rendimientos generados.

**Estructuración Financiera M80:** en 2021 se recibieron recursos para el desarrollo del convenio Metro 285 CT celebrado entre el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y la Empresa con el objeto de "aunar esfuerzos para el desarrollo de la estructuración del proyecto metro de la 80 en sus condiciones técnicas, legales y financieras, para la construcción y la operación". los cuales al 31 de diciembre 2023 presentan un saldo de \$525.

**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 2023 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 \$28.298 millones corresponde a las recargas no usadas de los usuarios que tiene habilitada la tarjeta cívica y medios electrónicos por valor \$25.355 millones y \$2.943 millones 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 Aburra) 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 -Fideicomitentes del SITVA.

**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 2023 asciende a \$14.900 millones.

➤ **Activo por Impuesto diferido**

Ver Nota 25 de Impuesto a las ganancias.

➤ **Derechos en fideicomiso**

Derecho de en Fideicomiso	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var.	%
Derecho - Restitución de aportes Metro - SITVA	\$ 14.008	\$ 8.903	\$ 5.105	57%
Recursos Operación en concesión - Cuenca 3 y 6	\$ 6.600	\$ 3.119	\$ 3.481	112%
Recursos Operación en concesión -LO	\$ 4.085	\$ 7.663	-\$ 3.578	-47%
Derecho -Restitución Rendimientos - Metro	\$ 433	\$ 139	\$ 294	211%
Usos Bellanita	\$ 404	\$ 315	\$ 89	28%
Derecho aporte de transporte Metro- recaudo	\$ 297	\$ 235	\$ 62	26%
Otros Derechos	\$ 59	\$ 48	\$ 11	22%
<b>Total</b>	<b>\$ 25.886</b>	<b>\$ 20.422</b>	<b>\$ 5.464</b>	<b>27%</b>

**Derecho -Restitución de aportes Metro – SITVA**

El saldo por \$14.008 millones 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 2023, se presenta un aumento con relación al año 2022 correspondiente a:

- En el proceso de traslado de restitución de aportes a favor de la empresa para la vigencia 2023 estaban pendientes los días del 24 al 31 de diciembre y para el año 2022 del 25 al 31 de diciembre, presentándose un día adicional de traslado.
- Desde la vigencia 2023, la empresa tiene derecho al valor liquidado de la tarifa correspondiente al Fondo Rio según el acuerdo Metropolitano N°18 de 2022 en el cual se estipuló un factor tarifario de \$20 pesos, destinados a la atención de reparaciones urgentes del Rio-Aburrá -Medellín, concepto que no se presentaba en el año 2022.
- De igual manera se presentó un aumento tarifario desde el 01 de enero de 2023 por aprobación del AMVA.

**Recursos Operación Concesión -Cuenca 3 y 6**

El saldo de \$6.599 millones refleja el valor disponible de la operación en concesión del Metro de Medellín con los terceros Masivo de Occidente CN 2012-0191 y Sistema Alimentador Oriental - CN 2012-0207, el aumento de \$3.481 millones corresponde al cambio en la periodicidad de las remuneraciones a los concesionarios según acuerdo conciliatorio de pago pactado con los terceros en febrero del año 2023, en el que se establece que los traslados de recursos se realizarán dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la conciliación.

De igual manera la operación en concesión se ve afectada por el aumento del factor tarifario de la vigencia.

**Recursos Operación en concesión -Buses Eléctricos.**

La empresa tiene suscrito con el Distrito de Ciencia y Tecnología, el Contrato 000522CT-21 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, en el contrato el Metro de Medellín tiene la calidad de concesionario y se encarga de la operación de la línea, se determinó durante la vigencia 2021 la entrega de forma anticipada del valor proyectado de la operación a la empresa por valor de \$6.317 millones, este saldo se viene amortizando en el transcurso del contrato.

➤ **Anticipo o saldos a favor de impuestos**

El detalle de anticipo o saldos a favor de impuestos se encuentra conformado:

Anticipo o saldo a favor por impuestos	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Retención en la fuente	\$ 16.589	\$ 9.888	\$ 6.701	68%
Impuesto de Industria y comercio retenido	\$ 6.386	\$ 5.160	\$ 1.226	24%
Anticipo impuesto de industria y comercio	\$ 0	\$ 0	\$ 0	0%
Saldos a favor en liquidación privada	\$ 6	\$ 6	\$ 0	0%
<b>Total</b>	<b>\$ 22.981</b>	<b>\$ 15.054</b>	<b>\$ 7.927</b>	<b>53%</b>

El componente correspondiente a retención en la fuente obedece a los saldos contables por concepto de 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.

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 2023.

El componente de Saldos a favor en liquidación privada corresponde a un saldo a favor generado en la declaración de Industria y Comercio del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, el cual se encuentra en trámite para solicitud de devolución.

➤ **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, en este caso corresponde a los costos de transacción en los que se incurra con anterioridad al reconocimiento del préstamo del proyecto Metro Ligero de la Av. 80. Los costos de transacción fueron pagados a los acreedores Bancolombia y FDN por estructurar el crédito bancario, de este crédito no se ha solicitado ningún desembolso para el proyecto, una vez se inicie la fase de desembolsos se hará la respectiva amortización.

Acreedor	Oferta	Comisión de Estructuración	Valor de la comisión
Bancolombia	\$ 1.086.085	1,00% + IVA	\$ 12.924
FDN	\$ 1.000.000	0,45% + IVA	\$ 5.355
<b>Total Comisión de Estructuración</b>			<b>\$ 18.279</b>

➤ **Bienes y servicios pagados por anticipado**

El aumento en rubro de gastos pagados por anticipado se genera principalmente por la variación en el rubro de seguros por \$4.098 corresponde principalmente a:

- Un mayor valor pagado en USD en la adquisición de la póliza de daños materiales y terrorismo por valor de \$6.673 millones, generado por una variación del 19% en la TRM la cual pasó de \$3.765,67 en el 2022 a \$4.601,15 en el 2023.
- Aumento del valor la póliza de Responsabilidad Civil General expedida en pesos colombianos se tuvo un incremento del 16% en la prima.
- En cuanto a los seguros de vehículos, un incremento \$968 millones se da porque el valor asegurado aumento (valor de reposición).

- En el caso del programa de líneas financieras presento un incremento explicado por aumento de las tasas en los productos y la contratación de nuevas coberturas en atención a las necesidades de la Empresa, los incrementos porcentuales fueron: Infidelidad y riesgos financieros: 1,63%, Riesgos cibernéticos: 8,3%, directores y administradores: 13% y Errores y omisiones: 33,5%.
- Adicionalmente todas las pólizas se vieron afectadas por factores como la inflación nacional y en el país de compra también influyen en el valor asegurado.
- **Avances y anticipos entregados**

A continuación, se muestra la composición del saldo:

Proveedor	Concepto	Diciembre 2023	Diciembre 2022
Municipio de Sabaneta	Anticipo entregado para el cumplimiento de la promesa de compraventa por la adquisición de un predio de la estación Estrella.	\$ 1.536	\$ 493
Maximiliano Londoño	Anticipo entregado para proceso arbitral	\$ 165	\$ 1.140
Guillermo Alemán	Anticipo entregado para proceso legal	\$ 69	\$ 0
Anticipo a Empleados	Valores entregados a empleados asociados a gastos de viaje en el desarrollo de comisiones	\$ 32	\$ 0
Municipios asociados al Valle de Aburra	Anticipo entregado Corresponde para la adquisición de predio del municipio de Sabaneta	\$ 12	\$ 0
Anticipo a Sindicato	Comisión de viaje entregado a Sintra metro	\$ 8	\$ 0
Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles CAF	Amortización de recursos del proyecto de modernización de trenes	\$ 0	\$ 27.463
<b>Total de Avance y Anticipo</b>		<b>\$ 1.822</b>	<b>\$ 29.096</b>

Se muestra una disminución del anticipo CAF, por los pagos que se han realizado en virtud de la ejecución del proyecto de modernización el cual se encuentra en fase de finalización.

#### NOTA 14. PRÉSTAMOS POR PAGAR

Obligaciones financieras	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura	Var	%
Nación	\$ 6.211.324	\$ 6.158.929	\$ 6.001.156	\$ 52.395	1%
Banca Externa	\$ 12.335	\$ 30.478	\$ 39.161	-\$ 18.143	-60%
Banca Comercial	\$ 159.387	\$ 199.983	\$ 248.757	-\$ 40.596	-20%
Leasing Financiero	\$ 23.092	\$ 13.878	\$ 7.278	\$ 9.214	66%
<b>Total</b>	<b>\$ 6.406.138</b>	<b>\$ 6.403.268</b>	<b>\$ 6.296.352</b>	<b>\$ 2.870</b>	<b>0%</b>

Está representado por los préstamos con el Gobierno general y los bancos del exterior generados en la construcción del sistema y con la banca comercial para la adquisición de equipos.

Para el periodo comprendido entre enero y diciembre de la vigencia 2023, 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	PN / PJ / ECP	Valor en libros	Plazo	Fecha de vencimiento	Tasa de negociación	Gastos por intereses
<b>Financiamiento interno de largo plazo</b>		<b>\$ 6.393.802</b>				
<b>Préstamos banca comercial</b>		<b>\$ 159.387</b>				
611516266	PJ	\$ 11.057	Mayor a 5 años	11/09/2027	IPC-0,01%	\$ 1.440
611516266	PJ	\$ 5.659	Mayor a 5 años	29/12/2028	IPC+0,50%	\$ 708
611516267	PJ	\$ 11.057	Mayor a 5 años	11/09/2027	IPC-0,01%	\$ 1.440
611516267	PJ	\$ 5.659	Mayor a 5 años	29/12/2028	IPC+0,50%	\$ 708
611516266	PJ	\$ 62.978	Mayor a 5 años	10/03/2030	IBR (3M) +2,45%	\$ 9.731
611516267	PJ	\$ 62.978	Mayor a 5 años	10/03/2030	IBR (3M) +2,45%	\$ 9.731
<b>Préstamos del gobierno general</b>		<b>\$6.211.324</b>				
Deuda Nación	ECP	6.211.324	Mayor a 5 años	Hasta que se pague	5% EA	\$ 216.489
<b>Arrendamiento financiero</b>		<b>\$ 23.092</b>				
611517889	PJ	\$ 3.885	Mayor a 5 años	23/03/2026	IBR (3M) + 3,80%	\$ 700
611517954	PJ	\$ 12.629	Mayor a 5 años	26/12/2023	IBR (1M) + 2,89%	\$ 1.420
611518386	PJ	\$ 6.578	Mayor a 5 años	5/07/2027	IBR (1M) + 1,90%	\$ 926

PN: Persona Natural - PJ: Persona Jurídica - ECP: Entidad Contable Pública

### ➤ Préstamos del gobierno general

La variación del 1% en los préstamos del gobierno obedece a los desembolsos por la sustitución de deuda interna y externa y los intereses causados de la deuda Nación que no alcanzan a ser 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 consumo 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 y rentas por tabaco y cigarrillo,
- En 2023, las rentas pignoradas que abonaron al acuerdo de pago ascendieron a \$166.890 millones, de los cuales \$52.640 millones fueron generadas por cigarrillo y tabaco y \$114.259 millones 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 2023 se han recaudado \$2.121.516 millones, de los cuales:

- El 45,4% (\$962.417 millones) corresponde a recaudos de gasolina del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín.
- El 54,6% (\$1.159.100 millones) a recaudos del Departamento y otros Municipios, por impuesto al cigarrillo y tabaco (\$645.962) y de gasolina en los demás municipios del área de influencia del sistema (\$513.137 millones).

La Empresa a la fecha no ha presentado incumplimiento respecto al pago de sus obligaciones financieras.



En 2023 no se dio de baja ninguna obligación por causas diferentes a su pago.

### ➤ Préstamos banca comercial

La variación en los créditos con la banca comercial obedece al servicio de la deuda realizado durante el 2023, abonando a capital e intereses de acuerdo con los planes de pago de cada uno de los créditos, donde los abonos a capital ascendieron a \$41.357 millones; adicionalmente se terminaron de pagar los créditos de capital de trabajo 611517865 y 6115178656 que se tenía con Bancolombia, para los cuales se abonaron a capital durante 2023 el monto de \$15.000 millones.

Durante el 2023 se realizaron las siguientes amortizaciones de la banca comercial

Entidad	Intereses	Capital
Bancolombia	\$ 16.586	\$ 9.888
Banco de Occidente	\$ 6.386	\$ 5.159
Banco de Bogotá	\$ 0	\$ 0
<b>Total</b>	<b>\$ 22.972</b>	<b>\$ 15.047</b>

Durante el 2023 no se generó ningún incumplimiento por pagos de capital o intereses, tampoco se celebraron nuevos contratos de crédito comercial.

### ➤ Arrendamiento financiero

Durante la vigencia del 2023, se reconoció una operación de leasing financiero con Bancolombia con la cual se realizó la financiación de la adquisición de una maquina bateadora y se activó el contrato de leasing por \$12.470 millones con un plazo de 7 años

Durante el 2023 se realizaron los siguientes pagos:

Entidad	Intereses	Capital
Leasing Bi-viales	\$ 702	\$ 635
Leasing Validadores	\$ 920	\$ 0
Leasing Bateadora	\$ 1.294	\$ 0
<b>Total</b>	<b>\$ 2.916</b>	<b>\$ 635</b>

En cuanto a los covenants que tiene los préstamos con banca comercial y los leasings se encuentra lo siguiente:

- Créditos Bancos de Occidente y Bogotá: contrato de empréstito CN2015-0252. Los indicadores financieros son los siguientes:
  - Deuda financiera / EBITDA  $\leq$  2.5 veces
  - (Flujo de caja libre + Caja inicial) / Servicio de deuda  $\geq$  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  $\geq$  2 veces
  - De endeudamiento financiero: Endeudamiento financiero / EBITDA  $\leq$  3 veces

Para el cierre de la vigencia 2023 la empresa da cumplimiento a los covenants convenidos con las entidades financieras.

### ➤ **Financiamiento externo de largo plazo**

La variación en la banca externa obedece al abono a capital por 1.459.888 en USD y 1.583.982 EUR, de acuerdo con los planes de pago para cada uno de los créditos. El saldo diciembre de 2023 es de 1.477.551 USD y 1.583.982 EUR.

Tipo de terceros	PN / PJ / ECP	Valor en moneda	Valor en libros (COP)	Plazo	Fecha de vencimiento	Tasa efectiva anual (% E.A.)	Gastos intereses
<b>Financiamiento externo de largo plazo</b>			<b>\$12.335</b>				
<b>Préstamos banca comercial</b>			<b>\$12.335</b>				
Extranjeros USD	PJ	1.477.551	\$5.647	Mayor a 5 años	30/09/2024	4,8%	USD 104.920
Extranjeros EUR	PJ	1.583.982	\$6.688	Mayor a 5 años	30/12/2024	2,0%	EUR 55.439

PN: Persona Natural - PJ: Persona Jurídica - ECP: Entidad Contable Publica

A continuación, se muestra la variación con respecto al 2022, la cual corresponde al servicio de esta deuda durante el 2023, por concepto de pagos a capital e intereses, los pago los realiza la Nación en virtud del acuerdo de pago, donde dicha entidad asume el 40% y el 60% restante lo adicionan a la deuda con la Nación, en virtud de la ley 310 de 1996 conocida como la Ley de Metros, la cual dispuso que los territorios que participan en el Metro de Medellín deben pignorar rentas que garanticen por lo menos un sesenta por ciento (60%) del valor presente de los créditos garantizados por la Nación.

Financiamiento externo	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Deuda comercial	\$ 12.335	\$ 30.478	-\$ 18.143	-60%
<b>Total</b>	<b>\$ 12.335</b>	<b>\$ 30.478</b>	<b>-\$ 18.143</b>	<b>-60%</b>

Durante el 2023 no se generó ningún incumplimiento por pagos de capital o intereses, tampoco se celebraron nuevos contratos de crédito comercial.

### **NOTA 15. CUENTAS POR PAGAR**

Cuentas por pagar	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Adquisición de bienes y servicios nacionales	\$ 88.843	\$ 62.414	\$ 66.429	\$ 26.429	42%
Recursos a favor de terceros	\$ 62.806	\$ 105.914	\$ 138.567	-\$ 43.108	-41%
Adquisición de bienes y servicios del exterior	\$ 14.575	\$ 42.982	\$ 29.171	-\$ 28.407	-66%
Impuestos, contribución y tasas x pagar	\$ 8.608	\$ 6.519	\$ 5.371	\$ 2.089	32%
Rte en la fuente / Impuesto de timbre	\$ 6.385	\$ 4.324	\$ 4.780	\$ 2.061	48%
Descuentos de nómina	\$ 3.143	\$ 2.081	\$ 2.941	\$ 1.062	51%
Impuesto al valor agregado - IVA	\$ 1.159	\$ 998	\$ 1.192	\$ 161	16%
Otras cuentas por pagar	\$ 2.881	\$ 852	\$ 424	\$ 2.029	\$ 2
Créditos Judiciales	\$ 14	\$ 0	\$ 0	\$ 14	\$ 1
<b>Total</b>	<b>\$ 188.414</b>	<b>\$ 226.084</b>	<b>\$ 248.875</b>	<b>-\$ 37.670</b>	<b>-17%</b>

### ➤ **Adquisición de bienes y servicios nacionales**

Presenta un incremento del 42% principalmente por el inicio de nuevos proyectos y generación de nuevos contratos tales como el servicio de soporte y actualización de los sistemas de

radiocomunicaciones TETRA, así como servicios de instalación y soporte en la modernización de trenes con el proveedor CAF, compra de predios y comisiones para el proyecto Metro de la 80, adecuación y automatización de las plataformas de abordaje en las estaciones de cables y liquidación del contrato con el proveedor POMA encargado del mantenimiento y construcción de la línea P.

Para 2023 se ejecutaron servicios de mantenimiento, modernizaciones de trenes, adecuaciones de estaciones, servicios de aseo, energía de subestaciones y compra de elementos de comunicación para el funcionamiento de las líneas. Las principales obligaciones a diciembre 31 de 2023 son:

Nombre	Valor
EMPRESAS PUBLICAS DE MEDELLÍN E.S.P	\$8.419
CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERRO	\$6.866
INTEGRAL S.A.	\$6.042
MOTOROLA SOLUTIONS COLOMBIA LIMITAD	\$4.703
POMA COLOMBIA S.A.S	\$341
TECNO FUEGO SAS	\$2.705
UNION ELECTRICA S.A.	\$2.699
EQUIPOS TÉCNICOS Y LOGÍSTICA S.A.	\$2.251
UNIÓN TEMPORAL SENAVI SEGURIDAD	\$2.166
INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL B	\$2.076
SOFKA TECHNOLOGIES S.A.S	\$1.990
NUA TECHNOLOGY SAS	\$1.798
BANCOLOMBIA S. A	\$1.648
FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL F	\$1.507
INGENIERIA, TECNOLOGIA Y CONOCIMIENTO	\$1.452
INDRA COLOMBIA LTDA	\$1.449
VALID SUCURSAL COLOMBIA	\$1.445
RECUPERAR S.A.S.	\$1.351
CONSORCIO LRT 80	\$1.313
FUNDACION UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA	\$1.202
LUZ ELENA POSSO LOPEZ	\$1.034
UNIVERSAL DE PRODUCTOS Y SERVICIOS	\$1.031
RAUL ANTONIO GARZON VARGAS	\$922
TEAM IT SAS	\$909
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA	\$891
TRANSPORTADORA DE VALORES ATLAS LTD	\$885
COOPERATIVA DE DESARROLLO Y EMPLEO	\$830

El plazo de pago general para las obligaciones de la Empresa será de 45 días calendario, así mismo los plazos. 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. Así mismo los plazos de pago podrán ser superiores a 45 días y entenderse contractualmente a 60 días calendario, observando el cumplimiento de la ley 2024 de 2020, decreto 1733 del 22 de diciembre de 2020, que establece que dicho plazo sólo podrá establecerse para facturas expedidas hasta el 31 de diciembre de 2021.

Durante la vigencia 2023, la Empresa cumplió a cabalidad con las obligaciones contraídas con terceros y realizó los pagos de manera oportuna teniendo en cuenta las condiciones contractuales correspondientes.

Se informa que para el cierre del período diciembre de 2023, no hay indicio de cuentas por pagar a más de un año de proveedores de bienes y servicios nacionales y extranjeros

## ➤ Recursos a favor de terceros

Recaudo a Favor de terceros	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Otros recaudos a favor de terceros	\$58.245	\$ 104.053	-\$ 45.808	-44%
Recargas de usuarios -Rendimientos	\$ 28.298	\$ 29.823	-\$ 1.525	-5%
Cuenta por pagar Concesionarios -SITVA	\$ 12.461	\$ 62.910	-\$ 50.449	-80%
Cuenta por pagar recaudo en estaciones	\$ 8.427	\$ 5.033	\$ 3.394	67%
Cuenta por pagar viaje a crédito	\$ 3.585	\$ 1.880	\$ 1.705	91%
Cuenta por pagar recaudo Maquinas MRA	\$ 1.973	\$ 1.602	\$ 371	23%
Recargas externas	\$ 1.113	\$ 688	\$ 425	62%
Tasa predeportes y recreación Distrito	\$ 772	\$ 387	\$ 385	99%
Contribuc 5% contratos obra publ. Distrito	\$ 554	\$ 317	\$ 237	75%
Ret Predeporte Municipio 1,3%	\$ 18	\$ 3	\$ 15	423%
Otros convenios recaudo de transporte	\$ 1.044	\$ 1.410	-\$ 366	-26%
Rendimientos financieros Convenios	\$ 4.532	\$ 1.855	\$ 2.677	144%
Recaudos por identificar	\$ 0	\$ 6	-\$ 6	-100%
Impuestos a favor de terceros	\$ 5	\$ 0	\$ 5	100%
Ventas por cuenta de terceros	\$ 24	\$ 0	\$ 24	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 62.806</b>	<b>\$ 105.914</b>	<b>-\$ 43.108</b>	<b>-41%</b>

### Recargas de usuarios - Rendimientos

El saldo \$28.298 millones corresponde a las recargas no usadas por pagar de los usuarios que tiene habilitada la tarjeta cívica y medios electrónicos por valor \$25.355 millones y \$2.943 millones de rendimientos financieros generados en subcuenta recaudadora N°1748, se encuentra mayor detalle en la Nota 13 Otros activos.

### Cuenta por pagar Concesionarios -SITVA

El saldo \$ 12.461 millones corresponde al valor a pagar a los Concesionarios Sistema de Alimentador Oriental \$7.956 millones y Masivo de Occidente \$4.506 por la operación del SITVA-Cuenta 3 y 6 del mes de diciembre de 2023, el valor disminuye con relación al saldo por pagar a los concesionarios en el año 2022, teniendo presente los aportes desarrollados por el Distrito al Déficit de la operación en la vigencia.

En el memorando de entendimiento pactado con el Distrito de Ciencia y Tecnología se cambió la periodicidad de las remuneraciones a los concesionarios según acuerdo conciliatorio con los mismos en febrero del año 2023, en el que se establece que los traslados de recursos se realizarán dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la conciliación, por lo anterior, se genera una disminución del saldo por pagar al cierre del ejercicio.

### Cuenta por pagar recaudo en estaciones

Los \$8.427 millones 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 transferir al Patrimonio Autónomo de Recaudo.

### Rendimientos Financieros convenios

Corresponde a rendimientos financieros por pagar al Distrito de Ciencia y Tecnología por los recursos de cofinanciación del Metro Ligero de la avenida 80 por \$4.311 millones y Convenio de Buses eléctricos 000522CT-2021 por \$220 millones

➤ **Adquisición de bienes y servicios en el exterior:**

Este rubro se encuentra por valor de \$14.575, de los cuales \$8.994 corresponde al contratista CAF de modernización de trenes. La disminución en los valores por concepto de adquisición de bienes y servicios con proveedores del exterior se debe principalmente a la culminación del contrato de modernización de trenes con el proveedor CAF - Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles.

Para 2023 se ejecutaron con proveedores del exterior, servicio de licenciamiento y compra de material rodante. Las principales obligaciones a diciembre 31 de 2023 son:

Nombre	Valor
CAF -CONSTRUCCIONES Y AUXILIARES DE FERROCARRILES	\$8.994
ALSTOM TRANSPORT SA	\$1.599
ELECTROSISTEMAS BACH S.A	\$1.026
SHENZHEN HCC TECHNOLOGY CO., LTD.	\$839
BGLOBAL SOLUTIONS LLC	\$544
NEPTUNE IT LATAM, LDA	\$277
SYTECSA SYSTEMS & TECHNOLOGIES S.A.	\$299
ICON MULTIMEDIA SL	\$233
HARSCO RAIL	\$194
PLASSER DO BRASIL COMERCIO I	\$185
VOESTALPINE RAILWAY SYSTEMS JEZ SL	\$174
SYSTECH GmbH	\$111
ETUDES ET REALISATIONS D INSTALLATI	\$69
PERCEPTIO S.A.S.	\$16
RODANDO S.A.S	\$15
CONFERENCIAS LATAM	\$1

➤ **Impuestos, contribuciones y tasas por pagar**

Se encuentran \$8.608, de los cuales \$8.073 corresponde al reconocimiento del valor a pagar por concepto de impuesto de Industria y Comercio por la vigencia 2023 y \$534 adeudados a la DIAN por concepto de legalización de mercancías.

Tipo de terceros	PN / PJ / ECP	Cantidad	Valor en libros	Plazo	Vencimiento
<b>Impuestos, contribuciones y tasas</b>			<b>\$ 8.608</b>		
<b>Impuesto de industria y comercio</b>			<b>\$ 8.073</b>		
Nacionales	ECP	Municipio de Medellín	\$ 4.049	Entre 3 y 6 meses	19/04/2024
Nacionales	ECP	Municipio de Bello	\$ 2.745	Entre 3 y 6 meses	26/04/2024
Nacionales	ECP	Municipio de Itagüí	\$ 592	Entre 3 y 6 meses	19/04/2024
Nacionales	ECP	Municipio de Envigado	\$ 192	Entre 3 y 6 meses	19/04/2024
Nacionales	ECP	Municipio de Sabaneta	\$ 491	Entre 3 y 6 meses	26/04/2024
Nacionales	ECP	Municipio de Bogotá	\$ 4	Entre 2 meses	23/02/2024
<b>Contribuciones</b>			<b>\$534</b>		
Nacionales	ECP	DIAN	\$534	Entre 3 y 6 meses	

➤ **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 2023	Diciembre 2022	Var	%
Autorretenciones en la fuente	\$ 1.940	\$ 1.368	\$ 572	42%
Honorarios	\$ 1.166	\$ 578	\$ 588	102%
Retención de IVA	\$ 1.149	\$ 815	\$ 334	41%
Servicios	\$ 644	\$ 425	\$ 219	52%
Rentas de trabajo	\$ 610	\$ 389	\$ 221	57%
Compras	\$ 401	\$ 356	\$ 45	13%
Pagos al exterior	\$ 204	\$ 204	\$ 0	0%
RetelCA Municipios	\$ 122	\$ 116	\$ 6	5%
Contratos de construcción	\$ 80	\$ 2	\$ 78	3900%
Comisiones	\$ 74	\$ 70	\$ 4	6%
Arrendamientos	\$ 1	\$ 1	\$ 0	0%
Devolución de retenciones	-\$ 6	\$ 0	-\$ 6	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 6.385</b>	<b>\$ 4.324</b>	<b>\$ 2.061</b>	<b>48%</b>

➤ **Otras cuentas por pagar**

Al cierre del mes de diciembre de 2023, se causaron las obligaciones de los créditos de vivienda autorizados con el Fondo de esta vigencia, el cual esta soportado en la resolución No 8396 del 11 febrero de 2016 y 9464 del 18 de mayo de 2017 y serán reembolsados en los primeros meses del mes de enero.

**NOTA 16. BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS**

Cuentas por pagar	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Beneficios a los empleados a corto plazo	\$ 31.931	\$ 26.214	\$ 24.338	\$ 5.717	22%
Beneficios posempleo – pensiones	\$ 18.320	\$ 16.546	\$ 15.979	\$ 1.774	11%
<b>Total</b>	<b>\$ 50.251</b>	<b>\$ 42.760</b>	<b>\$ 40.317</b>	<b>\$ 7.491</b>	<b>18%</b>

➤ **Beneficios a los empleados a corto plazo**

Cuentas por pagar	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var 2023-	%
Cesantías	\$ 12.604	\$ 10.396	\$ 2.208	21%
Vacaciones	\$ 7.268	\$ 6.030	\$ 1.238	21%
Prima de vacaciones	\$ 4.772	\$ 3.986	\$ 786	20%
Otras primas (Prima de vida cara)	\$ 3.155	\$ 2.561	\$ 594	23%
Intereses sobre cesantías	\$ 1.494	\$ 1.242	\$ 252	20%
Prima de navidad	\$ 928	\$ 766	\$ 162	21%
Nómina por pagar	\$ 314	\$ 125	\$ 189	152%
Aportes a cajas de compensación familiar	\$ 692	\$ 528	\$ 164	31%
Otros beneficios a los empleados a corto plazo (Aguinaldo)	\$ 484	\$ 399	\$ 85	21%
Aportes a riesgos laborales	\$ 220	\$ 181	\$ 39	21%
<b>Total</b>	<b>\$ 31.931</b>	<b>\$ 26.214</b>	<b>\$ 5.717</b>	<b>22%</b>

El crecimiento en comparación al año 2022 se genera principalmente por el incremento salarial del IPC 13,12% realizado a los empleados desde enero, más el reajuste del 2% en el mes de julio con retroactividad al 1 de enero de 2023, para un % total 15.12%.

Adicionalmente para vigencia 2023 terminó con una planta de personal de 2.010 Servidores y en el 2022, 1.924 servidores.

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 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 2023 ascendieron a \$15.012 millones. Dentro de las remuneraciones no hay auxilios adicionales.

### ➤ Beneficios y plan de activos posempleo – pensiones y otros

Corresponde a bonos y cuotas partes pensionales, a continuación, se presenta la conciliación de este beneficio en el año 2023.

Beneficios posempleo	2023	2022
Saldo inicial	\$ 16.546	\$ 15.979
Pago bonos pensionales	-\$219	-\$1.234
Pago cuotas partes pensionales	-\$ 135	-\$ 83
Pago pensiones actuales	-\$23	-\$20
Valor otro resultado integral	\$2.151	\$1.904
<b>Saldo total</b>	<b>\$18.320</b>	<b>\$16.546</b>

Los supuestos técnicos utilizados para el cálculo actuarial del 2023 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

De acuerdo con los lineamientos prescritos por la norma NIC 19, para efectos de descuento se emplea la tasa de bonos corporativos de alta calidad cuyo vencimiento esté acorde a los beneficios establecidos. Sin embargo, el mercado colombiano no tiene la suficiente liquidez y profundidad en este tipo de bonos, razón por la cual se toma como referencia la curva cero cupón de los títulos de deuda pública, denominados en pesos vigentes a 28 de diciembre de 2023 publicados por el Banco de la República.

### Tasa de reajuste pensional

Para incrementos atados al índice de Precios al Consumidor (IPC) en el periodo 2023 - 2024 se tomará la inflación para 2023 (9,28%). Para incrementos atados al IPC en años posteriores se tomará el promedio de la inflación de los años 2016-2023 (5,806%). La información está soportada en el



histórico de la variación del IPC suministrados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE.

### 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
5,75%	4,09%	3,18%	3,80%	1,61%	5,62%	13,12%	9,28%	5,81%

### NOTA 17. PROVISIONES

Provisiones	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Litigios y demandas	\$ 9.795	\$ 23.040	\$ 8.287	-\$ 13.245	-57%
<b>Total</b>	<b>\$ 9.795</b>	<b>\$ 23.040</b>	<b>\$ 8.287</b>	<b>-\$ 13.245</b>	<b>-57%</b>

### Litigios y demandas

Para los litigios y demandas se usa la metodología establecida por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en la Resolución 353 de 2016.

El detalle de las provisiones de litigios se presenta a continuación:

Cuenta	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Provisión litigios laborales	\$ 5.725	\$ 7.209	-\$ 1.484	-21%
Provisiones litigios administrativos	\$ 4.070	\$ 2.390	\$ 1.680	70%
Provisión litigios arbitrales	\$ 0	\$ 13.441	-\$ 13.441	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 9.795</b>	<b>\$ 23.040</b>	<b>-\$ 13.245</b>	<b>-57%</b>

A continuación, se detalla por cada categoría de litigios la conciliación y el movimiento del rubro:

Concepto		Valor en libros - corte 2023					Final	
		Inicial	Adiciones	Disminuciones		Cantidad Final	Saldo final	
PN / PJ / ECP	Cantidad inicial	Saldo inicial	Incremento de la provisión	Decrementos de la provisión	Pagos	Cantidad Final	Saldo final	
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 23.039</b>	<b>\$ 2.227</b>	<b>\$ 15.470</b>	<b>\$ 0</b>		<b>\$ 9.795</b>	
<b>Laborales</b>		<b>\$ 7.209</b>	<b>\$ 530</b>	<b>\$ 2.013</b>	<b>\$ 0</b>	<b>0</b>	<b>\$ 5.725</b>	
PN	4	\$ 7.209	\$ 530	\$ 2.013	\$ 0	5	\$ 5.725	
<b>Administrativas</b>		<b>\$ 2.389</b>	<b>\$ 1.697</b>	<b>\$ 16</b>	<b>\$ 0</b>	<b>0</b>	<b>\$ 4.070</b>	
PN	18	\$ 2.389	\$ 1.697	\$ 16	\$ 0	16	\$ 4.070	
<b>Arbitral</b>		<b>\$ 13.441</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 13.441</b>	<b>\$ 0</b>	<b>0</b>	<b>\$ 0</b>	
PJ	1	\$ 13.441	\$ 0	\$ 13.441	\$ 0	0	\$ 0	

### Demandas laborales

- Se incluyó un nuevo proceso administrativo con radicado No. 050013333003220220031100 con la pretensión de accidente de tránsito ocasionado por un bus operado por el Metro por \$557 y el cual se reconoció por \$530
- En octubre de 2023 se desarrolló modificación del valor a pagar por demanda ordinaria laboral con radicado N° 05088310500120100001700 en la cual los demandantes llegaron un acuerdo con el Metro de Medellín por un valor de \$393 millones, la demanda

inicialmente se encontraba tasada en \$2.622 millones, se espera su sentencia en firme para pago en el primer trimestre del año 2024.

### Demandas administrativas

No se presentaron cambios relevantes, solo se presentó el ajuste por indexación de prestaciones asociadas a la Metodología de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

### A nivel de demandas arbitrales

La variación más relevante en provisión de litigios arbitrales se presenta por la finalización de la demanda arbitral a favor del Metro de Medellín instaurada por los concesionarios SAO y MDO el 23 de mayo de 2023 lo cual generó una recuperación por \$13.441.

En la vigencia 2023 no se presentaron pagos por sentencias ejecutorias en contra del Metro de Medellín.

Se detalle a continuación la proyección de pagos de los litigios en contra de la empresa:

Procesos	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Administrativas	\$ 460	\$ 1.036	\$ 1.258	\$ 542	\$ 774	\$ 4.070
Laborales	\$ 5.424	\$ 0	\$ 0	\$ 301	\$ 0	\$ 5.725
<b>Total</b>	<b>\$ 5.884</b>	<b>\$ 1.036</b>	<b>\$ 1.258</b>	<b>\$ 843</b>	<b>\$ 774</b>	<b>\$ 9.795</b>

### NOTA 18. OTROS PASIVOS

Otros pasivos	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Otros pasivos diferidos	\$ 992.301	\$ 923.127	\$ 913.232	\$ 69.174	7%
Pasivos por impuesto diferido	\$ 297.601	\$ 261.154	\$ 262.994	\$ 36.447	14%
Recursos recibidos en administración	\$ 5.781	\$ 10.712	\$ 17.531	-\$ 4.931	-46%
Depósitos recibidos en garantía	\$ 2.719	\$ 11.599	\$ 0	-\$ 8.880	-77%
Ingresos recibidos por anticipado	\$ 2.415	\$ 6.623	\$ 3.586	-\$ 4.208	-64%
<b>Total</b>	<b>\$ 1.300.817</b>	<b>\$ 1.213.215</b>	<b>\$ 1.197.343</b>	<b>\$87.602</b>	<b>7%</b>

#### ➤ Otros pasivos diferidos

Corresponde a los valores recibidos como subvención de otras entidades para financiar los activos asociados a los proyectos de Tranvía, Cables, Buses a Gas y Metro de la 80, los cuales se reconocen durante la vida útil del activo.

En el siguiente cuadro se presenta el comportamiento que presentó este rubro entre el 1 de enero y 31 de diciembre del año 2023:

Subvención	Valor a diciembre 2022	(-) Amortización por depreciación activos	(-) Disminución por gastos no capitalizables	(+) Recursos recibidos	Saldo a 31 de diciembre de 2023
Proyecto Tranvía	\$ 388.558	\$ 15.914	\$ 0	\$ 0	\$ 372.644
Proyecto Metro la 80	\$ 209.437	\$ 0	\$ 24.698	\$ 118.324	\$ 303.063
Proyecto línea P	\$ 253.930	\$ 9.474	\$ 0	\$ 73	\$ 244.529
Proyecto línea J	\$ 30.997	\$ 767	\$ 0	\$ 0	\$ 30.230
Proyecto línea K	\$ 15.974	\$ 314	\$ 0	\$ 0	\$ 15.660

Subvención	Valor a diciembre 2022	(-) Amortización por depreciación activos	(-) Disminución por gastos no capitalizables	(+) Recursos recibidos	Saldo a 31 de diciembre de 2023
Proyecto línea L	\$ 15.537	\$ 862	\$ 0	\$ 0	\$ 14.675
Proyecto buses a gas	\$ 8.694	\$ 1.786	\$ 0	\$ 0	\$ 6.908
Estudio prefactibilidad San Antonio de Prado	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 4.049	\$ 4.049
WIFI en estaciones	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 543	\$ 543
<b>Total</b>	<b>\$ 923.127</b>	<b>\$ 29.117</b>	<b>\$ 24.698</b>	<b>\$ 122.989</b>	<b>\$ 992.301</b>

En el proyecto Metro la 80 los recursos recibidos, corresponde a los aportes recibidos del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, de acuerdo con lo establecido en el convenio de cofinanciación y se presentaron en la vigencia 2023 gastos no capitalizables correspondiente a valores originados por los pagos de la comisión de disponibilidad de los créditos del proyecto.

➤ **Impuesto diferido pasivo**

Ver Nota 25 de impuesto a las ganancias

➤ **Recursos recibidos en administración**

Concepto	Saldo inicial 2023	Aportes	Ejecución	(+) Rendimientos	(+/-) Diferencia en cambio	(-) Reintegros	Saldo final 2023
Tranvía Ayacucho	\$ 2.615	\$ 0	\$ 281	\$ 674	\$ 0	\$ 671	\$ 2.337
Cable Picacho	\$ 2.225	\$ 0	\$ 1.112	\$ 56	\$ 1.023	\$ 51	\$ 2.141
WIFI AMVA	\$ 76	\$ 457	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 533
Estructuración M80	\$ 699	\$ 0	\$ 214	\$ 0	\$ 0		\$ 485
Tren subterráneo	\$ 2.802	\$ 0	\$ 2.609	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 193
Cable línea K	\$ 86	\$ 0	\$ 0	\$ 5	\$ 0	\$ 0	\$ 91
Bus Eléctrico	\$ 2.209	\$ 0	\$ 0	\$ 3	\$ 0	\$ 2.211	\$ 1
<b>Total</b>	<b>\$ 10.712</b>	<b>\$ 457</b>	<b>\$ 4.216</b>	<b>\$ 738</b>	<b>\$ 1.023</b>	<b>\$ 2.933</b>	<b>\$ 5.781</b>

**Tranvía**, por valor de \$2.337, el proyecto presentó una disminución de los recursos en administración con respecto al año 2022 por las ejecuciones que corresponde a pagos realizados por compensaciones de arrendamientos a los afectados del barrio San Luis.

**Cable Picacho**, con un valor de \$2.141 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, conclusión de gestión predial y liquidación de contratos.

**Convenio WIFI AMVA**, por valor de \$533 millones, durante la vigencia 2023 se realizaron aportes por \$457 al Convenio 900 de 2021 cuyo objeto es: "Convenio interadministrativo de colaboración para aunar esfuerzos para la prestación del servicio de Wifi en las estaciones Metro del Valle de Aburrá".

**Estructuración Financiera Metro ligero de la 80**, al cierre de la vigencia presentan un saldo de \$485 millones., durante la vigencia 2023 se presentó disminución de dicho convenio por las diferentes ejecuciones asociadas a la estructuración del proyecto, las cuales se materializaron por la firma del contrato principal, el contrato de interventoría y el contrato de crédito, los cuales se encuentra pendientes por reintegrar al Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y su posterior liquidación.

**Tren Subterráneo**: por un saldo de \$193 millones, corresponde a recursos recibidos por parte del Área Metropolitana para la ejecución del convenio interadministrativo derivado, cuyo objeto es la

elaboración de estudios de viabilidad en fase de caracterización, y demanda de un corredor de transporte masivo (tren subterráneo), celebrado entre el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, el Área Metropolitana y el Metro de Medellín, durante el año presentó una ejecución por \$2.609 millones.

**Bus eléctrico:** la variación de este recurso corresponde a la devolución de aportes y rendimientos que se realizaron a las entidades participantes del convenio.

➤ **Depósitos recibidos en garantía**

Se presentan los acumulados de retenciones por garantía por \$2.719 millones de proyectos de Inversión como Tranvía y Construcción del cabezote sur de la estación Pablado pendientes de cancelación hasta que los proyectos ejecutados sean culminados.

➤ **Ingresos recibidos por anticipado**

Las variaciones principales obedecen a la ejecución de recursos de la operación de buses eléctricos recibidos del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín para la explotación de la Pretroncal Avenida 80 (Línea O), sus diferentes fases y la operación de los buses eléctricos propiedad del Distrito, en el marco de los contratos liquidados Contrato interadministrativo 4600081807 de 2019-Contrato Metro 000059CT19 y Contrato interadministrativo 4600090120 de 2021-Contrato Metro 000435CT21 y según el contrato actual, Contrato interadministrativo 4600092220 de 2021 - Contrato Metro 000522CT21.

**NOTA 19. PATRIMONIO**

PATRIMONIO	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
<b>Aportes Sociales</b>	\$ 150.269	\$ 150.269	\$ 150.269	\$ 0	0%
<b>Resultado del ejercicio anterior</b>	-\$ 2.379.402	-\$ 2.378.519	-\$ 2.704.518	-\$ 883	0%
<b>Resultado del ejercicio</b>	\$ 298.626	\$ 5.712	\$ 328.866	\$ 292.914	5128%
<b>Otro resultado integral</b>	-\$ 8.026	-\$ 5.030	-\$ 3.126	-\$ 2.996	60%
Resultado en Inversiones por MPP	-\$ 1.544	-\$ 699	-\$ 699	-\$ 845	121%
Pérdida actualización calculo actuarial	-\$ 6.482	-\$ 4.331	-\$ 2.427	-\$ 2.151	50%
<b>Total</b>	<b>-\$ 1.938.533</b>	<b>-\$ 2.227.568</b>	<b>-\$ 2.228.510</b>	<b>\$ 289.035</b>	<b>-13%</b>

➤ **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%, respectivamente.

➤ **Resultado de ejercicio anterior**

La variación para el 2023 con respecto al año anterior, obedece a:

- Reclasificación de pérdidas de 2023 por \$5.712 millones.
- Ajustes aprobados por el Comité Técnico de Sostenibilidad, en el marco del procedimiento del control interno contable.

Concepto	N° Acta de aprobación	Fecha del comité	Valor
Honorarios capitalizados inadecuadamente	N°14	21/12/2023	\$ 129
Diferencia saldo cuentas de usos no identificada	N°14	21/12/2023	\$ 32
Baja de saldo de devolución de IVA	N°14	21/12/2023	\$ 10
Saldo a favor compensación de sobrantes y faltantes	N°14	21/12/2023	\$ 1
Faltante novedades técnicas cash in	N°14	21/12/2023	-\$ 1
Fraude tarjetas	N°14	21/12/2023	-\$ 0
Saldo amortización de anticipos no procedente	N°14	21/12/2023	\$ 2
Errores y ajustes de NIIF Propiedad Planta y equipo	N°14	21/12/2023	-\$ 2
Error en reconocimiento de viáticos	N°14	21/12/2023	-\$ 1
<b>Total</b>			<b>\$168</b>

Adicional a lo anterior, en proceso de la depuración de manera ordinaria y permanente y en cumplimiento de las funciones propias del área, asociadas al cumplimiento de las políticas y procedimientos, se realizaron los siguientes ajustes por valor de \$6.428, los cuales se resumen a continuación:

Concepto	Valor
Aplicación MPP Ferrocarril	\$ 1.593
Aplicación MPP Metroplús	\$ 337
Ajuste valoración Quito	\$ 91
Aplicación MPP Parques Rio	\$ 0
Gastos períodos anteriores	\$ 4.406
<b>Total</b>	<b>\$ 6.428</b>

#### ➤ Otro Resultado Integral

En la aplicación del método de participación patrimonial al 31 de diciembre de 2023 sobre las cifras reportadas de USD de 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 al 31 de diciembre de 2023 y las transacciones de ingresos, costos y gastos de la empresa a tasa promedio por valor de \$1.543 millones.

Los \$6.482 corresponden a la actualización del cálculo actuarial de los beneficios a empleados, resultado del informe entregado por el especialista Match Decision. Para la vigencia se realiza actualización por \$2.151 millones; los criterios utilizados fueron explicados en la Nota 16 Beneficios y plan de activos posempleo.

## NOTA 20. CUENTAS DE ORDEN

### Cuentas de orden deudoras

Cuentas de orden deudoras	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Activos contingentes	\$ 46.515	\$ 36.393	\$ 16.602	\$ 10.122	28%
Deudoras fiscales	\$ 1.196	\$ 1.196	\$ 1.196	\$ 0	0%
Deudoras de control	\$ 5.093.570	\$ 4.553.418	\$ 4.272.422	\$ 540.152	12%
Deudoras por contra	-\$ 5.141.282	-\$ 4.591.007	-\$ 4.290.220	-\$ 550.275	12%
<b>Total</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>0%</b>

Los activos y pasivos contingentes también se les aplica la actualización establecida por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en la Resolución 353 de 2016.

En los activos contingentes el crecimiento se explica por la actualización de los indicadores económicos. A continuación, se relaciona el detalle:

Activos contingentes	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Litigios administrativos	\$ 46.345	\$ 35.644	\$ 10.701	23%
Litigios civiles	\$ 160	\$ 149	\$ 11	7%
Litigios laborales	\$ 10	\$ 0	\$ 10	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 46.515</b>	<b>\$ 35.793</b>	<b>\$ 10.722</b>	<b>8%</b>

La Empresa actualmente cuenta con 26 procesos judiciales, a favor de la entidad, de ellos los más relevantes son:

- El radicado 05001233300020190287900 demanda a favor de la entidad por \$ 13.990 millones por declaratoria de responsabilidad contractual por incumplimiento ante la empresa GUINOVART Y CONSORCIO ATI AYACUCHO.
- El radicado 05001233300020170016800, demanda a favor de la entidad por \$ 12.597 millones por declaratoria de responsabilidad contractual por incumplimiento ante la empresa IDOM INGENIERÍA Y CONSULTORÍA S.A.U.
- El radicado 05001233300020160094000, demanda a favor de la entidad por \$1.056 millones daños y perjuicios a favor del Metro de Medellín por el colapso del muro de canalización del río Aburrá, en contra de la EDU, el AMVA y empresa el Guasimo.
- El radicado 05001233300020190018600 demanda a favor de la entidad por \$ 4.721 millones por declaratoria de responsabilidad contractual por incumplimiento ante la empresa PORTICOS INGENIEROS CIVILES S.A.

### Deudoras de control

Deudoras de control	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Otras deudoras de control	\$ 4.733.503	\$ 4.501.039	\$ 232.464	5%
Ejecución proyectos de inversión	\$ 359.591	\$ 51.512	\$ 308.079	598%
Bienes y derechos retirados	\$ 399	\$ 790	-\$ 391	-49%
Bienes entregados a terceros	\$ 77	\$ 77	\$ 0	0%
<b>Total</b>	<b>\$ 5.093.570</b>	<b>\$ 4.553.418</b>	<b>\$ 540.152</b>	<b>12%</b>

**Otras deudoras de control:** el valor de \$5.093.570 millones comprende el reconocimiento de las siguientes transacciones:

**Proyecto Metro 80:** Durante la vigencia 2023 se tiene en cuentas de orden deudoras el registro del presupuesto del Proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 por \$4.255.845 millones, en cumplimiento

de los lineamientos establecidos en el Manual financiero del Metro de la 80 por la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte.

A continuación, se muestra el presupuesto del proyecto Metro Ligero de la Av. 80 que fue actualizado en el mes de junio de 2022, el cual no ha presentado cambios al cierre de la vigencia 2023.

Subcomponente	Nación	Municipio	Total
Infraestructura vial	\$ 361.175	\$ 0	\$ 361.175
Infraestructura de Soporte	\$ 392.321	\$ 164.886	\$ 557.207
Centros de Control para la gestión, supervisión y control	\$ 307.611	\$ 25.054	\$ 332.665
Obras de mejoramiento de espacio público	\$ 153.437	\$ 57.258	\$ 210.695
Material Rodante	\$ 484.704	\$ 174.270	\$ 658.974
Traslado de Redes de Servicios Públicos	\$ 190.329	\$ 19.723	\$ 210.052
Predios y su plan de reasentamientos y reconocimientos respectivos	\$ 664.560	\$ 236.448	\$ 901.009
Plan de manejo ambiental y social	\$ 24.639	\$ 14.899	\$ 39.538
Consultoría y asesoría para estructuración, obra y operación	\$ 136.059	\$ 51.138	\$ 187.197
Costos Financieros	\$ 0	\$ 38.121	\$ 38.121
Auditorías técnicas y financieras	\$ 1.271	\$ 1.091	\$ 2.362
Servicio a la deuda	\$ 409.015	\$ 347.835	\$ 756.850
<b>Total</b>	<b>\$3.125.121</b>	<b>\$1.130.723</b>	<b>\$4.255.845</b>

Valor del fondo de reposición y repotenciación, corresponde a los recursos de portafolio de inversiones, destinados a la reposición de equipos, sistemas, infraestructuras y demás elementos necesarios para la prestación del servicio de transporte que una vez cumplida su vida útil deberán reponerse de acuerdo con los procedimientos, actividades y criterios definido en los planes rectores de la Empresa, dicho fondo se administra de acuerdo con lo establecido en la Resolución 168 de 2019 de Junta Directiva.

### Ejecución proyectos de inversión

El valor de \$359.591 millones corresponde a los valores ejecutados del Proyecto Metro Ligero de la Av. 80, durante la vigencia 2023 se realizó la ejecución de costos financieros asociados al proyecto, gestión predial, plan de manejo ambiental y social, el traslado de redes de servicios públicos, auditorías técnicas y financieras y consultoría y asesoría para estructuración, a continuación, se relacionan los componentes ejecutados:

Subcomponente	Ejecución Aporte Monetario Distrito	Ejecución Aporte en Especie	Total
Gestión Predial	\$ 103.141	\$ 89.996	\$ 193.137
Infraestructura vial	\$ 3.276	\$ 78.488	\$ 81.764
Costos Financieros	\$ 62.137	0	\$ 62.137
Consultoría y asesoría	\$ 4.054	\$ 7.534	\$ 11.588
Plan de Manejo Ambiental y Social	\$ 8.453	0	\$ 8.453
Traslado de Redes de Servicios	\$ 1.786	0	\$ 1.786
Auditorías técnicas y Financieras	\$ 279	0	\$ 279
<b>Total</b>	<b>\$ 183.126</b>	<b>\$ 176.018</b>	<b>\$ 359.143</b>

Adicionalmente el pago por parte del Distrito de Medellín del gasto no elegible GMF a junio 30 de 2023, pendiente de traslado entre la Fiduciaria de Bogotá a la Fiduciaria de Occidente por valor de \$448.

➤ **Cuentas de orden acreedoras**

Cuentas de orden acreedoras	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Apertura 2022	Var 2023-2022	%
Pasivos contingentes	\$ 53.265	\$ 39.743	\$ 65.770	\$ 13.522	34%
Acreedoras fiscales	-\$ 10.414	-\$ 10.414	-\$ 10.414	\$ 0	0%
Acreedoras de control	\$ 6.747.993	\$ 6.746.053	\$ 4.327.466	\$ 1.940	0%
Acreedoras por contra	-\$ 6.790.844	-\$ 6.775.382	-\$ 4.382.822	-\$ 15.462	0%
<b>Total</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>0%</b>

**Pasivos contingentes**

Pasivos contingentes	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Litigios administrativos	53.256	39.513	13.743	35%
Litigios laborales	9	230	-221	-96%
<b>Total</b>	<b>\$ 53.265</b>	<b>\$ 39.743</b>	<b>\$ 13.522</b>	<b>34%</b>

La Empresa actualmente cuenta con 25 procesos judiciales, en contra de la entidad, calificados como pasivos contingentes, entre los que se destacan:

**Litigios administrativos**

- El radicado \*05001233300020190287800, demanda en contra de la entidad por parte de la empresa GUINOVART por valor de \$30.751 millones por concepto de incumplimiento contractual.
- El radicado 05001233300020180193000, demanda en contra de la entidad por parte del Distrito de Ciencia y Tecnología por valor de \$ 24.495 millones por concepto de llamado en garantía por perjuicios causados en las obras del proyecto Tronía en el sector San Luis.
- Los radicados 05001333302920150071400 y 05001333303020190021800 demanda en contra de la entidad por las personas Naturales Ninfa Perez Uribe, Marina Corredor Perez, Luis Martin Perez por valor de \$624 millones por concepto de responsabilidad extracontractual por daños causados a la vivienda y condena al pago de perjuicios a título de lucro cesante, daño emergente y perjuicios morales.

➤ **Acreedoras de control**

Acreedoras de control	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Otras cuentas acreedoras de control	-\$ 6.207.500	-\$ 6.449.018	\$ 241.518	-4%
Ejecución de proyectos de inversión	-\$ 468.877	-\$ 225.411	-\$ 243.466	108%
Bienes administrados en nombre de terceros	-\$ 70.152	-\$ 70.160	\$ 8	0%
Bienes recibidos en custodia	-\$ 1.464	-\$ 1.464	\$ 0	0%
<b>Total</b>	<b>-\$ 6.747.993</b>	<b>-\$ 6.746.053</b>	<b>-\$ 1.940</b>	<b>0%</b>

➤ **Otras cuentas acreedoras de control:**

El valor de \$6.207.500 corresponde a los conceptos indicados a continuación:

El valor pendiente por pagar de \$3.786.968 del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y la Nación por el convenio de cofinanciación para el proyecto Metro Ligero de la Avenida 80" suscrito el 30 de noviembre de 2020, el cual 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".



El Distrito y la Nación destinaron para cubrir los costos del proyecto Metro Ligero de la Av 80 aportes equivalentes a \$3.541.452 pesos constantes, que en pesos corrientes corresponden a \$4.255.844. de los cuales el Distrito de Medellín a la fecha ha aportado monetariamente \$292.859 y en aporte en especie \$176.018, para un saldo adeudado por parte de Distrito de \$661.846 y por parte de la Nación \$3.451.452.

Aportes	Nación	Distrito	Total
Aportes establecidos convenio de cofinanciación	\$ 3.125.121	\$ 1.130.723	\$ 4.255.844
Aportes Monetarios	\$ 0	-\$ 292.859	-\$ 292.859
Aportes en especie	\$ 0	-\$ 176.018	-\$ 176.018
<b>Aportes pendientes convenio de Cofinanciación</b>	<b>\$ 3.125.121</b>	<b>\$ 661.846</b>	<b>\$ 3.786.967</b>

Corresponde a los contratos firmados para el desarrollo del proyecto Metro Ligero de la Av. 80, así como su ejecución. Los contratos pendientes de ejecución fueron firmados por \$2.451.889 millones, de los cuales se han ejecutado \$31.357 millones de pesos, para un saldo de \$2.420.531, a continuación, se relacionan los contratos vigentes al corte diciembre 2023.

N° del contrato	Contratista	Objeto	Valor del Contrato	Valor ejecutado	Valor por ejecutar
4396C	UT Metro80 - Medellín	El presente contrato de obra pública bajo la modalidad de llave en mano tiene por objeto que el contratista ejecute por su cuenta y riesgo, todas las labores y actividades necesarias para los Estudios y Diseños, Gestión Social, Ambiental y SST, la ejecución de las Obras de Construcción, las Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, las Obras para Redes, las Obras Necesarias para el Cumplimiento de los Indicadores en Etapa de Garantía de Nivel de Servicio, así como los Estudios y Diseños, suministro, instalación, pruebas, puesta en marcha del Material Rodante y de los sistemas Metroferroviarios; así como las obras y actividades necesarias para el cumplimiento de los Indicadores en Etapa de Garantía de Nivel de Servicio del Metro Ligero de la 80 en la ciudad de Medellín	\$ 2.146.682		\$ 2.146.682
4403C	Consorcio LRT 80	Realizar la interventoría integral en relación con las obligaciones adquiridas por el Contratista a través del Contrato Principal para la ejecución del proyecto	\$ 171.495	\$ 3.983	\$ 167.512
5407C	Empresas Públicas de Medellín ESP	Servicio de conexión de la instalación Metro Ligero de la 80 al Sistema de Transmisión Regional del Operador de Red Empresas Públicas de Medellín, a través de la subestación Colombia.	\$ 65.396	\$ 3.276	\$ 62.120
006235C	UT Metrosocial 23	Prestar los servicios de operador social, logístico y comunicacional para la socialización, sensibilización, información y relacionamiento del sistema metro de la 80 de la ciudad de Medellín, durante las diferentes fases de ejecución del proyecto	\$ 22.590		\$ 22.590

N° del contrato	Contratista	Objeto	Valor del Contrato	Valor ejecutado	Valor por ejecutar
4309C-21	Empresa de Desarrollo Urbano EDU-	Ejecutar las gestiones técnicas, administrativas, sociales y jurídicas propias de la gestión predial, necesarias para la ejecución del proyecto Metro de la 80, con base en las normas legales sobre la materia, los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte y dando cumplimiento a la Política Pública de Protección a Moradores, Actividades Económicas y Productivas – PPPAEP del Municipio de Medellín.	\$ 38.929	\$ 18.572	\$ 20.357
4313C-21	UT Metrosocial 21	Prestar los servicios de operador social, logístico y comunicacional para la socialización, sensibilización, información y posicionamiento del Sistema Metro de la 80 de la ciudad de Medellín durante las diferentes fases de ejecución del proyecto, en el marco de la Cultura Metro.	\$ 5.655	\$ 5.527	\$ 128
006389C	Nexia Montes & Asociados S.A.S	Prestar los servicios de auditoría externa con el fin de expresar una opinión razonable de los informes financieros, gerenciales, del sistema de control interno, los procedimientos de adquisición, del cumplimiento de las disposiciones legales	\$ 1.143		\$ 1.143
<b>Total</b>			<b>\$ 2.451.889</b>	<b>\$ 31.357</b>	<b>\$ 2.420.532</b>

➤ **Ejecución de proyectos de Inversión:**

Los \$468.877 millones registrados en este rubro corresponden a los aportes para el Proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 realizados por el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín desde la vigencia 2020 a la 2023.

➤ **Bienes administrados en nombre de terceros:**

Concepto	2023	2022	Variación	%
Buses eléctricos	\$ 70.152	\$ 70.152	\$ 0	0%

Corresponde al contrato interadministrativo de concesión 000522CT-21 para la explotación de la Línea O de buses del SITVA y la operación de los buses eléctricos. La Empresa tiene en administración la flota de 64 Buses Eléctricos, de los cuales 32 buses se definieron que fueran de apoyo en la operación de SITVA de buses a gas; los activos en administración están conformados por:

- Buses eléctricos
- Cargadores
- Nautas
- Validadores
- Radio Tetra

## NOTA 21. INGRESOS

Ingresos	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Venta de servicios	\$ 812.151	\$ 694.761	\$ 117.390	17%
Transferencias y subvenciones	\$ 395.654	\$ 144.626	\$ 251.028	174%
Otros ingresos	\$ 177.977	\$ 95.952	\$ 82.025	85%
Venta de bienes	\$ 12	\$ 0	\$ 12	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 1.385.794</b>	<b>\$ 935.339</b>	<b>\$ 450.455</b>	<b>48%</b>

### 21.1. Venta de Servicios

Venta de servicios	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Servicio de transporte	\$ 784.097	\$ 673.829	\$ 110.268	16%
Otros servicios	\$ 29.620	\$ 20.932	\$ 8.688	42%
Devoluciones, rebajas y descuentos en otros servicios	-\$ 1.566	\$ 0	-\$ 1.566	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 812.151</b>	<b>\$ 694.761</b>	<b>\$ 117.390</b>	<b>17%</b>

Son los ingresos provenientes de la prestación de servicios relacionados con el objeto social de la Empresa correspondiente a servicio de transporte, arrendamiento de locales comerciales y servicios de publicidad.

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

- Transporte férreo.
- Transporte 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

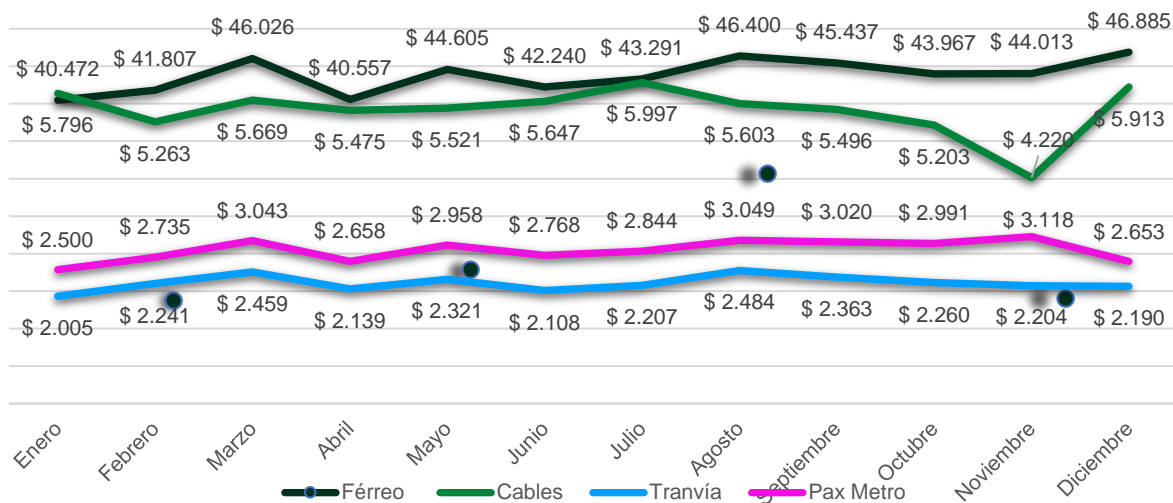
Servicios de transporte terrestre	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Servicio de transporte terrestre	\$ 776.024	\$ 669.524	\$ 106.500	16%
Otros servicios de transporte	\$ 8.073	\$ 4.305	\$ 3.768	88%
<b>Total</b>	<b>\$ 784.097</b>	<b>\$ 673.829</b>	<b>\$ 110.268</b>	<b>16%</b>

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

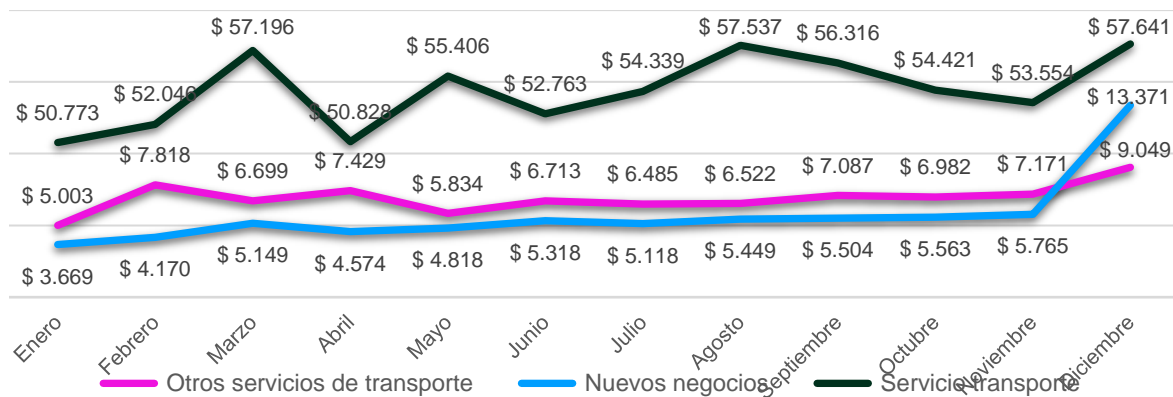
Servicio de transporte				
Concepto	2023	2022	Variación	
Férreo	\$525.698	\$455.526	\$70.172	15%
Cables	\$65.804	\$55.705	\$10.099	18%
Tranvía	\$26.981	\$23.598	\$3.383	14%
Pax Metro	\$34.337	\$29.659	\$4.678	16%
<b>Servicios de transporte</b>	<b>\$652.820</b>	<b>\$564.488</b>	<b>\$88.332</b>	<b>16%</b>
Operación Troncal y Pretroncal	\$69.398	\$63.551	\$5.847	9%
Administración estaciones	\$11.564	\$7.490	\$4.074	54%
Administración sistema BRT	\$1.829	\$2.334	-\$ 505	-22%
<b>Otros servicios de transporte</b>	<b>\$82.791</b>	<b>\$73.375</b>	<b>\$9.416</b>	<b>13%</b>
Recaudo control y comunicaciones	\$40.413	\$31.661	\$8.752	28%
<b>Total RCC</b>	<b>\$40.413</b>	<b>\$31.661</b>	<b>\$8.752</b>	<b>28%</b>
<b>Total servicios de transporte</b>	<b>\$776.024</b>	<b>\$669.524</b>	<b>\$106.500</b>	<b>16%</b>

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 P80, sus diferentes fases y la operación de los buses eléctricos.

El comportamiento durante la vigencia de los ingresos tarifarios se presenta gráficamente:



El comportamiento de los otros servicios de transporte generados durante la vigencia 2023 se presentan a continuación:



Los viajes SITVA a diciembre crecieron en un 4,1%, 12,4 millones de viajes, pasaron de 300,1 a 312,5 millones de viajes, y un cumplimiento frente a lo proyectado del 100,5%; en promedio los viajes DTL acumulados fueron 1.002.117, un 5,2% más con respecto a 2022, 952.532 viajes promedio, lo anterior dado la recuperación de los viajes a finales del año 2022 que estuvieron por encima del millón de viajes, cabe anotar que el promedio de viajes DTL están siendo afectados por los paros, manifestaciones y algunos eventos en la vía.

Afluencia EMTVA – Millones de Viaje que aportan ingreso					
Mes	afluencia 2023	afluencia 2022	variación	Presupuesto 2023	Cumplimiento
enero	20,36	17,65	2,71	20,67	98,50%
Febrero	21,36	19,71	1,65	21,28	100,37%
marzo	23,81	22,1	1,71	23,69	100,52%
abril	20,95	20,57	0,38	20,77	100,88%

Afluencia EMTVA – Millones de Viaje que aportan ingreso					
Mes	afluencia 2023	afluencia 2022	variación	Presupuesto 2023	Cumplimiento
mayo	23,18	21,76	1,42	22,63	102,40%
junio	21,77	19,58	2,19	21,40	101,72%
julio	22,20	21,14	1,06	22,06	100,64%
agosto	23,79	23,72	0,07	23,72	100,27%
septiembre	23,37	23,48	-0,11	23,32	100,21%
octubre	22,88	22,91	-0,03	23,56	97,15%
noviembre	22,54	22,1	0,44	22,73	99,16%
diciembre	22,81	22,73	0,08	23,01	99,14%
<b>Total</b>	<b>269,03</b>	<b>257,45</b>	<b>11,58</b>	<b>268,85</b>	<b>100,07%</b>

A continuación, se detalla la afluencia acumulada por cada modo de transporte. Para el 2023 la cual ascendió a 312,5 millones de pasajeros, con un aumento del 4,13% respecto al 2022.

Millones de viajes	Real 2023	Real 2022	Ppto 2023	Cumplim Ppto 2023
Férreo	215,7	206,9	215,7	100,0%
Cables K,J, L, H,M,P	22,9	21,5	23,5	97,7%
Buses L1,L2,C3y6	60,8	59,2	59,5	102,3%
Buses LO	3,4	3,2	3,4	100,3%
Tranvía	9,6	9,3	9,0	107,4%
<b>Total</b>	<b>312,5</b>	<b>300,1</b>	<b>311,0</b>	<b>100,5%</b>

A continuación, la variación de la afluencia por los diferentes modos:

- Férreo: los viajes crecen en 8,9 millones de viajes equivalente a un 4,3%, pasando de 206,9 a 215,7 viajes.
- Cables: crecen en 1,5 millones los viajes el equivalente a un 6,8%, pasando de 21,5 a 22,9 millones de viajes,
- Buses Línea 1,2, C3, C6 crecen en 1,6 millones de viajes pasando de 59,2 a 60,8;
- Línea O crecen en un 4,6% el equivalente a 0,1 millones de viajes pasando de 3,2 a 3,4
- Tranvía, los viajes crecen 0,3 millones, un 3,2%, pasando de 9,3 a 9,6 millones de viajes.

### Otros Servicios

Venta de servicios	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Inmobiliaria	\$ 11.817	\$ 10.761	\$ 1.056	10%
Publicidad	\$ 9.250	\$ 8.317	\$ 933	11%
Consultoría	\$ 8.399	\$ 1.744	\$ 6.655	382%
Otros Negocios	\$ 154	\$ 110	\$ 44	40%
<b>Total</b>	<b>\$ 29.620</b>	<b>\$ 20.932</b>	<b>\$ 8.688</b>	<b>42%</b>

Como una forma de generar ingresos adicionales a los provenientes de la tarifa y en línea con nuestro propósito superior de generar calidad de vida conectando e integrando personas y promoviendo territorios sostenibles y haciendo uso de sus recursos, su 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

Negocios asociados	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
UEN Cívica	\$ 48.633	\$ 36.076	\$ 12.557	35%
Gestión Urbana	\$ 21.061	\$ 19.078	\$ 1.983	10%
Negocios de Conocimiento	\$ 6.858	\$ 1.744	\$ 5.114	293%
<b>Total</b>	<b>\$ 76.552</b>	<b>\$ 56.898</b>	<b>\$ 19.654</b>	<b>35%</b>

\*Los ingresos de UEN Cívica se reconocen contablemente en servicios de transporte como recaudos RCC y en otros servicios

### UEN Cívica:

Contribuye a la explotación y administración eficientemente del recaudo electrónico del Metro de Medellín, ampliando 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.

Los ingresos de la UEN Cívica aumentan en \$12.558 millones principalmente por:

- **En RCC Metroplús y buses:** la variación de \$5.058 millones corresponde principalmente a que durante la vigencia 2023 se realizó la actualización del soporte del sistema Tetra, para garantizar la funcionalidad de todo el sistema, de manera que pueda continuar la sincronía entre las personas que intervienen en la operación y los sistemas de control de la empresa, para la atención rápida de novedades y la continuidad del servicio comercial.
- **Recaudo rutas integradas:** el incremento por \$3.535 obedece principalmente al aumento de pasajeros en las rutas y al inicio de la operación de nuevos contratos. Durante el año 2023, se concretaron dos contratos de recaudo con rutas intermunicipales: Combuses Aeropuerto y TrasUnidos La Ceja.
- **Medios de pago:** aumentó en \$3.768 millones, este crecimiento se debe a la estructuración de nuevos negocios relacionados con el medio de pago y a la normalización de abastecimiento de tarjetas con respecto al 2022 explicado por la crisis de microchips

**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.

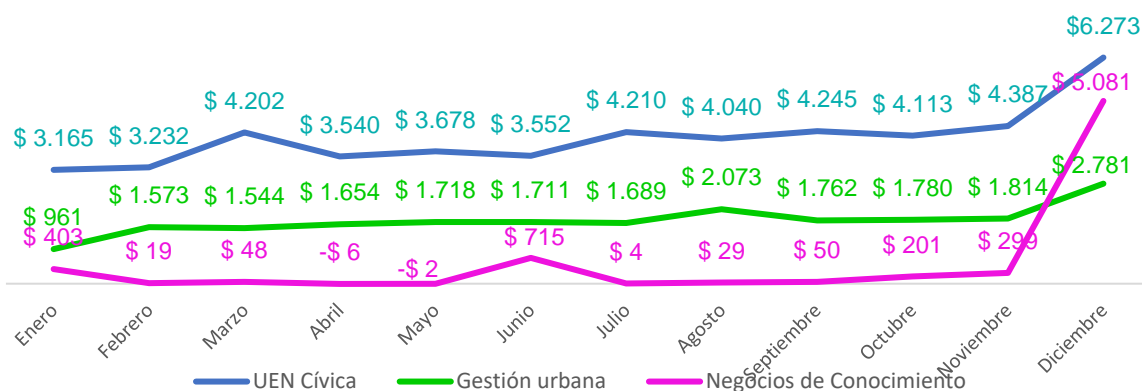
El incremento de los ingresos de Gestión urbana es explicado principalmente por:

- Ingresos de Inmobiliaria: aumentaron en \$1.406 millones, 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 \$933 millones 11%, obedece principalmente al aprovechamiento de nuevos formatos digitales, a la fecha se han instalado 21 pantallas LED de gran formato con, que representan 198 m2, distribuidas en las estaciones de las líneas A y B del sistema Metro.

**Negocios de conocimiento:** corresponde a consultoría en planificación y estructuración, operación y mantenimiento de sistemas de transporte, sostenibilidad, gestión social y Cultura Metro.

En la vigencia 2023, se llevó a cabo el Contrato Marco de Asistencias Técnicas No 000643CT-23 “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”.

A continuación, se refleja el comportamiento mensual para estos conceptos otros servicios:



## 21.2. Ingresos por transferencias y subvenciones

El detalle de los ingresos por subvención se presenta a continuación,

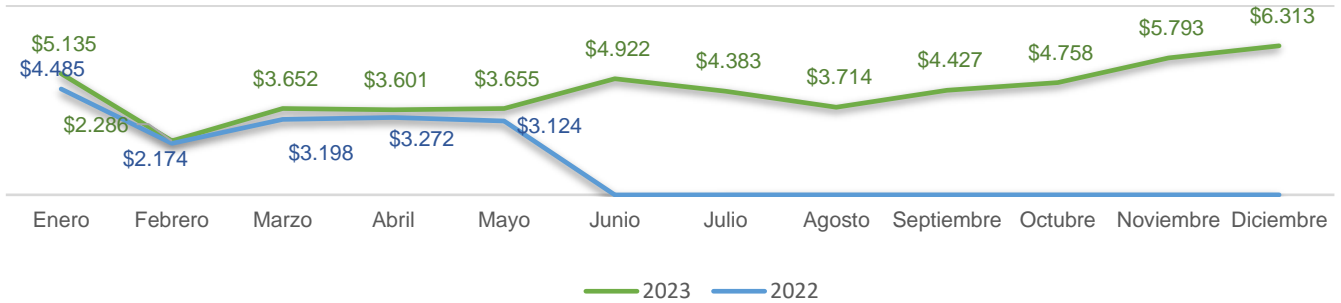
	Diciembre 2023	Diciembre 2022
<b>Subvenciones</b>	<b>\$ 395.654</b>	<b>\$144.626</b>
Aporte Nación a sistemas de transporte	\$167.335	\$0
Renta pignoradas	\$166.899	\$62.491
Suspensión Ac pago	\$1.551	\$26.015
Préstamo condonable AP	\$5.655	\$5.881
Metro de la 80	\$24.901	\$19.513
Tranvía	\$16.183	\$16.328
Cables	\$11.344	\$12.612
Buses a gas	\$1.786	\$1.786

La variación del rubro por \$251.028, corresponde básicamente a:

**Aporte Nación a sistemas de transporte:** recursos recibidos de la Nación establecidos a través de la Resolución 2246 del 4 de septiembre de 2023 del Ministerio de Hacienda y Crédito público, en la que se ordena el giro de recursos para la financiación de los déficits operacionales de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo -SITM, en partes proporcionales con base en el número de primeras validaciones realizadas en 2019, certificadas por los Entes Gestores y verificadas por el Ministerio de Transporte.

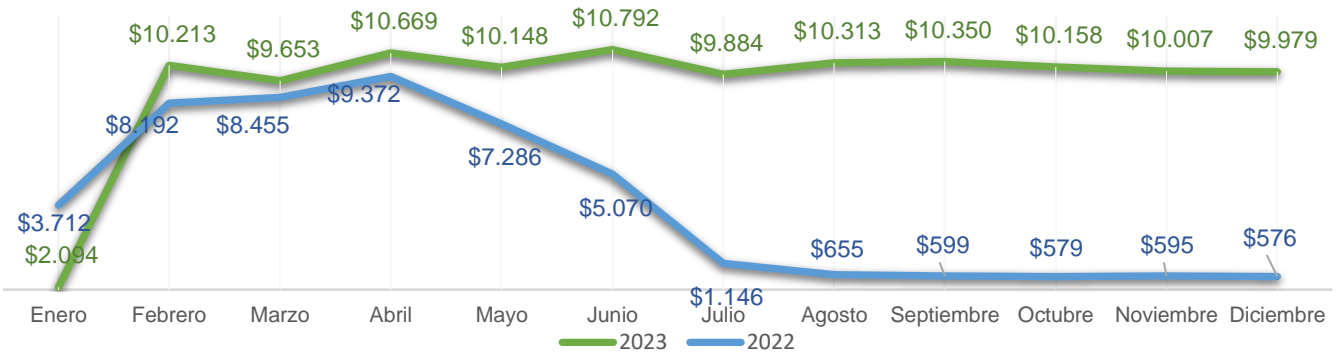
**Rentas pignoradas:** en el año 2023 presentó un crecimiento del 67% representado en \$104.408 millones. En los gráficos a continuación se presenta el comportamiento de la renta de tabaco y gasolina:

## Renta de tabaco



La renta de tabaco creció en \$36.387 millones en el año 2023 porque en el año 2022 entre los períodos de junio y diciembre no se recibió dicha renta por la despignoración y el cambio de destinación por parte del Departamento de Antioquia.

## Renta de gasolina



La renta de gasolina creció en \$68.022 millones, 147% porque entre junio y diciembre de 2022 el Distrito de Medellín decidió reasignar esta renta, como abono al FET conllevando una disminución de la cuenta por cobrar al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) en lugar de generar un reconocimiento del ingreso por subvención.

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	%
<b>Gasolina</b>				
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%



Período	Consignado	Proyectado	Diferencia	%
<b>Gasolina</b>				
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	\$ 51.194	\$ 93.859	-\$ 42.665	55%
2023	\$114.260	\$98.551	\$15.709	116%
<b>Total</b>	<b>\$ 1.474.834</b>	<b>\$ 1.274.507</b>	<b>\$200.327</b>	<b>116%</b>

Período	Consignado	Proyectado	Diferencia	%
<b>Tabaco</b>				
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%
<b>Total</b>	<b>\$ 645.963</b>	<b>\$ 595.189</b>	<b>\$ 50.774</b>	<b>109%</b>

**Metro de la 80:** este rubro corresponde a los valores originados por los pagos efectuados en el año 2023 de la comisión de disponibilidad de los créditos del proyecto \$24.628 millones, los cuales iniciaron desde el mes de marzo del año 2022, el gravamen a los movimientos financieros ocasionados \$206 millones y los honorarios de la auditoría externa \$67 millones.

**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. A continuación, se presenta el detalle:

Proyecto	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var.	%
Corredor Tranvía y cables	\$ 16.182	\$ 16.328	-\$ 146	-1%
Cable línea P	\$ 9.401	\$ 10.100	-\$ 699	-7%
Cable línea J	\$ 767	\$ 1.335	-\$ 568	-43%
Cable línea K	\$ 314	\$ 315	-\$ 1	0%
Cable línea L	\$ 862	\$ 862	\$ 0	0%
Buses a gas	\$ 1.786	\$ 1.786	\$ 0	0%
<b>Total</b>	<b>\$ 29.312</b>	<b>\$ 30.726</b>	<b>-\$ 1.414</b>	<b>- 5%</b>

### 21.3. Ingresos financieros

Presenta el siguiente detalle:

Financieros	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Rendimiento efectivo de inversiones de administración de liquidez a costo amortizado	\$ 71.707	\$ 39.994	\$ 31.713	79%
Intereses sobre depósitos en instituciones financieras	\$ 23.887	\$ 8.268	\$ 15.619	189%
Rendimientos sobre recursos entregados en administración	\$ 4.942	\$ 1.963	\$ 2.979	152%
Otros intereses de mora	\$ 2.164	\$ 5	\$ 2.159	n/a%
Rendimiento efectivo préstamos por cobrar	\$ 1.663	\$ 775	\$ 888	115%
Otros ingresos financieros	\$ 515	\$ 78	\$ 437	560%
Intereses inversiones de administración de liquidez al costo	\$ 0	\$ 507	-\$ 507	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 104.878</b>	<b>\$ 51.590</b>	<b>\$ 53.288</b>	<b>103%</b>

**Rendimiento efectivo de inversiones:** el crecimiento obedece a una mayor tasa de inversión en los activos financieros (CDTs) y a su vez por un crecimiento del portafolio de inversiones durante el año 2023 de un 42% lo cual permitió generar mayores rendimientos por inversiones no solo por la captura de mayores tasas de interés sino también por una mayor participación del portafolio de inversiones.

**Intereses sobre depósitos en instituciones y recursos en administración:** las condiciones de alta rentabilidad ofrecidas por los aliados financieros, generó el crecimiento en este ingreso.

### 21.4. Otros ingresos

Otros ingresos	dic-23	dic-22	Var	%
Ajuste por diferencia en cambio	\$ 30.675	\$ 12.989	\$ 17.686	136%
Reversión de provisiones	\$ 15.470	\$ 0	\$ 15.470	100%
Ingresos diversos	\$ 12.015	\$ 11.473	\$ 544	5%
Ganancia método participación inversiones asociadas	\$ 10.430	\$ 0	\$ 10.430	100%
Reversión pérdidas por deterioro de valor	\$ 2.156	\$ 117	\$ 2.039	1737%
Ganancia prop. de inversión-valor razonable	\$ 285	\$ 1.025	-\$ 740	-72%
<b>Total</b>	<b>\$ 71.032</b>	<b>\$ 25.604</b>	<b>\$ 45.427</b>	<b>177%</b>

### ➤ Ajuste por diferencia en cambio

Resultado de la reexpresión de los bienes, derechos y obligaciones de las transacciones realizados en USD o EUR, en transacciones como:

Diferencia en cambio	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Adquisición de bienes y servicios del exterior	\$ 22.126	\$ 9.566	\$ 12.560	131%
Financiamiento externo de largo plazo en préstamos por pagar	\$ 4.719	\$ 24	\$ 4.695	19170%
Adquisición de bienes y servicios nacionales	\$ 2.980	\$ 671	\$ 2.309	344%
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$ 850	\$ 2.585	-\$ 1.735	-67%
Cuentas por cobrar	\$ 0	\$ 4	-\$ 4	-100%
Inversiones	\$ 0	\$ 9	-\$ 9	-100%
Prestamos por cobrar	\$ 0	\$ 130	-\$ 130	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 30.675</b>	<b>\$ 12.989</b>	<b>\$ 17.686</b>	<b>136%</b>

El rubro con mayor variación por efecto de la tasa de cambio corresponde a las obligaciones de bienes y servicios al exterior del proyecto de modernización de trenes.

### ➤ Reversión de provisiones

Se genera un ingreso principalmente por la recuperación de la provisión reconocida en la demanda arbitral instaurada por los concesionarios SAO y MDO la cual finalizó el 23 de mayo de 2023 por valor de \$13.440 y en octubre de 2023 se desarrolló modificación del valor a pagar por demanda laboral con radicado N° 05088310500120100001700 en la cual los demandantes llegaron a un acuerdo con el Metro de Medellín por un valor de \$393 millones, la demanda inicialmente se encontraba tasada en \$2.622 millones.

### ➤ Ganancia de Método de Participación Patrimonial

Inversión EOMMT: en la vigencia 2023 la Empresa EOMMT, reportó al Metro de Medellín una utilidad por la operación en Quito de USD 4.801.994, bajo el Método de Participación Patrimonial y conversión de las cifras financieras con relación a la valoración, los activos y pasivos reportados al 31 de diciembre de 2023 se valoraron a tasa de cierre y las transacciones de ingresos, costos y gastos de la Empresa a tasa promedio, lo cual le generó al Metro un ingreso de \$10.176 millones y \$1.543 millones por efecto de re-expresión de la tasa de cambio reconocidos en el otro resultado integral ORI. En la vigencia 2022 EOMMT reportó pérdidas asociadas a la fase de puesta en marcha, por lo cual reportó mayores gastos que ingresos generados.

Inversión Metroplús: la inversión generó un ingreso por la aplicación del Método de participación patrimonial por \$252 millones.

### ➤ Reversión pérdidas por deterioro de valor

Corresponde al ingreso por recuperación por \$2.156 millones en el deterioro aplicado al deudor Consorcio Infraestructura Rover Omicron por el cruce realizado entre los valores pendientes y las retenciones de garantías técnicas que se tenían a favor de este contratista amparadas en el contrato CN2018-0391 del 17 de diciembre de 2018.

## NOTA 22. GASTOS

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 2023	Diciembre 2022	Var	%
Administración, operación y ventas	\$94.465	\$47.559	\$ 46.906	99%
Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones	\$4.925	\$15.413	-\$ 10.488	-68%
Transferencias y subvenciones	\$1.387	\$420	\$ 967	230%
Otros gastos	\$326.626	\$275.690	\$ 50.936	18%
<b>Total</b>	<b>\$427.403</b>	<b>\$339.082</b>	<b>\$88.321</b>	<b>26%</b>

## 22.1. Gastos operacionales 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 2023	Diciembre 2022	Var	%
Sueldos y salarios	\$ 15.712	\$ 12.035	\$ 3.677	31%
Generales	\$ 52.105	\$ 16.322	\$ 35.783	219%
Impuestos, contribuciones y tasas	\$ 11.931	\$ 8.677	\$ 3.254	38%
Prestaciones sociales	\$ 7.958	\$ 6.038	\$ 1.920	32%
Contribuciones efectivas	\$ 4.044	\$ 2.882	\$ 1.162	40%
Gastos de personal diversos	\$ 2.096	\$ 1.139	\$ 957	84%
Aportes sobre la nómina	\$ 591	\$ 441	\$ 150	34%
Contribuciones imputadas	\$ 28	\$ 25	\$ 3	13%
<b>Total</b>	<b>\$94.465</b>	<b>\$ 47.559</b>	<b>\$46.906</b>	<b>99%</b>

### ➤ Sueldos y salarios, prestaciones sociales, Contribuciones efectivas, Aportes sobre la nómina y Contribuciones imputadas

Para el año 2023 se efectuó un incremento salarial del IPC 13,12% realizado desde enero, más el reajuste del 2% en el mes de julio con retroactividad al 1 de enero de 2023. Este incremento impactó los rubros asociados a la nómina. Durante el año se presentó el ingreso de 54 y el retiro de 32 empleados.

Los 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 2023	Diciembre 2022	Var	%
Capacitación, bienestar social y estímulos	\$1.238	\$607	\$ 631	104%
Dotación y suministro a trabajadores	\$650	\$512	\$ 138	27%
Otros gastos de personal diversos	\$208	\$20	\$ 188	921%
<b>Total</b>	<b>\$2.096</b>	<b>\$1.139</b>	<b>\$957</b>	<b>84%</b>

### ➤ 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 al 31 de diciembre:

Gastos generales	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Seguros generales	\$ 21.825	\$ 44	\$ 21.781	49056%
Honorarios	\$ 9.363	\$ 2.399	\$ 6.964	290%
Mantenimiento	\$ 5.980	\$ 4.396	\$ 1.584	36%
Licencias	\$ 4.714	\$ 2.160	\$ 2.554	118%
Diseños y estudios	\$ 1.947	\$ 0	\$ 1.947	100%
Intangibles	\$ 1.400	\$ 2.480	-\$ 1.080	-44%
Costas procesales	\$ 996	\$ 1.273	-\$ 277	-22%
Contratos de aprendizaje	\$ 925	\$ 793	\$ 132	17%
viáticos y gastos de viaje	\$ 904	\$ 187	\$ 717	384%
Comunicaciones y transporte	\$ 791	\$ 678	\$ 113	17%
Impresos, publicaciones, suscripción	\$ 582	\$ 328	\$ 254	77%
Vigilancia y seguridad	\$ 525	\$ 203	\$ 322	158%
Materiales y suministros	\$ 511	\$ 127	\$ 384	302%
Asignación de bienes y servicios	\$ 453	\$ 263	\$ 190	73%
Otros gastos generales	\$ 365	\$ 204	\$ 161	79%
Publicidad y propaganda	\$ 368	\$ 15	\$ 353	2284%
Otros	\$ 456	\$ 772	-\$ 316	-41%
<b>Total</b>	<b>\$52.105</b>	<b>\$16.322</b>	<b>\$35.783</b>	<b>219%</b>

#### Seguros generales:

El aumento en este rubro se explica porque las pólizas de terrorismo, transporte de mercancías, daños materiales, lucro cesante, riesgo cibernético, directores y administradores, errores u omisiones, infidelidad y riesgo financiero, se están reconociendo a partir del año 2023 en las cuentas del gasto y no en el costo, para una mejor clasificación de estos rubros.

La póliza de daños materiales y terrorismo presentaron un incremento en las tasas para las pólizas en dólares del 31% y del 22,19% en la TRM la cual pasó de \$3.765,67 en el 2022 a \$4.601,15 en el 2023. Estas pólizas fueron renovadas en el mes de mayo de 2023 en conjunto con la póliza de vida de empleados.

A continuación, se presenta el detalle:

Concepto	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var.	%
Seguro todo riesgo	\$ 17.373	\$ 0	\$ 17.373	100%
Directores y administradores	\$ 1.464	\$ 0	\$ 1.464	100%
Terrorismo	\$ 1.784	\$ 0	\$ 1.784	100%
Póliza de vida	\$ 600	\$ 44	\$ 556	1252%
Riesgo cibernético	\$ 281	\$ 0	\$ 281	100%
Errores u omisiones	\$ 185	\$ 0	\$ 185	100%
Infidelidad y riesgo financiero	\$ 109	\$ 0	\$ 109	100%
Transporte	\$ 29	\$ 0	\$ 29	100%
<b>Otros seguros</b>	<b>\$ 21.825</b>	<b>\$ 44</b>	<b>\$ 21.781</b>	<b>49056%</b>

**Honorarios:** aumentó en 290% con respecto al año 2022, representadas en asesorías financieras y técnicas. A continuación, se relacionan las asesorías más representativas realizadas en el período 2023:

- Implementación de desarrollos y parametrización en la ERP SAP en virtud del contrato de fortalecimiento financiero y puesta en marcha del módulo TRM, \$2.259 millones.
- Apoyo técnico y metodológico en la revisión integral del Plan Rector de Expansión del Sistema (PRES) en las fases de planeación, prospectiva y caracterización de corredores urbanos de movilidad por \$2.146 millones.

- Seguimiento y control de los contratos vigentes en el cumplimiento de requisitos de seguridad y salud en el trabajo de acuerdo con la normatividad legal vigente y gestión ambiental, \$1.057 millones.
- Consultoría para la implementación de la norma ISO 55001 (Sistemas de Gestión de activos), \$736 millones.
- Diagnóstico y estimación de la vida útil de cables de media tensión del sistema eléctrico de la empresa, \$628 millones.
- Gestionar ante las autoridades competentes la exclusión del IVA en el proyecto modernización de trenes, \$580 millones.
- Asesoría para fortalecer la gestión documental, \$459 millones.
- Asesoría y consultoría contable, tributaria, cambiaria y en derivados financieros, \$231 millones.

**Licencias:** algunos de los conceptos que se reconocen en este rubro son:

- Compra y renovación de licencias Microsoft, \$1.045 millones.
- Renovación soporte y actualización software Oracle, \$566 millones.
- Suscripción, implementación y soporte de software de gestión y administración de clientes tipo "CRM" (Customer Relationship Management), \$406 millones.
- Renovación soporte licencias ArcGis \$304 millones.
- Suscripción y el soporte del software Proactivane, \$277 millones.

**Diseños y estudios:** a partir del año 2023 este rubro se está reconociendo en las cuentas del gasto. Los valores más representativos en el período 2023, corresponden principalmente por:

- Prototipo de un sistema de operación automática de Trenes, \$865 millones.
- Caracterización de materiales y análisis de fallas en componentes, \$489 millones.

### ➤ 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 2023	Diciembre 2022	Var	%
Impuesto de industria y comercio	\$ 6.890	\$ 5.554	\$ 1.336	24%
Gravamen movimientos financieros	\$ 3.071	\$ 1.541	\$ 1.530	99%
Impuesto de avisos y tableros	\$ 1.033	\$ 833	\$ 200	24%
Cuota de fiscalización y auditaje	\$ 572	\$ 544	\$ 28	5%
Contribuciones	\$ 143	\$ 139	\$ 4	3%
Tasas	\$ 163	\$ 66	\$ 97	147%
Estampillas	\$ 55	\$ 0	\$ 55	100%
Impuesto vehículos automotores	\$ 4	\$ 0	\$ 4	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 11.931</b>	<b>\$ 8.677</b>	<b>\$ 3.254</b>	<b>38%</b>

**Impuesto de industria y comercio:** el crecimiento por valor de \$1.336 millones se debe al aumento de los ingresos por transporte durante el 2023 con respecto al 2022, básicamente por el incremento tarifario aprobado por el Área Metropolitana.

**Gravamen a los movimientos financieros:** el crecimiento de este rubro se explica porque los recursos que se tenían de Cofinanciación de la Nación para el cubrimiento del déficit operativo debido al Covid-19, los cuales eran exentos del gravamen se agotaron en el 2022 y se vuelve a generar gravamen en el 2023, adicionalmente en este año no se ha realizado pago a proveedores a través de CDT transaccionales.

## 22.2. Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones

Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
<b>Deterioro</b>	<b>\$ 2.064</b>	<b>\$ 66</b>	<b>\$ 1.998</b>	<b>2989%</b>
De cuentas por cobrar	\$ 1.238	\$ 9	\$ 1.229	13543%
De inventarios	\$ 826	\$ 57	\$ 769	1331%
De inversiones	\$ 0	\$ 0	\$ 0	-100%
<b>Amortización</b>	<b>\$ 56</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 56</b>	<b>100%</b>
De activos intangibles	\$ 56	\$ 0	\$ 56	100%
<b>Depreciación</b>	<b>\$ 565</b>	<b>\$ 593</b>	<b>-\$ 28</b>	<b>-5%</b>
De propiedades, planta y equipo	\$ 565	\$ 593	-\$ 28	-5%
<b>Provisión</b>	<b>\$ 2.240</b>	<b>\$ 14.753</b>	<b>-\$ 12.513</b>	<b>-85%</b>
De litigios y demandas	\$ 2.240	\$ 14.753	-\$ 12.513	-85%
<b>Total</b>	<b>\$4.925</b>	<b>\$15.413</b>	<b>-\$ 10.488</b>	<b>-68%</b>

- **Deterioro de cuentas por cobrar**, generado principalmente por la cartera asociada al deudor Joca Ingeniería S.A por valor \$760 y \$430 millones al Consorcio Infraestructura Rover Ómicron, una vez analizado por método individual la cartera de estos terceros se identificó una alta probabilidad de impago.
- **Deterioro de inventarios**: en el 2023 se efectuó deterioro por obsolescencia por \$784 millones, en materiales que por su estado ya no cumplían las condiciones para ser utilizados en la prestación del servicio y \$42 millones por deterioro de valor (VNR).
- **Provisión de litigios y demandas**: la disminución del gasto entre el año 2023 y 2022 corresponde el año pasado se desarrolló el reconocimiento de la demanda arbitral ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Medellín por parte de los concesionarios SAO y MDO con ocasión de la operación de las Cuencas 3 y 6, por el presunto incumplimiento de las obligaciones contractuales derivadas de los contratos CN 2012-0191 y CN 2012-0107, para esta demanda se llegó a un acuerdo por lo que en el primer trimestre del año generó una recuperación para la empresa.

Adicionalmente en lo corrido del año se desarrolló la actualización por indexación bajo la Metodología de la agencia Nacional de Defensa de los diferentes litigios en contra de la empresa.

## 22.3. Gastos transferencias y subvenciones

Representa los gastos causados por la Empresa por recursos entregados por terceros a otras entidades de diferentes niveles y sectores, o al sector privado, en cumplimiento de un fin, propósito, actividad o proyecto específico.

Transferencias y subvenciones	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Préstamos con tasas de interés inferiores a las del mercado	\$ 1.387	\$ 420	\$ 967	230%
<b>Total</b>	<b>\$1.387</b>	<b>\$420</b>	<b>\$ 967</b>	<b>230%</b>

Las subvenciones son generadas principalmente por préstamos entregados a una tasa de interés inferior a la del mercado, se presentan por la diferencia entre el valor recibido y el valor de los préstamos realizados a los 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 para los empleados y 6% EA para los exempleados. determinadas en la resolución 8396 de 2016 y con un plazo máximo hasta de 20

años, y dado que esta subvención se calcula con base a la tasa de mercado vigente al momento de otorgar los créditos de vivienda, se presenta un aumento principalmente por el crecimiento en 2023 de este indicador macroeconómico, y el aumento en la entrega en los créditos otorgados frente a 2023 (34 para 2023 y 11 para 2022)

## 22.4. Gastos financieros

Con el siguiente detalle:

Financieros	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Financiamiento interno de largo plazo	\$ 240.826	\$ 233.150	\$ 7.676	3%
Financiamiento externo de largo plazo	\$ 713	\$ 1.130	-\$ 417	-37%
Perdida baja cuentas por cobrar	\$ 543	\$ 0	\$ 543	100%
Otros gastos financieros	\$ 17	\$ 57	-\$ 40	-70%
Pérdida valoración inversiones	\$ 3	\$ 3	\$ 0	26%
Intereses de mora	\$ 0	\$ 61	-\$ 61	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 242.102</b>	<b>\$ 234.401</b>	<b>\$ 7.701</b>	<b>3%</b>

### 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
- Bancolombia por leasing financiero de biviales, bateadora y validadores
- Bancolombia dos créditos para capital de trabajo a través de la línea de tasa compensada Findeter Compromiso Territorios cancelados durante 2023
- Banco de Occidente y Banco de Bogotá para la compra de trenes

El siguiente cuadro presenta el detalle:

Concepto	2023	2022	Valor	%
Banca comercial	\$ 27.841	\$ 21.708	\$ 6.133	28%
Acuerdo de pago con la nación	\$ 212.985	\$ 211.442	\$ 1.543	0,7%
<b>Total</b>	<b>\$ 240.826</b>	<b>\$ 233.150</b>	<b>\$ 7.676</b>	<b>3%</b>

### Financiamiento externo de largo plazo

En esta se tiene reconocido los intereses con los créditos con la banca alemana y española. El menor valor se explica por la amortización realizada por la Nación en virtud del acuerdo de pago, donde asumen el 40% y el 60% restante lo adicionan a la deuda con la Nación, en virtud de la ley 310 de 1996 (Ley de Metros), la cual dispuso que los territorios que participan en el Metro de Medellín deben pignorar rentas que garanticen por lo menos un sesenta por ciento (60%) del valor presente de los créditos garantizados por la Nación.

### Pérdida por baja en cuentas por cobrar

Durante el año se realizó baja de cuentas por cobrar por la negación de una parte de la solicitud de devolución de IVA por el beneficio tributario del proyecto Cable Picacho en algunas declaraciones de importación tramitadas por el proveedor POMA SAS Sucursal Colombia, ante la DIAN por \$542 millones; dicha baja fue aprobada en Acta de sostenibilidad No. 014 de 2023.



## 22.5. Otros gastos no operacionales

Otros gastos no operacionales	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
<b>Comisiones</b>	<b>\$ 25.426</b>	<b>\$ 19.230</b>	<b>\$ 6.196</b>	<b>32%</b>
Comisiones	\$ 25.426	\$ 19.230	\$ 6.196	32%
<b>Ajuste por diferencia en cambio</b>	<b>\$ 9.775</b>	<b>\$ 17.029</b>	<b>-\$ 7.254</b>	<b>-43%</b>
Adquisición de bienes y servicios del exterior	\$ 4.841	\$ 9.528	-\$ 4.687	-49%
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$ 3.884	\$ 966	\$ 2.918	302%
Prestamos por cobrar	\$ 615	\$ 0	\$ 615	100%
Cuentas por cobrar	\$ 301	\$ 1	\$ 300	23322%
Adquisición de bienes y servicios nacionales	\$ 134	\$ 1.619	-\$ 1.485	-92%
Financiamiento de largo plazo en préstamos por pagar	\$ 0	\$ 4.915	-\$ 4.915	-100%
<b>Gastos diversos</b>	<b>\$ 3.694</b>	<b>\$ 1.782</b>	<b>\$ 1.912</b>	<b>107%</b>
Pérdida baja en cuenta activos no financieros	\$ 2.796	\$ 371	\$ 2.425	653%
Gastos diversos	\$ 895	\$ 1.404	-\$ 509	-36%
Multas y sanciones	\$ 3	\$ 0	\$ 3	100%
Pérdidas en siniestros	\$ 0	\$ 7	-\$ 7	-100%
<b>Pérdida método de participación patrimonial</b>	<b>\$ 2.064</b>	<b>\$ 1.539</b>	<b>\$ 525</b>	<b>34%</b>
Sociedades públicas	\$ 2.064	\$ 990	\$ 1.074	109%
Empresas del exterior	\$ 0	\$ 549	-\$ 549	-100%
<b>Pérdida participación negocios conjuntos</b>	<b>\$ 1.593</b>	<b>\$ 1.584</b>	<b>\$ 9</b>	<b>1%</b>
Empresas privadas	\$ 1.593	\$ 1.584	\$ 9	1%
<b>Devoluciones, rebajas y descuentos</b>	<b>\$ 311</b>	<b>\$ 8</b>	<b>\$ 303</b>	<b>3797%</b>
Devolución otros servicios	\$ 311	\$ 8	\$ 303	3797%
<b>Pérdida propiedades de inversión</b>	<b>\$ 6</b>	<b>\$ 71</b>	<b>-\$ 65</b>	<b>-100%</b>
Edificaciones	\$ 6	\$ 71	-\$ 65	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 42.869</b>	<b>\$ 41.243</b>	<b>\$ 1.626</b>	<b>4%</b>

### ➤ Comisiones servicios financieros

Corresponde a la comisión de compromiso del crédito adquirido para la financiación del proyecto Metro Ligerero de la AV 80 de las vigencias 2023 y 2022, 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	\$ 12.795	0,99% + IVA
FDN	\$ 11.703	0,97% + IVA
Davivienda	\$ 129	0,15% IVA incluido
<b>Total</b>	<b>\$ 24.627</b>	

### ➤ Gastos diversos

#### Pérdida baja en cuenta activos no financieros

Durante el año se presentó baja en activos de redes, línea y cables en vía férrea y maquinaria y equipo por \$2.765 millones de acuerdo con la resolución 539 de 2022, correspondiente a la "Baja de chatarra electrónica y resoluciones del año 2023 No. 0074 de enero, No. 0240 de abril y No. 0421 de junio y 0539 de 2022.

➤ **Pérdidas por la aplicación del método de participación patrimonial de inversiones en asociadas**

Representa el menor valor de las inversiones en asociadas por la proporción que le corresponde a la empresa por la pérdida del ejercicio en la empresa asociada.

La Promotora ferrocarril de Antioquia se encuentra en un proceso de estructuración de plan de negocios y proyección de proyectos por lo que actualmente no reporta beneficios económicos a la entidad, a noviembre de 2023 reportó pérdidas, en la aplicación del MPP (Método de Participación Patrimonial) que le generó a la empresa una pérdida por \$2.064 millones.

**NOTA 23. 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.

Costo de ventas	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Servicio de transporte terrestre	\$ 659.738	\$ 590.544	\$ 69.194	12%
Otros de servicios de transporte	\$ 20	\$ 0	\$ 20	100%
Costo de bienes comercializados	\$ 7	\$ 0	\$ 7	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 659.765</b>	<b>\$ 590.544</b>	<b>\$ 69.221</b>	<b>12%</b>

**23.1. Costo de 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:

Servicio de transporte terrestre	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Gastos de personal	\$ 173.694	\$ 143.896	\$ 29.798	21%
Mantenimiento y reparaciones	\$ 108.691	\$ 95.017	\$ 13.674	14%
Servicios	\$ 51.287	\$ 44.602	\$ 6.685	15%
Conducción y maniobras	\$ 45.228	\$ 40.136	\$ 5.092	13%
Servicios públicos	\$ 44.226	\$ 47.328	-\$ 3.102	-7%
Vigilancia y seguridad	\$ 31.537	\$ 22.515	\$ 9.022	40%
Otros gastos generales	\$ 20.639	\$ 11.448	\$ 9.191	80%
Honorarios	\$ 7.988	\$ 8.285	-\$ 297	-4%
Seguros generales	\$ 6.358	\$ 19.770	-\$ 13.412	-68%
Impuestos, contribuciones y tasas	\$ 2.102	\$ 2.550	-\$ 448	-18%
Depreciaciones, amortizaciones, provisiones y deterioros	\$ 167.988	\$ 154.997	\$ 12.991	8%
<b>Total</b>	<b>\$ 659.738</b>	<b>\$ 590.544</b>	<b>\$ 69.194</b>	<b>12%</b>

**23.1.1. Gastos de personal**

Gastos de personal	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Sueldos y salarios	\$ 99.910	\$ 83.671	\$ 16.239	19%
Prestaciones sociales	\$ 47.555	\$ 39.409	\$ 8.146	21%
Contribuciones efectivas	\$ 21.435	\$ 17.125	\$ 4.310	25%
Gastos de personal diversos	\$ 1.740	\$ 1.328	\$ 412	31%
Viáticos y gastos de viaje	\$ 1.700	\$ 1.185	\$ 515	43%
Aportes sobre la nómina	\$ 1.042	\$ 889	\$ 153	17%
Contribuciones imputadas	\$ 312	\$ 289	\$ 23	8%
<b>Total</b>	<b>\$ 173.694</b>	<b>\$ 143.896</b>	<b>\$ 29.798</b>	<b>21%</b>

Para el año 2023 se efectuó un incremento salarial del IPC 13,12% realizado desde enero, más el reajuste del 2% en el mes de julio con retroactividad al 1 de enero de 2023. Este incremento impactó los rubros asociados a la nómina. Adicionalmente, durante la vigencia hubo ingresos por 94 y retiros de 11 empleados.

### 23.1.2. Mantenimiento y reparaciones

Mantenimiento y reparaciones	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Materiales y suministros	\$ 28.688	\$ 24.386	\$ 4.302	18%
Vehículos de pasajeros y auxiliares	\$ 22.323	\$ 18.511	\$ 3.812	21%
Maquinaria y Equipo	\$ 18.366	\$ 18.053	\$ 313	2%
Edificios	\$ 21.386	\$ 9.539	\$ 11.847	124%
Cívica	\$ 12.939	\$ 11.652	\$ 1.287	11%
Equipos de comunicación y computación	\$ 1.918	\$ 1.376	\$ 542	39%
Recursos naturales	\$ 1.585	\$ 1.459	\$ 126	9%
SAP	\$ 514	\$ 197	\$ 317	161%
Muebles, enseres y equipos de oficina	\$ 411	\$ 23	\$ 388	1654%
Soporte licencias	\$ 389	\$ 41	\$ 348	857%
Vehículos automotores	\$ 172	\$ 127	\$ 45	36%
Mantenimiento mayor	\$ 0	\$ 9.653	-\$ 9.653	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 108.691</b>	<b>\$ 95.017</b>	<b>\$ 13.674</b>	<b>14%</b>

Los rubros que presentaron mayor variación en mantenimiento y reparaciones corresponden a:

➤ **Materiales y suministros**

Corresponde a los elementos requeridos para la operación, el mantenimiento preventivo, correctivo de equipos y para la prestación del servicio.

➤ **Mantenimiento vehículos auxiliares y pasajeros**

Aumentaron en \$3.812 millones, del 21%, principalmente por:

- Buses: creció en \$2.788 millones, por la actualización de precios del contrato que incremento el costo por kilómetro (CPK) en un 16%.
- Cables: aumentó en \$474 millones, aumento de actividades mediante ensayos no destructivos en estructuras y equipo de los sistemas, adicionalmente en este año se está ejecutando el mantenimiento preventivo y predictivo mediante análisis tribológico, termografía y vibraciones en equipos críticos.
- Tranvía: creció en \$375 millones, principalmente en el mantenimiento de llantas y por el mantenimiento predictivo mediante ensayos no destructivos en el sistema.

➤ **Mantenimiento de edificios**

el crecimiento por \$11.847 millones, se explica principalmente por:

- \$9.374 millones porque en el período de 2023 se repararon tres tramos del canal del río entre las estaciones: Poblado y Envigado, para estabilizar las estructuras de contención en la banca de la vía férrea; en el año 2022 sólo fue intervenido un tramo entre Industriales – Poblado.
- Adicional el Contrato de mantenimiento de las instalaciones físicas, tuvo un aumento de precios por el incremento del IPC, porque en el año 2022 era del 5,62% y los precios vigentes para el 2023 tenían un nuevo IPC del 13,12%.

➤ **Mantenimiento Mayor**

La disminución en el 2023 se explica porque en este año no se realizaron actividades éstas dependen de los planes de mantenimiento preventivo, para el año 2022 se realizaron actividades que corresponden al cumplimiento de kilómetros recorridos.

**23.1.3. Servicios**

Servicios	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Servicios de aseo, cafetería, restaurante	\$ 21.263	\$ 18.355	\$ 2.908	16%
Servicio de transporte	\$ 7.324	\$ 5.534	\$ 1.790	32%
Campaña educativa	\$ 6.243	\$ 5.910	\$ 333	6%
Servicio de recaudo	\$ 5.691	\$ 5.651	\$ 40	1%
Telecomunicaciones y publicidad	\$ 5.066	\$ 3.638	\$ 1.428	39%
Seguridad industrial	\$ 1.367	\$ 1.499	-\$ 132	-9%
Servicio al cliente	\$ 1.349	\$ 871	\$ 478	55%
Relaciones con la comunidad	\$ 1.289	\$ 1.240	\$ 49	4%
Otros servicios	\$ 997	\$ 759	\$ 238	31%
Servicio de administración MRA	\$ 698	\$ 0	\$ 698	100%
Papelería	\$ 0	\$ 30	-\$ 30	-100%
Diseños y estudios	\$ 0	\$ 810	-\$ 810	-100%
Mesa de ayuda	\$ 0	\$ 305	-\$ 305	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 51.287</b>	<b>\$ 44.602</b>	<b>\$ 6.685</b>	<b>15%</b>

A continuación, se relaciona los valores con una variación más significativa:

➤ **Servicio de aseo, cafetería, restaurante**

Comprende los servicios de aseo en instalaciones físicas, aseo en vehículos de pasajeros (buses, trenes y cabinas), fumigaciones y cafetería y restaurante. El comportamiento por \$2.908 millones, se explica por:

- Instalaciones físicas: creció en \$3.137 millones, contempla el incremento del IPC, la limpieza de nuevos espacios de la empresa como edificio talleres, vías de mantenimiento, y espacios del segundo nivel de la estación Acevedo P.
- Trenes y tranvías: aumentó en \$228 millones por el incremento en el costo de las actividades por el IPC.
- Buses: La variación inferior en el 2023 respecto al 2022 por \$61 millones, se presentó debido a la disminución de actividades y la reducción en el número de buses a gas natural vehicular en la operación, pues a pesar de que se aumentaron los buses eléctricos, a estos no se les realiza actividades de desmanchado y brillado debido al blandeo que estos tienen.

➤ **Servicio de transporte**

Creció en \$1.790 millones, comprende el transporte de personal, transporte de valores, transporte de carga, peajes y parqueaderos. El comportamiento se explica principalmente por:

- Transporte de personal: creció en \$1.557 millones por aumento de los servicios en atención de las solicitudes de transporte operativo, el cual es un nuevo servicio para los informadores vendedores y orientadores de experiencia y donde se resalta también el apoyo otorgado al personal de mantenimiento para sus desplazamientos en las diferentes líneas del Sistema en pro del desarrollo de sus labores diarias.

- Transporte de valores: aumentó en \$233 millones por el incremento de nuevas máquinas de Recarga Automáticas en el Sistema que ha conllevado un aumento en los servicios de las frecuencias de recolección de valores.
- **Telecomunicaciones y publicidad**

Corresponde a comunicación institucional, publicidad y servicios de comunicación. El crecimiento por \$1.428 millones se presentó principalmente por:

- Comunicación institucional y reputación corporativa, creció con medios de comunicación en el marco Campaña de Cultura Metro “Tu historia nos mueve” además, planes de medios de campañas internas y externas, se atendió el desarrollo de piezas y campañas de todas las áreas de la empresa y a su vez en la producción de videos para todos los temas comunicacionales apoyando las necesidades de las demás áreas de la organización.
- Estrategias de marca, por la implementación de estrategias enmarcadas en el posicionamiento de marca Negocios Metro de Medellín, fidelización y manejo oportuno de oportunidades de clientes, todo lo anterior proyectado en el plan de mercadeo como herramienta de cumplimiento del Plan Rector de Negocios 2021-2025.

#### **23.1.4. Conducciones y maniobras**

Se encuentra conformado por el servicio de conducción en buses, trenes y tranvía, el crecimiento se explica por:

- Servicio de conducción de trenes y tranvía, incrementó por \$3.170 millones de pesos generado básicamente por el aumento del IPC en el 2023 del 13,12%, el aumento de kilómetros recorrido por modo Metro debido a las estrategias operativas diseñadas para atender la demanda de usuarios.
- Servicio de conducción de buses, aumento en \$1.922 millones por la adición de un nuevo grupo de formación de aprendices a partir de octubre de 2022, adicional al incremento del IPC en la tarifa del nuevo contrato que inició en el mes de mayo 2023.

#### **23.1.5. Servicios Públicos**

Incorpora los servicios de energía en subestaciones, conexión, alcantarillado, aseo, teléfono. La disminución para el año 2023 fue de \$3.102 millones, principalmente:

- Consumos de energía disminuye debido al aprovechamiento del frenado regenerativo.
- Comportamiento del IPP (Índice de Precios al Productor para el mismo periodo, en el 2022 del 19,38% y en el 2023 de -3,38%. (DANE)
- En agosto de 2022 se inicia la aplicación de la Ley 2099 de 2021, que estimula la propulsión eléctrica eliminando la contribución de solidaridad.

#### **23.1.6. Vigilancia y seguridad**

En este rubro se encuentra el servicio de vigilancia privada y pública. El aumento se explica por los incrementos en las nuevas tarifas de Ley suministradas por la Superintendencia de Vigilancia y los indicadores macroeconómicos que impactaron la tarifa por estos servicios crecieron en un 20% en el 2023 con relación al 2022. Adicionalmente se activaron 49 servicios nuevos en el segundo semestre de 2023 y así mismo 4 servicios en el contrato de Operador de Medios Tecnológicos durante su vigencia lo cual aumenta los costos mensuales por este rubro, prestando seguridad y control en los torniquetes y manteniendo bajos los niveles de evasión.

### 23.1.7. Otros gastos generales

Se encuentra conformado por:

Concepto	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Bienes Comercializados	\$ 6.445	\$ 3.843	\$ 2.602	68%
Intangibles	\$ 6.114	\$ 1.603	\$ 4.511	281%
Combustibles y lubricantes	\$ 5.850	\$ 5.214	\$ 636	12%
Otros materiales y suministros	\$ 1.483	\$ 126	\$ 1.357	1075%
Impresos, publicaciones, suscripción	\$ 367	\$ 184	\$ 183	99%
Arrendamientos	\$ 277	\$ 425	-\$ 148	-35%
Gastos legales	\$ 101	\$ 50	\$ 51	103%
suscripciones y afiliaciones	\$ 2	\$ 2	\$ 0	35%
Otros gastos diversos	\$ 0	\$ 1	-\$ 1	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 20.639</b>	<b>\$ 11.448</b>	<b>\$ 9.191</b>	<b>80%</b>

**Bienes comercializados:** corresponde a la adquisición de tarjetas para ser comercializadas.

**Intangibles:** el aumento por \$4.511 millones, se explica principalmente por:

- Actualización del versionamiento para el sistema de comunicaciones TETRA y el suministro de componentes propios del sistema, \$2.024 millones.
- Soporte al Sistema SAE (sistema de ayuda a la explotación), \$614 millones.
- Gestión especializada de la Infraestructura de Data Center de la Empresa, \$515 millones.
- Prestación de servicios de soporte integral al CIC (Centro de Información al Ciudadano), CISE y Hosting, \$489 millones.
- Soporte al sistema de alarmas, \$264 millones.

**Otros materiales y suministros:** corresponde a elementos devolutivos y el crecimiento se explica por la adquisición de equipos de cómputo \$657 millones, \$390 millones, elementos para el sistema de comunicaciones TETRA \$390 millones, dispositivos móviles de alto desempeño \$257 millones y reposición de mobiliario, \$197 millones.

### 23.1.8. Seguros generales

Disminuye porque a partir del año 2023 las pólizas se están reconociendo en las cuentas del gasto sólo en el costo se está registrando la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual General y la de vehículos automotores.

- La póliza de responsabilidad civil presentó un incremento del 16% y fue renovada en el mes de mayo de 2023.
- Los seguros de vehículos, el incremento se da porque la base sobre la cual se calculó la póliza aumenta (valor de reposición), pues los buses fueron comprados en dólares, adicionalmente se ve afectado por la inflación

## Depreciación y amortización

Otros gastos generales	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
<b>Depreciaciones</b>	<b>\$ 164.796</b>	<b>\$ 150.048</b>	<b>\$ 14.748</b>	<b>10%</b>
Equipo de transporte, tracción y elevación	\$ 67.013	\$ 59.416	\$ 7.597	13%
Maquinaria y Equipos	\$ 57.513	\$ 52.178	\$ 5.335	10%
Obra civil	\$ 21.218	\$ 20.883	\$ 335	2%
Equipo de comunicación y computo	\$ 10.634	\$ 9.566	\$ 1.068	11%
Plantas de generación y distribución	\$ 4.590	\$ 4.590	\$ 0	0%
Redes líneas y cables	\$ 3.317	\$ 2.859	\$ 458	16%
Muebles y enseres, equipo de Oficina	\$ 511	\$ 472	\$ 39	8%
Propiedades de inversión	\$ 0	\$ 84	-\$ 84	-100%
<b>Amortizaciones y provisiones</b>	<b>\$ 3.192</b>	<b>\$ 4.949</b>	<b>-\$ 1.757</b>	<b>-36%</b>
Impresos, publicaciones, suscripción	\$ 1.230	\$ 690	\$ 540	78%
Software	\$ 1.096	\$ 2.655	-\$ 1.559	-59%
Licencias	\$ 866	\$ 1.569	-\$ 703	-45%
Patentes	\$ 0	\$ 35	-\$ 35	-100%
<b>Total</b>	<b>\$ 167.988</b>	<b>\$ 154.997</b>	<b>\$ 12.991</b>	<b>8%</b>

Dentro de este rubro, las variaciones más significativas corresponden a:

➤ **Equipo de transporte, tracción y elevación**

Durante la vigencia 2023 se llevó a cabo la activación de la modernización de 17 unidades MAN.

➤ **Maquinaria y equipo**

El incremento se generó porque durante el 2023 se adicionaron valores a la ampliación de talleres y vías de estacionamiento, se adicionaron torniquetes tipo gunnebo SlimStile para la UEN, activación del sistema detención incendios de subestación talleres, pantallas de video Wall y sistemas de cámaras frontales de trenes, entre otros.

➤ **Equipo de comunicación y computo**

El incremento obedece principalmente a la activación de una estación base MTS1 Tetra Motorola, Portatil Tipo 0, Multifuncional HP DesignJet SD Pro de 44 pulgadas e Impresora 3D creabot peek 300, entre otros.

➤ **Redes Líneas y Cables:**

Incremento por la activación del proyecto ampliación de talleres, vía férrea: (vía 054 – 059 PBE, vía 069 PBE, vía 095 PBE y vía 210 PBE.

➤ **Muebles y enseres y equipo de oficina**

El aumento obedece principalmente por la activación de 6 módulos comerciales generados a través del convenio de “Adecuación, Infraestructura y Aprovechamiento”, desarrollado con la Empresa Mattis.

## NOTA 24. 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:

Concepto	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Incrementos (ingresos) por ajuste por diferencia en cambio	\$ 30.675	\$ 12.989	\$ 17.686	136%
Reducciones (gastos) por ajuste por diferencia en cambio	\$ 9.774	\$ 17.030	\$ 7.255	-42,6%
<b>VALOR NETO DEL AJUSTE POR DIFERENCIA EN CAMBIO</b>	<b>\$ 20.901</b>	<b>-\$ 4.041</b>	<b>\$ 24.942</b>	<b>-617%</b>

### Conciliación de ajustes por diferencia en cambio

Concepto	Vigencia 2023			Vigencia 2022		
	Incrementos	Reducciones	Neto	Incrementos	Reducciones	Saldo final
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$ 850	\$ 3.884	-\$ 3.034	\$ 2.585	\$ 967	\$ 1.618
Cuentas por cobrar	\$ 0	\$ 302	-\$ 302	\$ 4	\$ 1	\$ 3
Adquisición de bienes y servicios nacionales	\$ 2.980	\$ 134	\$ 2.847	\$ 671	\$ 1.619	-\$ 949
Adquisición de bienes y servicios del exterior	\$ 22.126	\$ 4.841	\$ 17.285	\$ 9.566	\$ 9.528	\$ 38
Financiamiento externo de largo plazo en préstamos por pagar	\$ 4.720	\$ 0	\$ 4.720	\$ 24	\$ 4.915	-\$ 4.891
Préstamos por cobrar	\$ 0	\$ 614	-\$ 614	\$ 130	\$ 0	\$ 130
<b>Total</b>	<b>\$ 30.675</b>	<b>\$ 9.774</b>	<b>\$ 20.901</b>	<b>\$ 12.989</b>	<b>\$ 17.030</b>	<b>-\$ 4.041</b>

## NOTA 25. IMPUESTO A LAS GANANCIAS

### Impuesto corriente

En el Metro de Medellín generalmente no se genera gasto por impuesto corriente y por lo contrario se generan pérdidas fiscales, debido a que los ingresos fiscales son inferiores a la depreciación de los activos y los gastos intereses de financiación, la tasa de impuestos tanto para el periodo 2023 como para el 2022 es del 35%

### Activo por Impuesto Diferido

Los activos por impuesto diferido corresponden a las diferencias temporarias entre las bases contables y fiscales que generan un menor desembolso de impuestos en el futuro o aquellas pérdidas fiscales acumuladas que es probable compensarse en caso de generar renta líquida gravable.

Para el caso del Metro de Medellín el Impuesto diferido está representado en su mayoría por las pérdidas fiscales que se pueden compensar de manera indefinida y fueron generadas en el periodo gravable 2007, 2008, 2010 y 2011.

Para el reconocimiento del activo por impuesto diferido asociados a las pérdidas fiscales, es importante anotar que los rubros más grandes que definen la liquidación del impuesto de renta se encuentran:

- Ingresos operacionales
- Gastos financieros asociados a la deuda con Nación
- Ingresos por subvenciones
- Gastos asociados a proyectos subvencionados que se encuentran en fase de construcción.



Dentro de los ingresos operacionales se observa un incremento en el largo plazo por el aumento de la tarifa de acuerdo con la autoridad de transporte adicional del incremento de la afluencia y el incremento de ingresos gravados provenientes de nuevos negocios.

También se observa que el comportamiento de los gastos financieros de la deuda con Nación presentan un comportamiento estable a largo plazo, es decir, que no tienden a variar en el tiempo.

Por otro lado, el cambio en el reconocimiento del ingreso por subvención en el que se registran los ingresos con la depreciación de los activos subvencionados, tienen un impacto en el reconocimiento del ingreso no constitutivo de renta al seguir el mismo lineamiento contable, a diferencia de periodos anteriores que se reconocía el ingreso por subvención de acuerdo con la ejecución.

Por último, se tienen los gastos asociados a proyectos subvencionados en los que se reconoce un ingreso por subvención que se considera un ingreso no constitutivo de renta fiscalmente y, por lo tanto, los gastos asociados a este ingreso se constituyen como no deducibles en la declaración de renta.

Todas estas situaciones aunadas generan escenarios en el largo plazo en los que la empresa contempla probabilidades de generación de utilidades fiscales que conllevarían a la compensación de estas pérdidas fiscales.

Por otro lado, se tiene la diferencia en cambio generada por la deuda en moneda extranjera para la construcción del metro, la cual se encuentra fiscalmente con tasa representativa de mercado del año 2016 y contablemente se realiza la valoración mensual, se presenta una variación por la disminución en el financiamiento interno con banca externo como se describe en la Nota 14 de préstamos por pagar, adicional de una disminución de la TRM dólar que a diciembre 31 del 2023 era de \$3.822 y al 2022 se encontraba en \$4.810 y para el Euro \$4.222 en 2023 y \$5.133 en 2022.

Concepto	2023	2022
Pérdidas Fiscales	\$ 110.041	\$ 110.041
Préstamos por pagar	\$ 1.120	\$ 4.215
Provisiones	\$ 2.004	\$ 2.523
CXC	\$ 408	\$ 0
Préstamos por cobrar	\$ 103	\$ 38
<b>Total</b>	<b>\$ 113.676</b>	<b>\$ 116.817</b>

### **Pasivo por Impuesto Diferido**

El pasivo por impuesto diferido, corresponden a las diferencias temporarias entre las bases contables y fiscales que generan un mayor de desembolsos de impuestos en el futuro.

Para la Empresa se presenta un impuesto diferido pasivo principalmente, por el modelo de reevaluación tomado al momento de realizar el Estado de Situación Financiera de Apertura y los ajustes por inflación que aún se encuentran fiscalmente, es importante tener en cuenta que para aquellos bienes que son de Uso Público no se aplicó el impuesto diferido sobre el costo histórico.

En cuanto al Efectivo y Equivalentes de Efectivo, se observa un incremento significativo por el aumento en los saldos de los bancos en moneda extranjera, lo que se configura una diferencia en cambio valorada contable pero no fiscal.

Por otro lado, se observa un incremento importante en el Pasivo por Impuesto Diferido generado en las inversiones por la aplicación del Método de Participación Patrimonial en la Inversión de EOMMT que aumentó el valor de la inversión, fiscalmente se registran al costo histórico que equivale al precio de adquisición.

Concepto	2023	2022
PP&E	\$ 286.202	\$ 258.732
Efectivo y equivalente de efectivo	\$ 6.392	\$ 36
Inversión	\$ 2.801	\$ 897
Cuentas por pagar	\$ 1.202	\$ 53
Activos Intangibles	\$ 547	\$ 485
Propiedades de Inversión	\$ 341	\$ 905
Beneficios a empleados	\$111	\$0
Otros Activos	\$ 5	\$ 0
Préstamos por cobrar	\$ 0	\$ 46
<b>Total</b>	<b>\$ 297.601</b>	<b>\$ 261.154</b>

A continuación se relaciona el cálculo del impuesto diferido, relacionando el valor contable, el valor fiscal y la diferencia temporaria que origina el cálculo del impuesto diferido.

Concepto	Contable	Fiscal	Diferencia Temporaria	Tarifa	Impuesto Diferido Activo	Impuesto diferido Pasivo
Efectivo y equivalentes al efectivo	237.012	218.750	18.262	35%		6.392
Inversiones e instrumentos derivados	647.779	654.453	8.003	35%		2.801
Cuentas por cobrar	171.917	175.810	-1.166	35%	408	
Inventarios	108.199	97.740	0			
Préstamos por cobrar	13.146	18.352	-296	35%	103	
Propiedades, planta y equipo	4.427.361	4.726.055	817.720	35%		286.202
Otros activos	411.468	292.988	2.551	35%		893
Préstamos por pagar	6.406.138	6.402.937	-3.201	35%	1.120	
Cuentas por pagar	188.414	191.848	3.434	35%		1.202
Beneficios a los empleados	50.251	50.569	318	35%		111
Provisiones	9.795	0	-5.725	35%	2.004	
Otros pasivos	1.300.817	355.860	0			
Pérdidas fiscales	0	314.403	314.403	35%	110.041	
<b>TOTAL</b>					<b>113.677</b>	<b>297.601</b>

#### Gasto e ingreso por impuesto diferido:

Impuesto diferido	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
Ingreso impuesto a las ganancias diferidos	\$ 2.067	\$ 18.759	-\$ 16.692	-89%
Gasto impuesto a las ganancias diferido	\$ 41.655	\$ 46	\$ 41.609	100%
<b>Total</b>	<b>\$ 39.587</b>	<b>\$ 18.713</b>	<b>\$ 20.874</b>	<b>112%</b>

#### Gasto por impuesto diferido

Durante el periodo se reconocieron los siguientes gastos por impuestos diferido, los valores más representativos corresponden a:

- Propiedad, planta y equipo, correspondiente a la diferencia entre la base contable y fiscales, estas últimas aún manejan ajustes por inflación a su vez bajo la aplicación del marco normativo se hizo modelo de reevaluación.
- Préstamos por pagar, por la disminución de los Préstamos por Pagar en el exterior y la disminución de la TRM tanto en euros como en dólares.
- Inversiones, se origina en el incremento de la inversión a EOMMT por la aplicación del Método de Participación Patrimonial y en la que se espera que los dividendos sean decretados en la vigencia 2024.

Concepto gasto Impuesto Diferido	2023	2022
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$6.357	\$ 0
Inversiones	\$ 2.801	\$ 0
Cuentas por Cobrar	\$ 1	\$ 0
Préstamos por cobrar	\$ 0	\$ 46
Propiedad Planta y Equipo	\$27.470	\$ 0
Activos Intangibles	\$ 62	\$ 0
Otros activos	\$ 5	\$ 0
Préstamos por pagar	\$ 3.095	\$ 0
Cuentas por Pagar	\$ 1.148	\$ 0
Beneficios a empleados	\$111	\$ 0
Provisiones	\$519	\$ 0
Otros pasivos	\$86	\$ 0
<b>Total</b>	<b>\$ 41.655</b>	<b>\$ 46</b>

### Ingreso por impuesto diferido

Concepto Ingreso Impuesto Diferido	2023	2022
Inversiones e instrumentos derivados	\$ 897	\$ 388
Ing impto diferido Propiedades de Inversión	\$ 565	\$ 0
Ingreso Impto diferido CXC	\$ 371	\$ 5
Ingreso Impto diferido Prest por cobrar	\$ 149	\$ 0
Ingreso por impto diferido Otros pasivos	\$ 86	\$ 0
Ingreso por impto diferido Otros activos	\$ 0	\$15.720
Ingreso por impto diferido Cuentas por pagar	\$ 0	\$955
Ingreso por impto Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 0	\$541
Ingreso por impto Provisiones	\$ 0	\$579
Ingreso por impto Préstamos por pagar	\$ 0	\$569
<b>Total</b>	<b>\$ 2.067</b>	<b>\$ 18.757</b>

A continuación, se muestra una conciliación numérica entre la ganancia contable y la pérdida fiscal que se tiene en la empresa Metro de Medellín.

Descripción	2023
<b>Utilidad (Pérdida) Contable antes Provisión Impuesto de Renta</b>	<b>331.335</b>
(-) Menos INCRNGO	395.852
(-) Menos Otros Ingresos No Gravados	44.269
(+) Mas Otros Ingresos Gravados	270
(+) Mas Gastos No Deducibles	64.582
<b>Pérdida Fiscal 2023 Proyectada</b>	<b>- 43.934</b>

- Los ingresos no constitutivos de renta están compuestos básicamente por los ingresos por subvención por valor de \$395.654.
- Los Ingresos no gravados se encuentra la reversión de provisiones, la aplicación del Método de Participación Patrimonial, la diferencia en cambio no realizada, el ingreso por impuesto a las ganancias diferido y la reversión del deterioro de valor.
- Los gastos no deducibles corresponden a aquellos que no se encuentran asociados a la actividad productora de renta como los gastos de proyectos que no han iniciado su fase de operación, el gasto por impuesto diferido, diferencias entre las amortizaciones y depreciaciones contables y fiscales, baja de inventarios que se consideran no deducibles y los gastos de provisiones de litigios y demandas.

## NOTA 26. 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.

### 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.

	Transporte	Negocios	Corporativos	Eliminación intersegmentos	Total
INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	\$735.611	\$95.546	\$0	(\$18.994)	\$ 812.163
COSTOS DE VENTAS	\$560.642	\$74.892	\$43.224	(\$18.994)	\$ 659.765
<b>UTILIDAD BRUTA EN VENTAS</b>	<b>\$174.969</b>	<b>\$20.654</b>	<b>(\$43.224)</b>	<b>\$0</b>	<b>\$152.398</b>
<b>GASTOS OPERACIONALES</b>	<b>\$23.808</b>	<b>\$3.377</b>	<b>\$72.205</b>	<b>\$0</b>	<b>\$99.390</b>
DE ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y VENTAS	\$23.511	\$3.273	\$67.682		\$ 94.465
DETE, DEPR, AMORTIZACIONES Y PROV	\$297	\$104	\$4.524		\$ 4.925
<b>UTILIDAD (PÉRDIDA) OPERACIONAL</b>	<b>\$151.161</b>	<b>\$17.277</b>	<b>(\$115.430)</b>	<b>\$0</b>	<b>\$53.008</b>
INGRESOS POR TRANSFERENCIA Y SUBVENCIONES	\$29.044	\$0	\$366.610		\$ 395.654
INGRESOS FINANCIEROS	\$252	\$11	\$104.614		\$ 104.878
OTROS INGRESOS	\$1.437	\$1.110	\$70.553		\$ 73.099
GASTOS TRANSFERENCIA Y SUBVENCIONES	\$0	\$0	\$1.387		\$ 1.387
GASTOS FINANCIEROS	\$0	\$0	\$242.102		\$ 242.102
OTROS GASTOS NO OPERACIONALES	\$2.403	\$3.478	\$78.644		\$ 84.524
<b>UTILIDAD NETA DEL PERÍODO</b>	<b>\$179.491</b>	<b>\$14.920</b>	<b>\$104.215</b>	<b>\$0</b>	<b>\$298.626</b>

## NOTA 27. TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

A continuación, se relacionan las transacciones que presente a nivel de balance al 31 de diciembre 2023 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

Tipo de Relación	Transacciones a 31 de diciembre de 2023			2023			
	Saldo de la Inversión	Cuenta por cobrar	Cuenta por pagar	Servicios Prestados	Ingresos Financieros	Ingreso por Transferencias	Gastos Financieros
<b>ASOCIADAS</b>							
Metroplús S.A.	\$ 253	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Promotora Ferrocarril de Antioquia	\$ 391	\$ 67	\$ 208.969	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
EOMMT S.A.S	\$ 10.351	\$ 7.530	\$ 0	\$ 0	\$ 788	\$ 0	\$ 0
<b>NEGOCIOS CONJUNTOS-</b>							
Super APP Davivienda	3.840	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>CONTROLADORAS</b>							
Distrito Especial de Ciencia, tecnología	\$ 0	\$ 88.820	\$ 0	\$ 133.389	\$ 0	\$ 126.818	\$ 0
Departamento de Antioquia	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 52.640	\$ 0
<b>ENTIDADES RELACIONADAS DE GOBIERNO</b>							
Gobierno Nacional Dirección de crédito Público	\$ 0	\$ 0	\$ 6.211.324	\$ 0	\$ 0	\$ 172.989	\$ 212.985
<b>Total</b>	<b>\$14.834</b>	<b>\$96.417</b>	<b>\$6.420.293</b>	<b>\$133.389</b>	<b>\$788</b>	<b>\$352.653</b>	<b>\$212.985</b>
<b>Corriente</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$96.417</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>
<b>No Corriente</b>	<b>\$14.834</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$6.420.293</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>

A nivel de cuentas de balance del activo el saldo más representativo está compuesto por la cuenta por cobrar por \$88.820 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, presenta una disminución con relación al saldo por cobrar del año 2022, asociados a los pagos desarrollados por el Distrito indicados en la nota 7.

A nivel de pasivo, el saldo más representativo corresponde a \$6.211.324 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.

Adicionalmente, por parte del Distrito de Ciencia y Tecnología de Medellín 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 18 Otros pasivos.

La empresa recibió septiembre de 2023 el reconocimiento por valor de \$167.334 de la cofinanciación de sistema de transporte de acuerdo con la resolución 2246 de 2023 del Ministerio de Hacienda y Crédito público, en la cual se destinaron recursos del presupuesto nacional para la financiación de los déficits operacionales de los sistemas integrados de masivo (SITM) y los sistemas estratégicos de transporte público (SETP)

Tipo de Relación	Transacciones a 31 de diciembre de 2022			Periodo 2022			
	Saldo de la Inversión	Cuenta por cobrar	Cuenta por pagar	Servicios Prestados	Ingresos Financieros	Ingreso por Transferencias	Gastos Financieros
<b>ASOCIADAS</b>							
Metroplús S.A.	\$ 337	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Promotora Ferrocarril de Antioquia	\$ 1.945	\$ 0	\$ 208.969	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
EOMMT S.A.S	\$ 1.808	\$ 9.622	\$ 0	\$ 0	\$ 2	\$ 0	\$ 0
NEGOCIOS CONJUNTOS-	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Super APP Davivienda	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>CONTROLADORAS</b>							
Distrito Especial de Ciencia, tecnología	\$ 0	\$ 143.301	\$ 0	\$ 114.079	\$ 0	\$ 122.491	\$ 0
Departamento de Antioquia	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 16.253	\$ 0
<b>ENTIDADES RELACIONADAS DE GOBIERNO</b>							
Gobierno Nacional Dirección de crédito Público	\$ 0	\$ 0	\$ 6.158.928	\$ 0	\$ 0	\$ 5.881	\$ 211.442
<b>Total</b>	<b>\$4.091</b>	<b>\$ 152.923</b>	<b>\$6.367.897</b>	<b>\$ 114.079</b>	<b>\$2</b>	<b>\$ 144.625</b>	<b>\$ 211.442</b>
<b>Corriente</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 152.923</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>
<b>No Corriente</b>	<b>\$ 4.091</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 6.367.897</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>

## NOTA 28. EVENTOS SUBSECUENTES

### Inversiones en Asociadas

El 15 de febrero de 2024, la sociedad Metroplus S.A remitió a la empresa certificando de participación Patrimonial de la inversión de la Empresa en la sociedad al 31 de diciembre, evaluando la información reportada se identifica un reporte de Pérdidas Patrimoniales \$26.095 millones, generado por el reconocimiento de provisiones de litigios y demandas en contra de la entidad al cierre del año.

Bajo la aplicación del Método de Participación Patrimonial, generaría a la empresa un ajuste por aplicación del MPP de \$253 millones, ajuste no material, que será reconocido en la información financiera de la empresa en el mes de febrero de 2024.

### Litigios y demandas

El 2 de febrero de 2024 se notificó auto admisorio de la demanda de reconversión presentada por el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación en contra del Metro de Medellín. La cuantía de la demanda de reconversión es de quinientos ochenta y cinco mil millones \$585.000 millones y en ella se pretende que se declare que durante la ejecución del Convenio CN-2011-0008 se presentó un desequilibrio económico y financiero al Distrito. A la fecha, teniendo en cuenta que el proceso se encuentra en etapa inicial y dadas las argumentaciones jurídicas de la demanda de reconversión y la naturaleza de las partes en el convenio celebrado se considera que la misma tiene una probabilidad de pérdida remota baja.

El 12 de febrero de 2024 se notificó auto admisorio de la demanda de reconversión presentada por el consorcio INGECON en contra de POMA y del Metro de Medellín, pretendiendo el pago de \$17.603 millones por concepto de obras extras, cambio de especificaciones de algunos ítems, actividades contractuales no reconocidas por POMA, sobrecostos administrativos y operativos, con ocasión de la Línea P. Frente al Metro solicita que se declare solidariamente responsable por ser el beneficiario directo de las obras. A la fecha el proceso se encuentra en etapa inicial con una probabilidad de pérdida remota baja, por cuanto Metro de Medellín no hizo parte de los contratos demandados y el proceso se tramita en una jurisdicción diferente a la que debe conocer los conflictos en los que la Empresa sea parte.

Anexo 1

Emisor	Título	Fecha Emisión	Fecha Vencimiento	Valor Compra	Tasa efectiva	Fecha Compra	Valor TIR
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	9/01/2024	\$1.000,00	13,63	5/10/2023	\$1.031
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	10/01/2024	\$600,00	13,65	5/10/2023	\$619
Bco. Popular	CDTBPO80	11/01/2023	11/01/2024	\$5.000,00	IB1+6,65	11/01/2023	\$5.050
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	11/01/2024	\$3.350,00	13,73	5/10/2023	\$3.455
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	15/01/2024	\$3.500,00	13,73	5/10/2023	\$3.610
Bco. Bogotá	CDTBOS0V	17/01/2022	17/01/2024	\$2.000,00	7,53	17/01/2022	\$2.030
Bco. Bogotá	CDTBOS0V	17/01/2022	17/01/2024	\$3.000,00	7,52	17/01/2022	\$3.045
Bco. Bogotá	CDTBOS0V	18/01/2022	18/01/2024	\$1.000,00	7,52	18/01/2022	\$1.015
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	19/01/2024	\$600,00	13,79	5/10/2023	\$619
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	23/01/2024	\$1.450,00	13,85	5/10/2023	\$1.496
Bco. Colpatría	CDTCLP80	24/01/2023	24/01/2024	\$1.000,00	IB1+6,58	24/01/2023	\$1.004
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	25/01/2024	\$1.000,00	13,88	5/10/2023	\$1.032
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	26/01/2024	\$1.300,00	13,90	5/10/2023	\$1.341
Bco. Bogotá	CDTBOS0V	26/01/2022	26/01/2024	\$2.500,00	7,52	26/01/2022	\$2.533
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	5/10/2023	30/01/2024	\$2.500,00	13,97	5/10/2023	\$2.579
Bco. Bogotá	CDTBOS0V	1/02/2022	1/02/2024	\$500,00	7,55	1/02/2022	\$506
Bco. Colpatría	CDTCLP80	2/02/2023	2/02/2024	\$2.000,00	IB1+6,38	2/02/2023	\$2.030
Bco. BBVA	CDTBGA80	4/02/2022	4/02/2024	\$4.000,00	IB1+2,3	4/02/2022	\$4.052
Bco. Colpatría	CDTCLP80	7/02/2023	7/02/2024	\$1.500,00	IB1+6,3	7/02/2023	\$1.518
Bco. Davivienda	CDTDVI80	20/02/2023	20/02/2024	\$9.293,75	IB1+4,65	20/02/2023	\$9.342
Bco. Colpatría	CDTCLP80	21/02/2023	21/02/2024	\$14.000,00	IB1+6	21/02/2023	\$14.072
Mi Banco	CDTMBS0V	23/02/2022	23/02/2024	\$5.000,00	9,00	23/02/2022	\$5.047
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	24/02/2023	24/02/2024	\$2.122,26	16,72	24/02/2023	\$2.156
Bco. Davivienda	CDTDVI80	24/02/2022	24/02/2024	\$7.500,00	IB1+2,3	24/02/2022	\$7.546
Bancolombia	CDTBCBS0V	28/02/2022	28/02/2024	\$2.000,00	8,75	28/02/2022	\$2.015
Bancolombia	CDTBCB80P	28/02/2022	28/02/2024	\$2.000,00	IB1+2,3	28/02/2022	\$2.010
Bancolombia	CDTBCBS0V	9/03/2022	9/03/2024	\$5.000,00	9,00	9/03/2022	\$5.026
Findeter	CDTFDT80	14/03/2022	14/03/2024	\$5.000,00	IB1+2,45	14/03/2022	\$5.055
Bco. Popular	CDTBPO80	19/09/2022	19/03/2024	\$3.000,00	IB1+4,85	19/09/2022	\$3.021
Bancolombia	CDTBCBS0V	24/03/2022	24/03/2024	\$2.000,00	9,80	24/03/2022	\$2.004
Bco. Popular	CDTBPOS0V	22/04/2022	22/04/2024	\$5.000,00	10,00	22/04/2022	\$5.092
Bancolombia	CDTBCB80P	26/10/2022	26/04/2024	\$1.651,99	IB1+5,4	26/10/2022	\$1.658
Bco. Colpatría	CDTCLP80	26/04/2023	26/04/2024	\$3.000,00	IB1+1,93	26/04/2023	\$3.006
Bco. Occidente	CDTBOC80P	27/10/2022	27/04/2024	\$3.500,00	IB1+5,6	27/10/2022	\$3.511
Bco. Occidente	CDTBOC80P	31/10/2022	30/04/2024	\$3.500,00	IB1+5,6	31/10/2022	\$3.505
Findeter	CDTFDT80	4/05/2023	4/05/2024	\$5.000,00	IB1+2,25	4/05/2023	\$5.052
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	10/05/2022	10/05/2024	\$5.000,00	11,20	10/05/2022	\$5.076
Bco. Colpatría	CDTCLP80	12/05/2023	12/05/2024	\$5.000,00	IB1+2,28	12/05/2023	\$5.036



Emisor	Título	Fecha Emisión	Fecha Vencimiento	Valor Compra	Tasa efectiva	Fecha Compra	Valor TIR
Bco. Colpatría	CDTCLP80	15/05/2023	15/05/2024	\$4.000,00	IB1+2,28	15/05/2023	\$4.024
Bco. Colpatría	CDTCLP80	23/05/2023	23/05/2024	\$3.000,00	IB1+2,3	23/05/2023	\$3.009
Bancolombia	CDTBCBS0V	23/05/2023	23/05/2024	\$4.000,00	14,25	23/05/2023	\$4.057
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	25/05/2022	25/05/2024	\$3.000,00	12,65	25/05/2022	\$3.036
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	26/05/2022	26/05/2024	\$5.000,00	12,20	26/05/2022	\$5.056
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	26/05/2022	26/05/2024	\$7.000,00	12,68	26/05/2022	\$7.082
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	31/05/2022	31/05/2024	\$1.000,00	12,20	31/05/2022	\$1.010
Santander	CDTBSN80P	1/06/2023	1/06/2024	\$2.000,00	IB1+2,7	1/06/2023	\$2.025
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	9/06/2022	9/06/2024	\$5.000,00	13,00	9/06/2022	\$5.037
Bco. Popular	CDTBPO80	13/12/2022	13/06/2024	\$2.000,00	IB1+6,75	13/12/2022	\$2.020
Bco. Bogotá	CDTBPOS0V	24/03/2023	24/06/2024	\$7.500,00	13,80	24/03/2023	\$7.519
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	28/06/2023	28/06/2024	\$7.000,00	14,44	28/06/2023	\$7.008
Bancolombia	CDTBCBS0V	21/07/2022	21/07/2024	\$6.000,00	14,40	21/07/2022	\$6.159
Bco. Colpatría	CDTCLP80	2/02/2023	2/08/2024	\$1.500,00	IB1+6,43	2/02/2023	\$1.523
Bco. Popular	CDTBPOS0V	23/02/2023	23/08/2024	\$17.733,69	16,45	23/02/2023	\$18.021
Bco. Popular	CDTBPOS0V	29/08/2022	29/08/2024	\$4.000,00	15,05	29/08/2022	\$4.050
Bco. Bogotá	CDTBBO80	30/08/2022	30/08/2024	\$4.000,00	IB1+4,7	30/08/2022	\$4.016
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	13/09/2022	13/09/2024	\$5.000,00	15,25	13/09/2022	\$5.036
Bco. Popular	CDTBPOS0V	19/09/2022	19/09/2024	\$3.000,00	15,50	19/09/2022	\$3.014
Bco. Davivienda	CDTDVI80	21/09/2023	21/09/2024	\$10.000,00	IB1+1,25	21/09/2023	\$10.037
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	30/03/2023	30/09/2024	\$6.000,00	13,45	30/03/2023	\$6.002
Bco. Popular	CDTBPOS0V	4/10/2022	4/10/2024	\$3.000,00	15,50	4/10/2022	\$3.106
Bco. Popular	CDTBPOS0V	14/10/2022	14/10/2024	\$3.000,00	15,75	14/10/2022	\$3.095
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	20/04/2023	20/10/2024	\$6.500,00	13,85	20/04/2023	\$6.668
Bancolombia	CDTBCBS0V	24/10/2022	24/10/2024	\$4.000,00	16,50	24/10/2022	\$4.115
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	25/04/2023	25/10/2024	\$3.000,00	13,90	25/04/2023	\$3.072
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	25/04/2023	25/10/2024	\$6.500,00	13,90	25/04/2023	\$6.657
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	4/11/2022	4/11/2024	\$5.000,00	16,80	4/11/2022	\$5.121
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	4/11/2022	4/11/2024	\$5.000,00	16,97	4/11/2022	\$5.126
Bco. Davivienda	CDTDVI95	12/05/2023	12/11/2024	\$5.000,00	IPC+2,55	12/05/2023	\$5.089
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	12/05/2023	12/11/2024	\$5.000,00	14,25	12/05/2023	\$5.091
Bco. Bogotá	CDTBPOS0V	16/05/2023	16/11/2024	\$3.000,00	14,25	16/05/2023	\$3.050
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	18/11/2022	18/11/2024	\$2.000,00	17,15	18/11/2022	\$2.038
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	23/05/2023	23/11/2024	\$2.000,00	14,25	23/05/2023	\$2.028
Bancolombia	CDTBCBS0V	1/06/2023	1/12/2024	\$2.000,00	14,35	1/06/2023	\$2.022
Bco. Colpatría	CDTCLP80	2/06/2023	2/12/2024	\$2.000,00	IB1+3,3	2/06/2023	\$2.025
Bancolombia	CDTBCBS0V	13/12/2022	13/12/2024	\$4.000,00	17,55	13/12/2022	\$4.032
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	20/06/2023	20/12/2024	\$2.500,00	14,40	20/06/2023	\$2.510
Bco. Bogotá	CDTBPOS0V	23/06/2023	23/12/2024	\$4.500,00	14,40	23/06/2023	\$4.513
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	26/06/2023	26/12/2024	\$6.000,00	14,40	26/06/2023	\$6.011
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	21/09/2023	21/03/2025	\$5.000,00	12,85	21/09/2023	\$5.017

Emisor	Título	Fecha Emisión	Fecha Vencimiento	Valor Compra	Tasa efectiva	Fecha Compra	Valor TIR
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	18/10/2023	18/04/2025	\$10.000,00	14,95	18/10/2023	\$10.287
Bancolombia	CDTBCBS0V	25/04/2022	25/04/2025	\$2.000,00	10,50	25/04/2022	\$2.037
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	25/04/2023	25/04/2025	\$10.000,00	13,70	25/04/2023	\$10.238
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	3/05/2022	3/05/2025	\$5.000,00	11,70	3/05/2022	\$5.090
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	4/05/2023	4/05/2025	\$6.000,00	14,00	4/05/2023	\$6.126
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	12/05/2023	12/05/2025	\$10.000,00	14,11	12/05/2023	\$10.181
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	18/05/2022	18/05/2025	\$5.000,00	12,20	18/05/2022	\$5.069
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	23/05/2023	23/05/2025	\$4.000,00	14,10	23/05/2023	\$4.056
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	24/05/2022	24/05/2025	\$4.000,00	12,95	24/05/2022	\$4.050
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	25/05/2022	25/05/2025	\$8.000,00	12,95	25/05/2022	\$8.098
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	26/05/2022	26/05/2025	\$7.000,00	12,87	26/05/2022	\$7.083
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	27/05/2022	27/05/2025	\$2.000,00	12,98	27/05/2022	\$2.023
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	14/06/2022	14/06/2025	\$1.000,00	13,96	14/06/2022	\$1.006
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	26/06/2023	26/06/2025	\$6.000,00	14,20	26/06/2023	\$6.011
Bco. Davivienda	CDTDVI80	28/12/2023	28/06/2025	\$5.000,00	IB1+1	28/12/2023	\$5.004
Bco. Popular	CDTBPOS0V	17/07/2023	17/07/2025	\$4.000,00	14,25	17/07/2023	\$4.111
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	21/07/2022	21/07/2025	\$4.000,00	15,37	21/07/2022	\$4.113
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	22/07/2022	22/07/2025	\$2.000,00	15,37	22/07/2022	\$2.056
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	27/07/2022	27/07/2025	\$2.000,00	15,37	27/07/2022	\$2.051
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	4/08/2022	4/08/2025	\$2.000,00	15,27	4/08/2022	\$2.046
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	10/08/2022	10/08/2025	\$4.500,00	15,07	10/08/2022	\$4.680
Santander	CDTBSNS0V	12/08/2022	12/08/2025	\$5.000,00	14,95	12/08/2022	\$5.096
Bco. Popular	CDTBPOS0V	18/08/2022	18/08/2025	\$3.000,00	15,20	18/08/2022	\$3.051
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	30/08/2022	30/08/2025	\$3.000,00	15,37	30/08/2022	\$3.037
Bco. BBVA	CDTBGA80	21/09/2023	21/09/2025	\$5.000,00	IB1+2,25	21/09/2023	\$5.020
Bco. Davivienda	CDTDVI95	22/09/2023	22/09/2025	\$9.000,00	IPC+4,55	22/09/2023	\$9.043
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	29/09/2022	29/09/2025	\$3.000,00	15,86	29/09/2022	\$3.002
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	4/10/2022	4/10/2025	\$3.000,00	15,86	4/10/2022	\$3.109
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	18/10/2023	18/10/2025	\$10.000,00	14,50	18/10/2023	\$10.278
Bco. Popular	CDTBPOS0V	26/04/2023	26/10/2025	\$3.000,00	13,80	26/04/2023	\$3.071
Bco. BBVA	CDTBGA80	4/11/2022	4/11/2025	\$5.000,00	17,02	4/11/2022	\$5.126
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	16/11/2023	16/11/2025	\$10.000,00	12,85	16/11/2023	\$10.152
Bco. Davivienda	CDTDVI95	16/11/2023	16/11/2025	\$10.000,00	IPC+4,9	16/11/2023	\$10.184
Bco. ITAÚ	CDTITUS0V	18/11/2022	18/11/2025	\$3.000,00	17,20	18/11/2022	\$3.057
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	22/11/2023	22/11/2025	\$3.000,00	12,70	22/11/2023	\$3.039
Bco. Davivienda	CDTDVI95	22/11/2023	22/11/2025	\$3.000,00	IPC+4,9	22/11/2023	\$3.048
Bco. Davivienda	CDTDVI80	28/12/2023	28/12/2025	\$5.000,00	IB1+1,25	28/12/2023	\$5.004
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	12/01/2023	12/01/2026	\$4.600,00	17,75	12/01/2023	\$4.768
Bco. BBVA	CDTBGAS0V	7/02/2023	7/02/2026	\$3.500,00	17,36	7/02/2023	\$3.585
Bco. Popular	CDTBPOS0V	31/03/2023	31/03/2026	\$6.000,00	13,45	31/03/2023	\$6.190
Bco. Popular	CDTBPOS0V	13/04/2023	13/04/2026	\$7.098,97	13,70	13/04/2023	\$7.299

Emisor	Título	Fecha Emisión	Fecha Vencimiento	Valor Compra	Tasa efectiva	Fecha Compra	Valor TIR
Bco. Popular	CDTBPOS0V	20/04/2023	20/04/2026	\$6.591,05	13,85	20/04/2023	\$6.762
Bancolombia	CDTBCBS0V	21/04/2022	21/04/2026	\$5.000,00	10,80	21/04/2022	\$5.101
Bco. Popular	CDTBPOS0V	25/04/2022	25/04/2026	\$3.000,00	11,10	25/04/2022	\$3.058
Bco. Popular	CDTBPOS0V	25/04/2023	25/04/2026	\$3.000,00	13,85	25/04/2023	\$3.072
Bco. Popular	CDTBPOS0V	2/08/2023	2/08/2026	\$3.500,00	13,45	2/08/2023	\$3.573
Bco. Popular	CDTBPOS0V	16/11/2023	16/11/2026	\$10.000,00	12,50	16/11/2023	\$10.148
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	22/11/2023	22/11/2026	\$10.000,00	12,30	22/11/2023	\$10.126
Bco. Popular	CDTBPOS0V	22/11/2023	22/11/2026	\$10.000,00	12,40	22/11/2023	\$10.127
Bco. Popular	CDTBPOS0V	20/12/2023	20/12/2026	\$20.000,00	11,50	20/12/2023	\$20.061
Bco. Davivienda	CDTDVI95	18/08/2022	18/08/2027	\$3.000,00	IPC+6,9	18/08/2022	\$3.031
Bco. Davivienda	CDTDVI95	30/08/2022	30/08/2027	\$5.000,00	IPC+6,9	30/08/2022	\$5.023
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	11/01/2023	11/01/2028	\$5.000,00	17,74	11/01/2023	\$5.185
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	24/01/2023	24/01/2028	\$2.000,00	17,81	24/01/2023	\$2.062
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	25/01/2023	25/01/2028	\$2.250,00	17,83	25/01/2023	\$2.319
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	25/01/2023	25/01/2029	\$3.000,00	17,86	25/01/2023	\$3.092
Bco. Colpatría	CDTCLPS0V	24/10/2022	24/10/2029	\$2.000,00	16,43	24/10/2022	\$2.057
Bco. Occidente	CDTBOCS0V	27/07/2023	27/07/2030	\$2.000,00	12,90	27/07/2023	\$2.044
Bco. Davivienda	CDTDVIS0V	24/08/2023	24/08/2030	\$7.500,00	12,90	24/08/2023	\$7.594
						<b>Total</b>	<b>\$632.938</b>



# Memoria de sostenibilidad 2023

Empresa de Transporte Masivo del Valle de  
Aburrá Ltda. – Metro de Medellín Ltda.

Así generamos calidad de vida para nuestros grupos de interés en 2023 desde la dimensión social, la ambiental, la económica, la de gobernanza y con las externalidades



[2-2, 2-3] La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. presenta anualmente su Memoria de Sostenibilidad, por lo que la información de este documento corresponde al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023, coincidiendo con los periodos de presentación de nuestros informes financieros. Si bien contamos con participaciones en otras sociedades, estas son minoritarias, por lo que no las incluimos en nuestros estados financieros ni en nuestra Memoria de Sostenibilidad. Cualquier solicitud con respecto a la información aquí presentada puede dirigirse al correo electrónico [comunicaciones@metrodemedellin.gov.co](mailto:comunicaciones@metrodemedellin.gov.co).

[2-14] Los datos que presentamos en este documento fueron recopilados por cada área de la Empresa por solicitud de la Dirección de Comunicaciones a todos los integrantes del Comité de Gerencia, quienes designaron equipos dentro de sus áreas para reunirlos. Una vez compilada la información, la Dirección de Comunicaciones elaboró un primer borrador que fue revisado por el Comité de Gerencia. Los ajustes solicitados fueron incorporados a este documento que fue validado por nuestra Junta Directiva y posteriormente aprobado por nuestra Junta de Socios en su sesión anual del 13 de marzo, para finalmente ser divulgado a nuestros grupos de interés.

[2-5] Adicionalmente, desde 2021 y por solicitud de nuestra Junta Directiva, contratamos con un tercero para la verificación de nuestra Memoria de Sostenibilidad. En consecuencia, para realizar la verificación de este documento, el 2 de enero iniciamos un proceso contractual con el fin de seleccionar una empresa idónea para este fin. Luego de surtirse los pasos establecidos en nuestro Manual de Contratación, el contratista seleccionado fue el Icontec, quien según el objeto y los alcances establecidos en el contrato emitirá el informe de verificación a finales de marzo.

## Tabla de contenido

Introducción .....	5
<b>Sostenibilidad y estrategia</b> .....	5
<b>Logros 2023</b> .....	6
<b>Sobre la Empresa</b> .....	10
<b>Arquitectura empresarial</b> .....	10
<b>Personas</b> .....	11
<b>Estrategia</b> .....	14
<b>Procesos</b> .....	18
<b>Estructura</b> .....	20
<b>Medición y control</b> .....	21
<b>Sistema de Gestión Integral</b> .....	21
<b>Políticas de Gestión</b> .....	22
<b>Afiliación a asociaciones</b> .....	23
<b>Servicio de transporte público de pasajeros</b> .....	23
<b>Características de nuestros viajeros en 2023</b> .....	26
<b>Estrategia de canales de recarga del medio de pago</b> .....	28
<b>Negocios Asociados</b> .....	29
<b>Negocios de conocimiento</b> .....	29
<b>Gestión urbana</b> .....	30
<b>Unidad Estratégica de Negocios (UEN) Cívica</b> .....	35
<b>Sobre la Memoria de Sostenibilidad</b> .....	36
<b>Gestión de grupos de interés</b> .....	36
<b>Comunicación con grupos de interés</b> .....	41
<b>Definición de materialidad</b> .....	44
<b>Dimensión social</b> .....	46
<b>Condiciones de trabajo justas</b> .....	46
<b>Formación integral de la Gente Metro</b> .....	54
<b>Servicio</b> .....	57
<b>Seguridad integral y gestión de riesgos</b> .....	66
<b>Derechos Humanos</b> .....	81

# Memoria de Sostenibilidad 2023



Gestión social con usuarios y comunidad.....	85
<b>Dimensión Ambiental.....</b>	<b>94</b>
Contribución a la descarbonización de la economía .....	94
Consumo de energía, agua y otros recursos .....	96
Estructura verde .....	100
Manejo integral de residuos .....	101
<b>Dimensión económica.....</b>	<b>104</b>
Sostenibilidad financiera.....	104
Proyectos de expansión .....	111
Compras sostenibles .....	115
Investigación, desarrollo e innovación .....	119
<b>Dimensión Gobernanza .....</b>	<b>123</b>
Gobierno corporativo .....	123
Gestión y cumplimiento legal .....	126
<b>Externalidades.....</b>	<b>135</b>

## Introducción

[2-22] Es muy satisfactorio para mí presentar la Memoria de Sostenibilidad 2023 del Metro de Medellín, documento en el que damos cuenta de los beneficios que generamos durante este año a nuestros grupos de interés en las dimensiones **social, ambiental, económica** y de **gobernanza**. Por décimo año consecutivo empleamos la Guía GRI (Global Reporting Initiative) como el estándar para presentar los resultados de nuestra gestión, decisión que está totalmente alineada con la estrategia corporativa.

### Sostenibilidad y estrategia

Nuestra Cultura Metro, entendida como el modo de relación positiva con nosotros mismos como individuos, con las personas que nos rodean y con el entorno, nos invita a conocer las necesidades y expectativas de nuestros grupos de interés. Este concepto de Cultura Metro abraza todo nuestro direccionamiento estratégico. A partir de la interacción permanente con estos grupos, y también desde un proceso sistemático de revisión que describiremos en el contenido de esta Memoria, pudimos identificar 359 necesidades y expectativas, que fueron una de las fuentes que empleamos para seleccionar los asuntos sobre los que entregamos información.

De otro lado, nuestra estrategia incluye la **sostenibilidad** como concepto esencial en varios de sus componentes. Nuestro propósito superior se enfoca en *Generar calidad de vida para las personas, integrar y transformar territorios, contribuyendo con la **sostenibilidad** de la región*. Además, nuestro direccionamiento estratégico, construido según la metodología de cuadro de mando integral, tiene la **sostenibilidad** como perspectiva más relevante, por cuanto sus objetivos se fundamentan en los resultados de las demás perspectivas. Siguiendo una lógica de lectura ascendente para este modelo, se podría incluso concluir que toda nuestra gestión empresarial apunta finalmente a los dos objetivos de la perspectiva **sostenibilidad**.





Adicionalmente, contamos con un **modelo de sostenibilidad**, que aplicamos como herramienta para definir las estrategias, pautas y acciones para que la prestación del servicio, los negocios y el desarrollo de proyectos tengan continuidad y generen integración de la movilidad con las dinámicas del territorio, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Este modelo nos permite asociar y alinear nuestros objetivos estratégicos con ODS específicos, tal como se puede apreciar gráficamente en el mapa estratégico.

Lo anteriormente expuesto nos da las bases para seleccionar los asuntos sobre los cuales entregamos información en nuestra Memoria de Sostenibilidad, en un ejercicio de Cultura Metro como relacionamiento positivo, y también de comunicación pública y transparente. Para dar cuenta de cómo los gestionamos durante 2023 seleccionamos los contenidos propuestos por la Guía GRI que consideramos podrían ser de utilidad, los cuales están indicados entre corchetes a lo largo del documento, así: [XXX-XX]. Como complemento, seleccionamos algunos indicadores de proceso, producto e impacto de nuestra Empresa que también ayudan a entender cómo gestionamos los asuntos materiales.

## Logros 2023

En las siguientes páginas haremos una relación detallada de nuestra gestión de 2023 en el marco de la sostenibilidad. Sin embargo, quiero referirme brevemente a los logros más significativos de cada una de las dimensiones.

En la dimensión social, destacamos las excelentes condiciones laborales que disfrutaron nuestros Servidores y Servidoras. El salario más bajo en nuestra Empresa equivale a 1,96 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes. Las personas que laboran en nuestra Empresa disfrutaron además de beneficios representados en actividades de bienestar y calidad de vida, un programa de préstamo para vivienda y una póliza patronal de vida, entre otros programas. Esto se ve reflejado en los

resultados de la encuesta de cultura, en la que el 85% de los participantes dijo que considera que su trabajo es reconocido.

En cuanto al Servicio, avanzamos en la implementación del modelo de **Experiencia del Cliente**, y adoptamos diversas estrategias de atención al usuario para mejorar las condiciones y la calidad del servicio. Gracias a ellas, el nivel de experiencia del cliente fue de 4,31 sobre 5, generando un resultado satisfactorio que supera la meta establecida de 4,30. Este modelo nos reta a seguir trabajando para continuar ofreciendo un mejor servicio cada día, con la mayor cercanía y empatía.

En lo que se refiere a Derechos Humanos, continuamos con el trabajo en pro de la diversidad, equidad e inclusión que hemos realizado desde el inicio de nuestra operación comercial. Nos hemos enfocado en entender cada vez más las necesidades y expectativas de poblaciones como la LGTBI+ y la de Personas con Discapacidad, para lo cual hemos mantenido un relacionamiento estrecho y directo con sus integrantes y también con los colectivos y agremiaciones que representan estos grupos poblacionales. Un hito en este aspecto es el mantenimiento de equipos e infraestructura relacionada con la accesibilidad, al que en 2023 destinamos alrededor de \$2.000 millones.

Otro grupo de acciones de Cultura Metro a las que les hemos dado continuidad a lo largo de nuestra historia, son las relacionadas con la gestión social con usuarios y comunidad. En 2023 realizamos actividades tan significativas como la puesta en marcha de 6 Trenes de la Cultura, que son trenes conmemorativos que incluyen piezas internas y externas mediante las cuales rendimos homenaje a personajes destacados como el maestro Fernando Botero, con ocasión de su fallecimiento, y a la pianista Teresita Gómez. La amplitud y variedad de las acciones que destacamos en este asunto material nos demuestra que, después de la pandemia del Covid-19, tenemos de nuevo una presencia plena en el territorio a través de nuestras actividades de formación y cultura.

Pasando a la dimensión ambiental, registramos con gran satisfacción que generamos menos impactos negativos en los recursos naturales con respecto a 2022. En efecto, nuestras emisiones de CO<sub>2</sub> por cada millón de usuarios transportados pasaron de 16,24 t a 14,81 t, mientras que el consumo de energía bajó de 1,51 TJ (TeraJoules) por usuario transportado a 1,41 TJ. En cuanto al agua, el consumo total de este recurso pasó de 78,77 megalitros a 69,2 megalitros. Únicamente presentamos un aumento en la generación de residuos, pues pasamos de 310,47 t en 2022 a 537,49 t en 2023, lo que se explica por el aumento de residuos especiales, principalmente madera (que además puede ser reciclada), a causa de la modernización de la flota de trenes.

Logramos estos resultados gracias a la aplicación del concepto de ecoeficiencia, que nos invita a realizar nuestra actividad económica consumiendo menos recursos naturales. Esto lo complementamos con medidas de protección de fauna y flora, representadas en 304 atenciones a casos de fauna doméstica y silvestre por parte

del personal especializado, así como en la intervención y el cuidado de 11.707 individuos arbóreos, entre otras acciones.

En la dimensión económica, registramos con satisfacción el incremento de los ingresos tarifarios, que pasaron de \$637.863 millones en 2022 a \$735.611 en 2023, jalonados por un incremento de 12,4 millones de viajes. En cuanto a los ingresos por negocios asociados o no tarifarios, estos también crecieron en un 35%, pasando de \$56.898 millones en 2022 a \$76.552 en 2023. A este incremento de los ingresos no tarifarios contribuyó significativamente el inicio de operaciones del Metro de Quito a finales de 2022.

En cuanto a los proyectos de expansión, durante 2023 iniciamos la ejecución del contrato principal y del contrato de interventoría del Metro de la 80, el segundo proyecto más grande de transporte masivo de nuestra ciudad-región después de la construcción de las líneas A y B, que beneficiará cerca de un millón de habitantes de la ciudad de Medellín. El Tren del Río, otro de los proyectos incluidos en nuestro Plan Rector de Expansión, continuó recibiendo nuestro acompañamiento y asesoría técnica para lograr la cofinanciación por parte de la Nación.

También destacamos la finalización exitosa del proyecto de la modernización de la flota de trenes de primera generación, otro gran proyecto incluido en nuestro Plan Maestro 2006-2050 “Confianza en el Futuro”. Gracias a las capacidades de nuestra Gente Metro y de la industria local, logramos que los 42 trenes con los que empezamos operación en 1995 quedaran “como nuevos” y listos para prestar servicio por 20 años más. La inversión en este proyecto fue la mitad de lo que habría costado reponer la flota.

En cuanto a gobernanza, destacamos que no registramos sanciones ni multas, tampoco casos de corrupción. Las reclamaciones que recibimos las atendimos dentro de los plazos establecidos y dando cumplimiento a lo definido en el marco legal aplicable a la Empresa, como muestra de nuestro actuar transparente.

Por último, quiero detenerme en las externalidades, que son los beneficios económicos, sociales y ambientales que les generamos a todos los habitantes del Valle de Aburrá. Siguiendo metodologías internacionales validadas por terceros y perfeccionadas por nuestros técnicos, calculamos el valor monetario de aportes tan significativos como la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos, menor consumo de diésel, ahorro de tiempo y dinero, disminución de accidentalidad vial y enfermedades respiratorias que propicia nuestra operación. Para 2023, la valoración de estas externalidades positivas fue de **\$4,87 billones**.

Los invitamos a conocer el detalle de estas y otras cifras y datos que dan cuenta de la manera en que gestionamos los asuntos materiales para nuestros grupos de interés.

Tomás Andrés Elejalde Escobar

# Memoria de Sostenibilidad 2023



Gerente General

## Sobre la Empresa

[2-1] La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., conocida comercialmente como Metro de Medellín, es una Empresa Industrial y Comercial 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%. Nuestra sede central o sede administrativa está ubicada en el municipio de Bello (Antioquia), y nuestra operación la desarrollamos principalmente en el Valle de Aburrá, subregión del departamento de Antioquia.

[2-6] Nuestras dos fuentes de ingresos son la actividad esencial y los negocios asociados, siendo el servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, de cable aéreo, BRT (Buses de tránsito rápido) y tranvía la actividad esencial. En cuanto a los negocios asociados, estos se dividen en Negocios de Conocimiento (asesorías y servicios), Negocios de Captura de Valor (gestión urbana y aprovechamiento de infraestructura) y Negocios de Gestión de Servicios de Ciudad (Cívica – recaudo). Más adelante explicaremos en detalle cada uno.

### Arquitectura empresarial

La Arquitectura empresarial describe la Empresa como una relación articulada del conjunto de elementos que la componen, garantizando la alineación desde los tres niveles: estratégico, táctico y operativo, con el fin de optimizar la generación de productos y servicios que conforman la propuesta de valor para los grupos de interés.

Nuestra arquitectura empresarial consta de 5 elementos: estrategia, procesos, estructura, personas y medición y control.



## Personas

Partimos de que las organizaciones están formadas por personas con capacidades, actitudes, habilidades, conocimiento y competencias para desempeñar adecuadamente los procesos y lograr la estrategia. Nuestras políticas de selección, rotación, formación, entre otras, son fundamentales para atraer y desarrollar el talento necesario para lograr los objetivos estratégicos que nos hemos planteado.

El componente de personas lo gestionamos a partir de la experiencia del empleado, donde identificamos, definimos, implementamos y monitoreamos las interacciones del empleado con la Empresa desde su convocatoria hasta el retiro, y que impactan positivamente su retención, compromiso, desempeño y desarrollo. Sobre esto daremos más detalle en el asunto material Condiciones de trabajo justas.

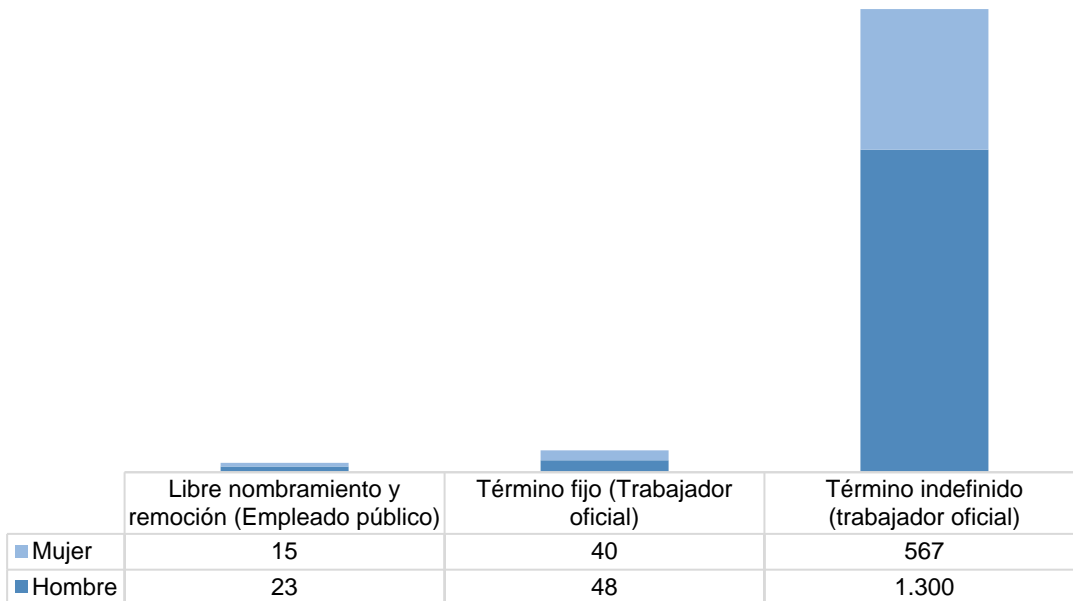
[2-7] Al 31 de diciembre de 2023, nuestra planta de personal estaba conformada por 1.993 servidores, entre empleados públicos y trabajadores oficiales, de los cuales el 31,21% (622) eran mujeres, mientras que el 68,79% (1.348) eran hombres. Esto, con respecto a 2022, representa un incremento de 76 Servidores, pues a 31 de diciembre de ese año contábamos con 1.917. En cuanto al porcentaje de hombres y mujeres, para esa fecha era de 69,43% hombres y 30,57% eran mujeres, lo que representa un leve incremento en la participación femenina.

Es importante tener presente que, por la actividad que desarrollamos al comportarnos como Empresa Industrial y Comercial del Estado, estamos en competencia con el sector privado. Esto implica que, en muchos aspectos, entre ellos nuestro régimen jurídico laboral, nos regimos por el derecho privado, y por esta razón no contamos con la figura de carrera administrativa. En vez de esto, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Ley 3135 de 1968, la gran mayoría de las personas vinculadas laboralmente a nuestra Empresa son trabajadores oficiales, mientras que un pequeño grupo son empleados públicos. En ambos casos, estas personas se denominan servidores públicos y en nuestra Empresa tenemos definidos claramente los requisitos de formación y experiencia que deben cumplir quienes aspiran a ocupar un cargo, pero existen diferencias que explicamos a continuación:

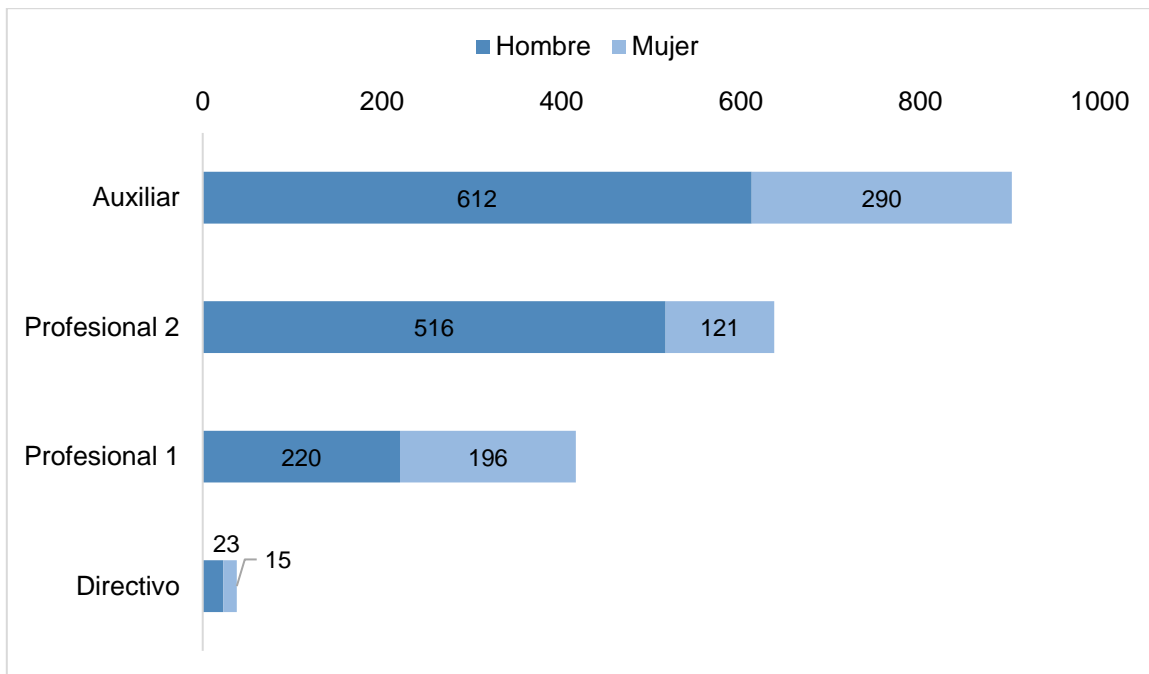
- **Empleado público:** se vincula a la administración pública mediante un nombramiento y una posesión, cuya relación laboral se encuentra establecida por la ley o por reglamentos. Esta clasificación corresponde a las personas que desempeñan actividades de dirección o confianza, que en nuestra Empresa serían los jefes, directores y gerentes.
- **Trabajador oficial:** se vincula a una entidad pública a través de un contrato laboral, que regula el régimen del servicio que va a prestar. En las EICE, como la nuestra, la regla general es que los Servidores sean de este tipo.

[405-1] En el gráfico siguiente mostramos la distribución por sexo de los trabajadores oficiales y de los empleados públicos a 31 de diciembre de 2023, todos

ellos vinculados a término indefinido, así como la de unos pocos Servidores vinculados a término fijo:

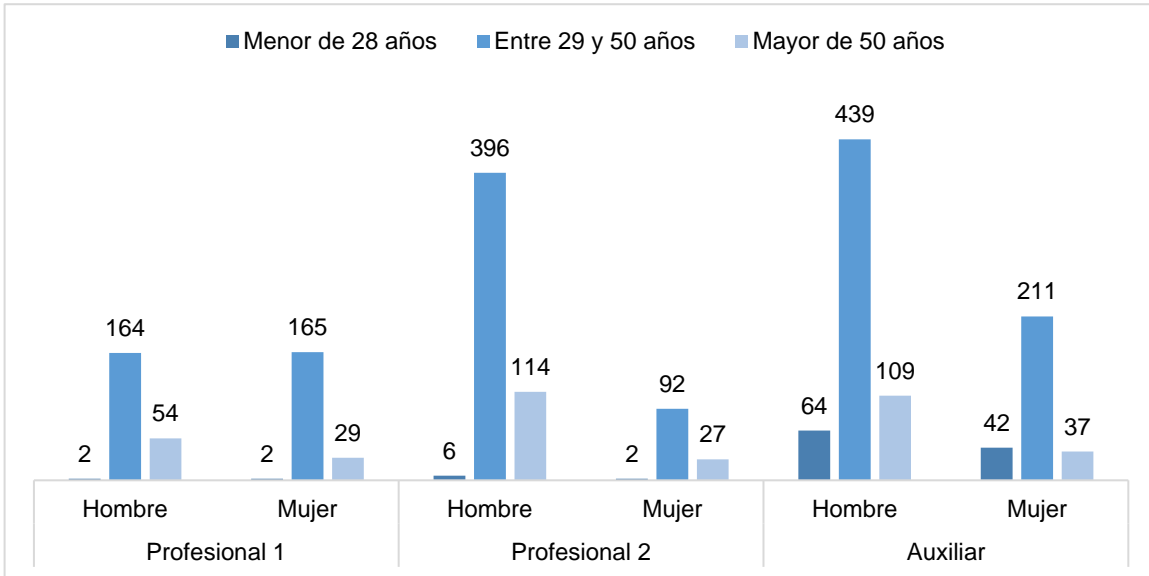


En cuanto a distribución por sexo y nivel, tenemos lo siguiente:



Por último, en lo que se refiere a la distribución por sexo, nivel y edad, 118 (6,04%) de los Servidores son menores de 28 años, 1.467 (75,04%) tiene una edad entre 28

y 50 años y 370 (18,93%). Estos datos corresponden a los niveles auxiliar, profesional 2 y profesional 1.



En cuanto a nuestro Comité Directivo<sup>1</sup> actualmente está conformado por 15 mujeres y 23 hombres, lo que representa una participación femenina del 39,47%. Por otra parte, 22 miembros del Comité Directivo, es decir el 57,89%, tienen una edad entre los 30 y los 50 años, mientras que los demás son mayores de 50 años.

## Resultados encuesta sociodemográfica

En el año 2023, realizamos el diagnóstico de bienestar con el apoyo de Comfama, inspirado en modelos internacionales que permitieran una mirada a la realidad sociodemográfica de la población en diferentes aspectos para orientar un modelo de gestión del bienestar de los empleados traducido en proyectos y programas que impacten en necesidades sentidas.

La participación en la encuesta fue de 1.466 Servidores, correspondiente al 75% de la población, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error de 1.3%.

Algunos de los datos más relevantes hallados son:

- 740 (50%) de los encuestados son mayores de 40 años.
- 887 (61%) de los encuestados son casados.
- 526 (36%) trabajadores son cabeza de hogar.
- 1.224 (83%) de los trabajadores sienten que su salario es correspondiente con sus funciones.

<sup>1</sup> Comité Directivo: Gerente General, Gerente Auxiliares, Secretaría General, Directora de Comunicaciones y Relaciones Públicas y Jefes



- 1.244 (85%) de los trabajadores sienten que su trabajo es reconocido.
- 1.257 (86%) Se ven creciendo dentro de la organización
- 1.406 (96%) Sienten que su tarea tiene un propósito.
- 1.100 (75%) Consideran que la organización es incluyente.
- 1.425 (97%) Consideran que la Empresa, por medio de su producto, servicio o procesos, genera valor en la sociedad.

Con los hallazgos y caracterización sociodemográfica creamos el plan de bienestar para el año 2024, para minimizar las brechas y generar programas a la medida de las necesidades de nuestros Servidores.

### Estrategia

Para construir un marco de crecimiento sostenible, es necesario que la Empresa conceptualice adecuadamente su estrategia. Este elemento es el principal determinante de las capacidades empresariales y por lo tanto su desarrollo es una pieza clave para el crecimiento de la Empresa, se convierte en el QUÉ, orientando el trabajo de todos. En nuestro caso, la estrategia está enmarcada en nuestro Plan Maestro 2006 – 2050 “Confianza en el Futuro”, horizonte temporal que indica que su visión es de largo plazo, aunque se cristaliza a través de planes estratégicos quinquenales (corto plazo).

El Plan Maestro provee el direccionamiento estratégico, con políticas diseñadas metodológica y coherentemente para dirigir el crecimiento y desarrollo de la Empresa durante los próximos años. Se ha convertido en un instrumento de planificación que permite prever el desarrollo y el ordenamiento de la Empresa en el futuro, en el marco de la vocación del territorio metropolitano y de sus conexiones regionales y nacionales. Se soporta en cuatro pilares para su construcción e implementación:



**Horizonte de tiempo:** el horizonte de tiempo son los períodos de planificación a corto, mediano y largo plazo.

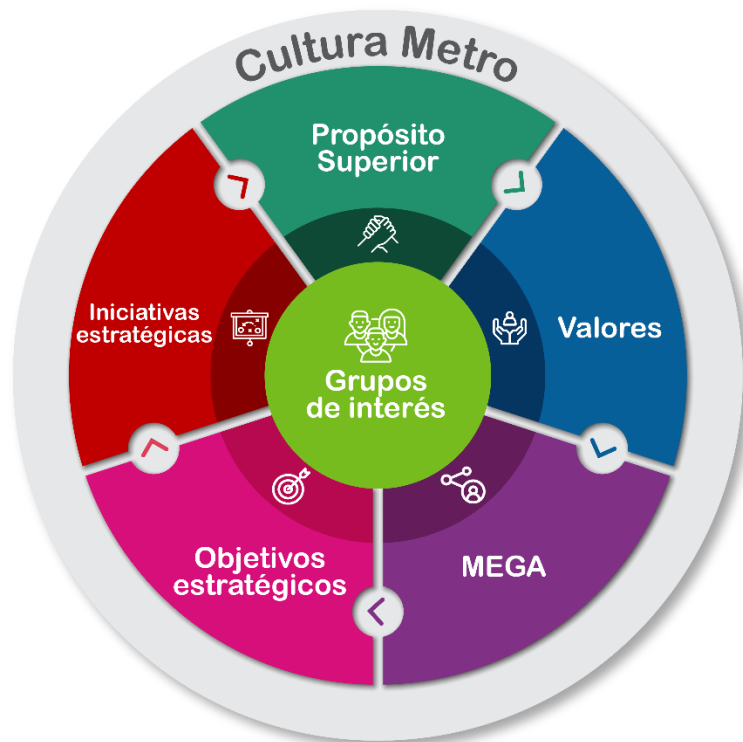
- **Corto plazo:** 2021 al 2025
- **Mediano plazo:** hasta 2035
- **Largo plazo:** hasta 2050

**Planes rectores:** son herramientas de planificación de las acciones organizacionales a corto, mediano y largo plazo, que definen el qué se va a hacer para inducir el logro del propósito superior, la MEGA y los objetivos estratégicos, garantizando la permanencia de la Empresa en el tiempo. Los cinco Planes Rectores son:

- **Plan rector de expansión del sistema – PRES:** acciones relacionadas con el desarrollo de los corredores de transporte identificados por la Empresa, que permiten la expansión de la red.
- **Plan rector de infraestructura administrativa y operativa – PRI:** acciones relacionadas con el desarrollo de la infraestructura física requerida para la administración, operación y mejoramiento de la capacidad del Sistema.
- **Plan rector de tecnología operativa – PRTO:** acciones relacionadas con la actualización, mejora, repotenciación, reposición y mantenimiento de las tecnologías e infraestructuras para garantizar la operación y supervivencia del sistema de transporte.
- **Plan estratégico de tecnologías de información – PETI:** acciones relacionadas con la mejora, reposición y mantenimiento de las tecnologías de información y comunicaciones.

- **Plan rector de negocios – PRN:** acciones que permitan incrementar los ingresos por negocios asociados.

**Direccionamiento estratégico:** el direccionamiento estratégico de la Empresa está enmarcado en nuestra Cultura Metro como modo de relación positivo, se centra en los grupos de interés buscando satisfacer sus necesidades y expectativas, para lo cual definimos el propósito superior, los valores corporativos, la MEGA, los objetivos y las iniciativas estratégicas, y enfocamos nuestros esfuerzos en alcanzarlos. Por su importancia para comprender el sentido de esta Memoria, así como la metodología empleada para su construcción, abordaremos los grupos de interés en el capítulo correspondiente a la elaboración de la Memoria de Sostenibilidad. Por otra parte, los objetivos estratégicos los desarrollaremos en el mapa estratégico, mientras que las iniciativas estratégicas son un nivel de detalle que consideramos prescindible para el contexto de esta Memoria de Sostenibilidad.



- **Propósito superior:** generamos calidad de vida para las personas e integramos y transformamos territorios, contribuyendo con la sostenibilidad de la región.
- **Valores corporativos:**

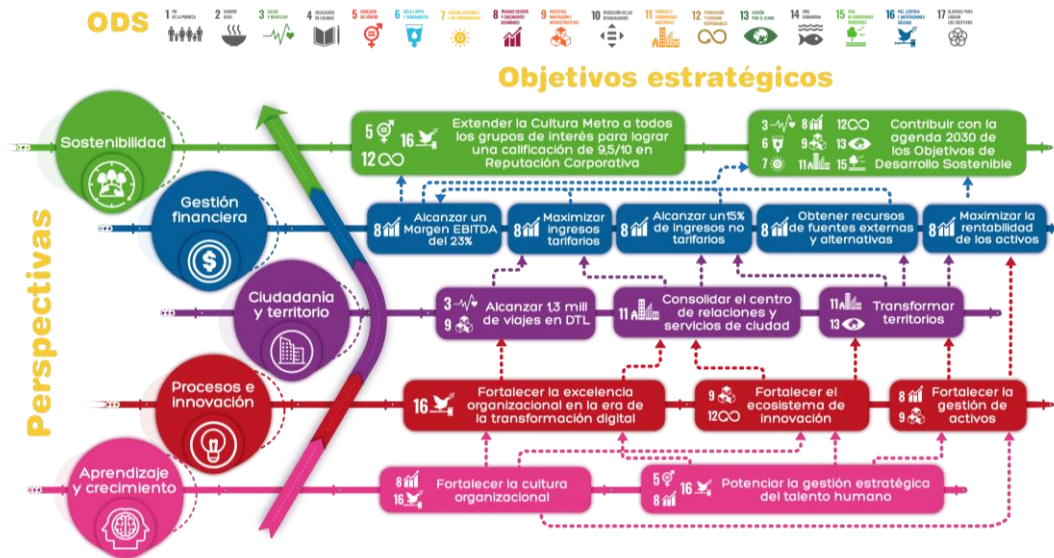
Valor	Descriptorios
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soy humilde, sirvo desde mi función</li> <li>• Estar aquí es mi decisión, disfruto lo que hago</li> <li>• Desarrollo mi ser, cultivo mi dimensión humana</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soy curioso, audaz y transformo errores en oportunidades</li> <li>• Trabajo colaborativamente, aportando ideas para crear</li> <li>• Construyo con lo que tengo</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La calidad es mi sello personal</li> <li>• Aprendo cada día, comparto mi conocimiento</li> <li>• Trabajo en equipo, soy parte de un todo</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acepto y valoro al otro en su diversidad</li> <li>• Trato a todos por igual, con calidez y empatía</li> <li>• Construyo relaciones de confianza</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuido mi salud</li> <li>• Cumpló las normas</li> <li>• Cuido mi empresa, mi entorno y los recursos</li> </ul>

- **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%.

## Instrumentos de gestión

- **Mapa estratégico 2021 – 2025:** es la representación gráfica a través de la metodología de Cuadro de Mando Integral que agrupa en una relación de causa – efecto las perspectivas, los objetivos estratégicos y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

## Mapa estratégico



- **Plan estratégico:** es la herramienta que permite el despliegue de la estrategia hasta el nivel de indicadores. El plan estratégico agrupa las perspectivas, objetivos estratégicos, iniciativas estratégicas, acciones estratégicas, y los indicadores de producto e impacto.
- **Seguimiento a la planeación y la gestión:** este instrumento permite realizar el seguimiento periódico al avance en la estrategia, a través de los resultados de los indicadores de producto e impacto.

## Procesos

La gestión por procesos es una forma de enfocar el trabajo, donde se persiguen resultados comunes y el mejoramiento continuo de las actividades de una organización, mediante la identificación, diseño, ejecución, documentación, medición, monitoreo, control y mejora de los procesos. El mapa de procesos nos permite identificar la manera en que la Empresa se organiza para añadir valor y luego entregar dicho valor a los grupos de interés. La ejecución de los procesos requiere recursos, tales como la infraestructura física y tecnológica, el material móvil y los sistemas de información. Los procesos contestan la pregunta ¿CÓMO se va a ejecutar la estrategia?

**Mapa de procesos:** el mapa de procesos es la forma gráfica de representar la interrelación de los procesos de primer nivel de la Empresa, 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 nuestros grupos de interés.

## Mapa de procesos



**Pirámide documental:** es la estructura a través de la cual documentamos nuestros procesos. En la explicación de la gestión de los asuntos materiales involucramos los componentes de esta pirámide.



- **Ficha de Proceso:** es la descripción del proceso a un primer nivel de detalle e incluye orientación a resultados, secuencia lógica de transformación y generación de valor e indicadores de gestión, que permitan medir el desempeño de los procesos.
- **Manuales:** el Manual Integrado de Gestión (MIG) establece las políticas y directrices para el desarrollo del sistema de gestión integral de la Empresa,

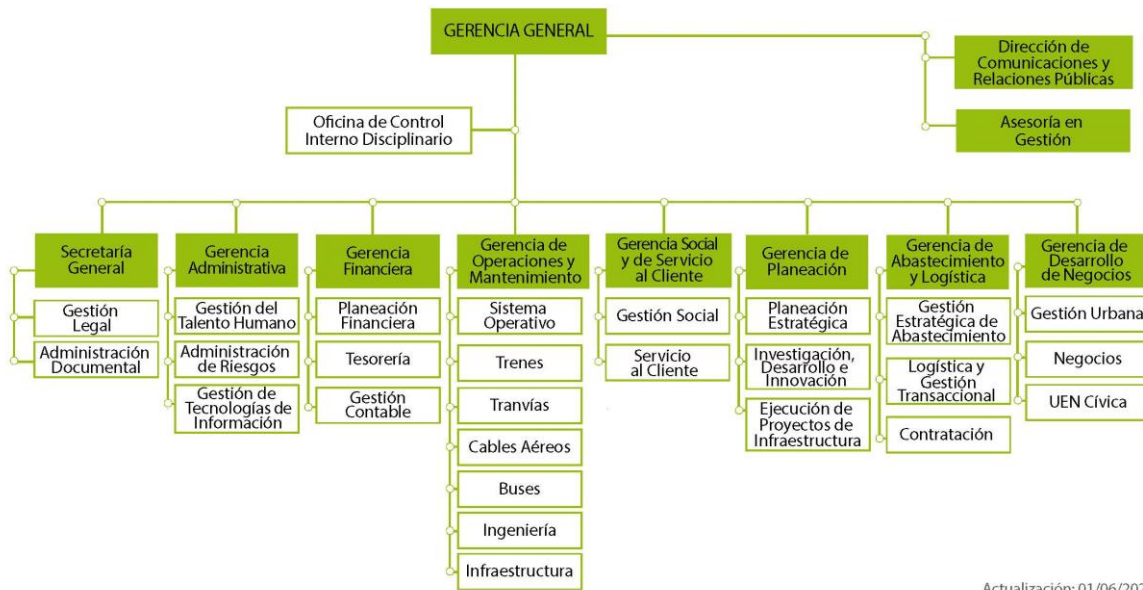
atendiendo a los requisitos definidos en las normas aplicables. Por su parte, el Manual del Servicio de Transporte (MST) contiene todos los documentos que garantizan la producción y entrega del servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, de cable aéreo, BRT (Buses de tránsito rápido) y tranvía, en el marco de los estándares implementados.

- **Procedimiento:** es la descripción de las actividades en forma secuencial, ordenada y lógica, que especifica el cómo realizar el proceso, el objetivo y los responsables de las actividades necesarias para satisfacer los requerimientos del cliente. Este es acordado y entendido por todo el personal que tiene responsabilidad en el mismo y su realización es de estricto cumplimiento para no alterar el resultado deseado, la seguridad de las personas o de los equipos.
- **Documentos de Referencia (DR):** son la fuente de información primaria y complementaria básica para la elaboración y ejecución de los macroprocesos, procesos, manuales y procedimientos de la Empresa. Pueden ser normas, leyes, manuales, catálogos, entre otros, y se clasifican según su origen en internos y externos.
- **Registro:** documento que suministra evidencia objetiva de la ejecución de las actividades dentro de un procedimiento. Se almacena en cualquier medio de soporte de datos (electrónico, gráfico, escrito, visual, grabación de voces, planos, entre otros).

## Estructura

Nuestra estructura administrativa determina la distribución de responsabilidad y autoridad dentro de la Empresa. Los elementos básicos para gestionar la estructura son: la departamentalización, el grado de especialización, los niveles de supervisión, la distribución de la toma de decisiones y las fronteras organizativas. Dentro de la estructura analizamos las capacidades del personal y los mecanismos de coordinación y alineación. También establecemos la cantidad y naturaleza de personal requerido para ejecutar los procesos y da respuesta a la pregunta CON QUIÉN se realizarán los procesos.

**Estructura administrativa – organigrama:** la estructura administrativa expresa las relaciones que guardan entre si las áreas que integran nuestra Empresa, es decir, los roles y responsabilidades, y evidencia la línea de autoridad y comunicación. A continuación, detallamos la estructura administrativa aprobada mediante la Resolución de Junta Directiva 161 de 2018 y ajustada en mayo de 2020 por medio de la Resolución 0306:



Actualización: 01/06/2020

## Medición y control

Define las herramientas de planeación y seguimiento de los objetivos de la Empresa a nivel de estrategia, procesos y personas, que permiten el análisis de datos, la toma de acciones y la identificación de oportunidades de mejora.

## Sistema de Gestión Integral

[2-23, 2-24] En el contexto nacional e internacional existen unas normas técnicas que contienen los lineamientos que debemos acatar para demostrar que nuestra Empresa tiene un sistema de gestión adecuadamente implementado para cumplir con los objetivos de este sistema. En el Metro de Medellín tenemos tres sistemas de gestión implementados y certificados en ISO y un sistema certificado en norma nacional NTC (Norma Técnica Colombiana). Estos cuatro sistemas conforman el Sistema de Gestión Integral.

**Sistema de gestión de la calidad:** la adopción de un sistema de gestión de la calidad es una decisión estratégica para una organización, que le puede ayudar a mejorar su desempeño global y proporcionar una base sólida para las iniciativas de desarrollo sostenible. En 2022 obtuvimos la recertificación anticipada en la Norma ISO 9001:2015

**Sistema de gestión ambiental:** el sistema de gestión ambiental busca proporcionar a las organizaciones un marco de referencia para proteger el medio ambiente y responder a las condiciones ambientales cambiantes, en equilibrio con las necesidades socioeconómicas. En 2022 obtuvimos la recertificación en la Norma ISO 14001:2015.



**Sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo:** el propósito de un sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo es proporcionar un marco de referencia para gestionar los riesgos y oportunidades de la SST (Seguridad y Salud en el Trabajo). El objetivo y los resultados previstos del sistema de gestión de la SST son prevenir lesiones y el deterioro de la salud de los trabajadores por factores relacionados con su labor, así como proporcionar lugares de trabajo seguros y saludables. En 2022 obtuvimos la renovación anticipada de la certificación en la Norma ISO 45001:2018.

**Sistema de gestión de la investigación, el desarrollo y la innovación:** el sistema de gestión de la investigación, el desarrollo y la innovación fomenta la gestión de I+D+i y asegura que no se pierdan actividades susceptibles de generar conocimiento para lograr mayor sostenibilidad. En 2002 obtuvimos la certificación en la norma NTC 5801:2018.

## Políticas de Gestión

[2-23, 2-24] Nuestra Empresa es una entidad regulada legalmente en los diferentes campos de su gestión, lo cual incide directamente en su desarrollo, administración, proyección y visión estratégica. Por tal razón, prestamos primordial atención al conocimiento, análisis, aplicación, divulgación, seguimiento y cumplimiento de las responsabilidades expresadas en las normas legales y políticas gubernamentales, así como en los compromisos de carácter voluntario que asumimos.

Para ello, contamos con el procedimiento para la definición y gestión de políticas, que las define como directrices, guías o lineamientos para orientar la acción de la Empresa, que establecen un criterio general de ejecución que coadyuva al logro de los objetivos. Su formulación está a cargo de gerentes, directores o jefes y su aprobación está a cargo de la Junta Directiva o del Gerente General cuando su formulación obedezca a exigencias legales; de lo contrario, serán aprobadas por los Gerentes Auxiliares, Secretaría General o Directores que las lideren. En cuanto a su divulgación, hay establecidos medios como los grupos primarios, la Metronet (Intranet corporativa) y divulgación mediante publicación en el Sistema de Gestión Integral.

A continuación, presentamos el listado de nuestras políticas y los asuntos materiales con los que se relacionan. Su texto completo está disponible para consulta en nuestro sitio web, en <https://www.metrodemedellin.gov.co/quienes-somos/transparencia/>, numeral 2 (Normativa).

Política	Asuntos materiales con que se relaciona
Política de gestión integral	Servicio
Política de Tratamiento de Información y Datos Personales	Gestión y cumplimiento legal
Política de seguridad vial	Seguridad integral y gestión de riesgos
Política de seguridad y salud en el trabajo	Seguridad integral y gestión de riesgos

<b>Política de gestión documental</b>	Gestión y cumplimiento legal
<b>Política de seguridad operacional</b>	Seguridad integral y gestión de riesgos
<b>Política de gestión ambiental</b>	Contribución a la descarbonización de la economía; Consumo de energía, agua y otros recursos; Manejo integral de fauna y flora; Manejo integral de residuos
<b>Política de cambio climático</b>	Contribución a la descarbonización de la economía
<b>Política de gestión de la seguridad de la cadena de suministro internacional – OEA</b>	Gestión y cumplimiento legal
<b>Política de seguridad y privacidad de la información</b>	Seguridad integral y gestión de riesgos
<b>Política Cero papel</b>	Consumo de energía, agua y otros recursos
<b>Política de Tecnologías de la Información</b>	Gestión legal
<b>Política de Gestión de Activos</b>	Sostenibilidad financiera
<b>Política para la Gestión de Riesgos</b>	Seguridad integral y gestión de riesgos
<b>Política de la innovación y el conocimiento</b>	IDi
<b>Política para el manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja</b>	Sostenibilidad financiera
<b>Política de desconexión laboral</b>	Condiciones de trabajo justas
<b>Política de Propiedad intelectual</b>	IDi

## Afiliación a asociaciones

[2-28] Como parte de nuestras estrategias para la gestión del conocimiento y para la implementación de mejores prácticas, hacemos parte de asociaciones y agremiaciones con las cuales realizamos actividades colectivas para establecer un marco conjunto de trabajo y el intercambio de experiencias e información para la toma de decisiones del ámbito estratégico, así como para responder a las oportunidades que se presentan en el entorno. Las asociaciones y agremiaciones a las cuales pertenecemos son:

- Lonja de Propiedad Raíz
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI
- Asociación Colombiana de Usuarios de SAP - ASUG
- Instituto de Auditores Internos - IIA
- Consejo Colombiano de Seguridad - CCS
- ALAMYS- Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos
- ANALDEX- Asociación Nacional de Exportadores
- Fenalco Antioquia
- ICGC- Instituto Colombiano de Gobierno Corporativo
- UITP - Advancing Public Transport
- Organización internacional de Transporte por Cable - OITAF
- LACNIC (Registro de Direcciones de Internet de América Latina y Caribe)

## Servicio de transporte público de pasajeros

[2-6] El negocio esencial de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. es el servicio de transporte público de pasajeros en el Valle de Aburrá, subregión del departamento de Antioquia conformada por los municipios de Girardota, Barbosa, Copacabana, Bello, Itagüí, Envigado, Sabaneta, La Estrella y Caldas, así como por el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín (ciudad núcleo), con una población de 4.146.548<sup>2</sup> habitantes. Para servir a esta población, contamos con una red distribuida en el territorio según se aprecia en el mapa:

---

<sup>2</sup> Según proyecciones del DANE



La red Metro está conformada por 12 líneas que incorporan tecnología metro, de cable aéreo, BRT (Buses de tránsito rápido) y tranvía, con las siguientes características técnicas:

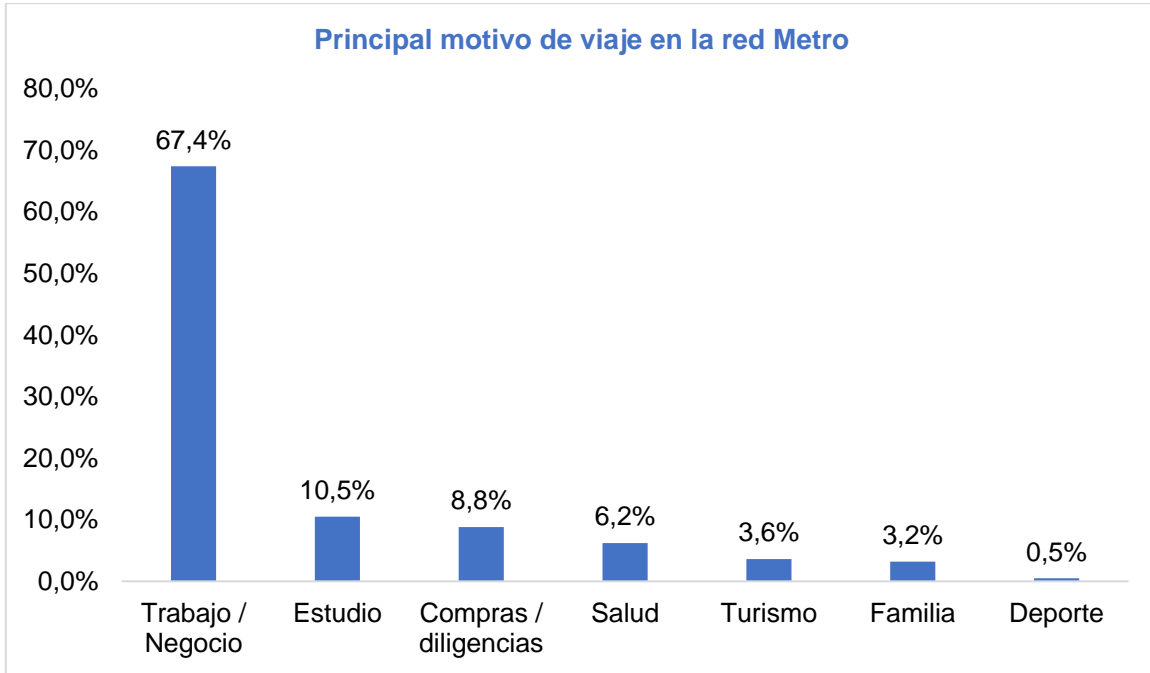
Tecnología	Energía	Líneas	Longitud de las líneas	Estaciones, paradas y paraderos	Flota
<b>Metro</b>	Eléctrica	2 (líneas A y B)	31,3 km	26 estaciones	80 unidades de tren, de tres coches cada una
<b>Cable aéreo</b>	Eléctrica	6 (líneas H, J, K, L, M y P)	14,62 km	14 estaciones	499 telecabinas
<b>BRT</b>	Eléctrica y Gas Natural Vehicular	3 (líneas 1, 2 y O)	12,5 km troncal 22,5 km pretroncal	22 paradas y 24 y paraderos	111 buses padrones y 31 buses articulados
<b>Tranvía</b>	Eléctrica	1 (línea T)	4,2 km	6 paradas y 2 estaciones	12 vehículos tranviarios

## Características de nuestros viajeros en 2023

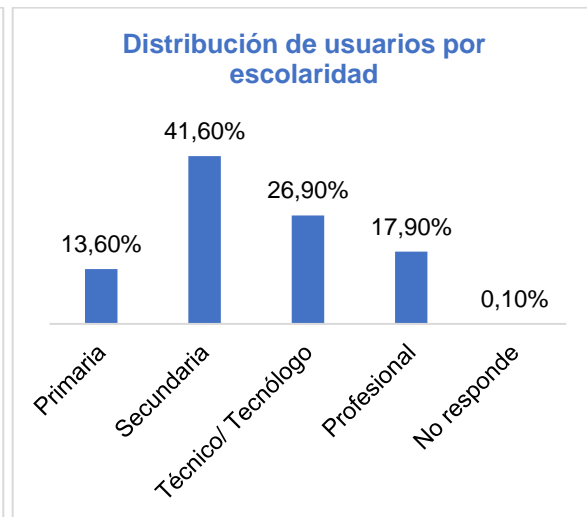
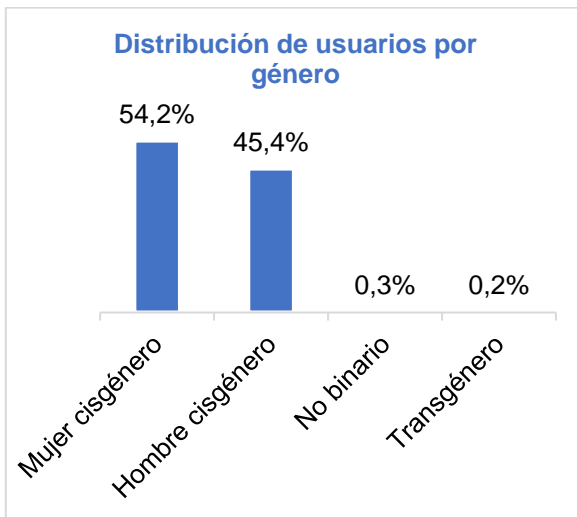
La red anteriormente descrita tiene la capacidad de movilizar 86.078 pasajeros hora/sentido. Durante 2023 movilizamos 311.822.615 viajeros, lo que representa un aumento de 3,89% con respecto a los 300.156.370 movilizadas en 2022, evidenciando así la recuperación casi total de los efectos de la pandemia, toda vez que en 2019 movilizamos 318.447.000. Por día típico laboral, el promedio de viajeros en 2023 fue de 1.217.734, superior a los 1.163.516 movilizadas en 2022.

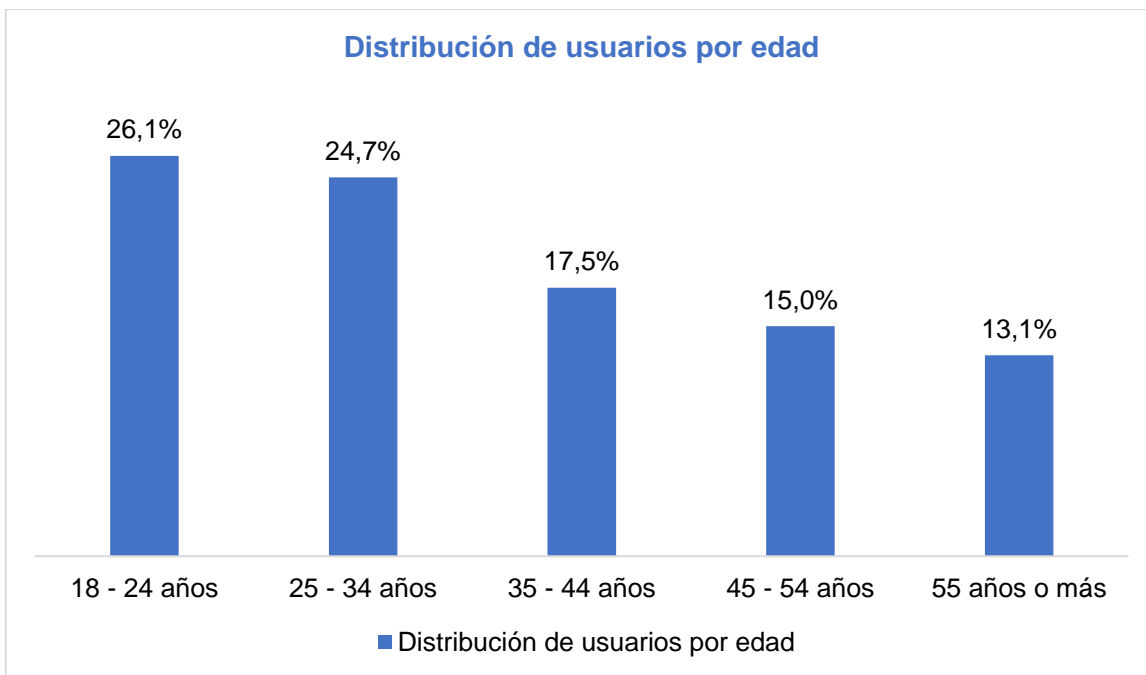
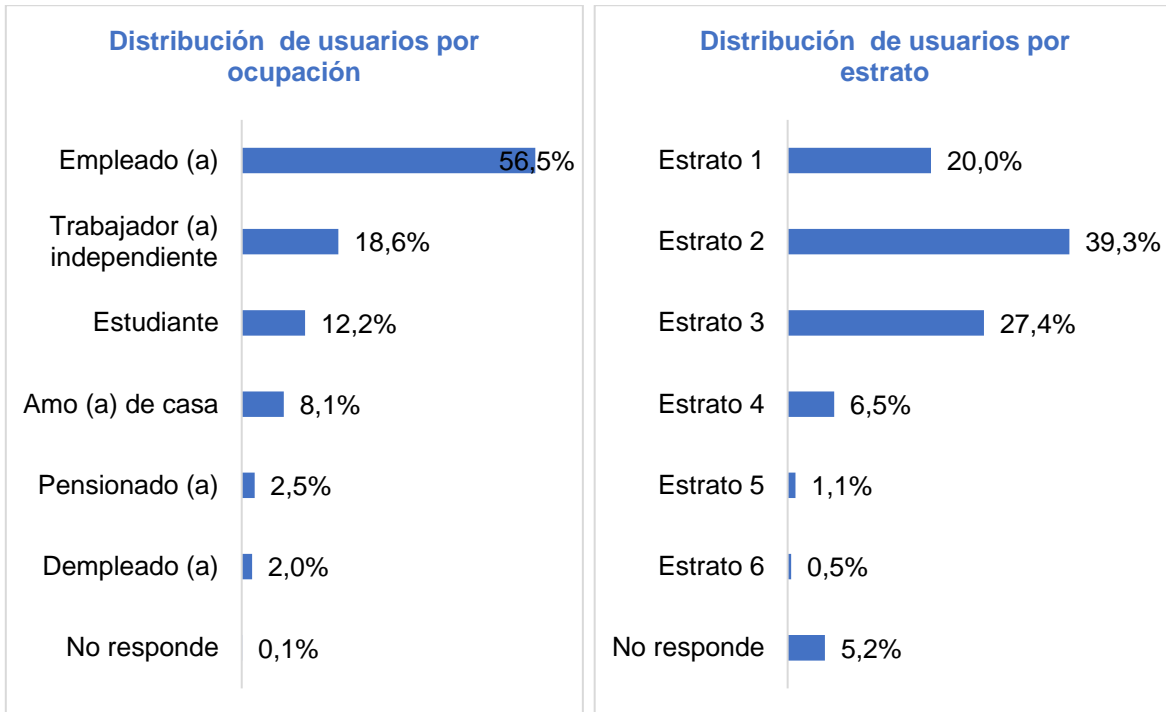
Según la encuesta origen – destino, realizada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá en 2023, diariamente se realizan 6.131.727 viajes en el Valle de Aburrá, de los cuales 962.930 se realizan en nuestra red, es decir un 16% del total.

En 2023, nuestra Empresa contrató con la empresa Consenso S.A.S. la medición del nivel de satisfacción de los clientes, con una muestra de 1.711 usuarios encuestados en la red Metro. Con base en este trabajo, caracterizamos a nuestros usuarios de la siguiente manera:



En la misma encuesta obtuvimos datos que nos permiten identificar el perfil sociodemográfico de nuestros usuarios. En lo que se refiere a género, se aprecia mayor preponderancia de mujeres que de hombres. En cuanto a estrato, el 86,7% pertenecen a los estratos 1, 2 o 3, lo que demuestra nuestro aporte a la equidad, al ofrecer un transporte ágil, económico y seguro a esta población. A continuación, presentamos el detalle de estos datos:





## Estrategia de canales de recarga del medio de pago

Para hacer uso de la red de movilidad, las personas cuentan con el sistema de recaudo Cívica, que puede usarse mediante tarjeta física sin contacto o mediante una App instalada en el celular, que genera un código QR. Los canales de recarga disponibles son los siguientes:

- **Máquinas De Recarga Automática:** contamos con 134 máquinas automáticas de recarga para las tarjetas, instaladas en las estaciones y paradas de nuestra red.
- **Red de Recarga Externa:** contamos con 1.179 puntos de recarga externa para las tarjetas en las zonas de influencia del SITVA, ubicados en los puntos de la red GANA.
- **Servicio Cívica Empresarial:** 30 empresas e instituciones inscritas, ofreciendo el servicio de recargas y venta de tarjetas.
- **App Cívica Nequi, Bancolombia a la Mano y App Personas Bancolombia:** en estos canales mejoramos la experiencia del cliente mediante la recarga y activación de saldo a través de NFC con dispositivos móviles.
- **App Cívica:** en 2023 contabilizamos más de 200 mil nuevos registros, se hicieron más de 2,7 millones de viajes con código QR, más de 7 mil pagos con código QR en establecimientos comerciales y más de 420.000 transacciones de recarga.

## Negocios Asociados

[2-6] Como una forma de generar ingresos adicionales a los provenientes de la tarifa y en línea con nuestro Propósito Superior de generar calidad de vida, conectando e integrando personas y promoviendo territorios sostenibles, hemos desarrollado tres líneas de negocios asociados que apuntan al cumplimiento del objetivo estratégico para el quinquenio 2021-2025: la obtención de ingresos no tarifarios del orden del 15% sobre el total de los ingresos del Metro de Medellín. Para ello hacemos uso de nuestros recursos, experiencia y la explotación del “know how”. Las tres líneas de negocios son:

### Negocios de conocimiento

Desde 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 y pasantías, las consultorías en diversos temas de la operación y planificación de los diferentes modos de transporte, asistencia técnica en gerencia de proyectos, así como la Cultura como un eje articulador que brinda sostenibilidad social y financiera a los sistemas. En 2023 presentamos 36 ofertas técnicas, que derivaron en la suscripción de 3 contratos internacionales y 4 nacionales, así:

**Operación del Metro de Quito:** desde el año 2022 firmamos el contrato de operación para el Metro de Quito, en unión con la multinacional francesa Transdev, por un valor de USD189 millones. Para tales efectos, se constituyó en Ecuador la Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev EOMMT, en la que tenemos una participación del 49%.



El 1 diciembre de 2023 inició con éxito la operación del sistema, luego de un año de alistamiento, formación en Cultura Metro y asistencias técnicas por parte del Metro de Medellín y la empresa Transdev. En ese año ejecutamos asistencias técnicas para la operación del sistema a la empresa EOMMT por valor de USD915.000 en Formaciones y USD107.0000 en Cultura Metro.

**Formación conductores Bolivia:** durante la vigencia 2023 ejecutamos el contrato para formar y entrenar a un grupo de conductores por valor de USD171.000.

**Regiotram:** realizamos la consultoría a la empresa Regiotram (Cundinamarca, Colombia) para apoyarlos en el desarrollo del modelo de cultura, el cual llamaron Cultura Regio. Este contrato tuvo un valor de \$796 millones.

**Interventoría de Cables de Bogotá:** realizamos la interventoría al desarrollo de la factibilidad del cable Centro Histórico de Bogotá, desarrollado por el IDU.

**Tienda Metro:** en alianza con la Corporación de la mujer y su marca De mis manos, inauguramos nuestra primera tienda Metro en la estación San Antonio, donde exaltamos el trabajo de los artesanos y artistas locales, a la vez que contribuimos con la generación de ingresos recurrentes para la empresa y generamos posicionamiento de la marca Negocios Metro.

**Aceleradora de Empresas:** en línea con el objetivo estratégico de tener un fondo acelerador de empresas y contribuir con la cultura de la innovación, desarrollamos con la empresa Créame una transferencia metodológica para generar capacidades de clasificación e incubación de ideas de negocios al interior de la empresa.

**Pasantía con Metrolínea 1-Metro de Bogotá:** desde el año 2020 establecimos un acuerdo marco con el consorcio Metrolínea 1, constructores y operadores de la Línea de Metro de Bogotá, de la cual se derivó en la vigencia 2023 una pasantía que tuvo como objeto una transferencia de conocimiento en temas administrativos y operaciones.

## Gestión urbana

Estos negocios 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 nuestra Empresa, lo que se conoce como operaciones urbanas. También abarcan la administración y explotación de los bienes inmuebles que poseemos a través del arrendamiento y concesión de locales comerciales, publicidad u operaciones específicas en el espacio público.

**Operaciones urbanas:** las operaciones urbanas son desarrollos urbanísticos e inmobiliarios cuya finalidad es aportar recursos a la estructuración financiera de un

proyecto de movilidad, captando el total de la plusvalía que genera el desarrollo del sistema de transporte. Con el fin de habilitar esta área de negocio, desde el año 2018 incluimos en nuestros estatutos la función de ser operador urbano. En junio de 2019, la Alcaldía de Medellín nos delegó a través del convenio 4600082073 de 2019 como operador urbano para desarrollar el Área de Intervención de los Corredores del Sistema de Transporte Masivo del Metro de Medellín según el Plan de Ordenamiento Territorial, adelantando actuaciones urbanísticas y operaciones urbanas en los polígonos asociados a los corredores de transporte masivo de Medellín. Gracias a esto hemos obtenido los siguientes logros:

- Elaboración de Metodología para la Planificación de corredores de Transporte, aplicada al Metro ligero de la 80, que ha permitido el aprovechamiento inmobiliario y la formulación de cinco planes parciales y planes maestros de desarrollo alrededor del corredor.
- Gestión del suelo en el marco del ordenamiento territorial, entre los que se destacan:
  - **Instrumentos de planificación:** formulación y gestión de planes parciales y planes maestros y operaciones urbanas especiales.
  - **Instrumentos de intervención del suelo:** anuncio de proyectos, declaratorias de utilidad pública y procesos de intervención y adquisición.
  - **Instrumentos de financiación:** obligaciones urbanísticas, venta de derechos de construcción, Tax Increment Financing (TIF, instrumento que sirve para financiar grandes proyectos urbanos a través de las rentas futuras recurrentes de impuestos a la propiedad, generando una financiación anticipada de infraestructura y bienes públicos, con el fin de mejorar la zona objeto de intervención), aprovechamiento económico del espacio público y Áreas de Revitalización Económica, plusvalía por obra pública.
- Fortalecimiento en los procesos de planificación y gestión del suelo del Metro de Medellín e interacción con los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios del Valle de Aburrá, y formulación de instrumentos como:
  - **Plan Parcial para Peldar:** logramos la monetización de los predios de la Empresa que serían destinados al sistema público que se traducen en 62.001 m<sup>2</sup> de aprovechamiento, (22.000 m<sup>2</sup> en vivienda y 40.001 m<sup>2</sup> en otros usos). Este logro representa un potencial de ventas de \$278.000 millones, generando ingresos extraordinarios estimados en \$48.000 millones gracias a nuestro aporte en suelo. Además, anticipamos una utilidad neta de \$6.000 millones.
  - **Plan Maestro para la Estación Intermodal La Estrella (Municipio de Sabaneta):** se crean oportunidades de 38.000 m<sup>2</sup> de aprovechamiento. Este logro es significativo, representando un potencial de venta de \$1,2 billones de pesos. Una vez completado el

desarrollo inmobiliario, anticipamos ingresos extraordinarios por valor de \$106.000 millones

- **Plan Parcial El Progreso, asociado al Metro de la 80:** contempla la ubicación del Patio taller, con una edificabilidad de 43.000 m<sup>2</sup> y habilita cerca de 57.000 m<sup>2</sup> de espacio público y un potencial de 3.540 unidades de vivienda. Este logro es significativo, representando un potencial de venta de \$248.000 millones. Una vez completado el desarrollo inmobiliario, anticipamos ingresos extraordinarios por valor de \$43.000 millones.

**Instrumentos de gestión del suelo y de financiación:** implementación de diferentes instrumentos de los Planes de Ordenamiento Territorial con el fin de generar los recursos necesarios para desarrollar los territorios alrededor de la infraestructura de transporte, algunos de los instrumentos gestionados son:

- **TIF:** Entre 2019 y 2022, en conjunto con la Alcaldía de Medellín, realizamos un estudio alrededor de la implementación de la estrategia de financiación de proyectos a través de Tax Increment Financing (TIF), con el Banco Mundial. La conclusión es que las áreas de renovación alrededor del corredor Metro de la 80 pueden aportar cerca de \$ 660.000 millones. Dicho estudio se le entregó a la Secretaría de Hacienda de Medellín para que presente ante el Concejo Distrital la adopción del instrumento.
- **Derecho Real Accesorio de Superficie (DRS):** según la Guía DNP de 2022 “Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte”, se define: “Es un instrumento contractual de captura de valor del suelo que permite el aprovechamiento urbanístico por parte de un tercero de las áreas disponibles en la infraestructura de transporte a cambio de una retribución. Hemos promovido este instrumento desde el año 2018, quedando incluido en los Planes Nacionales de Desarrollo en 2019 y de 2023. Hemos participado activamente en las mesas de trabajo de la consultoría realizada por el Departamento Nacional de Planeación, interactuando además con el Ministerio de Hacienda, Ministerio de Vivienda y la Superintendencia de Notariado y Registro. Estamos a la espera de la reglamentación complementaria por parte del Ministerio de Vivienda. Tenemos caracterizados los proyectos para la zona de los patios del Metro de la 80, estación La Estrella y estación San German. En total tenemos proyectos por 85.555 m<sup>2</sup> que son aprovechables por este instrumento.
- **Áreas de Revitalización Económica (ARE):** también llamada Business Improvement District a nivel internacional. Participamos en la reglamentación para implementar la figura, permitiendo la aplicación de este instrumento en el marco de los negocios del Metro de Medellín, de los cuales tenemos un proyecto formulado “Centro Histórico de Medellín”, por 5,8 hectáreas y tres adicionales caracterizados para las estaciones Exposiciones, Industriales y Poblado.

## Desarrollos inmobiliarios y urbanos

Los negocios de captura de valor plantean 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. En 2023 destacamos los siguientes logros:

- Formulación de la metodología para la captura de valor del flujo de pasajeros, que representó un reconocimiento de sus aportes en un futuro desarrollo inmobiliario por alrededor de \$7.000 millones.
- Identificación y caracterización de 40 iniciativas para desarrollos inmobiliarios en todas las líneas del sistema existentes y futuras, que representan 358.000 m<sup>2</sup> para actividades de comercio y servicios y 1.588 unidades de vivienda.
- Avance en la prefactibilidad de 5 iniciativas de desarrollo inmobiliario.
- Avanzamos en la factibilidad de una iniciativa de desarrollo inmobiliario para la estación Estrella.

## Aprovechamiento económico del espacio público

Habilitamos nuevos usos comerciales que les permitan a todos nuestros usuarios el acceso a bienes y servicios. Para ello, el 17 de julio de 2023 suscribimos con la Alcaldía de Medellín las actas que formalizan el convenio 4600082066 de 2019 para la administración del espacio público, que nos confiere competencias propias de la administración con explotación económica para la conservación y mantenimiento de los bienes inmuebles, elementos constitutivos del espacio público de propiedad del Distrito de Medellín, ubicados cerca de la infraestructura de transporte y sus áreas de influencia. En 2023 avanzamos en la formulación de cuatro proyectos para las estaciones Industriales, Poblado, Parque Berrío y Estadio que tienen un área de intervención de 36.167 m<sup>2</sup>.

## Aprovechamiento de la infraestructura de transporte

Esta sublínea de negocio tiene como objetivo la captura de valor del flujo de pasajeros a través de la optimización de los espacios existentes y proyectados a lo largo de nuestra red, para la cual hemos implementado estrategias de gestión concretadas en los siguientes logros que le representaron a la Empresa ingresos anuales por valor de \$11.000 millones durante el año 2023:

- Administración de más de 500 locales comerciales, ubicados en plazoletas y estaciones. De los que estuvieron ocupados en 2023, 192 estaban destinados a negocios de alimentos, 138 a comercio en general y servicios, 39 corresponden a antenas y equipos de telecomunicaciones, 40 a oficinas y taquillas, 30 a espacios de autoservicio, 14 a baños públicos y 6 correspondían a lotes de parqueaderos. Estos inmuebles son

comercializados por Mattis, nuestro gestor inmobiliario, que brinda información necesaria para la renta de un espacio a todo aquel que esté interesado en hacerlo.

- Adecuación y apertura de espacios comerciales a 10 grandes marcas tales como Tiendas D1, entre otros, facilitando servicios a los usuarios en las estaciones y diversificando el mix comercial de clientes dentro de los espacios comerciales del sistema.
- Finalización de la etapa 1 de instalación de puntos de autoservicios en 8 estaciones, renovando el servicio a los usuarios y estructuración e inicio de implementación de la etapa 2, con una cobertura de 6 estaciones de las Líneas A y B, y que cuentan con una ocupación superior al 90% desde su lanzamiento.
- Formulación de dos proyectos de aprovechamiento de infraestructura en las estaciones Exposiciones y San Antonio, que generarán ingresos anuales por valor de \$1.540 millones una vez se encuentren ejecutados.

## Actividades de publicidad y BTL

Durante el 2023 comercializamos más de 27.000 m<sup>2</sup> y fortalecimos nuestra presencia en DOOH (vallas digitales), posicionándonos como un medio innovador y líder en publicidad exterior. Las principales categorías que pautan en estos espacios son alimentos y bebidas, telecomunicaciones, apuestas, comercio y educación. Hemos potenciado el aprovechamiento de los espacios dentro de la infraestructura del sistema Metro, visibles para la pauta comercial de los anunciantes, materializando los siguientes logros y generando ingresos anuales por valor de \$9.000 millones:

- Más de 10.700 m<sup>2</sup> que están siendo aprovechados económicamente para pauta comercial y activación de marca.
- Instalación de 21 pantallas LED de gran formato con 198 m<sup>2</sup>, distribuidas en las estaciones de las líneas A y B del sistema Metro, instaladas desde 2020.
- 18 Mega Mupis (pantallas de aproximadamente 85") ubicados en 13 estaciones de las líneas A y B del sistema Metro, instalados en 2023 con una inversión realizada por el comercializador de más de \$2.000 millones.
- Comercialización del 30% del exterior de vehículos del sistema, tales como metro, buses y tranvía.

## Saneamiento de activos inmobiliarios

Los predios a título de la Empresa representan hoy un valioso activo y oportunidades para rentabilizarlos en nuestro beneficio, no solo a través del transporte como negocio principal sino como mayor valor en la venta de activos. A la fecha, administramos 833 predios propios y 124 entregados en administración. Producto del saneamiento predial hemos generado ahorros por concepto de

impuesto predial por más de \$9.000 millones. Adicionalmente, administraremos 1.232 predios que serán comprados en el proyecto Metro de la 80.

## Proyecto WiFi

Continuamos con la implementación del proyecto en estaciones con el fin de brindar conectividad gratuita a nuestros usuarios. Actualmente, 17 estaciones cuentan con servicio gratuito de WiFi, con lo cual hemos impactado a más de 100.000 usuarios en promedio diariamente. Para 2024 proyectamos que 30 estaciones de las líneas A y B cuenten con el servicio de red gratuito y el inicio de las pruebas en los Trenes.

## Unidad Estratégica de Negocios (UEN) Cívica

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, el aprovechamiento y la operación de sistemas y tecnologías de información con énfasis en la gestión del transporte, el acceso a servicios de ciudad de base tecnológica y en la monetización de diferentes productos/servicios a través de la app Cívica. Así mismo, incluye los negocios relacionados con la comercialización del medio de pago. Para el año 2023 tenemos los siguientes logros en la gestión:

- Hoy somos los recaudadores de 34 empresas de transporte
- 2.188 buses con Cívica
- 196 rutas integradas con Cívica en el Valle de Aburrá
- 2 rutas intermunicipales con Cívica en el Valle de San Nicolás
- 1.179 puntos de recarga externos
- 30 clientes empresariales
- 603.000 usuarios registrados en la App Cívica
- 4 billeteras digitales para recarga de Tarjeta Cívica
- 7.800.000 tarjetas Cívica activas
- 134 máquinas de recarga automática de tarjeta Cívica
- 552 millones de transacciones en 2023
- 1,07 billones de pesos administrados en 2023

## Sobre la Memoria de Sostenibilidad

### Gestión de grupos de interés

[2-29] Como expusimos anteriormente, los grupos de interés son el centro de nuestro direccionamiento estratégico. Así mismo, sus necesidades y expectativas son las entradas del mapa de procesos, y la satisfacción de éstas es el resultado relevante. Concebimos los grupos de interés como aquellos individuos, grupos de individuos u organizaciones cuyas necesidades y/o expectativas podrían verse afectadas por nuestras decisiones y actividades (criterio de impacto) o aquellos individuos, grupos de individuos u organizaciones cuyas acciones y/u opiniones podrían afectar de manera significativa nuestras decisiones y operaciones (Criterio de influencia).

En nuestro Sistema de Gestión Integral hay un procedimiento que establece que cada cinco años, en el penúltimo año de vigencia del direccionamiento estratégico, debemos realizar una revisión de los grupos de interés. En consecuencia, en 2019 llevamos a cabo un proceso amplio de consultas internas, en el que participaron gerentes, jefes y profesionales de todas las áreas para identificar los grupos con los que tenían un mayor relacionamiento. Como resultado, obtuvimos el siguiente listado de grupos de interés, con su respectiva definición organizacional, así:

Grupo de interés	Definición
<b>Usuarios</b>	Personas que hacen uso de la infraestructura del sistema de transporte, hagan un viaje o no
<b>Gente Metro</b>	Empleados públicos, trabajadores oficiales, aprendices, practicantes y jubilados del Metro de Medellín, y su grupo familiar primario
<b>Comunidad</b>	Personas, grupos de personas u organizaciones que hacen parte del área de influencia directa e indirecta del Metro de Medellín
<b>Proveedores</b>	Personas u organizaciones nacionales o internacionales que pueden abastecer o abastecen bienes y/o servicios al Metro de Medellín
<b>Transportadores</b>	Personas u organizaciones que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en diferentes modalidades y alcances
<b>Clientes comerciales</b>	Organizaciones públicas o privadas a quienes el Metro de Medellín ofrece o puede ofrecer productos y/o servicios diferentes o asociados al servicio de transporte
<b>Junta de Socios y Junta Directiva</b>	Son órganos de administración de la sociedad, siendo la Junta de Socios el máximo órgano social y la Junta Directiva uno de los órganos de administración
<b>Estado</b>	Instituciones de carácter público de orden nacional, departamental, metropolitano y municipal que por sus competencias administran, planean, regulan, juzgan, controlan o vigilan las actividades del Metro de Medellín
<b>Sindicatos</b>	Asociaciones de trabajadores del Metro de Medellín que se agrupan en defensa y promoción de los derechos laborales, económicos y sociales de todos sus afiliados
<b>Periodistas y líderes de opinión</b>	Personas o grupos dedicados a producir, investigar y difundir información sobre el Metro de Medellín a la opinión pública en distintas plataformas y formatos

Grupo de interés	Definición
<b>Aliados</b>	Organizaciones públicas o privadas con quienes el Metro de Medellín realiza acuerdos para el desarrollo de negocios o proyectos de interés común
<b>Gremios y asociaciones</b>	Organizaciones nacionales e internacionales a las cuales pertenece el Metro de Medellín o con las cuales tiene intereses comunes

El procedimiento de gestión de grupos de interés también establece que debemos identificar sus necesidades y expectativas en el penúltimo año del direccionamiento estratégico, y realizar una revisión a mediados del periodo. Por esta razón, en 2019 realizamos un ejercicio que nos permitió identificar internamente estas necesidades y expectativas, que luego fueron contrastadas y evaluadas con los grupos de interés mediante encuestas virtuales con todos ellos y grupos focales con los grupos prioritarios (Gente Metro, usuarios, comunidad, proveedores y transportadores). Este ejercicio arrojó como resultado un listado de 313 necesidades y expectativas que abordamos con acciones que los procesos venían ejecutando y con estrategias de relacionamiento que estuvieron vigentes entre 2021 y 2022.

Para la revisión de mitad del periodo estratégico 2021 – 2025, revisamos 37 documentos internos que entregaron información sobre nuevas necesidades y expectativas de los grupos de interés, así:

- Preguntas en la socialización de la Memoria de Sostenibilidad
- Resultados del estudio de experiencia del empleado
- Resultados del estudio propio de reputación
- Informe de PQRSDf (Peticiones, quejas, reclamos, sugerencias, denuncias y felicitaciones)
- Informe de hechos relevantes - IHR
- Monitoreo de redes sociales
- Monitoreo de medios
- Actas e informes del Grupo de Análisis de Afluencia y Capacidades
- Actas e informes del Comité de Ética (Antes Comité Institucional de Transparencia Administrativa y Probidad)
- Grupo de trabajo para fuentes de financiación
- Lectura social del territorio
- Encuesta anual de satisfacción de transportadores
- Actas e informes de reunión mensual con transportadores
- Informe de reuniones periódicas con gremios
- Estudio de clima laboral
- Estudio de riesgo psicosocial
- Medición de cultura
- Actas o informes COPASST (Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo)
- Proyectos de gestión del cambio
- Medición de nivel de experiencia del cliente



- Actas e informes del Comité de seguridad operacional
- Actas e informes del Grupo de trabajo estratégico de experiencia del cliente
- Actas e informes del Grupo de trabajo táctico de experiencia del cliente
- Comentarios o preguntas del Día del proveedor
- Actas e informes del Comité Institucional de Coordinación de Control Interno
- Actas e informes del Comité Institucional de Gestión y Desempeño
- Informes de citaciones al Concejo
- Bitácoras de reuniones con Congresistas y miembros de la rama ejecutiva
- Actas e informes del Grupo financiero
- Actas e informes de la Mesa de fortalecimiento del Modelo de Gobierno Corporativo
- Informe de PQRSDf asociados a proyectos
- Actas e informes de la Mesa de entorno cuidado
- Encuesta anual de satisfacción de clientes comerciales
- Análisis del pliego de peticiones del Sindicato
- Revisión de redes y página web del Sindicato
- Informe de derechos de petición realizados por el Sindicato
- Sistema de Gestión de Mejoras

Las necesidades y expectativas identificadas en 2019 las consideraron aún vigentes en la mayoría de los casos, por lo que luego de la revisión documental el listado inicial fue de 617 necesidades y expectativas, pues a las 313 del primer ejercicio les sumamos 304 nuevas. Posteriormente, los gerentes y jefes de áreas con mayor relacionamiento con los grupos de interés realizaron una depuración teniendo en cuenta criterios como que lo que fuera de estricto cumplimiento legal no debería ser considerado como necesidad o expectativa, así como su conocimiento de cada uno de los grupos. Como resultado, el listado definitivo de necesidades y expectativas quedó conformado por 359. Para mayor facilidad, creamos unas categorías o enfoques que permitieran agrupar temas similares. A continuación, presentamos los enfoques, los grupos de interés que manifestaron necesidades o expectativas relacionadas con el enfoque y sus cantidades:

Enfoque	Grupos de interés	Cantidad de necesidades o expectativas
<b>Bienestar en el trabajo y equilibrio con la vida familiar</b>	Gente Metro	6
	Aliados	1
<b>Capacidad del sistema</b>	Estado	2
	Usuarios	8
	Gremios y asociaciones	2
	Transportadores	1
	Usuarios	3
<b>Comunicación y relaciones con otros</b>	Gente Metro	10
	Comunidad	8
	Proveedores	8
	Transportadores	5
	Clientes comerciales	6

Enfoque	Grupos de interés	Cantidad de necesidades o expectativas
	Junta de Socios y Junta Directiva	3
	Estado	10
	Sindicatos	2
	Periodistas y líderes de opinión	29
	Aliados	6
	Gremios y asociaciones	4
	Gente Metro	7
<b>Condiciones de trabajo</b>	Comunidad	1
	Ciudadanos	4
	Comunidad	5
	Estado	6
	Junta de Socios y Junta Directiva	1
	Proveedores	7
	Sindicatos	2
	Transportadores	1
	Usuarios	3
<b>Derechos humanos</b>	Comunidad	1
	Sindicatos	2
	Usuarios	21
	Gente Metro	6
	Estado	1
	Comunidad	1
	Ciudadanos	1
	Usuarios	37
	Comunidad	3
	Transportadores	3
	Estado	1
	Ciudadanos	1
	Usuarios	8
	Comunidad	4
	Gente Metro	1
	Transportadores	1
	Estado	2
	Periodistas y líderes de opinión	1
	Aliados	1
	Comunidad	2
	Estado	1
	Gente Metro	3
	Proveedores	1
	Transportadores	1
	Usuarios	1
	Comunidad	4
	Estado	2
	Gente Metro	2
	Usuarios	1
<b>Seguridad integral</b>	Usuarios	7
<b>Sistema de recaudo</b>	Transportadores	1

Enfoque	Grupos de interés	Cantidad de necesidades o expectativas	
	Usuarios	16	
<b>Sostenibilidad financiera</b>	Aliados	4	
	Clientes comerciales	5	
	Comunidad	4	
	Estado	4	
	Gente Metro	4	
	Gremios y asociaciones	3	
	Junta de Socios y Junta Directiva	3	
	Proveedores	6	
	Transportadores	3	
	Usuarios	2	
	<b>Seguridad y salud en el trabajo</b>	Gente Metro	7
		Proveedores	1
Sindicatos		4	
<b>Transparencia y ética</b>	Aliados	1	
	Clientes comerciales	2	
	Comunidad	1	
	Estado	6	
	Gente Metro	1	
	Gremios y asociaciones	1	
	Junta de Socios y Junta Directiva	1	
	Periodistas y líderes de opinión	2	
	Proveedores	1	
	Transportadores	2	
	Usuarios	2	

Con este listado de necesidades y expectativas procedimos a consultar internamente si desde los diferentes procesos de la Empresa se estaban adelantando acciones para satisfacerlas, o si estaba proyectado hacerlo. Luego de la revisión, concluimos que para cada necesidad o expectativa estábamos realizando al menos una acción para atenderla. En consecuencia, determinamos que no formularíamos estrategias de relacionamiento para el periodo 2024 -2025, pues sería añadir una carga extra e innecesaria a los procesos.

Para reportar la manera en que atendemos estas necesidades y expectativas, el enfoque de gestión de cada asunto material abordado en esta Memoria de Sostenibilidad indica los enfoques relacionados, y en las acciones realizadas en 2023 detallamos las acciones que estamos implementando para atenderlas.

## Comunicación con grupos de interés

[2-26] Cultura Metro es modo de relación positivo con nosotros mismos, los otros y el entorno. Para ello, hemos dispuesto de una amplia plataforma de medios corporativos y espacios de relacionamiento a través de los cuales informamos a nuestros grupos de interés sobre los impactos que les generamos en lo social, ambiental, económico y gobernanza. A continuación, enunciamos estos medios y los grupos de interés a los que se dirigen.

Medio	Grupo de interés												
	Proveedores	Usuarios	Transportadores	Estado	Junta de Socios y Junta Directiva	Sindicato	Gente Metro	Clientes comerciales	Gremios y asociaciones	Periodistas y líderes de opinión	Comunidad	Aliados	
Boletín Vía Positiva						X	X						
Boletín Estación Familia						X	X						
Intranet						X	X						
Cartelera y pantallas internas						X	X						
TV Metro		X										X	
Eventos para empleados						X	X						
WhatsApp Bussines						X	X		X				
Señalética interna						X	X						
Boletines electrónicos internos						X	X						
Sitio web	X	X						X		X	X		
Periódico Nuestro Metro	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pantallas en estaciones		X											
Megafonía en estaciones		X											
Redes sociales (X, Facebook, Instagram, LinkedIn, You Tube)		X								X	X		
Estación Metro		X									X		
Señalética externa		X									X		
Línea Hola Metro (Call center)		X									X		
Reuniones con comunidad											X		
Charlas académicas								X	X		X	X	
Memoria de sostenibilidad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rondas de medios, atenciones a medios y ruedas de prensa										X			
Boletines de prensa										X			
Encuentros periódicos	X		X	X	X				X				
Visitas y recorridos				X				X	X	X	X	X	X
Stand en eventos	X		X					X	X				
Boletín electrónico externo	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X

De la gestión de comunicación con nuestros grupos de interés en 2023 resaltamos los siguientes logros:

**Campaña Cultura Metro soy yo:** esta campaña publicitaria tuvo piezas comunicacionales gráficas, auditivas y audiovisuales que fueron publicadas o emitidas en nuestros medios propios y también mediante pauta en medios masivos.

Su propósito es fortalecer los comportamientos prosociales en los usuarios, en el marco de la Cultura Metro.

**Participación en eventos internos:** 150 Servidores asistieron a Conexión Metro, evento en el que el Gerente General e integrantes del Comité de Gerencia compartieron información de primera mano sobre la gestión de la Empresa y sus logros. Así mismo, 1.550 Servidores y Servidoras participaron del Espíritu Metro, evento anual en el que renovamos nuestro compromiso con la Empresa y sus valores corporativos. Por último, 100 Servidores y Servidoras que se vincularon a la Empresa en 2023 asistieron al encuentro de bienvenida con el Gerente General.

**Lanzamiento de la nueva Metronet:** en septiembre, renovamos nuestra Intranet corporativa, con un diseño mucho más amigable con el usuario y con más facilidad para encontrar información de interés.

**Satisfacción con los medios internos de comunicación:** mediante encuesta enviada en diciembre por correo electrónico, a la que respondieron 504 Servidores y Servidoras, la satisfacción con nuestros medios internos de comunicación es de 4,48/5.

**Redes sociales:** Contamos con 1.790.028 seguidores en redes sociales, para quienes en 2023 gestionamos 76.311 publicaciones y mensajes, entre ellos 19.370 respuestas de carácter pedagógico. Por otra parte, para relacionarnos con los seguidores más fieles de modo presencial y sensibilizarlos sobre las complejidades de nuestra operación, realizamos un recorrido al que asistieron 15 personas.

**Relacionamiento con periodistas:** enviamos 55 boletines de prensa, atendimos 505 requerimientos de medios de comunicación, realizamos 5 ruedas de prensa, 1 ronda de medios en Bogotá y 2 locales, lo que dio como resultado la publicación de noticias valoradas en \$60.000 millones aproximadamente. Además, para fortalecer el relacionamiento positivo de nuestros voceros con los medios de comunicación realizamos 3 sesiones de un taller diseñado internamente para entregarles a miembros del comité directivo y algunos profesionales 1 herramientas útiles para una mejor interacción con los periodistas, en las que participaron 40 personas.

**Socialización de la Memoria de Sostenibilidad:** en mayo realizamos 17 sesiones de socialización de nuestra memoria de Sostenibilidad 2022 a todos los grupos de interés, con una asistencia de 1.768 personas.

**Posicionamiento de marca y reputación positiva:** gracias a este relacionamiento positivo con los grupos de interés, ocupamos la posición 35 entre las 100 más reputadas de Colombia según Merco Empresas, conservamos el primer lugar que hemos ocupado en las 18 versiones que se han realizado de la encuesta de percepción ciudadana 'Medellín como Vamos' como la empresa pública más admirada del Distrito por conocimiento y favorabilidad y logramos una calificación de 8,9/10 en el estudio propio de reputación corporativa.

## Definición de materialidad

Según la Guía GRI, los temas materiales son aquellos que representan los impactos más significativos de la organización sobre la economía, el medio ambiente y las personas, incluidos los impactos sobre los derechos humanos. En el marco de la Responsabilidad Social y la Sostenibilidad Empresarial, las organizaciones debemos informar a nuestros grupos de interés sobre la manera en que gestionamos estos temas.

[3-1] Para definir el contenido de este informe nos basamos en lo definido en 2017 con el acompañamiento del Centro Nacional de Producción Más Limpia, entidad que propuso la siguiente hoja de ruta:

- **Revisión de la estrategia:** definimos los asuntos asociados con la sostenibilidad que están plasmados en la gobernanza de la organización, con el fin de identificar los temas que trabajamos en el marco de la sostenibilidad.
- **Gobernanza:** definimos temas de interés para la Empresa que estén enmarcados en la esfera global, como lo son los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y otros.
- **Definición de los impactos:** a partir de las actividades que definen el quehacer de la Empresa identificamos los impactos ambientales, sociales y económicos.
- **Revisión de la legislación:** esto permite, en un contexto más amplio, conocer las implicaciones en la sociedad desde el punto de vista de la norma y lo que la sociedad espera en esa materia.
- **Contacto con los grupos de interés:** con esta actividad buscamos conocer cuáles son sus intereses y expectativas.
- **Priorización de los impactos significativos:** una vez identificados y consolidados los impactos sobre la sostenibilidad realizamos una priorización, para lo cual seleccionamos variables que permitieron determinar el significado de los impactos.

[3-2] Tomando como base el ejercicio descrito anteriormente, así como lo dispuesto en el procedimiento de gestión de grupos de interés, en 2023 realizamos actividades de contacto con los grupos de interés, así este fuera indirecto y por medio de documentos internos, y de priorización de impactos, entendiendo que las necesidades y expectativas dan cuenta de asuntos que los grupos de interés consideran que los están impactando. Por otra parte, también tuvimos en cuenta que el direccionamiento estratégico con el que construimos la matriz de materialidad en 2017 fue remplazado en 2021, lo que implica una revisión de la estrategia.

[2-4] Teniendo en cuenta lo anterior, podemos concluir que en 2023 realizamos un ajuste parcial a nuestra matriz de materialidad. Sin embargo, los nuevos contenidos que aparecieron como resultado de este ejercicio pudieron incluirse en los temas materiales que venimos trabajando desde 2018, aunque efectuamos algunos

cambios de nombre para hacerlos más claros y los agrupamos de diferente manera, como exponemos a continuación:

- Los asuntos materiales Seguridad y Salud en el Trabajo y Seguridad Física y Seguridad Operacional para el Servicio fueron agrupados en un único asunto material llamado Seguridad integral, para darle cabida a otros temas relacionados con seguridad que estaban quedando por fuera. Esto en atención a la preponderancia que tiene la seguridad integral en el direccionamiento estratégico de la Empresa.
- El asunto material Libertad de asociación lo integramos al asunto material Derechos Humanos, entendiendo que la libertad de asociación es uno de los Derechos Humanos, sin cambiar los temas que hemos reportado en años anteriores.
- El asunto material construcciones sostenibles cambió su nombre a Estructura verde, sin modificar los temas abordados.
- El asunto material movilidad sostenible cambió de nombre a Externalidades, y pasó a ocupar un capítulo único. Esto porque antes estaba en la Dimensión ambiental, pero las externalidades abarcan aspectos económicos, sociales y ambientales. Sin embargo, los temas reportados son los mismos de años anteriores.
- Creamos un nuevo capítulo, llamado Dimensión Gobernanza, en el que damos cuenta de la gestión de los asuntos materiales Gobierno corporativo y Gestión y cumplimiento legal. Anteriormente, estos dos asuntos los reportábamos como Gestión ética y buen gobierno, dentro del capítulo Dimensión económica. Al abordarlos en un capítulo aparte nos sintonizamos con la tendencia global de abordar la sostenibilidad desde un enfoque ASG (Ambiente, Sociedad y Gobernanza), al tiempo que mostramos la relevancia que ha tomado el gobierno corporativo en nuestro actual direccionamiento estratégico.

En consecuencia, los temas materiales que abordaremos en esta Memoria son:

<b>Dimensión social</b>	<b>Dimensión ambiental</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiciones de trabajo justas</li> <li>• Formación integral de la Gente Metro</li> <li>• Servicio</li> <li>• Seguridad integral y gestión de riesgos</li> <li>• Derechos Humanos</li> <li>• Gestión social con usuarios y comunidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribución a la descarbonización de la economía</li> <li>• Consumo de energía, agua y otros recursos</li> <li>• Estructura verde</li> <li>• Manejo integral de residuos</li> </ul>
<b>Dimensión económica</b>	<b>Dimensión gobernanza</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sostenibilidad financiera</li> <li>• Proyectos de expansión</li> <li>• Compras sostenibles</li> <li>• Investigación, desarrollo e innovación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobierno corporativo</li> <li>• Gestión y cumplimiento legal</li> </ul>
<b>Externalidades</b>	



## Dimensión social

### Condiciones de trabajo justas

#### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Gente Metro</b>	Receptor de los beneficios legales y extralegales
<b>Comunidad</b>	Receptor, como beneficiario de políticas de inclusión laboral de personas con discapacidad
<b>Sindicatos</b>	Verificador, en su labor de defensa y promoción de los derechos laborales
<b>Junta de Socios y Junta Directiva</b>	Habilitador, en cuanto aprueba varias de las políticas relacionadas
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador, en lo concerniente a legislación laboral

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Bienestar en el trabajo y equilibrio con la vida familiar, condiciones de trabajo

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Gente Metro y Comunidad

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 14

**Inquietudes planteadas por los grupos de interés, en el ejercicio de socialización de la Memoria de Sostenibilidad 2022, que se resuelven en esta Memoria:** ¿Qué se está haciendo para que haya más mujeres en cargos de mantenimiento?

#### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado directamente con el asunto:** ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico)

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados indirectamente con el asunto:** ODS 5 (Igualdad de género) y ODS 10 (Reducción de las desigualdades)

**Valor corporativo relacionado con el asunto:** Servimos con alegría y pasión

**Objetivo estratégico relacionado con el asunto:** Potenciar la gestión estratégica del talento humano

**Políticas relacionadas con el asunto:** Política de desconexión laboral

**Proceso que lidera la gestión del asunto:** Gestión de servicios para el desarrollo humano

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento Programa de vivienda, procedimiento para gestionar el derecho efectivo a la desconexión laboral, procedimiento para la gestión del desempeño, procedimiento para la creación o actualización de cargos, procedimiento para nómina y seguridad social, procedimiento para trámites de estado de gestación y nacimiento o adopción de hijos de servidores, procedimiento de certificación y pago de bonos pensionales y cuotas partes, Selección, vinculación y movimientos de personal, procedimiento para desvinculación de personal

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Programa de bienestar y calidad de vida, metodología para la gestión del desempeño.

#### Gestión del asunto material en 2023

**Experiencia del empleado implementada:** Para continuar fortaleciendo la experiencia del empleado, realizamos acciones encaminadas a reforzar la importancia del endomarketing, entendido como las vivencias, experiencias y momentos de verdad que tiene el empleado al interior de la Empresa. Así mismo,

fortalecimos la marca empleadora como una Empresa aspiracional para la ciudadanía, es decir, como un lugar atractivo para trabajar. Algunas de las acciones ejecutadas o en proceso de implementación son:

- El acompañamiento a jóvenes estudiantes del CUEE (Comité Universidad – Empresa – Estado), quienes se acercan a conocer nuestra Empresa y su posibilidad de aspirar a ser algún día parte de ella.
- Convenio con Comfama bolsa de empleo para personas con discapacidad (entrevistas experienciales y todo el proceso de acompañamiento para su vinculación laboral).
- Ferias de emprendimiento y mercados campesinos.
- Carta con propuesta de valor a la persona seleccionada en el proceso de selección
- Hemos fortalecido acciones del clima laboral con algunos equipos, lo que impacta directamente en la experiencia del empleado.
- Ejecución de sesiones de trabajo que permitieron generar espacios de reflexión y planificación de acciones de mejora en el mapa de experiencia del empleado
- Encuentro de servidores nuevos con el Gerente General.

**Plan de automatización e integración del talento humano implementado:** En el año 2023 llevamos a cabo la implementación de la Fase I de Success Factors (Talento en Línea): Auto servicio del empleado. En los cinco meses transcurridos desde su implementación se tramitaron aproximadamente 5.500 solicitudes y avanzamos en la integración con nómina.

**Plan de repotenciación cultural implementado:** Durante el año 2023 adelantamos estrategias para apalancar el plan de trabajo de repotenciación de cultura, tales como: actividades de caja de la cultura, píldoras para comunidad de Líderes Yammer, desarrollo del proceso de Gestión del Desempeño y acompañamiento en desarrollo posterior a la entrega de medición de clima laboral.

Además, realizamos la medición de liderazgo y acompañamiento para cierre de brechas y retroalimentación. Para ello llevamos a cabo pruebas psicotécnicas, teniendo como participantes a directivos, profesionales 1 con personal a cargo y Profesionales 1, luego de las cuales realizamos sesiones de retorno de resultados y creación de planes de desarrollo.

Dentro de las acciones del plan de repotenciación de cultura también implementamos la medición de Cultura mediante una encuesta enviada a todos los servidores Metro (con diferenciaciones según los grupos direccionados), así como sesiones de grupos focales con líderes, Servidores Metro y contratistas. Por último, elaboramos un diagnóstico final de Cultura para el año 2023 y plan de trabajo de acciones para el fortalecimiento de las brechas que se identificaron para alcanzar la

Cultura Metro. Todo lo anterior con el acompañamiento de un contratista experto en estos temas.

En cuanto a desarrollo de personas, se realizaron sesiones de trabajo con la Dirección de Comunicaciones y Relaciones Públicas, Gestión del Tecnologías de Información, Gestión Urbana, Gestión Legal y Brigada de Emergencia.

**Encuesta de cultura organizacional:** Con el fin de fortalecer la Cultura Metro como nuestra cultura organizacional, durante el año 2023 realizamos la encuesta de medición, cuyo objetivo era evaluar y comprender las percepciones, comportamiento y apropiación de los valores corporativos de los servidores de la Empresa, lo que nos permitió identificar áreas de fortaleza, áreas de mejora y posibles acciones para cerrar brechas entre la Cultura Metro y la cultura organizacional actual.

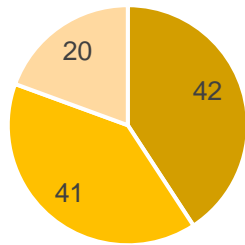
Para el cumplimiento de este objetivo desarrollamos las siguientes fases: investigación de datos cualitativos, aplicación de encuesta Mytho, aplicación de test frases, entrevistas, grupales, individuales, y observaciones. Finalmente, realizamos un análisis de la información con la triangulación de las fuentes de información.

En el proceso de diagnóstico participaron 1.007 servidores que respondieron una encuesta virtual. También realizamos 11 entrevistas a miembros del Comité de Gerencia y jefe de Gestión del Talento Humano, 9 entrevistas grupales con participación de 80 personas y 4 visitas de recorrido por diferentes estaciones, patios, y garajes de la Empresa.

**Efectividad en la selección:** La efectividad del proceso de selección durante el año 2023 es del 96,2%, teniendo como referencia las vinculaciones laborales de servidores que al 31 de diciembre de 2023 tienen más de 180 días de haberse vinculado a la Empresa.

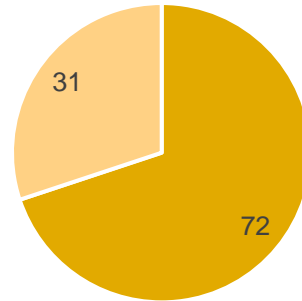
**Contrataciones de nuevos empleados y rotación de personal [401-1]:** Durante el año 2023 y con el fin de contribuir al logro de la estrategia de la Empresa, seleccionamos talento humano competente, de conformidad con los valores corporativos, competencias y con el potencial para aportar a los objetivos organizaciones. Para esto realizamos 103 movimientos internos, detallados por sexo y rango de edad de la siguiente manera:

**Movimientos internos por rango de edad**



- Entre 24 y 33 años ■ Entre 34 y 43 años
- Entre 44 y 68 años

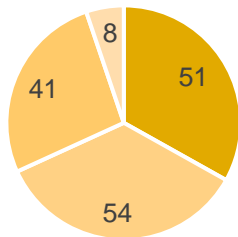
**Movimientos internos por sexo**



- Hombre ■ Mujer

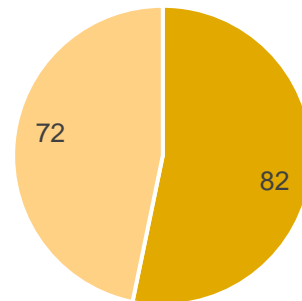
Adicionalmente, realizamos 154 contrataciones de personal externo o vinculaciones nuevas, aportando de esta manera al desarrollo profesional y personal de nuestros colaboradores y a la generación de empleo del país. La distribución de la contratación por sexo y edad fue la siguiente:

**Contrataciones por rango de edad**



- Entre 18 y 27 años ■ Entre 28 y 37 años
- Entre 38 y 47 años ■ Entre 48 y 61 años

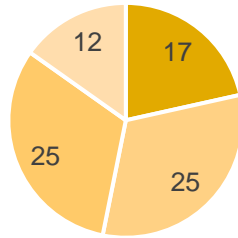
**Contrataciones por sexo**



- Hombre ■ Mujer

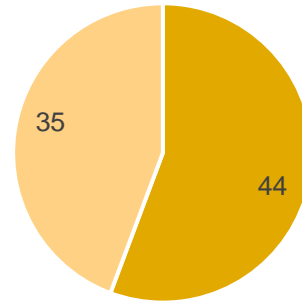
Con relación al nivel de rotación, durante el año 2023 registramos 79 desvinculaciones, generando los siguientes índices de rotación de personal general y por sexo:

**Desvinculaciones por rango de edad**



- Entre 20 y 32 años ■ Entre 33 y 43 años
- Entre 44 y 59 años ■ Entre 70 y 71 años

**Desvinculaciones por sexo**



- Hombre ■ Mujer

Sexo	Número de servidores	IRP <sup>3</sup>
Femenino	44	9,6%
Masculino	35	4,3%
<b>Total general</b>	<b>79</b>	<b>5,9%</b>

**Vinculación laboral de personas con discapacidad:** Para dar cumplimiento al Decreto 2011 de 2017, relacionado con el porcentaje de vinculación laboral de personas con discapacidad en el sector Público, actualmente tenemos 37 Servidores en condición de discapacidad, de los cuales 32 cuentan con el respectivo certificado emitido por la Secretaría de Salud y 5 están pendientes por realizar el trámite de la certificación.

**Adecuaciones en infraestructura:** En 2023 realizamos 28 estudios e inspecciones de puestos de trabajo con énfasis ergonómico para identificar condiciones susceptibles de mejorar, gestionadas en su totalidad. Además, realizamos 2 estudios de puesto de trabajo con énfasis psicosocial, los cuales no arrojaron recomendaciones para la Empresa.

**Ratios entre el salario de categoría inicial estándar por género y el salario mínimo local [202-1]:** Según el salario mínimo legal mensual vigente -SMLMV- para Colombia en 2023, tanto para hombres como para mujeres nuestra asignación básica para la categoría inicial ese mismo año fue de 1,96 salarios mínimos legales vigentes.

**Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y de hombres [405-2]:** En nuestra Empresa, la asignación salarial se define según los requisitos del

<sup>3</sup>  $IRP = \frac{\frac{A+D}{2} \times 100}{\frac{F1+F2}{2}}$ , en donde: **A:** Número de personas contratadas durante el período

considerado; **D:** Personas desvinculadas durante el mismo período; **F1:** Número de trabajadores al comienzo del período considerado y **F2:** Número de trabajadores al final del período.

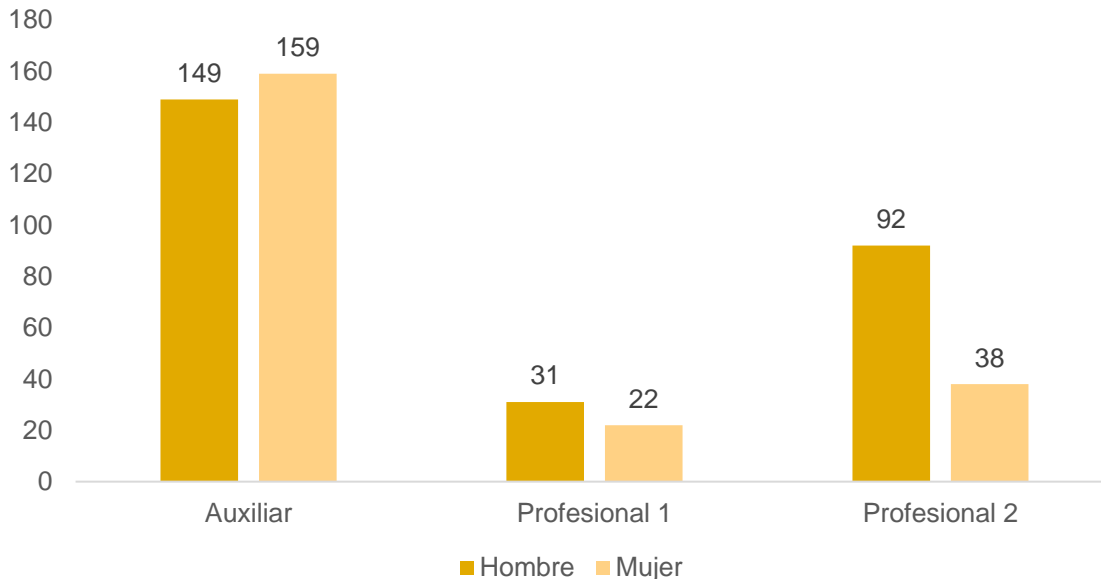
cargo independiente si el ocupante de este es hombre o mujer, lo cual se evidencia en la siguiente tabla:

Nivel	Ratio salario base <sup>4</sup>	Remuneración mujeres vs hombre <sup>5</sup>
Directivo <sup>6</sup>	83,17	1,00
Profesional 1	62,51	1,00
Profesional 2	90,87	1,00
Auxiliar	84,59	1,00

**Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y del desarrollo de su carrera [404-3]:** El modelo de evaluación desempeño implementado en la Empresa es de periodicidad anual, con una etapa de concertación de objetivos, mínimo dos seguimientos y una evaluación final, la cual para 2023 tiene fecha de cierre el 15 de febrero de 2024.

Al 31 de diciembre de 2023, 491 (24.94%) de los 1.968 servidores<sup>7</sup> que han recibido su evaluación de desempeño correspondiente al periodo de análisis de este informe, distribuidos por sexo y por nivel como mostramos a continuación:

**Servidores con evaluación de desempeño por sexo y nivel**



<sup>4</sup>  $Ratio\ salario\ base = 100 \times \frac{Salario\ base\ del\ nivel}{salario\ base\ promedio}$

<sup>5</sup>  $Remuneración\ base\ de\ las\ mujeres / remuneración\ base\ de\ los\ hombres$

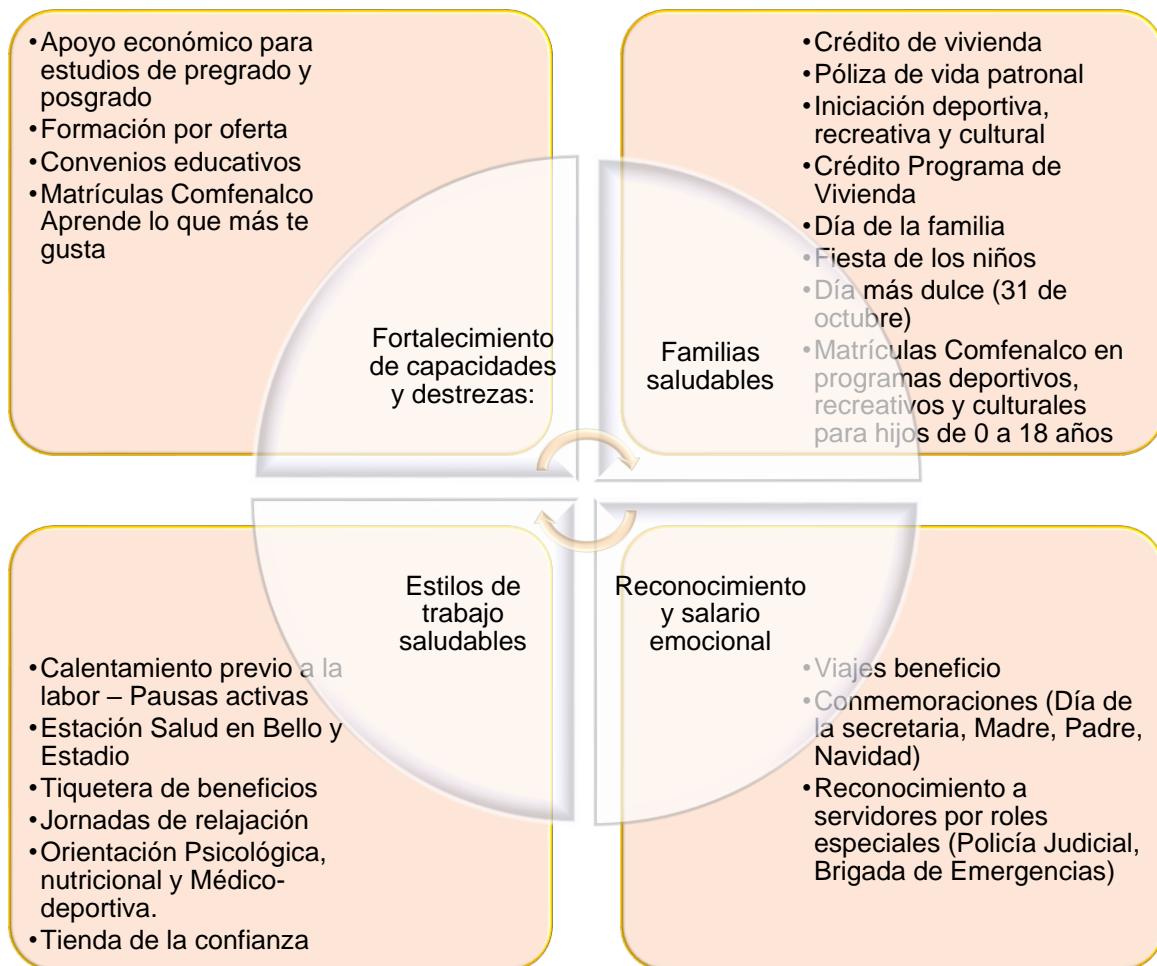
<sup>6</sup> Se excluye el cargo de Gerente General, dado que la asignación salarial no se encuentra definida en las curvas salariales de la Empresa.

<sup>7</sup> 15 servidores su fecha de vinculación fue después del 30 de junio de 2023.

A finales de 2023 iniciamos el proceso de fortalecimiento de metodología de gestión del desempeño para el 2024, por medio del planteamiento de objetivos en cascada con el fin de alinearlos con la planeación estratégica de la Empresa.

**Programa de bienestar:** Para nuestra Empresa es importante fortalecer continuamente el Programa de Bienestar y Calidad de Vida para los Servidores. Su finalidad es contribuir al balance personal, laboral, familiar y social, teniendo como insumos 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 tenemos en cuenta las siguientes áreas de intervención, las cuales abordan de forma integral al Servidor y a su familia, y en las que realizamos las acciones y programas que indicamos a continuación:



**Teletrabajo:** Durante 2023 formalizamos el teletrabajo y vinculamos en esta modalidad laboral a 131 servidores.

**Permiso parental [401-3]:** En el año 2023, 13 mujeres y 27 hombres tuvieron derecho al permiso parental (Licencia de maternidad para las mujeres y Ley María para los hombres) y todos se acogieron a este. Adicionalmente, todos se reintegraron a laborar una vez terminó su licencia.

**Póliza de vida patronal:** Desde el año 2014 otorgamos a todos los Servidores una póliza de vida patronal, a través de la cual pretendemos amparar a sus familias en caso de que el Servidor llegara a fallecer. Dicha póliza contempla un amparo básico de vida por muerte por cualquier causa, que se duplica en caso de muerte accidental. En 2023 se presentó el deceso de 4 servidores, lo que generó una reclamación de amparo de vida de \$569 millones.

La póliza cuenta además con unos amparos que cubren incapacidad total o permanente, enfermedades graves, auxilio funerario, bono canasta y dos rentas que permiten a los servidores recibir un amparo que les permite percibir unos recursos para su recuperación y subsistencia durante su ausencia laboral, en caso de hospitalización o cirugía ambulatoria con incapacidad posquirúrgica. Durante el año 2023 tramitamos 101 reclamaciones de rentas por hospitalización y/o cirugía y 6 por enfermedades graves, lo que representó desembolsos por \$443 millones.

**Programas de vivienda:** A través del programa de vivienda hemos beneficiado 393 servidores con un presupuesto total ejecutado de \$ 18.365 millones. En 2023, 104 servidores se postularon para obtener este beneficio, de los que se beneficiaron 34 (25 auxiliares y 9 Profesionales 2) con un desembolso de \$4.749 millones.

**Satisfacción con los programas de bienestar y pertinencia:** La calificación promedio de la satisfacción con los programas de bienestar fue de 4,7/5, según encuesta diligenciada por los participantes. Resaltamos el buen nivel de satisfacción de las actividades con prejubilados, brigadistas y policía judicial, Estación Salud y pausas activas. En cuanto a pertinencia, la calificación promedio fue de 4,8/5. Resaltamos la buena evaluación de programas como Estación Salud, pausas activas, reconocimiento a brigadistas, policía judicial y programa de prejubilados.

**Programas de ayuda a la transición [404-2]:** El programa de pre pensionados de la empresa “Hacia un nuevo camino en tu vida” tiene como objetivo brindar acompañamiento a los Servidores en proceso de pensión por vejez, con asesorías y actividades especiales que permitan gestionar el cambio y recibir de una manera positiva esta nueva etapa de su vida. Está dirigido a Servidores que se encuentran a tres (3) años o menos de su edad de pensión.

El programa aborda temáticas como la gestión del cambio, el cuidado de la salud física y mental, finanzas familiares, convivencia familiar, asesoría legal, integración



social y disfrute del tiempo libre. Para el año 2023 se tuvo la participación de 38 servidores.

**Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación [201-3]:** La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada –Metro de Medellín Ltda.–, para servidores y exservidores vinculados antes de la ley 50 de 1990 (junio de 1995), tiene recursos financieros que cubren su pasivo pensional y realiza anualmente el cálculo actuarial para las personas que aplican con derecho a bono pensional y que estuvieron vinculadas laboralmente entre mayo de 1979 y junio de 1995 para conocer el valor del pasivo pensional. Durante 2023, la Empresa realizó pagos por bonos pensionales por un valor de \$219 millones y por concepto de cuotas partes un valor de \$158 millones.

Luego de la entrada en vigor de la Ley 50 de 1990, a partir del 1 de julio de 1995 la Empresa, realiza los aportes a pensión de manera mensual según la normatividad legal vigente y en el fondo elegido por cada servidor. Para el año 2023 los aportes fueron:

Entidad	N° servidores <sup>1</sup>	%	Valor año 2023 en millones de \$
Pensión privada	1.272	62%	\$8.668
Pensión pública	798	38%	\$6.242
<b>Total</b>	<b>2.070</b>	<b>100%</b>	<b>\$14.910<sup>8</sup></b>

## Formación integral de la Gente Metro

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Gente Metro</b>	Receptor de la formación y de sus beneficios
<b>Usuarios</b>	Receptor, porque se benefician de la formación de la Gente Metro
<b>Aliados</b>	Ejecutor de algunos de los programas de formación
<b>Proveedores</b>	Ejecutor de algunos programas contratados con ellos y receptor de otros
<b>Estado</b>	Receptor, porque se benefician de la formación de la Gente Metro
<b>Comunidad</b>	Receptor, porque se benefician de la formación de la Gente Metro
<b>Clientes comerciales</b>	Receptor, porque se benefician de la formación de la Gente Metro

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Desarrollo del personal

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Estado, comunidad, clientes comerciales, Gente Metro

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 9

<sup>8</sup> Estos datos pueden variar por ajustes al cierre 2023

**Inquietudes planteadas por los grupos de interés, en el ejercicio de socialización de la Memoria de Sostenibilidad 2022, que se resuelven en esta Memoria:** ¿Las certificaciones obtenidas por los servidores en la Universidad Corporativa les sirven en el mundo laboral? ¿Cómo hacer para que la experiencia se reconozca?

## Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado indirectamente con el asunto:** ODS 4 (Educación de calidad)

**Valor corporativo relacionado con el asunto:** Construimos juntos resultados sobresalientes

**Objetivo estratégico relacionado con el asunto:** Fortalecer la cultura organizacional

**Proceso que lidera la gestión del asunto:** Gestión de servicios para el desarrollo humano

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para gestión de eventos formativos

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Lineamientos para la gestión del conocimiento

## Gestión del asunto material en 2023

**Universidad Corporativa:** Fue creada en 2015 y actualmente cuenta con 5 escuelas activas: Escuela de Operaciones, Escuela de Liderazgo y Alta Gerencia, Escuela de Formadores, Escuela de Cultura Metro y Servicio y Escuela de Conocimiento e Innovación. Su diseño curricular este compuesto por un modelo pedagógico y evaluativo que se desarrolla a través de mallas curriculares, las cuales son impartidas por nuestros 13 instructores y los más de 60 facilitadores que componen nuestra red interna.

Durante el 2023 obtuvimos los siguientes resultados:

Escuela	Resultados
<b>Cultura Metro y Servicio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9 cohortes graduadas en total</li> <li>275 personas certificadas, de las cuales 147 lo hicieron en 2023</li> <li>56 horas de formación por persona</li> </ul>
<b>Liderazgo y Alta Gerencia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2023 certificamos 143 Servidores en el nivel de profundización</li> <li>Todo el comité directivo (8 horas por persona)</li> <li>Profesionales 1 con personal a cargo (16 horas por persona)</li> </ul>
<b>Conocimiento e innovación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2023 graduamos 3 cohortes</li> <li>71 personas certificadas</li> <li>36 horas formativas en promedio por persona</li> </ul>
<b>Formadores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>38 facilitadores internos y 13 instructores graduados</li> <li>80 horas de formación por persona</li> </ul>
<b>Operaciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>39 cargos operativos formados con malla curricular y guías de aprendizaje</li> <li>6 grupos de conducción de trenes, 2 grupos de conducción de tranvías y 2 grupos de conductores de buses</li> </ul>

**Programas para desarrollar las competencias de los empleados [404-2]:** Con relación al desarrollo profesional, durante 2023 realizamos programas que facilitan la potencialización de las competencias y talentos de los Servidores Metro, buscando que el desempeño esté alineado con la Cultura Metro (cultura

organizacional) y los cambios organizacionales. Durante 2023 ejecutamos 17 programas, en los que tuvimos 13.652 participantes.

Así mismo, para fortalecer las aptitudes de los empleados, ejecutamos diferentes formaciones para fortalecer tanto a los líderes de la empresa como al personal administrativo y operativo a través de planes de formación por cargo, actualizaciones tecnológicas y los requerimientos legales de las diferentes áreas en sus necesidades formativas, según plan anual de formación. En total, ofrecimos 79 programas que representaron 26.112 horas/ persona de formación, de las cuales 15.719 fueron aprovechadas por hombres y 10.393 por mujeres, con una asistencia de 1.503 hombres y 941 mujeres.

**Cumplimiento del plan anual de formación:** Ejecutamos 54 de 56 formaciones planeadas, para un cumplimiento total de un 96,43%. La inversión total en la ejecución del plan de formación fue de \$1.239 millones.

**Promedio de horas de formación al año por empleado [404-1]:** Durante el año 2023, ofrecimos diferentes eventos formativos para una media en horas de formación de 51,31 horas por servidor, distribuidos por sexo y nivel según mostramos a continuación:

Sexo	Total horas persona de formación	Cantidad de servidores al 31/12/2023	Media de horas de formación al año
Hombre	72.684,3	1.371	53,02
Mujer	29.568,5	622	47,54
<b>Total</b>	<b>102.252,83</b>	<b>1.993</b>	<b>51,31</b>

Nivel	Total horas persona de formación	Cantidad de servidores al 31/12/2023	Media de horas de formación al año
Directivo	1.666,3	38	43,85
Profesional 1	23.225,5	416	55,83
Profesional 2	37.176,5	637	58,36
Auxiliar	40.184,5	902	44,55
<b>Total</b>	<b>102.252,83</b>	<b>1.993</b>	<b>51,31</b>

**Apoyo a estudio:** con el fin de acompañar a los Servidores en el fortalecimiento de sus capacidades y destrezas, nuestro Programa de Bienestar tiene un área de intervención denominada “Fortalecimiento de capacidades y destrezas” a través de la cual el Servidor tiene la posibilidad de aprender, integrarse y participar en actividades formativas, deportivas, recreativas, culturales y organizacionales diseñadas para él y sus compañeros. El aprendizaje obtenido puede permitir nuevas posibilidades de empleabilidad e ingresos adicionales a la economía familiar. Los tres programas son:

- **Apoyo económico para estudios de pregrado y posgrado:** para la realización de estudios de pregrado (en carrera universitaria o ciclos de profesionalización) y postgrado (especialización, maestría o doctorado). Los

integrantes de los Grupos Especiales de la organización (Brigada de Emergencias y Servidores con funciones de Policía Judicial) pueden postularse para estudios técnicos, tecnológicos o diplomados relacionados con el papel desempeñado en el grupo especial del que hacen parte. En 2023 se beneficiaron 49 servidores para una inversión de \$117 millones.

- **Convenios educativos:** con el fin de contribuir en el desarrollo de los Servidores y facilitar sus posibilidades y las de su grupo familiar de acceder a estudios superiores, especializaciones o programas de educación continuada, la Empresa cuenta con alianzas que ofrecen la posibilidad de descuento en inscripción o matrícula a programas de formación.
- **Programa “Aprende lo que más te gusta”:** cursos de formación en artes u oficios, desarrollo humano, formación físico-deportiva, idiomas o tecnologías.

**Formación por oferta:** son programas de formación continua ofrecidos en el mercado (congresos, seminarios, cursos). El valor invertido en el año 2023 para Servidores Metro fue de \$245 millones, impactando 129 personas.

## Servicio

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Usuarios</b>	Receptor y verificador, dado que usa la red para su desplazamiento y emite opiniones al respecto en diferentes canales.
<b>Proveedores</b>	Ejecutor, en la medida en que algunas obligaciones contractuales incluyen atención a usuarios.
<b>Transportadores</b>	Ejecutor, debido a que las rutas integradas son percibidas como parte integral del servicio.
<b>Gente Metro</b>	Ejecutor, como encargado de la atención de los usuarios.
<b>Estado</b>	Habilitador y Verificador, dado que el Metro presta un servicio público regulado y vigilado por el Estado.
<b>Gremios y asociaciones</b>	Verificador, dado que las alteraciones en el servicio afectan el desplazamiento normal de trabajadores a sus puestos de trabajo.
<b>Periodistas y líderes de opinión</b>	Verificador, dado que las alteraciones en el servicio afectan la cotidianidad y se vuelven noticia

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Experiencia en el uso del servicio, sistema de recaudo

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** usuarios, comunidad, transportadores, estado y clientes comerciales

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 62

### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado directamente con el asunto:** ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles)

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Servimos con alegría y pasión

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Alcanzar 1,3 millones de viajes en Día Típico Laboral

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión del ciclo de servicio del transporte

**Manual que aborda el asunto:** Manual del Servicio de Transporte

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para identificar y medir la satisfacción de usuarios, Procedimiento para atención de PQRSDf, procedimiento para la atención de los usuarios en los PAC, procedimiento para la planificación del servicio de transporte; Procedimiento para implementación mejoras y optimización sistema Cívica; Procedimiento atención requerimientos concepto Cívica; Procedimiento para la satisfacción de clientes de servicios de ciudad; Procedimiento para el modelo Origen Destino; Procedimiento para la planificación del servicio de transporte

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Servicio al cliente Metro en el marco de CX (Experiencia del cliente), modelo de experiencia del cliente en el Metro de Medellín; Plan operacional ante eventos especiales de afluencia masiva

## Gestión del asunto material en 2023

**Modelo de experiencia del cliente implementado:** Nuestro modelo de experiencia del cliente está centrado en el ser humano, mientras que nuestro ciclo de experiencia del cliente busca generar experiencias memorables en el uso de nuestra red de movilidad.

La implementación de la iniciativa estratégica para la gestión de la experiencia del cliente se materializa en la implementación del Modelo de experiencia del cliente para el diseño de productos, servicios o procesos, que nos permitan mejorar las interacciones con nuestros clientes, superando sus expectativas, e impulsar su nivel de satisfacción y recomendación hacia la marca. Para lograr dicho propósito, diseñamos un plan de implementación transversal a todo el quinquenio 2021 - 2025, con el fin de poder gestionar la implementación del Modelo de experiencia del cliente. Su avance en 2023 fue del 100% conforme a las actividades planificadas, cumpliendo así la meta establecida en el quinquenio y dando paso a la fase de consolidación del modelo en lo que resta del quinquenio del plan estratégico.

Entre los avances más significativos logrados en 2023 destacamos los siguientes:

- Socialización de los documentos guía que soportan todas las premisas, lineamientos y los componentes del modelo de experiencia del cliente en los grupos primarios de las áreas de la Empresa
- Formaciones a Servidores y contratistas en temas de experiencia del cliente.
- Formaciones de experiencia del cliente en las 5 cohortes de la Escuela de Cultura Metro y Servicio realizadas en el año
- Participación de los mecanismos de gobierno para la gestión de las acciones estratégicas y tácticas en el marco de la experiencia del cliente.
- Diseño de la cartilla de experiencia del cliente conforme a los resultados obtenidos en la medición del nivel de madurez de la experiencia del cliente en estaciones y paradas del Sistema.
- Actividades de formación al grupo InfluenCiadoreX para potenciar sus habilidades como promotores de la experiencia del cliente en la Empresa.

- Ejecución del plan de comunicaciones interno sobre las temáticas de experiencia del cliente.
- Articulación con la iniciativa estratégica de experiencia del empleado.
- Gestión de la experiencia del cliente a través de la identificación de los mecanismos para la medición de la satisfacción del cliente, así como mediante la formulación de indicadores y tableros de resultados para su seguimiento.
- Actualización de los arquetipos de clientes
- Adopción de los mecanismos para la mejora continua para la implementación de acciones de mejora en el SGM.
- Referenciaciones en temas de experiencia del cliente, con distintas entidades y empresas.

**Cumplimiento ANS Operación y Servicio:** Durante 2023 logramos un nivel satisfactorio en las atenciones de las incidencias de los equipos de acceso y recarga, que durante todo el año estuvieron por encima de la meta establecida de 90/100. Esto debido a que implementamos planes de mejora como capacitaciones y reubicación de bases de atención de los técnicos en sitio para la atención de averías.

**Índice de vehículos operativos para la operación:** Durante los cuatro trimestres de 2023 este indicador estuvo por encima del nivel de actuación satisfactorio, establecido en 99/100. Esto quiere decir que los vehículos, equipos y sistemas que hacen parte de la operación estuvieron disponibles para prestar el servicio.

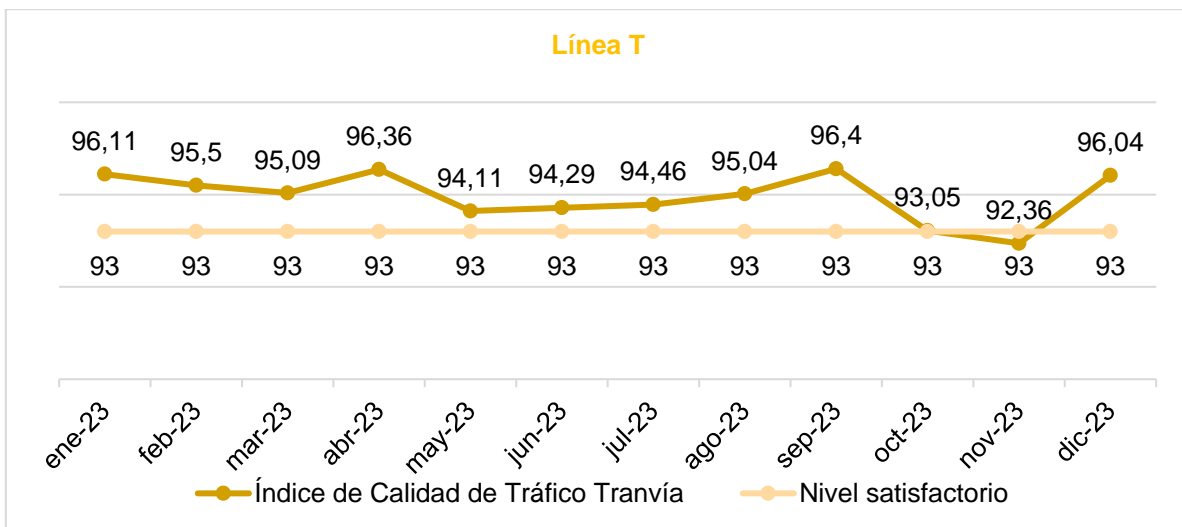
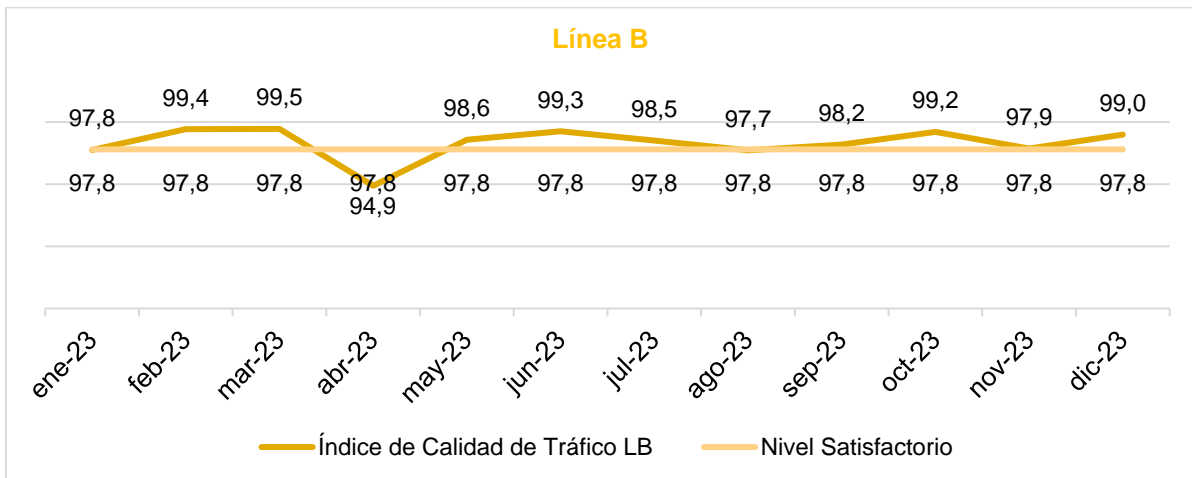
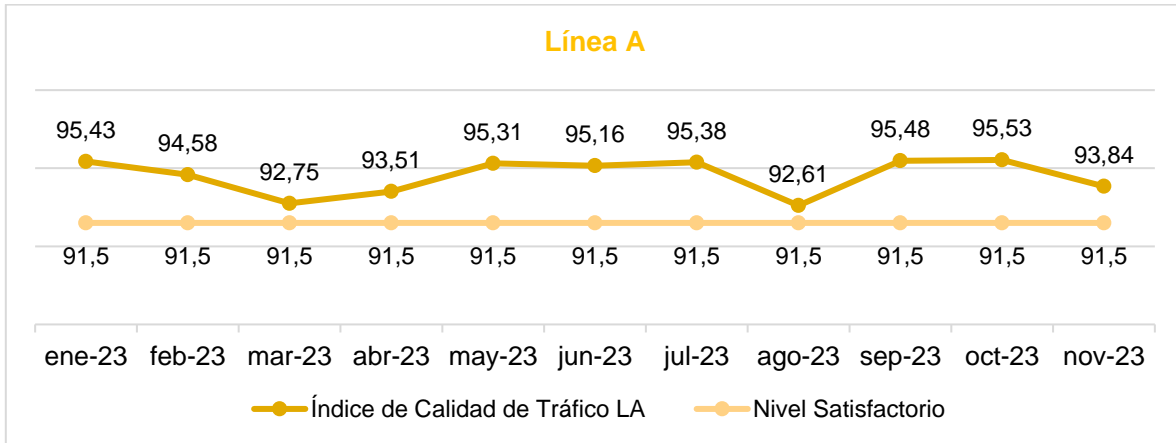
**Vehículos operativos:** Este indicador mide la cantidad de vehículos disponibles para operar con respecto al total de vehículos de la flota planificados para entregar a la operación. Durante todo 2023 estuvo por encima del nivel de actuación satisfactorio de 98,5/100, lo que demuestra la efectividad de nuestra planificación del servicio.

**Índice de calidad de tráfico:** Es la medición de la percepción de la calidad del servicio prestado diariamente, como resultado de las desviaciones o afectaciones a la programación establecida para la prestación del servicio, que involucra los dos principales conceptos: minutos de atraso durante el día y vueltas canceladas en el ejercicio.

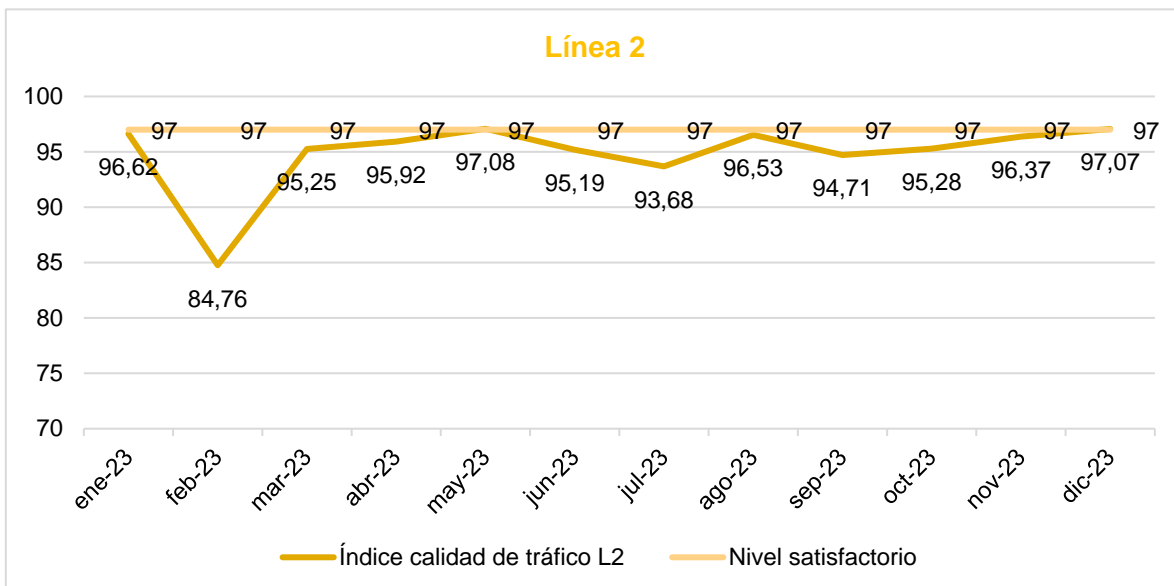
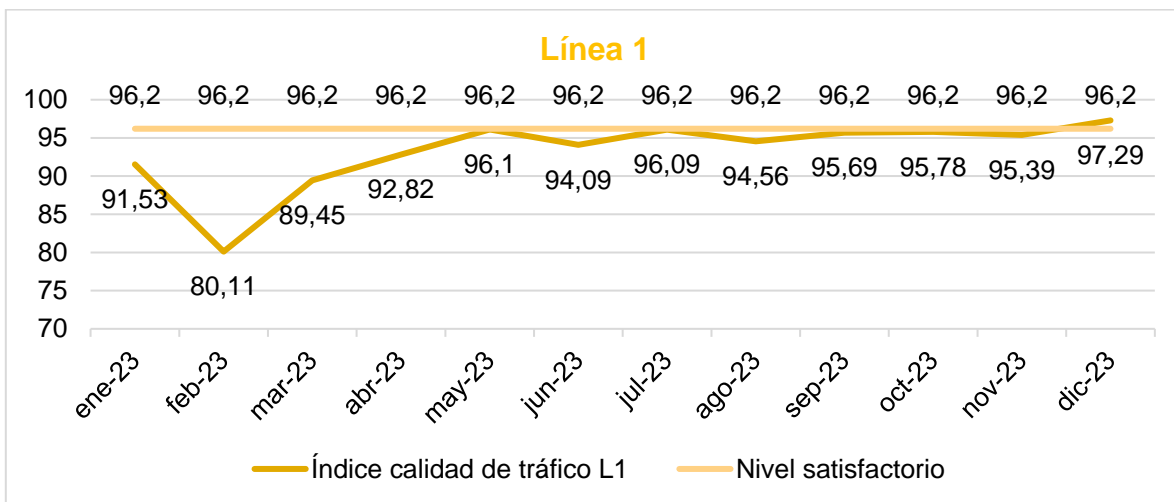
Este indicador esta parametrizado con los niveles de actuación entre mínimos y satisfactorios, que son diferentes para cada modo de transporte.

- **Líneas férreas (A, B y T):** Los niveles de actuación para estas líneas están establecidos respectivamente en 91,5/100, 97,8/100 y 93/100. Durante todos los meses de 2023 el indicador de estas líneas estuvo por encima de satisfactorio, con excepción de la línea B en abril debido a cierre de la estación Estadio motivado por disturbios generados por hinchas y de la línea

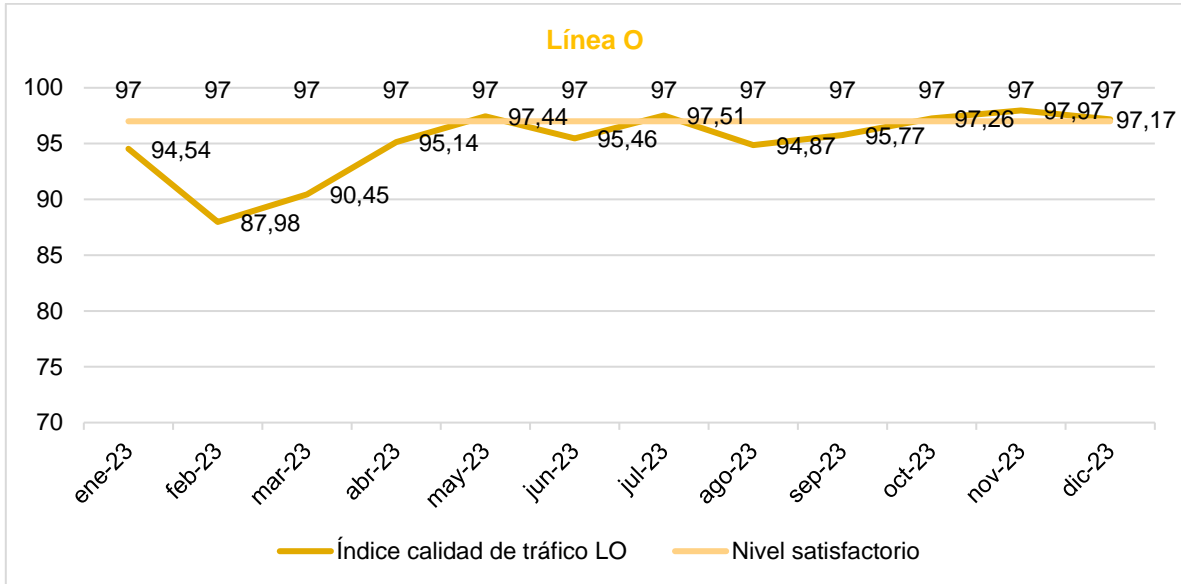
T en octubre por invasión de peatones el 31 de octubre y una falla técnica, que fue atendida por nuestro personal de mantenimiento.



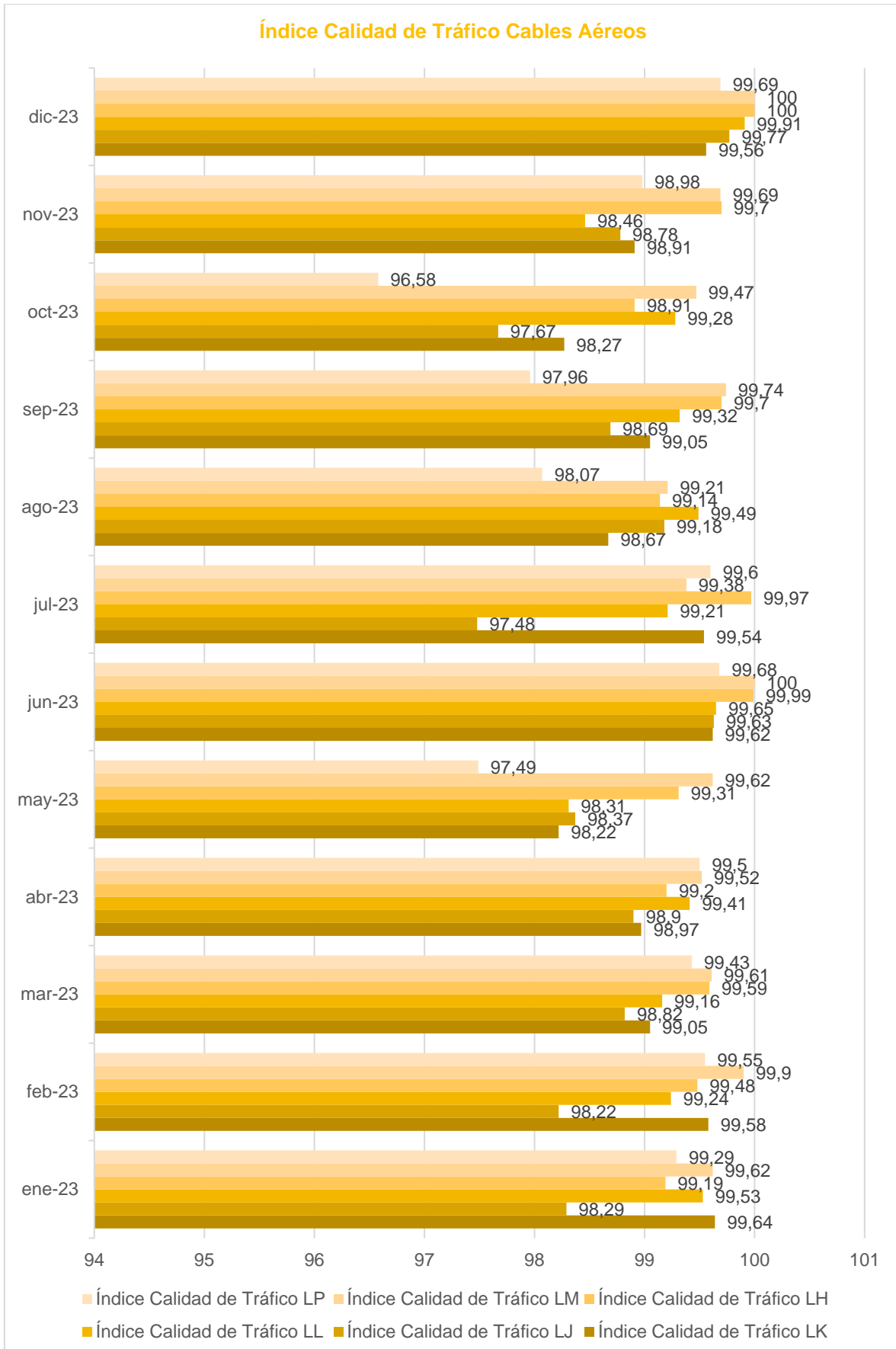
**Índice de calidad de tráfico líneas de buses (1, 2 y O):** Los niveles de actuación satisfactorios para estas líneas están establecidos en 96,2/100 para la línea 1 y en 97/100 para las líneas 2 y O. Su cumplimiento depende en una proporción muy alta de la garantía de tránsito ininterrumpido de la flota de buses, pero al compartir vía con vehículos y peatones, los corredores sufren constantemente invasiones al carril por tránsito de motos, accidentes de tránsito entre vehículos externos o vehículos externos y los buses, lo cual afecta el cumplimiento de las vueltas programadas. Dentro de las causas que generan los atrasos están la invasión del carril por motos o vehículos, ocupación por parte de peatones debido a manifestaciones, desfiles o acontecimientos como Halloween, accidentes de tránsito y reparaciones a la malla vial. Por estas razones, en ningún mes de 2023 alcanzamos los niveles satisfactorios, como se evidencia a continuación:







**Índice de calidad de tráfico líneas de Metrocable (líneas H, J, K, L, M y P):** El nivel de actuación satisfactorio para todas nuestras líneas de Metrocable está establecido en 98,8/100, cuyo cumplimiento se ve comprometido por condiciones meteorológicas como lluvias y vientos, lo cual obliga a parar el sistema para garantizar la seguridad de los usuarios y de la operación. A continuación, presentamos el comportamiento durante 2023.



**Índice medido de presentación:** Este indicador sirve para medir el estado de nuestros vehículos y las instalaciones físicas (estaciones y paradas) en cuanto a la iluminación y limpieza. Durante todo 2023 el promedio estuvo por encima de 9,8, superior al nivel de actuación satisfactorio definido. Esto evidencia el esfuerzo permanente por mantener un entorno cuidado en nuestra red.

**Extensiones de horario:** Para ofrecer un servicio comercial acorde a las necesidades de nuestros usuarios, atendemos las novedades por eventos de ciudad, los cuales exigen extensiones horarias. En 2023 realizamos 15, así:

Fecha	Motivo	Duración
3 de abril	Apertura de línea L (Metrocable Arví) el lunes santo por vacaciones de Semana Santa (usualmente cierra los lunes)	9 horas (de 9:00 a.m. a 6:00 p.m.)
29 de abril	Partido de fútbol entre Atlético Nacional y Deportivo Independiente Medellín	30 minutos (de 11:00 p.m. a 11:30 p.m.)
3 de mayo	Partido de fútbol entre Deportivo Independiente Medellín y Metropolitanos FC por Copa Libertadores	30 minutos (de 11:00 p.m. a 11:30 p.m.)
30 de junio	Fiestas de Sabaneta	1 hora (de 11:00 p.m. a 12:00 a.m.)
17 de julio	Jornada Medellín despierta	1 hora (de 11:00 p.m. a 12:00 a.m.)
31 de julio	Apertura de línea L (Metrocable Arví) el lunes santo por Feria de las Flores (usualmente cierra los lunes)	9 horas (de 9:00 a.m. a 6:00 p.m.)
6 y 7 de agosto	Feria de las Flores en Medellín	1 hora (de 10:00 p.m. a 11:00 p.m.)
13 de agosto	Partido de fútbol entre Atlético Nacional y Atlético Bucaramanga	45 minutos (de 10:00 p.m. a 10:45 p.m.)
9 de septiembre	Partido de fútbol entre Atlético Nacional y Deportivo Independiente Medellín	15 minutos (de 11:00 p.m. a 11:15 p.m.)
18 de septiembre	Partido de fútbol entre Deportivo Independiente Medellín y Millonarios	40 minutos (de 11:00 p.m. a 11:40 p.m.)
23 de noviembre	Partido de fútbol entre Atlético Nacional y Millonarios	40 minutos (de 11:00 p.m. a 11:40 p.m.)
1 y 2 de diciembre	Concierto de Karol G (Extensión pagada por los organizadores del evento)	2 horas (de 11:30 p.m. a 1:30 a.m.)
7, 9, 15, 16 y 22 de diciembre	Jornadas Medellín despierta	1 hora (de 11:00 p.m. a 12:00 a.m.)
8 de diciembre	Jornadas Medellín despierta	1 hora (de 10:00 p.m. a 11:00 p.m.)
13 de diciembre	Partido de fútbol entre Deportivo Independiente Medellín y Atlético Junior	40 minutos (de 11:00 p.m. a 11:40 p.m.)

**Mejoras implementadas en los PAC:** Con el fin de mejorar las condiciones de la atención en nuestros Puntos de Atención al Cliente, en 2023 realizamos las siguientes modificaciones:

- Cambios en los equipos de cómputo, así como en los escáneres necesarios para los procesos de personalización de la tarjeta Cívica.
- Modificación de los horarios de atención, con el objetivo de poder atender a los usuarios en horarios que se ajustan a sus necesidades. Anteriormente era de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m., y actualmente es de lunes a viernes de 10:30 a.m. a 7:30 p.m.
- Mejoras en el proceso de captura de la información, trabajando en pro de mejorar la calidad del dato.
- Mejora de la personalización vía web implementada en el año 2018, con el objetivo de que nuestros usuarios cuenten con alternativas para la generación de su medio de pago, buscando con ello mejorar su experiencia en el tiempo en filas. En diciembre de 2023 iniciamos pruebas en el PAC de la estación Acevedo, que consisten en que el usuario que vaya a personalizarse por primera vez haga un proceso de registro a través de Cívica Transaccional en la Web, y terminando su proceso en el PAC, reclamando su tarjeta Cívica.

**Nivel de satisfacción de clientes al ser escuchados y atendidos:** Los resultados en los cuatro trimestres del año fueron 95,5/100, 96,13/100, 96,2/100 y 95,92/100. Si bien en todos los trimestres cumplimos con la meta establecida de 80/100, continuamos trabajando para ser mejor calificados a través del análisis de la información, la curva de aprendizaje y conocimiento de los canales y su atención, la generación de acciones de mejora, en pro de la satisfacción de nuestros usuarios y apuntando al Servicio basado en la estrategia de Experiencia.

**Nivel de satisfacción del cliente con el ciclo del servicio:** Este indicador corresponde al grado de satisfacción del cliente al interactuar con la Empresa (CSAT), en los momentos de verdad del ciclo de la experiencia del cliente, específicamente en las interacciones de la personalización del medio de pago, tanto de primera como de segunda vía (primera vez o renovación), al igual que en los canales de contacto, comunicación, recarga y validación.

Para calcularlo, tomamos cuenta los resultados de las mediciones de satisfacción que realizamos tres veces en el año por medio de encuestas enviadas vía correo electrónico a nuestros usuarios y que medimos en una escala de 1 a 5, siendo 1 pésimo y 5 excelente. Luego, tomamos las calificaciones obtenidas de los clientes satisfechos que calificaron 4 y 5, y este número se divide entre el total de clientes encuestados.

Para el 2023, el nivel de satisfacción del cliente con el ciclo del servicio fue de 3,91 sobre 5, generando un resultado un poco por debajo de lo obtenido en 2022. Vale la pena mencionar que para esta medición las interacciones del uso de los canales para la recarga del medio de pago, específicamente las máquinas de recarga automáticas y la App Cívica, son aquellas donde se pueden generar mayores acciones para mejorar la satisfacción de los usuarios.

**Respuesta a PQRSD y Derechos de petición dentro de los tiempos establecidos:** En los cuatro trimestres del año, el cumplimiento de este indicador fue de 98,11/100, 98,61/100, 99,84/100 y 99,78/100, siempre por encima de la meta de 95/100.

Continuamos implementando acciones para mejorar estos resultados, los cuales están asociadas a la implementación de un CRM propio desde el mes de diciembre de 2022, su estabilización, uso y procesos de mejora continua.

Adicionalmente, tenemos otras acciones como seguimiento semanal al cumplimiento de los tiempos en las respuestas a las PQRSD y Derechos de Petición, generación de alertas desde los sistemas de información para el vencimiento de los tiempos de atención, apoyo permanente ante dudas e inquietudes para la atención de casos de la mano del área de Gestión Legal.

Por último, las capacitaciones y refuerzos realizados del CRM son un componente clave para trabajar en la mejora de estos resultados, así como el soporte permanente ante dudas e inquietudes sobre la atención de las PQRSD y DP; todo esto en pro de la satisfacción de nuestros usuarios y apuntando al Servicio basado en la estrategia de Experiencia.

**Nivel de experiencia del cliente [METRO – 01]:** Para 2023, el nivel de experiencia del cliente fue de 4,31 sobre 5, generando un resultado satisfactorio y superando la meta establecida del 4,30.

Este indicador lo calculamos anualmente promediando los indicadores de satisfacción (4,00), recomendación (4,48) y esfuerzo (4,45), y corresponde a la medición que realizamos para identificar el nivel de experiencia del cliente de la Empresa.

Este concepto lo entendemos como el impacto que generamos en los clientes respecto a su interacción en los diferentes puntos de contacto que tiene con nosotros en todo el ciclo de experiencia del cliente. En otras palabras, este indicador busca determinar cómo se siente el cliente luego de relacionarse con nosotros.

Nuestro propósito es que este indicador sea lo más cercano a una calificación de 5, lo que nos lleva a cumplir con nuestra promesa de marca, fortalecer nuestros lazos de confianza, ofrecer más momentos memorables y además generar acciones para buscar su fidelización, traduciéndose en impactos positivos para la Empresa como, por ejemplo, el incremento de viajes en el sistema.

## Seguridad integral y gestión de riesgos

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés

Rol

<b>Gente Metro</b>	Receptor, en la medida en que debe cumplir las normas y se beneficia de entornos seguros y protegidos.
<b>Proveedores</b>	Receptor, dado que varios de los procedimientos que abordan este asunto los incluyen en el alcance
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador en lo concerniente a la legislación laboral
<b>Sindicatos</b>	Verificadores, en su labor de defensa y promoción de los derechos laborales.
<b>Clientes comerciales</b>	Receptor, dado que varios de los procedimientos que abordan este asunto los incluyen en el alcance

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Usuarios, Gente Metro, Proveedores, Sindicatos

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Seguridad integral, Seguridad y Salud en el Trabajo

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 20

## Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 3 (Salud y bienestar), ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico)

**Valor corporativo relacionado con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Potenciar la gestión estratégica del talento humano, Alcanzar 1,3 millones de viajes en Día Típico Laboral

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de servicios para el talento humano, Gestión del ciclo del servicio del transporte

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para la gestión de riesgos; Procedimiento para el análisis de siniestros; Procedimiento para la gestión de accesos a Data Centers; Procedimiento Gestión de incidentes de seguridad y privacidad; Procedimiento para ejecución de trabajos de alto riesgo; Procedimiento para la identificación y valoración de riesgos laborales; Procedimiento para el control de riesgos en seguridad y salud en el trabajo; Procedimiento para la gestión de medicina laboral; Procedimiento para la evaluación de la exposición de riesgos higiénicos; Procedimiento para la gestión de la seguridad y salud en el trabajo; Procedimiento para el reporte e investigación de accidentes incidentes y enfermedades laborales; Procedimiento para gestionar el programa de promoción de la salud - Te cuidas, Te cuido; Metodología identificación de peligros evaluación y valoración de riesgos; Programa protección contra caídas y espacios confinados; Procedimiento para la gestión del riesgo público; Procedimiento para la atención de artefacto explosivo; Procedimiento para la atención de orden público; Procedimiento Análisis incidentes o accidentes operacionales; Procedimiento para la gestión del peligro químico; Procedimiento para ejecución ejercicios operacionales y emergencia; Procedimiento para el aseguramiento de la seguridad integral; Procedimiento para la gestión de reportes y riesgos operacionales; Procedimiento para la gestión de la Seguridad Vial; Procedimiento gestión mantenimiento; Procedimiento Gestionar averías operativas.

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Política gestión de la seguridad de la cadena de suministro internacional; Guía de análisis de Riesgos Contratos; Guía metodológica para la gestión de riesgos en Proyectos; Guía Gestión de Continuidad del Negocio METRO; Manual Gestión de Riesgos; Política de seguridad y privacidad de la información; Metodología para la elaboración de la Matriz de Peligros Cualitativa de Riesgos Higiénicos; Metodología para la valoración cuantitativa de agentes químicos; Metodología para análisis de la información de higiene; Metodología para la evaluación cuantitativa de iluminación; Metodología para la evaluación cuantitativa de ruido; Metodología para la evaluación cuantitativa de temperaturas; Manual básico de atención de accidentes de tránsito para el modo Tranvía; Metodología aplicación estrategia Mejorando seguridad operacional; Gestión operativa de riesgo público y convivencia ciudadana;

Lineamientos para la atención de accidentes de tránsito en Líneas de Buses; Cartilla de Gestión de Mantenimiento; Guía para construcción de los planes de mantenimiento del modelo de gestión de mantenimiento; guía para la Planificación, Programación y Ejecución en el Modelo de Gestión de Mantenimiento; Bases del Modelo de Gestión de Mantenimiento; Lineamientos para la atención de averías en línea A y B para vehículos de pasajeros

## Gestión del asunto material en 2023

Por medio de la seguridad integral, nuestra Empresa gestiona la continuidad en la prestación del servicio con los atributos de rapidez, cobertura, economía y seguridad. A la continuidad están asociados los conceptos de supervivencia, rentabilidad y crecimiento. Para gestionarla, contamos con ocho componentes, que son seguridad operacional, seguridad física, seguridad patrimonial, seguridad laboral (Seguridad y Salud en el Trabajo), seguridad ambiental, seguridad blindaje social, seguridad de la información y seguridad vial. La seguridad ambiental está explicada en la dimensión correspondiente, mientras que la seguridad blindaje social la abordamos en el asunto material Gestión social con usuarios y comunidad.

Como logro transversal, destacamos la consolidación del equipo de cumplimiento, conformado por el Oficial de Seguridad de la Información, el Oficial de Privacidad y el Oficial de Ética y Cumplimiento. Todos ellos son Profesionales 1 adscritos al área de Administración de Riesgos, buscando independencia de las áreas que operan los controles técnicos. Su función es velar por el cumplimiento de las obligaciones legales y voluntarias en los frentes técnico, legal y ético. Su labor está relacionada con impactos del asunto material gestión y cumplimiento legal, por lo que allí expondremos más en detalle los resultados de su gestión.

A continuación, detallamos la gestión en 2023 de los seis componentes mencionados inicialmente.

## Seguridad y Salud en el Trabajo

**Sistema de Gestión de la Salud y La Seguridad en el Trabajo [403-1]:** Nuestro Manual Integrado de Gestión describe cómo se consolida y dinamiza la gestión de nuestra Empresa a través de un sistema único de gestión. El Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo tiene como alcance identificar los peligros y valorar los riesgos laborales que surgen como resultado de la ejecución de las actividades realizadas por los Servidores de la Empresa, con el fin de contar con un ambiente seguro y saludable, con cobertura a todos los empleados, independiente de su forma de contratación.

Para la gestión de los riesgos asociados a la salud y seguridad en el trabajo aplicamos estándares internacionales, como la norma ISO 45001, y contamos con documentos de referencia y procedimientos que establecen lineamientos claros en la materia.

## Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes

**[403-2]:** Aplicamos una metodología sistemática, con alcance sobre todos los procesos y actividades rutinarias y no rutinarias, internas o externas, máquinas y equipos, todos los centros de trabajo y todos los Servidores, independientemente de su forma de contratación y vinculación, que les permita identificar los peligros y evaluar los riesgos en seguridad y salud en el trabajo, con el fin de que puedan priorizarlos y establecer los controles necesarios. Garantizamos la calidad de los procesos realizando una actualización anual de los peligros, los priorizamos y definimos los controles.

De acuerdo con el Procedimiento para el control de riesgos en seguridad y salud en el trabajo, donde identifican los peligros de acuerdo con el cargo y los roles. y contiene los siguientes ítems:

- **Descripción de la actividad:** identificamos y caracterizamos las actividades asociadas al cargo que se va a analizar.
- **Descripción de la tarea:** identificamos y caracterizamos las tareas críticas asociadas al cargo que se va a analizar.
- **Estado de operación rutinaria o no rutinaria:** determinamos el estado de operación en la que se realiza la actividad. Se marca acción rutinaria cuando la actividad que forma parte de la operación normal de la Empresa se ha planificado y es estandarizada. Se marca actividad no rutinaria, es decir, que no forma parte de la operación normal de la Empresa, o actividad que se ha determinado como no rutinaria por su baja frecuencia de ejecución.
- **Áreas generales e instalación físico-locativa:** identificamos el área general, las instalaciones físico-locativas y las zonas donde se realiza la actividad.

Para las actividades realizadas por terceros, la identificación de peligros la realizamos conforme al Procedimiento precontractual para la adquisición de bienes y servicios en la Empresa. En la etapa contractual, el proveedor debe actualizar la matriz de peligros de acuerdo con el objeto del contrato. Realizamos el control operacional según lo establecido en el Procedimiento para realizar supervisión o interventoría.

Estos procesos se tienen en cuenta en la revisión por la dirección, que prevé el análisis y evaluación de la conveniencia, adecuación, eficacia, eficiencia y efectividad del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, así como su seguimiento y control y la implementación de acciones correctivas.

El procedimiento para gestionar el sistema de evaluación y revisión por la dirección establece la participación y consulta de los Servidores. Estos se protegen frente a posibles represalias haciéndolos partícipes de la Filosofía Ruta Cero en el marco de la Cultura Metro, que integra temas de seguridad y salud en el trabajo, seguridad operacional y gestión ambiental, que motiva al reporte de errores, transgresiones y condiciones inseguras en los Servidores Metro.



En caso de requerirse cambios en las actividades, procedimientos o instalaciones físico-locativas que puedan afectar la salud y la seguridad de las personas, se debe informar oportunamente al área de administración de riesgos para identificar los peligros y analizar los riesgos, cumpliendo lo establecido en el Procedimiento para gestionar los cambios en la Empresa.

Durante 2023, los cambios más significativos fueron:

- **Sistema de izaje de reductor y motores del contorno de la línea K:** sistema que permite desplazar de forma segura y eficiente el reductor y los motores principales desde la plataforma electromecánica hasta el garaje donde se realiza el mantenimiento.
- **Automatización plataformas móviles de abordaje a trenes San Antonio:** sistema que permite desplazar de forma ágil y segura las plataformas de abordaje de la estación San Antonio línea B, de forma automática, a través de equipos electromecánicos.
- **Equipo de transporte para elementos de gran tamaño en estación La Aurora:** instalación de un puente grúa tipo monorriel con trolley eléctrico, que permite sujetar, izar y desplazar equipos de gran tamaño y de hasta 5 toneladas entre el cuarto de motores y el laboratorio de Cables Aéreos.
- **Diseño, fabricación y suministro de utillajes para el mantenimiento y almacenamiento de equipos de trenes y tranvías:** permiten la manipulación de elementos de dimensiones no uniformes y pesos considerables. También implementamos la adecuación de escalerillas en los trenes para la evacuación a la vía férrea, lo que disminuye de forma importante los riesgos para los usuarios cuando se debe realizar esta actividad.
- **Estudio de arco eléctrico para etiquetado de tableros de media tensión de corriente alterna y corriente directa subestaciones de energía:** la información contenida en estas etiquetas de seguridad advierte el nivel de riesgo por arco eléctrico (explosión, quemaduras o electrocución) al que está expuesto un Servidor que deba interactuar con el equipo, identificándose con esta información cuál es el equipo de protección personal (EPP) requerido para las actividades de mantenimiento.
- **Equipo remolcador para el desplazamiento de bogies:** facilita el transporte de los bogies sobre los rieles y disminuye el riesgo de lesiones por sobre esfuerzo pues disminuye la carga física y dinámica a la que están expuestos los Servidores que participen en la actividad.
- **Bancos para el mantenimiento de Baterías:** facilitan actividades de mantenimiento debido a que permiten ubicar de manera organizada los elementos utilizados en la rutina y minimizan la manipulación de los módulos de baterías, reduciendo los esfuerzos mecánicos del personal de mantenimiento.

- **Baranda móvil de protección vía 103 Norte:** Construcción de dos barreras mecánicas que mitigan el riesgo en los trabajos en altura en la zona de pantógrafo de los trenes de pasajeros.
- **Sistema de realidad aumentada para inspección de equipos y armarios eléctricos:** permite visualizar especificaciones y datos técnicos de los tableros eléctricos y sus componentes en diferentes dispositivos electrónicos, tales como celulares, tabletas o gafas de realidad aumentada. Además, despliega guías técnicas y de seguridad para la manipulación de equipos e incluso suministra el listado de herramienta necesaria para intervenir los tableros ya configurados.

Por último, evaluamos si los controles establecidos fueron eficaces y disminuyeron los niveles de prioridad del riesgo. Si estos no fueron eficaces en cuanto a la disminución del riesgo, se deben plantear nuevas acciones para su control. Cuando en una labor se desarrollan actividades ocasionales o de alto riesgo que no cuentan con controles de seguridad previos, se debe implementar el Análisis de Riesgo por Oficio (ARO), teniendo en cuenta la siguiente jerarquía en el análisis de controles: eliminación, sustitución, controles de ingeniería, controles administrativos y elementos de protección personal.

Para investigar incidentes laborales aplicamos el procedimiento para el reporte e investigación de accidentes, incidentes y enfermedades laborales, definimos la metodología y las acciones de mejora que son implementadas por cada una de las áreas, y los eventos ocurridos a los Servidores Metro se registran en el Sistema de Gestión de Mejoras (SGM). Igualmente, las enfermedades diagnosticadas como laborales.

Los accidente e incidentes laborales de contratistas se reportan en la plataforma para la gestión y control de Contratistas.

**Servicios de salud en el trabajo [403-3]:** nuestra Empresa cuenta con varios servicios de Salud con el fin de gestionar los riesgos que puedan generar afectaciones en la salud de los Servidores:

- **Exámenes médicos ocupacionales:** los aplicamos de acuerdo con los riesgos asociados a cada proceso en casos de ingreso, periódicos, post incapacidad, cambio de cargo y retiro.
- **Programas de vigilancia epidemiológica:** contamos con 3 programas de vigilancia epidemiológica (Osteomuscular, Psicosocial y protección auditiva), que nos permiten identificar cualquier afectación a la salud asociada a la exposición al factor de riesgo de manera temprana.
- **Seguimiento Servidores con recomendaciones laborales:** tiene como objetivo realizar adaptaciones al puesto de trabajo, que posibiliten la recuperación de la condición de salud presentada.

- **Análisis de ausentismo por causa de salud:** realizamos una revisión de manera mensual del comportamiento de las incapacidades médicas, con el fin de generar acciones encaminadas a la prevención de enfermedades.
- **Diagnóstico de condiciones de salud:** la IPS ocupacional que realiza los exámenes médicos emite un informe de manera anual en el cual evidencia el estado de salud de todos los Servidores. Esto nos permite generar planes de acción teniendo a la prevención de enfermedades y promoción de la salud.

**Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo [403-4]:** con respecto a los procesos de participación y consulta de los trabajadores para el desarrollo, la aplicación y la evaluación del Sistema de Gestión de la Salud y la Seguridad en el Trabajo, así como de los procesos de comunicación de información relevante sobre salud y seguridad en el trabajo, contamos con el Procedimiento para la gestión de la seguridad y salud en el trabajo, que define cómo realizar la evaluación, revisión por la dirección, rendición de cuentas, comunicaciones, consulta y participación de los trabajadores, de acuerdo con los términos establecidos en el SG-SST (Sistema de Gestión-Seguridad y Salud en el Trabajo), considerando roles y nivel de autoridad ante el SG-SST. En este procedimiento definimos el Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo, con sus funciones y sus responsabilidades, al igual que el Comité de Convivencia Laboral. También definimos la brigada de emergencia, con funciones, responsabilidades y nivel de autoridad.

- **Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo:** su objeto es promover la salud ocupacional dentro de la entidad, a fin de abrir espacios de participación para el mejoramiento de las condiciones de trabajo, en función de sustentar prácticas saludables que motiven a la adquisición de hábitos seguros. Es liderado por la Gerencia Administrativa, a través del área de Talento Humano, y está conformado por cuatro miembros que representan a los trabajadores y cuatro que representan a la Empresa, con sus respectivos suplentes. Es presidido por un miembro elegido por la organización y los integrantes se reúnen de manera mensual o de manera extraordinaria de ser necesario. Participan en la investigación de accidentes, incidentes y enfermedades laborales, y realizan inspecciones de seguridad planeadas y acompañamientos a los diferentes procesos de la organización.
- **Comité de Convivencia Laboral:** su objeto es contribuir a la prevención y solución de las situaciones causadas por conductas de acoso laboral dentro de la Empresa. Es liderado por la Gerencia Administrativa, a través del área de Talento Humano. Está conformado por 8 miembros que representan a los Servidores (elegidos por ellos mismos), y sesiona cada 3 meses, o de manera extraordinaria de ser necesario.

Durante 2023, el COPASST realizó diferentes actividades, siendo las más significativas las que enunciamos a continuación:

- 12 reuniones ordinarias y 10 reuniones extraordinarias.
- 11 formaciones recibidas por los integrantes.
- 10 visitas a diferentes instalaciones de la Empresa, además de una visita intensiva a diferentes procesos durante noviembre y diciembre.
- Entrega de informes a cada proceso involucrado, recogiendo la observado y planteando posibles mejoras.
- Participación en 145 investigación de accidentes de trabajo y enfermedad laboral, planteando posibles acciones para evitar su repetición.
- Atención de auditorías internas y externas.
- Participación en recorridos con el Ministerio de Trabajo.
- Realización de 15 reuniones con representantes de diferentes procesos de la Empresa, para tratar temas específicos.
- Reuniones de inducción sobre actividades de Copasst a 149 nuevos servidores que ingresaron durante 2023.
- Elaboración de 5 boletines publicados en NotiMetro y en el sitio de Intranet.
- Participación en solución de más de 15 situaciones que involucran mejoramientos en temas de SST.

**[403-5] Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo:** a través de la gestión de eventos formativos, contemplamos los eventos de capacitación para Seguridad y Salud en el Trabajo, incluida la formación específica sobre los riesgos laborales. Esto nos permite generar herramientas para impactar los diferentes riesgos de cada una de las operaciones y garantizar el aprendizaje integral que genera prácticas de autocuidado dentro de cada una de las actividades, así como también las diferentes certificaciones que dan el concepto de aptitud para tareas de alto riesgo.

Los cursos y cobertura sobre este tema realizados en 2023 fueron los siguientes:

Temática del curso	Servidores participantes
Reinducción	536
Trabajo seguro en alturas	497
Gestión de Riesgo Químico	164
Inducción nuevos Servidores	150
Momentos de seguridad	150
Riesgo Eléctrico	149
Riesgo Mecánico	53
Espacios Confinados	38

**[403-6] Promoción de la salud de los trabajadores:** el programa de Salud Te cuidas, Te cuido, tiene la finalidad de acompañar la salud de los Servidores, incorporando las actividades de valoración psicológica, médica, nutricional, Estación Salud (gimnasio propio), entre otros, para así fomentar estilos de vida saludables. Para el 2023 atendimos 179 consultas con nutricionista, 372 consultas con deportólogo, 466 Servidores asistieron a la Estación Salud y ofrecimos 108 acompañamientos psicológicos.

Por otra parte, contamos con el programa Ruta Cero, estratégico para promover nuestro compromiso con la seguridad y el cuidado. Durante el 2023 realizamos diferentes actividades con el fin de fortalecer la estrategia, entre ellas la formación a 191 líderes de Ruta Cero de todas las áreas (1.528 horas en total) y ejecución de la semana de la Cultura y Ruta Cero, en la que mediante charlas y experiencias vivenciales sensibilizamos a los asistentes frente a la importancia de la seguridad y el cuidado. También realizamos medición del estado de las áreas operativas en los potenciales organizacionales para la cultura del cuidado y diseñamos e implementamos el programa de orden y aseo.

Finalmente, realizamos actividades formativas en temas de salud mental como prevención del trastorno emocional, gestión de la fatiga y prevención del consumo de alcohol y drogas, impactando a 898 Servidores. Adicional a esto, realizamos la medición de factores de riesgo psicosocial con una cobertura del 87% de nuestra población.

**[403-8] Cobertura del Sistema de Gestión de la Salud y la Seguridad en el Trabajo:** Contamos con un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, con cubrimiento al 100% para los Servidores públicos vinculados a la Empresa, así como a los contratistas de las empresas con las que teníamos contratos activos al 31 de diciembre de 2023.

**Ausentismo por causa médica:** Durante el 2023 el indicador de ausentismo por causa médica fue de 2,22. Esto representa una disminución del 3,66% con respecto al año 2022, lo cual puede explicarse por la estabilización de las atenciones en salud con motivo del COVID-19. Durante el 2023, las principales causas de incapacidades médicas, siguen siendo los traumatismos y las patologías osteomusculares como principales diagnósticos causantes de ausencia por condiciones de salud.

**Lesiones por accidente laboral [403-9]:** El índice de frecuencia de accidentes laborales en 2023 fue de 4,82, es decir que por cada 100 Servidores se accidentaron 4, para un total de 99 accidentes, ninguno con grandes consecuencias. En cuanto a severidad, durante 2023 se generaron 445 días de ausencia por accidentes laborales, lo que nos indica que, por cada 100 servidores de la Empresa, se presentaron 21 días de ausencia. En 2023 las principales lesiones presentadas se asociaron a lesiones osteomusculares y golpes contra objetos.

**Dolencias y enfermedades laborales [403-10]:** En cuanto a enfermedad laboral en nuestros Servidores, para el 2023 tuvimos 4 reportes de enfermedad laboral registrables en el sistema de seguridad social en Colombia, que se relacionan con el sistema osteomuscular y respiratorio. De la investigación de estos eventos por enfermedad laboral, concluimos que debemos continuar realizando intervenciones locativas a los puntos de venta de las estaciones para garantizar condiciones ergonómicas aptas para el ejercicio de las labores.

Por otra parte, en 2023 terminamos con 191 Servidores con recomendaciones laborales en el marco del Manual Guía de Rehabilitación y Reincorporación del Ministerio de Protección Social (Ministerio de Salud y del Trabajo), que corresponde al 9% de la planta ocupada. Además, como parte de la gestión de los casos de salud, cerramos las recomendaciones médicas de 69 Servidores, quedando aptos para realizar el 100 % de las tareas asignadas para el cargo para el que se contrataron. Adaptamos las tareas de estos Servidores para cumplir recomendaciones laborales y garantizar su rehabilitación integral, añadiendo valor a la operación.

## Seguridad de la información

**Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información:** incorporamos el Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información (MSPI) entregado por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MINTIC). Dicho modelo establece un conjunto de lineamientos basados en buenas prácticas de estándares internacionales, con el objetivo de orientar la gestión e implementación adecuada del ciclo de vida de la seguridad y la ciberseguridad para las tecnologías operativas y las tecnologías de la información.

Según el modelo, nos encontramos en el nivel 3 (madurez) en una escala que va de 0 a 5. Esto significa que tratamos los riesgos de seguridad de la información a través de una metodología e implementamos el plan de tratamiento de riesgos.

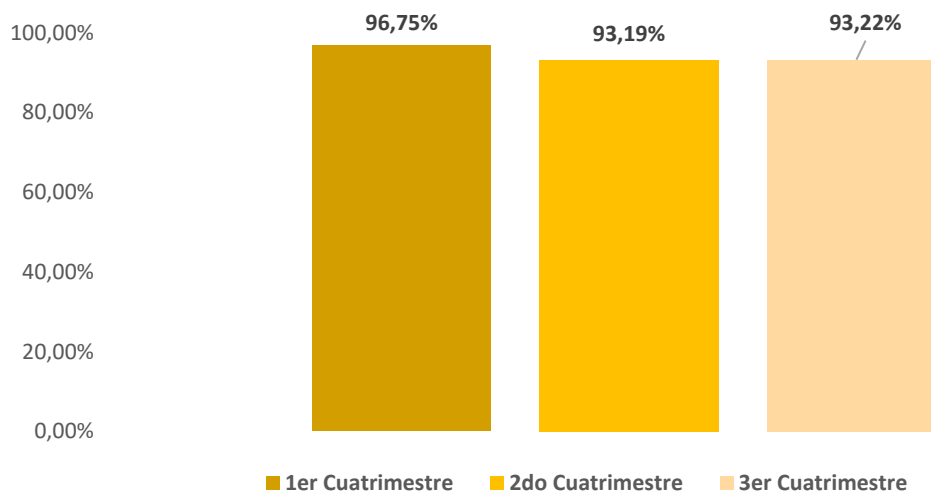
**Tratamiento de riesgos:** dentro de los tratamientos a los riesgos de seguridad de la información y tecnologías operativas, destacamos los siguientes controles, implementados a través de capacidades internas y de servicios tercerizados:

- **Controles perimetrales:** mitigan los riesgos de ataque externos tanto a la plataforma de tecnologías de información como a la operativa que soporta el servicio de transporte masivo.
- **Control de Monitoreo:** busca tener visibilidad permanente de los sistemas críticos y el alertamiento oportuno en caso de un incidente.
- **Control de la vulnerabilidad técnica:** busca tener al día los sistemas de información y los equipos operativos, aplicando las mejoras y actualizaciones de seguridad que cada uno de los fabricantes libera, cerrando de esta forma las brechas de seguridad emergentes.
- **Controles de accesos:** buscan que los accesos críticos solo estén asignados al personal autorizado y de una forma segura.
- **Controles de capacidad:** buscan oportunidad en el aprovisionamiento de recursos antes de que la operación se pueda ver afectada.
- **Controles de continuidad de negocio:** buscan establecer estrategias que permitan que la Empresa sea lo más resiliente posible en caso de una afectación del servicio.

- **Controles en el desarrollo de Software, nuevos proyectos, gestión del cambio:** buscan incorporar las seguridades desde el inicio de cada uno de estos puntos y garantizando así la mejora continua.

## Seguridad operacional

**Cumplimiento del plan de mantenimiento:** este indicador relaciona el número de órdenes del plan ejecutadas sobre el número de órdenes del plan en total. En la gráfica se observa el cumplimiento de los planes preventivos, para lo que tenemos definido un nivel de actuación satisfactorio del 85 %, acorde a los estándares internacionales. Es importante señalar que la brecha entre el resultado obtenido y el 100% no implica ninguna afectación al sistema o algún riesgo en la prestación del servicio, y se puede generar por causas exógenas, tales como fuertes lluvias o descargas eléctricas.



**Madurez del modelo de gestión de mantenimiento:** implementamos en su totalidad el Modelo de Gestión de Mantenimiento y sus 25 elementos enmarcados en el ciclo PHVA. En él estandarizamos las mejores prácticas de mantenimiento, desarrollando e implementando estrategias enfocadas en mantener una alta disponibilidad de los diferentes sistemas y equipos con los que apoyamos la operación comercial, aplicándolas para la mejora continua de la planeación, programación y ejecución de las actividades de mantenimiento, partiendo de los datos y el análisis de los resultados de nuestros indicadores.

**CCIF (Centro de Control de Infraestructura):** implementamos el CCIF (Centro de Control de Infraestructura) en la sala de control del PCC, mediante el cual usamos los diferentes aplicativos disponibles para realizar el monitoreo permanente de las variables de funcionamiento de los diferentes equipos y sistemas que apoyan la prestación del servicio. Con la implementación de este centro de control hemos logrado un mejor nivel de respuesta ante una potencial avería, mayor disponibilidad de los equipos y sistemas monitoreados, mejorar los tiempos de respuesta a los

usuarios, disminuir los costos de mantenimiento correctivo, recibir y brindar información que permite la toma de decisiones, mejorar la confiabilidad y la gestión de los activos en los componentes de estrategia, recursos y medición del desempeño.

**Mantenimiento mayor de los buses a gas natural vehicular (GNV):** en 2023 ejecutamos 12 mantenimientos mayores a la flota GNV, que se realizan cuando los vehículos han alcanzado la mitad de su vida útil (500.000 km). Las actividades que componen el mantenimiento mayor son reparaciones de motores de combustión interna, transmisiones automáticas, plataformas de personas con discapacidad (PcD), chasis y pisos, así como inspecciones completas de los sistemas neumáticos, hidráulicos, articulación, puertas etc. La inversión en 2023 fue de \$2.597 millones.

**Actualización de equipos de subestaciones de energía:** actualizamos 82 protecciones de celdas de media tensión con elementos de última generación para asegurar el buen funcionamiento del sistema eléctrico ante una falla y permitir mantener la disponibilidad del transporte para todos los usuarios. Estas protecciones ahora son integrables al Sistema de Gestión de Energía, lo que permitirá una mejor gestión de la energía de nuestro sistema.

Adicionalmente, actualizamos 7 interruptores de media tensión en la subestación de alimentación Envigado por obsolescencia tecnológica, instalando equipos más modernos que permiten asegurar la vida útil de la subestación por alrededor de 20 años más, además de mantener la seguridad para el personal de mantenimiento y las maniobras que se realicen en el sistema.

También instalamos un moderno sistema de compensación de energía reactiva para reducir el transporte de energía reactiva en exceso en las 3 subestaciones de mayor consumo de energía de la Empresa: Zamora, San Diego y Envigado 110kW. Lo anterior mejora notablemente la calidad de la energía consumida, representando eficiencias técnicas y económicas estimadas en alrededor de \$100 millones mensuales.

**Mejoramiento al sistema de freno de las plataformas móviles de la estación San Antonio línea B:** modificamos el mecanismo de operación de las plataformas para que el freno fuera más efectivo y confiable, mejorando la maniobrabilidad al aplicar el freno de manera que no es incómodo para el personal que los debe manipular cuando se requiera desplazar las plataformas hacia el parachoques y la seguridad de los usuarios.

**Red contra incendios:** invertimos \$4.797 millones en el suministro e instalación de sistemas contra incendio para las subestaciones de energía, con el fin de proteger los activos de la Empresa necesarios para la prestación del servicio en los diferentes modos de transporte.



**Incidentes de seguridad operacional [416-1]:** Durante 2023 tuvimos 20 casos de rebasamiento de señales, 6 casos de puertas abiertas de lado contrario, 2 casos de puertas de tren abiertas por fuera de la plataforma y 1 caso de marcha de vehículo con puerta abierta.

Con el fin de mitigar los eventos presentados y fortalecer la seguridad en el sistema, implementamos las siguientes estrategias:

- Actividades de aseguramiento con el personal operativo de Servicio al Cliente y socialización de lecciones aprendidas
- 23 inspecciones integrales en sitio (SST, Ambiental y Seguridad Operacional), en donde identificamos 18 recomendaciones de Seguridad Operacional, 78% cerradas y 22% en proceso.
- 41 reportes de Seguridad Operacional a través del aplicativo Human Scan, 77% cerrados y 23% en proceso.
- 51 reportes de Seguridad Operacional, los cuales se reportaron por otros medios (Correo, inspecciones, entre otros), 80% cerrados y 20% en proceso.
- Analizamos 53 eventos operacionales y generamos 216 acciones de mitigación, 75% cerradas y 25% en proceso.
- 2 encuentros de la comunidad de conocimiento de Seguridad Operacional, la cual es liderada por el Metro de Medellín y a la cual pertenecen otras empresas que implementan Modelos de Gestión de Seguridad Operacional: ISAGEN, EPM, Fundación UdeA y BQA
- Participación en 2 seminarios formativos.
- Formación en investigación de accidentes e incidentes operacionales a 23 servidores Metro y 1 refuerzo de la formación con participación de 15 servidores Metro.
- Actividades de promoción de Seguridad Operacional con alcance a más de 1360 contratistas y formación a 139 servidores nuevos Metro.

## Seguridad física

**Implementación fases 1 y 2 del CISE (Centro Integrado de Seguridad y Emergencias):** con la implementación del CISE fase 2 destacamos la puesta en funcionamiento de 84 cámaras y la entrada en funcionamiento del sistema de protección perimetral para Patios Bello, que contiene cámaras, cable de fibra óptica perimetral con accesorios y unidad sensora con 10 altavoces IP exterior.

**Automatización de puertas:** realizamos la automatización de las puertas P5 de las estaciones y paradas de la línea T con una inversión de \$ 2.608 millones. Esta automatización permite realizar la apertura y cierre de las puertas de manera remota y automática desde el Puesto Central de Control sin requerir de personal de manera local, facilitando así la dedicación del personal operativo y de seguridad a las labores propias de la prestación del servicio y la atención al usuario, así como una mejor oportunidad de cierre de las puertas de la estación o parada ante posibles

novedades de orden público, dando una mayor seguridad a los activos de la organización.

**Incidentes de seguridad física [416-1]:** durante 2023 tuvimos 62 casos de hurto a viajeros, 132 viajeros alcoholizados o drogados, 12 viajeros con objetos no permitidos, 11 reportes de paquete sospechoso, 6 arrollamientos y 175 casos de usuarios en la vía.

Para disminuir la ocurrencia de estos eventos que impactan en la seguridad física de nuestros usuarios, realizamos las siguientes acciones:

- Vigilancia permanente desde el CISE (Centro Integrado de Seguridad y Emergencias) apoyados en medios tecnológicos, Vigilancia Privada, Policía Metro y apoyo por medio del esquema de vigilancia por cuadrantes de la policía Nacional
- Refuerzo de seguridad privada en estaciones críticas incrementando la planta de personal de vigilancia y reforzando temas relacionados con procedimientos operacionales.
- Apoyo del grupo RAM (Red de Apoyo Metro, equipo interno de Servidores que prestan apoyo en situaciones operativas extraordinarias) en 3 eventos de ciudad, que recibió 3 formaciones en primeros auxilios y servicio inclusivo.
- Formación a la Brigada de Emergencia nivel I con un porcentaje de participación del 57%, Brigada nivel II con un porcentaje de 39,18% y Brigada de Rescate en cables SIWA con una participación de 70%.
- Dos encuentros de Brigadas en los comités de ayuda mutua.
- Formación en primeros auxilios a los Auxiliares Operadores de Estación y Operadores de Estación en temas de primeros auxilios.
- Formación en primeros auxilios y manejo de extintores al área de buses.
- Participación en el simulacro nacional y en el simulacro distrital.
- Simulacro en el área buses (Fátima) con la participación del DAGRD y Cruz Roja.
- Simulación de accidente aéreo área en el área de buses (Fátima).
- 1.206 atenciones de salud en todo el sistema Metro mediante el contrato de área protegida, de las cuales 1.046 fueron en sitio y 160 con traslados en ambulancia.

**Estrategia ¿Cómo va la vida?:** llevamos a cabo 32 acciones en pro de la valoración de la vida y la prevención del suicidio, entre las que resaltamos:

- 3 Escuchaderos (sitios donde la ciudadanía recibe atención psicológica gratuita por parte de un profesional) en San Antonio, Acevedo, La Aurora y San Javier
- 2 encuentros dirigidos a periodistas para el adecuado manejo informativo y preventivo del suicidio en alianza con la Gobernación de Antioquia

- Continuidad de la Mesa Metropolitana de Salud Mental, en la que participan las secretarías de salud de los municipios
- Realización de Biometrías para la identificación del nivel estrés/salud mental/conducta suicida de usuarios en las estaciones en alianza con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá
- Emisión de reflexiones invitando a respirar conscientemente para encontrar la calma por los altavoces de trenes y estaciones
- 4 activaciones con personajes y sicólogos en las estaciones de Medellín.
- Taller Arte más emociones con Rock por la Vida, dirigido a líderes sociales.
- Festival de Salud Mental con 11 actividades en estaciones y en articulación con los municipios del Valle de Aburrá.
- Encuentro académico y experiencial de salud mental, realizado en noviembre y liderado por el Metro y la Mesa Metropolitana de Salud Mental. Logró reunir a cerca de 10 expositores y contó con la participación de 290 asistentes, así como la vinculación de las universidades CES y Luis Amigó.

## Componente de Seguridad vial

**Incidentes de seguridad vial [416-1]:** en 2023 tuvimos 141 accidentes de tránsito con personas lesionadas y 629 sin lesiones. Para disminuir su ocurrencia, integramos la mesa de trabajo interinstitucional conformada por el Metro de Medellín y las siguientes secretarías del Distrito de Medellín: Movilidad, Seguridad y Convivencia Ciudadana, Infraestructura. A través de ella, logramos aumentar los operativos de control de la movilidad en las zonas vulnerables de los medios de transporte de Buses y Tranvía, control de personas en situación de calle, campañas de ornato, aseo y plan requisas.

Concretamente en el sector de la 45, en Manrique, 1.273 motos han sido inmovilizadas por hacer piques en el corredor de líneas 1 y 2 de buses. Según los estudios, la reducción de los piques ilegales fue de un 89% en el barrio Aranjuez desde Semana Santa, cuando comenzaron los reiterativos operativos en este corredor vial. En Las Granjas disminuyeron un 91%, Campo Valdés n.º 1 el 33% y Manrique Central el 55%, siendo estos tres sectores donde más se realiza esta práctica.

**Formación en el corredor tranviario:** llevamos a cabo 100 activaciones de la tropa de Autocuidado con la estrategia Para, mira...Sigue en la línea T del tranvía para sensibilizar sobre la importancia del cuidado de la vida y evitar afectaciones a la operación por accidentes de tránsito.

## Seguridad patrimonial

**Monitoreo del Riesgo Financiero:** en octubre de 2023, la Junta Directiva aprobó los límites de apetito de riesgos de mercado y liquidez. Adicionalmente, definió que la exposición a los riesgos financieros (mercado, liquidez, crédito y variables macro)

y el monitoreo de los límites se presenta trimestralmente a la Comisión de Auditoría y Riesgos de la Junta, y que, si alguna exposición se acerca a los límites mínimos de apetito o pasa a los niveles de tolerancia, se deberán presentar en Comisión de Auditoría y Riesgos, así como a la Junta Directiva, los tratamientos y estrategias que se hayan definido con la Gerencia Financiera. Durante 2023 no se presentaron mediciones en estos límites que implique un incumplimiento de los apetitos aprobados o generen señales de alertas tal que implique la implementación de tratamientos y estrategias.

## Derechos Humanos

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Gente Metro</b>	Ejecutor, en la medida en que interactúa con los demás grupos de interés y ahí debe observar siempre el respeto por los Derechos Humanos
<b>Usuarios</b>	Receptor, ejecutor y verificador, dado que al usar el servicio interactúa con Servidores y contratistas, y puede evaluar su comportamiento
<b>Proveedores</b>	Ejecutor, cuando sus obligaciones contractuales incluyen relacionamiento con usuarios
<b>Comunidad</b>	Receptor y verificador, en la medida en que la construcción de líneas y su posterior operación impacta aspectos como la vivienda
<b>Periodistas y líderes de opinión</b>	Verificador, dado que las conductas violatorias de los Derechos Humanos son objeto de denuncias periodísticas.
<b>Sindicatos</b>	Receptores y verificadores
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador desde el marco normativo, y ejecutor, en lo concerniente al Tribunal de Arbitramento.

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Comunidad, Sindicatos, Usuarios

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Derechos humanos

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 24

### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles)

**Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado indirectamente con el asunto:** ODS 16 (Paz, justicia e instituciones sólidas)

**Otros principios y estándares externos:** Declaración Universal de los Derechos Humanos

**Valor corporativo relacionado con el asunto:** Vivimos la cultura del respeto y la solidaridad

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Potenciar la gestión estratégica del talento humano, Extender la Cultura Metro a todos los grupos de interés para lograr una calificación de 9,5 sobre 10 en reputación corporativa

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de servicios para el talento humano

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para adquisición de predios para proyectos y obras de utilidad pública e interés social; procedimiento para la atención de acoso sexual contra las mujeres; procedimiento de atención de eventos de discriminación y/o violencia, debido a identidad de género, expresión de género u orientación sexual.

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Plan maestro de accesibilidad Metro de Medellín

## Gestión del asunto material en 2023

**Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas [406-1]:** durante el periodo del año 2023, con fundamento en lo definido en la Ley 1010 de 2006 no recibimos casos con presuntas conductas de discriminación laboral.

**Convenios de negociación colectiva [2-30]:** actualmente, en nuestra Empresa hacen presencia dos sindicatos, así:

- **Sindicato de empresa Sintrametropolitano:** en junio de 2023 se creó el Sindicato de Trabajadores de la Empresa de Transporte Masivo del Valle De Aburra Ltda.- Sintrametropolitano, que presentó su pliego de peticiones en julio, lo que marcó el inicio de las negociaciones entre las partes (Empresa y organización sindical). Como resultado de las conversaciones, en agosto se firmó la primera convención colectiva de la Empresa. Al 31 de diciembre de 2023 tenía un total de 105 afiliados, es decir el 5,27% de los Servidores y Servidoras de la Empresa.
- **Sindicato de industria Sintrametro:** el 14 de septiembre de 2022, el Tribunal de Arbitramento expidió el Laudo Arbitral que rige entre las partes (Empresa y organización sindical). Frente a él cursaba un recurso extraordinario de Casación ante la Corte Suprema de Justicia, órgano que ratificó 4 de los 5 puntos que fueron impugnados por el Sindicato, remitiendo un solo punto al Tribunal de Arbitramento para que este nuevamente se pronuncie sobre el mismo. Al 31 de diciembre de 2023 tenía un total de 609 afiliados, es decir el 30,55% de los Servidores y Servidoras de la Empresa. Desde el 14 de septiembre de 2022 rige el Laudo Arbitral entre las partes

Con el propósito de continuar fortaleciendo y manteniendo el relacionamiento positivo con los grupos de interés, en este caso, las organizaciones sindicales, la Empresa realizó reuniones mensuales lideradas por la jefe Gestión del Talento Humano (con dos miembros de su equipo), para tratar con los directivos sindicales temas de interés, buscando nuevas ideas y puntos de acuerdo. Adicionalmente, para apoyar el derecho a ejercer la libertad de asociación, la Empresa facilitó espacios, permisos y salas de reuniones para desarrollar sus actividades sindicales, como asambleas generales y reuniones periódicas.

En 2023, realizamos jornadas de formación en derecho colectivo, empleando recursos internos y externos. Estas sesiones estuvieron dirigidas al personal directivo y a profesionales con personal a cargo, entre otros, con el propósito de brindarles conocimientos sobre la naturaleza constitucional de los derechos de

asociación y negociación colectiva, resaltando la importancia de asegurar y respetar dichos derechos.

En el periodo de análisis, el área de Gestión de Talento Humano recibió 270 requerimientos sindicales, entre derechos de peticiones y solicitudes de permisos sindicales, todos fueron debidamente atendidos dentro de los términos legales. Entre ellos, el otorgamiento de 1.153 días de permisos sindicales para ambos sindicatos remunerados a los directivos sindicales, para garantizar el ejercicio de las actividades sindicales propias de su rol.

**Mantenimiento de equipos e infraestructura relacionada con accesibilidad:** invertimos \$344 millones en la modernización de ascensores en las estaciones Niquía, Prado, San Antonio y Exposiciones, con el fin de evitar su inactividad debido a la obsolescencia tecnológica, propendiendo por su mantenibilidad y disponibilidad de estos. Así mismo, destinamos \$1.725 millones al mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos de accesibilidad, con el fin de preservar la disponibilidad, confiabilidad y seguridad de estos equipos. Por último, destacamos que en el CCIF (Centro de Control de Infraestructura), mediante el cual se monitorean las variables de funcionamiento de los equipos y sistemas que apoyan la prestación del servicio, están incluidos los equipos de accesibilidad. Así, logramos un mejor nivel de respuesta ante una potencial avería, mayor disponibilidad de los equipos y sistemas monitoreados, mejorar los tiempos de respuesta a los usuarios, disminuir los costos de mantenimiento correctivo, recibir y brindar información que permite la toma de decisiones. Con todas estas acciones propendemos por garantizar los derechos de las Personas con Discapacidad.

**Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos [412-2]:** durante 2023, ejecutamos diversas estrategias para prevenir violencias en contra de las mujeres, así como para promover la equidad de género y el respeto por la diversidad, en el marco de los Derechos Humanos. Para tal fin, contamos con el apoyo de la Secretaría de las Mujeres de la Alcaldía de Medellín y logramos abarcar público de la Gerencia Social y de Servicio al Cliente con formación en diversidades sexuales, equidad de género y primeros auxilios psicológicos. Esto permite que, en las interacciones con los usuarios, nuestros Servidores y Servidoras se muestren respetuosos de los Derechos Humanos.

En esta misma línea, capacitamos a 377 Servidores del área de servicio al cliente en servicio incluyente enfocado a la atención a personas con discapacidad, focalizando en el fortalecimiento de habilidades blandas y el desarrollo del ser. Así mismo, los formamos en habilidades de flexibilidad psicológica que les faciliten afrontar el estrés propio del día a día en situaciones de trabajo emocional, generando una regulación efectiva de las emociones para la salud y mitigando el riesgo de malos tratos a los usuarios.

Así mismo, durante 2023 capacitamos 200 guías educativos en temas de aproximación al espectro autista y su atención oportuna en la red Metro. En total

realizamos cuatro jornadas de formación en alianza con la Asociación de Autistas de Colombia Autiscol.

**[410-1] Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos:** Durante 2023 realizamos 22 sesiones de formación en temas de equidad de género y diversidades sexuales a 426 policías y 306 personas del contratista de vigilancia privada. Esto debido a que hemos identificado que en el relacionamiento con estas poblaciones existen riesgos de vulneración de derechos humanos.

**Diversidad, equidad e inclusión social:** en el marco de nuestra Cultura Metro como modo de relación positivo con nosotros mismos, los otros y el entorno, realizamos diferentes campañas y encuentros enfocados en los siguientes grupos poblacionales:

Grupo poblacional	Acciones
<b>Mujeres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estrategia de prevención de acoso sexual “Puedes Expresarlo”,</li> <li>• 10 activaciones de “Diálogos móviles” para divulgación de nuestro procedimiento ante situaciones de acoso sexual, así como las rutas de atención del Distrito de Medellín.</li> <li>• 10 activaciones lúdico-pedagógicas de “Masculinidades corresponsables y no violentas” para generar opiniones favorables hacia la equidad de género, como vía fundamental para la vivencia de los derechos de las mujeres.</li> <li>• 7 acciones lúdico-pedagógicas con sketches teatrales con los colectivos KaKatua Violeta y el personaje clown Guacamole.</li> </ul>
<b>Personas con Discapacidad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 taller de co-creación para diseño de estrategias pedagógicas y de marcación de espacios para facilitar el ingreso de las personas usuarias de sillas de ruedas a los coches en hora pico en línea A</li> <li>• 1 encuentro entre el gerente general del Metro de Medellín y delegados de Personas con Discapacidad, neurodiversidades y enfermedades huérfanas denominado Gerenciando la Accesibilidad.</li> <li>• 10 encuentros con el Comité de Accesibilidad de Medellín CAME</li> <li>• 3 encuentros con el comité de discapacidad de Itagüí</li> <li>• 3 encuentros con el comité de discapacidad de Bello</li> <li>• 3 socializaciones de la primera fase del plan de accesibilidad del Metro de Medellín con colectivos PcD del Área Metropolitana y con representantes institucionales de los comités de accesibilidad y discapacidad.</li> <li>• 435 activaciones de la tropa de la diversidad e inclusión para sensibilizar a los usuarios de la red Metro sobre la importancia del cuidado de los dispositivos para la accesibilidad (ascensores) y la importancia del correcto uso de las filas preferenciales para las personas que más lo requieren.</li> </ul>
<b>Población LGTBI y Etnias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 actividades culturales, artísticas y/o académicas con enfoque de género, diversidad e inclusión social para generar espacios de inclusión y reconocimiento del otro.</li> <li>• 1 encuentro con mesas y colectivos LGTBI para identificación de necesidades y sesión de ideación, en articulación con Alcaldía de Medellín;</li> </ul>

Grupo poblacional	Acciones
Población migrante	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 encuentro con población indígena en el cual participaron, entre otros, 2 gobernadores de cabildos: el Chibarawak y el Embera.</li> <li>• 2 ferias interinstitucionales en articulación con USAID para acercar los servicios del Distrito de Medellín a la población migrante y acompañarlos en su proceso de regularización, con la participación de Migración Colombia, Secretaría de las mujeres, comunidades saludables de USAID, Integrate Medellín, Empleabilidad Comfenalco, CFA Inclusión financiera, entre otros.</li> <li>• 4 jornadas de sensibilización con usuarios del Metro y públicos externos con el objetivo de promover Cultura Metro, comportamientos prosociales, programas sociales y beneficios de la Red Metro.</li> <li>• 2 encuentros, en asocio con Camacol: programa Obra Escuela, en donde participó personal que ejerce labores de profesorado a personal de las obras, y otro con representantes de empresas relacionadas con el sector construcción.</li> <li>• 2 charlas dirigida a personas migrantes venezolanas que residen en Medellín, en el Centro Intégrate en Prado, con el aliado USAID.</li> </ul>

## Gestión social con usuarios y comunidad

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
Gente Metro	Ejecutor, como responsable del relacionamiento con los usuarios y la comunidad
Comunidad	Receptor, pues se beneficia de los programas
Usuarios	Receptor, pues se beneficia de los programas
Proveedores	Ejecutor, como apoyo para la realización de algunas actividades
Aliados	Ejecutor, como apoyo para la realización de algunas actividades
Periodistas y líderes de opinión	Verificador, al hacer cubrimiento noticioso del impacto de las acciones

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Usuarios, Comunidad, Gente Metro, Transportadores, Estado, Periodistas y líderes de opinión

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Gestión social con usuarios y comunidad

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 17

### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado directamente con el asunto:** ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles)

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados indirectamente con el asunto:** ODS 4 (Educación de calidad)

**Valor corporativo relacionado con el asunto:** Vivimos la cultura del respeto y la solidaridad



**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Extender la Cultura Metro a todos los grupos de interés para lograr una calificación de 9,5 sobre 10 en reputación corporativa

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Cultura Metro y reputación corporativa

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para la gestión educativa; Procedimiento para la gestión cultural; Procedimiento para la gestión de relaciones con la comunidad; Procedimiento para la gestión social integral en proyectos; Procedimiento para la atención de comportamientos contrarios a la integridad urbanística

## Gestión del asunto material en 2023

[413-1] La gestión social con usuarios y comunidad es parte fundamental de la Cultura Metro como modo de relación positivo con nosotros mismos, los otros y el entorno. En el estudio anual de reputación incluimos una pregunta en la que les pedimos a todos nuestros grupos de interés que expresen, en una escala de 1 a 10, que tan de acuerdo están con la siguiente afirmación: “el Metro fortalece la cultura ciudadana mediante programas o campañas de formación”. Al promediar las respuestas de 550 personas participantes en la encuesta, el resultado es 8,8/10, evidenciando el impacto positivo de esta gestión.

Las acciones que realizamos están agrupadas en los componentes entorno cuidado, relacionamiento con comunidad, gestión educativa con usuarios, formación con comunidad, gestión cultural y gestión social en proyectos (Metro de la 80), como detallamos a continuación:

### Entorno cuidado

**Sensibilización a Gente Metro:** realizamos 1 jornada de sensibilización interna a 36 líderes de Ruta Cero, quienes a su vez multiplican la información con los equipos de trabajo de sus respectivas áreas, a fin de mejorar los resultados de la auditoría interna en temas de reciclaje. La actividad la realizamos en articulación con las empresas de reciclaje y aseo ASEMAR y RECUPERAR, de la alianza Separa.

**Jornadas de aseo y ornato:** realizamos 25 jornadas en articulación con las diferentes empresas de aseo, secretarías de medio ambiente de Itagüí, Sabaneta y con el Comité de Aseo y Ornato del Distrito de Medellín.

**Jornadas de sensibilización:** realizamos 10 jornadas de sensibilización comunitaria sobre problemáticas que se presentan en los entornos del Metro, en articulación con las diferentes empresas de aseo, secretarías de medio ambiente de Itagüí, Sabaneta, Bello y del Distrito de Medellín

### Relacionamiento con comunidad

**Relacionamiento con organizaciones sociales JAC (Juntas de Acción Comunal) – JAL (Juntas Administradoras Locales) – organizaciones sociales de base:** realizamos 60 encuentros de relacionamiento y articulación con JAC y 5 con JAL para abordar temas como uso adecuado del espacio público en las

estaciones de la línea P, apoyo a programación cultural, artística y recreativa, acciones conjuntas de apoyo a campañas de convivencia ciudadana, facilitación de espacios Metro para el uso por parte de grupos comunitarios, articulación a las dinámicas comunitarias través del programa Amigos Metro, manejo de residuos y uso adecuado del espacio público en las estaciones, acercamiento de la oferta institucional del Metro dirigido a las comunidades, gestión de temas críticos reportados por Riesgo Público, gestión de novedades y reportes de las comunidades hacia el Metro, gestión de apoyo y respaldo social y comunitario con los ediles de la comuna 9, con respecto a los actos de vandalismo perpetrados contra el tranvía, donde personas de la comunidad atentaron en tres ocasiones, con piedras, los vehículos.

**Mesas zonales interinstitucionales:** participamos en 39 encuentros de mesas interinstitucionales con entidades del Distrito y en 16 encuentros de mesas interinstitucionales zonas norte y sur

**Relacionamiento entidades públicas y privadas (Alcaldías, entes descentralizados, entidades privadas, ONG's):** sostuvimos 39 encuentros con entidades públicas y privadas, así como 8 encuentros y articulaciones con entidades y organizaciones que permitieron el desarrollo de actividades culturales y comunitarias en las zonas de influencia de las estaciones Acevedo, 12 de octubre y El Progreso.

**Jornadas comunitarias para el cuidado de lo público:** realizamos 82 jornadas comunitarias, en donde participaron 19.741 personas de distintas edades. En ellas trabajamos temas como uso adecuado del espacio público, especialmente de las instalaciones del sistema Metro, manejo adecuado de residuos y tenencia responsable de mascotas, convivencia ciudadana, comportamientos prosociales y valores ciudadanos, promoción de buena vecindad, diálogos y reflexiones comunitarias, Cultura Metro y buen uso del sistema de transporte Metro y acompañamiento a intervenciones de obra y mantenimiento de cables.

**Mesas zonales interinstitucionales:** participamos en 4 encuentros de la Mesa de Trabajo de la Red de Enfermedades Huérfanas del departamento de Antioquia y realizamos actividades de sensibilización en estaciones, así como difusión de contenidos a través de medios de comunicación Metro.

**Relacionamiento entidades públicas y privadas (Alcaldías, entes descentralizados, entidades privadas, ONG's):** realizamos 11 encuentros con alcaldías y 12 con otras instituciones. Estos encuentros con los municipios del sur y con el distrito de Medellín facilitaron la intervención y sensibilización con comunidades de incidencia Metro en temas ambientales, de ornato y aseo, uso del espacio público y atención de temas de inclusión social.

**Gestión educativa con usuarios**

**Formación de usuarios:** a través de una estrategia con enfoque diferencial y focalizado identificamos tanto las necesidades particulares de nuestros usuarios y las singularidades de las estaciones para atenderlas de manera más oportuna. A partir de esto, activamos una serie de tropas pedagógicas permanentes (grupos de guías educativos encargados de la formación de usuarios con un propósito definido: movilidad, autocuidado, multicanal, otredad, cultural), que generaron una disminución de un 13,6% en comparación con el año 2022.

Por otra parte, ubicamos 126 piezas de la señalética “Prohibido bajar a la vía” en los nichos de ambas vías de las 21 estaciones de la línea A, para persuadir a nuestros usuarios sobre la importancia del autocuidado en la red Metro. Esta acción estuvo acompañada de un proceso formativo con 15 activaciones de la tropa que lleva este mismo nombre.

Así mismo, realizamos 10 activaciones del Punto Móvil de Cultura Metro, un espacio de formación itinerante para usuarios potenciales, nuevos y frecuentes sobre comportamientos prosociales para la sana convivencia, la agilidad y seguridad en la red Metro.

Por último, realizamos 27 recorridos pedagógicos con entidades estratégicas como instituciones educativas, entidades públicas y privadas que trabajan con población vulnerable y personas con discapacidad.

**Socialización y formación por cambios y contingencias con los canales de recarga:** realizamos 32 activaciones de la tropa multicanal para informar y formar a nuestros usuarios sobre los cambios en los PAC (aperturas, horarios y trámites), así mismo para información sobre funcionalidades de las Máquinas de Recarga Automática (MRA) en las líneas A, P y T.

**Promoción de comportamientos prosociales:** llevamos a cabo 20 activaciones de la tropa de Otredad y No Violencia para promover la sana convivencia en la red Metro, así como 345 activaciones de la tropa de movilidad enfocada en facilitar el intercambio de usuarios en la zona de puertas de los vehículos y formar a los usuarios sobre los comportamientos prosociales (decálogo del buen viajero de la campaña Cultura Metro Soy Yo). Por último, realizamos 10 actividades denominadas sketch teatrales recorriendo la Red Metro para sensibilizar sobre el comportamiento adecuado al interior del sistema, en alianza con Elemental Teatro.

## Formación con comunidad

**Salas de alfabetización digital:** 30.552 usuarios se beneficiaron de estos espacios, ubicados en las estaciones Vallejuelos y Trece de Noviembre, durante el año 2023. Complementamos su oferta de computadores con un punto fijo de lectura y actividades orientadas al fortalecimiento de habilidades prosociales en el marco de la Cultura Metro, como la hora del cuento, cine club y actividades lúdicas, así como

micro cursos orientados a promover el uso responsable y creativo del internet. A ellas asistieron 3.972 personas.

**Navidad comunitaria:** realizamos seis acciones en comunidades de influencia de la Red Metro, con el apoyo del Teatro Matacandelas y la Corporación Cantoalegre.

**Amigos Metro:** Para el año 2023 se conformaron 25 grupos de semilleros infantiles en las estaciones Acevedo, Doce de Octubre, El Progreso, Andalucía, Popular, Santo Domingo, Juan XXIII, vallejuelos, La Aurora, El Pinal, Trece de Noviembre, Las Torres, Villa Sierra e Itagüí. Realizamos 324 sesiones en total, en las que participaron un promedio de 591 niños y niñas. Los ejes temáticos desarrollados fueron competencias psicosociales (Normas de convivencia, convivencia pacífica, resolución no violenta de conflictos, Cultura Metro, uso del sistema y cuidado de lo público, reconocimiento de la Otredad) y fortalecimiento de habilidades para la vida y enfoque de capacidades (Escucha activa, comunicación asertiva y reconocimiento de sí).

Adicionalmente, conformamos 22 grupos de Escuela de Familia, con una participación de 227 personas adultas inscritas, que procuramos fueran acompañantes, padres, madres o responsables de los niños y niñas adscritos a los semilleros de Amigos Metro. Desarrollamos 90 sesiones en las estaciones Acevedo, Santo Domingo, El Progreso, Andalucía, Popular, Santo Domingo, Juan XXIII, Vallejuelos, La Aurora, El Pinal, Trece de Noviembre, Las Torres, Villa Sierra, Itagüí y Envigado, en las que abordamos temas como comportamientos prosociales y habilidades para la vida, Cultura Metro, buena vecindad y el valor de lo comunitario, cuidado del entorno, convivencia ciudadana y uso adecuado del sistema de transporte Metro.

**Jornadas de Cultura Metro en instituciones educativas:** realizamos 62 Jornadas Pedagógicas en igual número de instituciones educativas en las que participaron 27.747 niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos, estudiantes de las diferentes instituciones. Los temas desarrollados fueron Cultura Metro, convivencia estudiantil, uso adecuado del sistema Metro y comportamientos prosociales y convivencia ciudadana.

Como una acción complementaria, realizamos el pilotaje de 2 encuentros de formación con docentes pertenecientes a las instituciones que participaron del programa Amigos Metro. Cada encuentro tuvo una duración de 8 horas y participaron 18 docentes, con quienes desarrollamos los temas ser humano y cultura, pedagogía y Cultura Metro, cómo enseñar modos de relación positiva en la ciudad, enfoque de capacidades y diálogo de saberes.

**Escuela de Líderes:** certificamos a 170 jóvenes entre los 14 y 28 años de edad, quienes recibieron 48 horas de formación como Embajadores de la Cultura Metro mediante los módulos Entre contextos y enfoques / Cultura Metro y Cultura

Ciudadana, Liderazgo desde el ser / Sostenibilidad Social y Ambiental y Formulación de Proyectos / Lenguajes creativos y asertivos en el Liderazgo.

**Programa de formación Cultura Metro:** este programa está dirigido a los bachilleres recién egresados de las instituciones educativas de las áreas de influencia del Sistema Metro, a quienes les entregamos elementos formativos desde la teoría y la práctica, que les permite desarrollar competencias y habilidades para la empleabilidad y multiplicar los elementos de la Cultura Metro en sus comunidades, extendiendo así la gestión social y cultural de la Empresa. Cuenta con autorización del SENA y certificación por el ICONTEC en la NTC 5581. Desde que el programa inició, en el año 2004, hemos impactado un total de 626 personas, 28 de ellas en 2023.

**Programa de formación dual:** Nuestra Empresa, en su interés de aportar al desarrollo de la comunidad, ha estructurado procesos de formación basados en su conocimiento y experiencia. Como parte de este propósito, en febrero de 2019 firmamos un acuerdo con el SENA para impartir conjuntamente un Programa Técnico de Formación Dual, en el que certificamos 16 aprendices en 2023, para un total de 82 aprendices certificados. El programa desarrollado durante el año 2023 fue Técnica en Electricista Industrial del SENA, cuya duración es de 2.208 horas totales, de las cuales 1.320 horas son lectivas. La Empresa se encarga de impartir 633 horas (48%), aportando tutores y ambientes de aprendizaje propios que permitan el desarrollo en contexto de las capacidades de los aprendices.

**Programa de formación en Conducción de Vehículos de pasajeros Tipo Metro:** La Empresa realiza el programa de formación en Conducción de Vehículos de pasajeros Tipo Metro, autorizado por el SENA y certificado por el ICONTEC en la NTC 5581. Está dirigido a estudiantes universitarios, quienes luego de aprobar el proceso formativo son contratados durante el tiempo de formación en su carrera universitaria por la Unión Temporal conformada por la Universidad de Antioquia, Universidad Nacional Sede Medellín y el Politécnico Jaime Isaza Cadavid para prestar el servicio de conducción de trenes y tranvías en La Empresa. Este programa tiene un alto impacto social, pues garantiza a los estudiantes universitarios (conductores de trenes), la obtención de unos ingresos que les permiten financiar sus estudios superiores. A la fecha se han vinculado al programa aproximadamente 2.334 estudiantes universitarios que han culminado la carrera y acceden a mejores oportunidades.

## Gestión cultural

**Exposición en la Sede Administrativa y en estación Acevedo línea P:** En el marco del proyecto Museo Metro, realizamos dos exposiciones que visibilizan una parte significativa de la historia de nuestra Empresa y su relación con la ciudad. La primera exposición la ubicamos en el ingreso de la Sede Administrativa, y la segunda en la estación Acevedo línea P. Ambas exposiciones tienen un carácter itinerante y el propósito es mantener una agenda permanente de activación de

contenidos por medio de recorridos programados, conversatorios y actividades con fines pedagógicos.

**Galería de Arte Público:** realizamos el mantenimiento y restauración de las obras Virgen de la Leche (en la estación Tricentenario), Virgen de la Anunciación (en la estación Universidad), Esfera Pública (en el cruce de Ayacucho con Junín, corredor del Tranvía) y mural Juan XXIII (en la estación Juan XXIII), dando continuidad al plan de conservación del patrimonio artístico.

**Galería de Arte Urbano:** realizamos cinco intervenciones de arte urbano en espacios de la Infraestructura Metro y en las áreas de influencia del sistema. Estas acciones concertadas priorizaron la renovación de contenidos en superficies que por su alto deterioro requerían una nueva intervención y también llegamos a nuevas áreas, que por su alta visibilidad se constituyeron en una oportunidad para el desarrollo de proyectos de gran impacto.

**Trenes de la cultura:** Durante el año 2023 establecimos alianzas que permitieron la investigación, diseño y producción de seis Trenes de la Cultura, con los que conmemoramos el bicentenario de la Armada, promovimos el Parque de la Conservación y el campamento Maker (estrategia de innovación abierta de la Universidad de Antioquia), y rendimos homenaje al escritor Manuel Mejía Vallejo, a la pianista Teresita Gómez y al pintor y escultor Fernando Botero, este último con motivo de su fallecimiento.

**Exposiciones artísticas:** programamos 20 exposiciones en espacios Metro y en las salas de arte que tenemos a disposición para los artistas y colectivos de la ciudad.

**Agenda Cultural:** realizamos 75 actividades culturales y artísticas en estaciones y plazoletas con expresiones como danza, teatro, canto, música instrumental, pintura, cine, así como charlas o talleres de diferentes temáticas. Para ellas contratamos 65 artistas y agrupaciones culturales, entre los que resaltamos aliados como la Universidad de Antioquia, Filarmed, la Alianza Francesa, ELPAUER, Caminá pal Centro, Festival de Poesía, Bicine, Teatro Metropolitano, Estudio Polifónico, Jardín Botánico, Parque Arví y las Secretarías y entidades de cultura de los municipios del Valle de Aburrá.

**Programa de lectura, escritura y Oralidad - LEO:** durante el 2023 registramos 84.956 préstamos en las 6 Bibliometro (bibliotecas públicas ubicadas en las estaciones Niquía, Acevedo, Santo Domingo, San Antonio, El Pinal e Itagüí) y alcanzamos 21.256 usuarios con las acciones de promoción de lectura y escritura. Adicionalmente, a través de un contrato especializado en formación de públicos logramos acercar a 8.210 personas en comunidad, instituciones de educación básica y universitaria y ciudadanía en general a Palabras Rodantes y las Bibliometro.

Destacamos que tuvimos un stand en la Fiesta del libro, en el que durante los 10 días de programación distribuimos casi 7.000 ejemplares de la colección Palabras Rodantes (libros de bolsillo que habitualmente distribuimos en las Bibliometro), realizamos 30 talleres de animación a la lectura e impactamos 5.500 personas de forma directa.

Los lanzamientos de Palabras Rodantes, colección que pone a disposición de los usuarios ejemplares de libros de bolsillo con obras de autores reconocidos, superaron los 1.800 asistentes, complementando la agenda con una estrategia de divulgación que alcanzó de forma directa a 35.743 usuarios del sistema Metro. En total distribuimos alrededor de 70.000 libros en la red Metro, bibliotecas, eventos de ciudad y otras articulaciones.

Por último, en 2023 llegamos a las 6° edición del concurso de cuento corto Medellín en 100 palabras, en la que recibimos 12.090 relatos y alcanzamos un total de 2.300 usuarios del sistema y zonas de influencia con talleres y activaciones.

## Gestión social en el proyecto Metro de la 80

**Actividades de socialización:** en 2023 realizamos 226 espacios de socialización con los grupos de interés identificados para el proyecto, lo que nos permitió llegar a 7.615 personas, distribuidos así: 56 en instituciones educativas, 57 con organizaciones de la sociedad civil, 51 a comerciantes, 45 a los futuros vecinos del proyecto, 15 a población con discapacidad y 2 a grupos de opinión (colectivos). Este alcance fue posible gracias a que descentralizamos el punto de atención ubicado en el Barrio La Floresta, lo que nos permitió llevar la información del proyecto a diferentes públicos y sectores del corredor mediante la estrategia de puntos móviles de atención, de los que instalamos 112 puntos.

Por otra parte, las reuniones de articulación con aliados no comerciales nos permitieron actualizar a los funcionarios que hacen gestión en la zona de influencia del proyecto, así como articular acciones, identificar oferta y llevarla a la población que así lo requirió. En 2023 tuvimos 36 espacios de articulación que contaron con la participación de 646 personas.

**Pedagogía social:** a través de 13 actividades recreativas hemos logrado llegar a 1.675 niñas y niños de la zona de influencia para darles el conocer el proyecto e iniciar el proceso de formación de futuros usuarios y sentar las bases de la Cultura Metro, al tiempo que estrechamos las relaciones de confianza con los líderes y las comunidades.

Nuestra propuesta cultural se vive desde ahora en la zona occidental de Medellín, en donde realizamos 10 actividades como Cine con el Metro y Ferias Pedagógicas, a través de las cuales hemos formado y motivado a 1.476 personas mediante expresiones artísticas que general identidad, filiación con el futuro sistema y fomentamos relaciones positivas.

En este mismo sentido, iniciamos con los talleres para la vida, espacio de encuentro y formación en valores y comportamientos para la sana convivencia y apropiación de los espacios públicos y el correcto uso del futuro sistema. A la fecha hemos realizado 2 talleres que han servido de prueba piloto, en los cuales participaron 42 personas.

**Mitigación de impactos:** realizamos 17 acciones para la mitigación de impactos, entre las cuales destacamos las 16 actividades de memoria, patrimonio y cultura, de las cuales participaron 355 personas. Este ha sido un ejercicio dialógico que nos ha permitido recoger las historias, identificar los personajes y los lugares que son significativos y relevantes para la comunidad, insumo necesario para el desarrollo de acciones de mitigación.

**Atención a la comunidad:** para la atención a la comunidad dispusimos de un punto de atención a través del operador social, logístico y comunicacional, en el cual atendimos 204 personas en 2023. Allí atendimos 87 PQRSDF (Peticiones, quejas, reclamos, solicitudes, denuncias y felicitaciones) de las cuales 59 son peticiones y 28 son solicitudes. El componente socio predial, con 61 solicitudes, sigue siendo el de mayor interés, seguido de la información ambiental con 9 solicitudes y, por último, el componente técnico del proyecto con 8 solicitudes.



## Dimensión Ambiental

### Contribución a la descarbonización de la economía

#### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
Gente Metro	Ejecutor, en la medida en que al realizar actividades deben propender por disminuir el cambio climático
Proveedores	Ejecutor, en la medida en que al realizar actividades deben propender por disminuir el cambio climático
Comunidad	Receptor, dado que se beneficia de las medidas para disminuir la emisión de gases de efecto invernadero
Estado	Habilitador, por cuanto promulga políticas públicas al respecto

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Comunidad, Estado, Gente Metro, Usuarios

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Protección y cuidado del medio ambiente

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 9

#### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS 13 (Acción por el clima)

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados indirectamente con el asunto:** ODS 7 (Energía asequible y no contaminante)

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Contribuir con la agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de la estrategia, el crecimiento y la innovación

**Procedimiento que aborda el asunto:** Gestión de externalidades y huella de carbono

**Documento de referencia que aborda el asunto:** Plan de adaptación y mitigación del cambio climático;

#### Gestión del asunto material en 2023

**Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático [201-2]:** Dentro de nuestra planificación estratégica, la adaptación y mitigación del cambio climático está contemplada como un factor predominante a la hora de desarrollar el Plan Rector de Expansión y la operación de los medios de transporte existentes (metro, tranvía, buses y cables). Con la ejecución de las diferentes líneas generamos la oportunidad de implementar nuevos medios de transporte que suman a la mitigación del cambio climático, reduciendo emisiones de CO<sub>2</sub> y contribuyendo a la reducción de metas nacionales frente a los compromisos adquiridos en el Protocolo de Kioto.

Ahora bien, dentro de los factores que hacen parte de la operación del sistema, detectamos situaciones generadoras de oportunidades frente al mejoramiento de la Infraestructura y a la operación, de tal forma que beneficien directamente las condiciones de permanencia en el sistema.

Por otra parte, nuestro mapa de riesgos incluye el riesgo estratégico de “variabilidad climática” como parte de la planificación frente a la variabilidad y el cambio climático. A través de este riesgo consideramos diferentes tratamientos asociados a la política de implementación de zonas verdes para la planificación de proyectos, manual de construcción sostenible y nuestro modelo de sostenibilidad, que tienen injerencia con la operación y permite contrarrestar las posibles consecuencias del riesgo en la operación.

Respecto a los riesgos por procesos de la Empresa, durante el año 2023 realizamos la alineación de estos con la adaptación al cambio climático, teniendo presente los respectivos tratamientos para estos.

Debido a la variabilidad climática puede ocurrir incrementos en los gastos de operación, dejando de percibir ingresos para la Empresa y afectando la sostenibilidad de la operación. Por ejemplo, las épocas de verano intenso, que ocasionan sequías, generan una disminución del nivel de los embalses, que se refleja en un incremento en el cobro del consumo energético, insumo principal de nuestra operación. Así mismo, en épocas de invierno, se producen suspensiones de servicio por las tormentas eléctricas y lluvias fuertes, lo que ocasiona inundaciones en estaciones, patios, oficinas, entre otras. Estas inundaciones pueden producir socavación del margen del río Medellín y afectar el viaducto de línea A, pues buena parte de su trayecto discurre paralela al cauce del río. Por último, tanto las condiciones de verano como de invierno afectan a los usuarios que utilizan el sistema por las zonas de acceso a las estaciones, generando inconformidad y no uso del sistema.

Como una muestra de que efectivamente las fuertes lluvias impactan negativamente en nuestra infraestructura, en 2023 intervinimos tres puntos críticos en la colindancia entre el río Medellín y el Metro de Medellín, por un valor de \$13.291 millones. La intervención la realizamos en puntos ubicados en las interestaciones Poblado-Aguacatala, Aguacatala-Ayurá y Envigado - Ayurá.

Estabilizar estas pantallas es una acción importante para la sostenibilidad del sistema de transporte masivo, ya que mejora las condiciones del flujo del canal y previene el deterioro de las fundaciones de los muros que soportan la vía férrea. De esta forma, garantizamos una operación ferroviaria segura y evitamos eventuales inconvenientes que afecten la movilidad de la ciudad-región. Además, contribuimos al cuidado del río Medellín, que es un recurso vital para el desarrollo social y ambiental del Valle de Aburrá.

**Emisiones de GEI (alcances 1 y 2) e intensidad de emisiones [305-1; 305-2; 305-4]:** durante 2023 nuestras emisiones de alcance 1, es decir el CO<sub>2</sub> que generamos como consecuencia de nuestra operación, fueron de 4.652 t de CO<sub>2</sub> equivalente. En cuanto al alcance 2, es decir el CO<sub>2</sub> generado por la producción de energía que adquirimos, este fue de 0 t, debido a un contrato de energías limpias que detallaremos más adelante. En conclusión, nuestras emisiones en 2023 fueron de 14,81 t de CO<sub>2</sub> equivalente por cada millón de usuarios transportado.

**Reducción de las emisiones de GEI [305-5]:** Nuestra huella de carbono para el 2023 disminuye respecto al resultado del 2022 porque cada vez estamos realizando acciones encaminadas a un menor consumo de combustibles fósiles y la utilización de extintores amigables con el ambiente, que implican recargas menos contaminantes. Esto se evidencia en que para 2022 nuestras emisiones totales de CO<sub>2</sub> equivalente fueron de 4.909 t, es decir 16,24 t por cada millón de usuarios transportados.

Para el año 2021, suscribimos el contrato No. 003101C, donde adquirimos el 100% de la energía de la operación del sistema por 15 años certificada como verde, es decir, generada con fuentes 100% renovables. Esta energía es catalogada como energía que respeta el medio ambiente, dado que su producción no emite gases efecto invernadero. Una gran ventaja en la adquisición de energía renovable o energía verde es que permite mitigar los riesgos asociados al consumo de energía de origen fósil y, por supuesto, reduce la huella de carbono. Según lo anterior, con la utilización de la energía renovable para la operación del sistema no generamos para el año 2023 emisiones de gases de efecto invernadero. Por tanto, reportamos en alcance 2 como energía con factor de emisión cero.

**Articulado eléctrico 031:** en junio logramos incluir en el convenio de operaciones de líneas 1 y 2 un nuevo bus articulado eléctrico que estaba operando como prueba piloto de esta tecnología. Así, además de generar mayor disponibilidad y capacidad transportadora para nuestros usuarios, ahorramos mensualmente un promedio de \$16 millones frente a los costos de la flota de Gas Natural Vehicular.

## Consumo de energía, agua y otros recursos

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Gente Metro</b>	Ejecutor, desde su deber de usar racionalmente los recursos
<b>Usuarios</b>	Ejecutor, por el compromiso que tiene con el uso racional de los recursos
<b>Comunidad</b>	Receptor, se beneficia de un uso racional de los recursos
<b>Proveedores</b>	Ejecutor, por el compromiso que tiene con el uso racional de los recursos
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador, dado que establece políticas públicas al respecto

**Clientes comerciales**

Ejecutor, por el compromiso que tiene con el uso racional de los recursos

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Comunidad, Estado, Gente Metro, Usuarios

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Protección y cuidado del medio ambiente

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 9

## Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 12 (Producción y consumo responsables), ODS 13 (Acción por el clima)

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados indirectamente con el asunto:** ODS 6 (Agua limpia y saneamiento)

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Contribuir con la agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de la estrategia, el crecimiento y la innovación

**Procedimiento que aborda el asunto:** Gestión Integral del agua

## Gestión del asunto material en 2023

### Energía

**[302-1, 302-3] Consumo de energía dentro de la organización:** la energía es el insumo principal para nuestra operación comercial, por lo que contamos -con estaciones y subestaciones para el suministro permanente de este recurso, el cual es abastecido por Empresas Públicas de Medellín y de otras fuentes para combustible fósil. Nuestro consumo total de energía para el 2023 es de 442,57 TJ (TeraJoules), de los cuales el 80% provienen de electricidad generada a partir de fuentes renovables. Una pequeña porción usada para iluminación es sustituida por paneles solares instalados en algunas de las instalaciones de la Empresa. En consecuencia, nuestro consumo de energía por cada millón de usuarios transportados en 2023 fue de 1,41 TJ, inferior a los 1,51 TJ por cada millón de usuarios transportados que reportamos en 2022.

**Consumo de energía por usuario transportado en día típico laboral:** este indicador mide el número de kWh (kilovatios/hora) consumidos por usuario en el día típico laboral para el modo Metro, Cable, Tranvía y bus. El comportamiento es satisfactorio porque durante todo el año lo mantuvimos por debajo de las metas planteadas, que están establecidas en 0,5 kWh/usuario para Metrocable, 0,55 kWh/usuario para buses eléctricos, 0,39 kWh/usuario para trenes y 0,24 kWh/usuario para tranvía.

**[302-5] Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios:** respecto al control de los consumos energéticos, realizamos acciones a nivel de desempeño y operación del sistema, buscando la optimización y reducción

como parte de nuestro compromiso con la sostenibilidad. Durante el año 2023, desarrollamos los siguientes proyectos.

- Análisis técnico de los transformadores de las subestaciones Metrocable y tranvía para analizar la vida útil remanente de los transformadores y conocer el estado actual en el que operan. Este permite programar mantenimientos efectivos y alarmas en los transformadores que presentan bajo rendimiento.
- Asesoría en estructuración para la certificación ISO 50001 “Sistema de Gestión Energética”, el cual permite acercarnos a la norma y programar aquellos cambios necesarios para su cumplimiento. Así mismo, maximizar la eficiencia energética de
- Con la modernización de los trenes, que explicamos en detalle en el asunto material IDI, también contribuimos con la sostenibilidad. Gracias al cambio de material del piso de los trenes evitamos la tala aproximada de 1.100 árboles. Así mismo, aportamos a la salud visual mejorando los niveles de iluminación al interior del tren y a la salud auditiva disminuyendo el ruido generado por los trenes. En cuanto a la eficiencia energética, el ahorro anual de energía en toda la flota Modernizada es de aproximadamente 9,9 GWh, que equivalen al consumo de energía de 5.400 hogares en un año y se traduce en \$4.495 millones.

**Sistema de luminarias:** realizamos el cambio de postes de iluminación de la vía por postes construidos en fibra, así como el cambio de 939 luminarias a tecnología LED, con un ahorro del 66,97% en el consumo de energía, equivalente a 754,91 toneladas de CO<sub>2</sub> y un ahorro anual de \$ 542 millones.

## Agua

**[303-1, 303-5] Interacción con el agua como recurso compartido:** al estar certificados bajo la norma ISO 14001, y bajo el enfoque de ciclo de vida, identificamos los aspectos e impactos asociados a nuestras actividades con relación al recurso hídrico, el cual es vital para la operación, pero no representa el consumo principal de recursos naturales para la prestación del servicio.

El agua para las actividades de mantenimiento, limpieza y lavado de vehículos las tomamos del acueducto de Empresas Públicas de Medellín, que capta sus aguas de los embalses de Piedras Blancas, La Fe y Río Grande, pertenecientes a cuencas diferentes a la cuenca del río Aburrá Medellín. En 2023 nuestro consumo de estas aguas superficiales y dulces fue de 69,2 megalitros, inferior a los 78,77 reportados en 2022.

Nuestra operación la desarrollamos en el Valle de Aburrá, el cual no se considera una zona de estrés hídrico. Sin embargo, mensualmente hacemos control del consumo del recurso y establecemos unos niveles de actuación anuales para monitorearlo y definir acciones correctivas, preventivas o de mejora necesarias en cuyo alcance incluimos a los contratistas. Una de estas acciones, implementada en

2023, fue el rediseño de los planes de lavado y sus frecuencias para toda la flota de buses, pasando de una frecuencia de lavado diario a cada 2 días.

**Gestión de los impactos relacionados con el vertido de agua [303-2]:** Los vertimientos generados en nuestras instalaciones provienen de actividades domésticas y no domésticas. Las aguas residuales domésticas proceden de las actividades rutinarias de cada una de las instalaciones y las descargamos al alcantarillado público, cuyo operador las trata y posteriormente las vierte adecuadamente al río Medellín.

Para las aguas residuales no domésticas, contamos con sistemas de tratamiento, cuyos componentes se ajustan a la normatividad ambiental vigente en vertimientos. Los parámetros que son monitoreados para asegurar el cumplimiento normativo corresponden a los niveles permisibles establecidos en la Resolución 0631 de 2015. Una vez las aguas residuales no domésticas son tratadas con sus sistemas respectivos, procedemos a verterlas al alcantarillado público.

**Planta de tratamiento de aguas residuales en patio de Buses:** Durante el 2023, el área de Buses consumía en promedio mensual 126.000 litros de agua para las actividades de lavado de los buses en el patio Aeropuerto. Durante la actividad de lavado realizábamos descarga directa del agua residual al sistema de alcantarillado. A partir del mes de septiembre, pusimos en operación de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), logrando una reducción en el consumo promedio de 187 m<sup>3</sup> a 127.3 m<sup>3</sup> y una recirculación o aprovechamiento del recurso equivalente al 79.5% mensual.

## Otros recursos

**Beneficios por proceso de reencauche de llantas en el área de Buses:** el reencauche es un proceso técnico industrial, donde se reemplaza la banda de rodamiento por un material nuevo con el propósito de prolongar su vida útil. Una llanta reencauchada disminuye en un 83% el consumo de agua y ahorra cerca de 15 galones de petróleo, requiere el 30% de energía en comparación con la fabricación de una llanta nueva y tiene un costo de entre el 25% y el 30% del valor, con una durabilidad similar. En 2023 reencauchamos 355 llantas, lo que representó un ahorro de \$667 millones.

**Mantenimiento predictivo en un equipo de Cables Aéreos:** las propuestas para verificar el desempeño, predecir las fallas y preparar las atenciones en los sistemas de cable se encaminan a utilizar técnicas como análisis de aceite, inspecciones termográficas y medición de vibraciones. Para este último punto propusimos un desarrollo de medición inalámbrica para estos equipos con unas características especiales, como su tamaño y muy bajas revoluciones por minuto. Con estos desarrollos comenzamos a monitorear estos equipos y a demostrarle al fabricante que se podían controlar de manera segura y anteponiéndonos a posibles fallas. Como resultado, iniciamos con el cambio de los rodamientos de las volantes

de acuerdo con su condición ha traído beneficios a la empresa desde varios aspectos.

En 2023, esta metodología nos permitió posponer el cambio de 28 volantes, lo que generó ahorros económicos por \$6.081 millones, evitar el consumo de 661,89 galones de aceite y la disposición de 15,87 toneladas de residuos.

Hoy nuestra empresa es un ejemplo de la implementación del mantenimiento predictivo en los equipos, que incluso ya fue adoptado por el fabricante para otros clientes.

## Estructura verde

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
Usuarios	Receptor, se beneficia del manejo respetuoso del entorno
Comunidad	Receptor, se beneficia del manejo respetuoso del entorno
Estado	Habilitador, por cuanto promulga políticas públicas al respecto

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Comunidad, Estado, Gente Metro, Usuarios

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Protección y cuidado del medio ambiente

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 9

### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles)

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados indirectamente con el asunto:** ODS 15 (Vida de ecosistemas terrestres)

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Contribuir con la agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de la estrategia, el crecimiento y la innovación

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento gestión integral de flora; Procedimiento Gestión integral de fauna;

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Gestión integral de fauna

### Gestión del asunto material en 2023

**Metrocable línea L [304-1]:** el cable aéreo línea L se encuentra ubicado en una zona de gran biodiversidad ecológica como es Parque Ecoturístico Arví, que se compone cerca de 1.761 hectáreas de bosque para el disfrute de la comunidad. La estación terminal del cable se encuentra ubicada en el corregimiento de Santa Elena, donde desarrollamos una protección frente a los recursos naturales

incidentes en la zona (flora, fauna, recurso hídrico) que incluye el mantenimiento de los árboles, los cuales han recibido mantenimientos silviculturales tales como podas, aplicación de material vegetal picado, fertilización, plateo y limpieza.

En cuanto a zonas verdes, realizamos de manera cíclica el mantenimiento alrededor de las 23 pilonas de la Línea L y la rocería y jardinería de aproximadamente 14.000 m<sup>2</sup>, en la servidumbre entre las Pilonas y en la Estación Arví.

**[304-2] Manejo de fauna y flora:** A través del Plan de Mantenimiento para el Manejo del Componente Arbóreo (PMMCA) intervinimos 11.707 individuos arbóreos que hacen parte del Sistema Metro. Así garantizamos la atención de los individuos con el soporte técnico de talento humano de calidad.

En cuanto a fauna, contamos con un plan de manejo integral desde el año 2018, buscando prevenir y mitigar los riesgos que se puedan presentar por la operación del Sistema. Durante 2023 realizamos 304 atenciones a casos de fauna doméstica y silvestre por parte del personal especializado, entre ellas 21 ahuyentamientos de diferentes especies domésticas y silvestres, 134 rescates y reubicaciones de fauna, y diferentes tipos de inspecciones para garantizar la seguridad de la fauna y el sistema. De ellas, 68% corresponden a aves, 20% a mamíferos y 6 % a los reptiles.

De igual forma, comprometidos con los polinizadores como las abejas y los controladores biológicos como las avispas de nuestros ecosistemas del Valle de Aburrá, realizamos 24 rescates y reubicaciones de nidos de estos insectos. Buscando la protección de sus poblaciones, además del personal y los usuarios del sistema.

**[304-3] Zonas verdes:** dentro del manejo integral de zonas verdes realizamos 1.236 podas durante el año (podas de mantenimiento y de formación), plantamos 60 árboles y realizamos mantenimiento a 5.816 individuos arbóreos (limpieza, plateo, fertilización, control fitosanitario y aplicación de material vegetal picado).

Por otra parte, realizamos labores de rocería en alrededor de 6.800.000 m<sup>2</sup>, en zonas como las partes interna y externa de la vía, plazoletas (Metro y cables), Patio de Bello (Sede Administrativa, talleres, torre de control, vías internas y plataformas de estacionamiento), subestaciones de energía, entorno de las 23 pilonas del Metrocable Arví, Tranvía, línea 1 de buses y los predios propiedad de la Empresa. Así mismo, intervinimos 68 jardines en piso y 19 en altura.

## Manejo integral de residuos

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
Gente Metro	Ejecutor, dado que tiene competencia en la disposición adecuada de residuos.



<b>Usuarios</b>	Ejecutor, receptor y verificador, en el marco de la corresponsabilidad que le atañe para mantener limpio el Sistema.
<b>Comunidad</b>	Receptor y verificador, como beneficiario de las buenas prácticas en la materia y reclamante cuando no se aplican.
<b>Proveedores</b>	Ejecutor, dado que tiene competencia en la disposición adecuada de residuos.
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador, desde la formulación del marco normativo.

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Comunidad, Estado, Gente Metro, Usuarios

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Protección y cuidado del medio ambiente

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 9

## Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 3 (Salud y bienestar); ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles); ODS 12 (Producción y consumo responsables)

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Contribuir con la agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de la estrategia, el crecimiento y la innovación

**Procedimientos que abordan el asunto:** Gestión integral de residuos; Administración del centro de acopio; Procedimiento para la gestión ambiental; Procedimiento para el rescate, manejo y recolección de fauna en la Red Metro

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Gestión integral de residuos

## Gestión del asunto material en 2023

**Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos [306-1]:** La operación del Sistema requiere la ejecución de actividades de mantenimiento preventivos y correctivos, tanto en las instalaciones como en los vehículos de pasajeros. Esto requiere un consumo de diferentes tipos de insumos que generan residuos no aprovechables, aprovechables y peligrosos que son gestionados con empresas autorizadas por la autoridad ambiental para su tratamiento o disposición final. Esta gestión se extiende a los contratistas y proveedores de la Empresa a través de los requerimientos definidos en los anexos contractuales

**Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos [306-2]:** contamos con un plan de manejo integral de residuos que busca establecer directrices frente al manejo y la disposición final óptima de cada uno de los residuos generados por nuestras actividades, transmitiendo este lineamiento a los servidores Metro y sus familias, los proveedores y la comunidad en general. Para esta gestión, contamos con un contratista que se encarga de todas las etapas del plan, entregando para tratamiento y disposición final de los residuos a gestores

autorizados por la autoridad ambiental. Llevamos un control mensual de la generación, buscando la mejora continua de la gestión integral de los residuos actualizando los indicadores de proceso de la Empresa

**Residuos generados [306-3, 306-4, 306-5]:** Durante el 2023 se incrementó la cantidad de residuos especiales, principalmente madera, debido a la modernización de los trenes. En total generamos 537,49 t de residuos, frente a 310,47 t en 2022, distribuidos según tipo y destinación final de la siguiente manera:

Tipo de residuo	Cantidad generada (en t)	Porcentaje	Destinación final	Destinado a eliminación
Aprovechable	23,6	4,4%	Aprovechamiento/ reciclaje	No
No aprovechable	234,02	43,5%	Relleno sanitario	Sí
Peligroso no aprovechable	14,43	2,7%	Incineración	Sí
Peligroso aprovechable	20,97	3,9%	Recuperación	No
Especial no aprovechable	244,47	45,5%	Escombrera / Relleno sanitario	Sí

## Dimensión económica

### Sostenibilidad financiera

#### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Gente Metro</b>	Ejecutor, desde su deber de hacer uso eficiente de los recursos
<b>Usuarios</b>	Receptor, se beneficia de las tarifas
<b>Junta de Socios y Junta Directiva</b>	Habilitador y verificador, crea las condiciones para la sostenibilidad financiera y vela por su logro
<b>Clientes comerciales</b>	Ejecutor, como generador de ingresos no tarifarios
<b>Aliados</b>	Ejecutor, como generador de ingresos no tarifarios
<b>Estado</b>	Habilitador y Verificador, como formulador del marco normativo

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Aliados, Clientes comerciales, Comunidad, Estado, Gente Metro, Gremios y asociaciones, Junta de Socios y Junta Directiva, Proveedores, Transportadores, Usuarios  
**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Sostenibilidad financiera

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 38

#### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico).

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado.

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Alcanzar un margen EBITDA superior al 23 %, Maximizar ingresos tarifarios, Alcanzar un 15% de ingresos no tarifarios, Obtener recursos de fuentes externas y alternativas, Maximizar la rentabilidad de los activos.

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de servicios financieros, gestión de Cívica servicios de ciudad, gestión de servicios urbanos y desarrollo inmobiliario, gestión de servicios por negocios de conocimiento.

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para reconocimiento de subvenciones; Procedimiento Gestión de inversiones;

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Manual de operaciones de crédito público; Manual de Políticas Contable

#### Gestión del asunto material en 2023

**Estados financieros:** presentamos la información financiera relacionada en el presente documento 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. Es relevante destacar que las cifras financieras se relacionan en cumplimiento de la NIIF 1, para la cual desarrollamos nuestros primeros Estados Financieros bajo este marco normativo al 31 de diciembre de 2023.

La información detallada de los Estados Financieros se encuentra publicada en la [página Web del Metro de Medellín/Quienes somos/ Informes corporativos.](#)

## Balance General

Activo (Cifras en millones de \$)	2023	2022	%
Efectivo y equivalentes	\$237.012	\$187.771	26%
Inversiones	\$647.779	\$426.989	52%
Cuentas por cobrar	\$171.917	\$194.462	-12%
Préstamos por cobrar	\$13.146	\$17.243	-24%
Inventarios	\$108.199	\$97.740	11%
Propiedad, planta y equipo	\$4.427.361	\$4.281.392	3%
Activos intangibles	\$4.502	\$1.877	140%
Activo por impuesto diferido	\$113.677	\$116.817	-3%
Otros activos	\$293.289	\$356.508	-18%
<b>Total activos</b>	<b>\$6.016.883</b>	<b>\$5.680.799</b>	<b>5,9%</b>

El aumento de \$336.184 millones, 5,9%, estuvo generado principalmente por:

- Las inversiones de administración de liquidez, con respecto al el año anterior crecieron en \$210.250 millones, principalmente por los recursos proporcionados por el Gobierno Nacional destinados a la financiación del déficit, el mejor desempeño de los ingresos tarifarios derivado de la reactivación de la afluencia y la eficiente gestión de recursos. Con ésta última buscamos capturar rentabilidad mediante el aprovechamiento de mejores tasas de interés, como resultado de las decisiones de política monetaria implementadas por el Banco de la República.
- En propiedad, planta y equipo, el aumento fue de \$145.969 millones, impulsado principalmente por la modernización de los trenes de primera generación que corresponden a las unidades que prestan servicio comercial desde que fue inaugurada la línea A hace 28 años.

Pasivo (Cifras en millones de \$)	2023	2022	%
Préstamos por pagar	\$6.406.138	\$6.403.268	0,0%
Cuentas por pagar	\$188.414	\$226.084	-16,7%
Beneficios a empleados	\$50.251	\$42.760	17,5%
Provisiones	\$9.795	\$23.040	-57,5%
Otros pasivos	\$1.003.216	\$952.061	5,4%
Pasivo por impuesto diferido	\$297.601	\$261.154	14,0%
<b>Total pasivo</b>	<b>\$7.955.415</b>	<b>\$7.908.367</b>	<b>0,6%</b>

El pasivo total ascendió a \$7.955.415 millones, registrando un aumento del 0,6% frente a \$7.908.367 millones al cierre de 2022.

El aumento más representativo estuvo en el rubro de otros pasivos en un 5,4%, por valor de \$51.155 en lo relacionado con los recursos recibidos del Distrito de Ciencia y Tecnología e Innovación de Medellín por \$118.324 en cumplimiento del convenio

de cofinanciación del Metro de la 80. De igual manera, en el período ejecutamos gastos no capitalizables por valor de \$24.698 millones y amortización de activos por aplicación de la NIC 20 de subvenciones un valor de \$29.117 millones.

El nivel patrimonial cerró con un saldo \$(1.938.533) millones con una variación -13% frente al \$(2.227.568) millones del año anterior, variación generada principalmente por la utilidad del ejercicio en la vigencia 2023 de \$298.626.

## Estado de resultados

Estado de resultados	2023	2022	Var %
<b>Ingresos operacionales</b>	<b>\$812.163</b>	<b>\$694.761</b>	<b>17%</b>
Servicios de transporte	\$735.611	\$637.863	15%
Negocios Asociados	\$76.552	\$56.898	35%
<b>Costo de ventas</b>	<b>\$659.765</b>	<b>\$590.544</b>	<b>12%</b>
<b>Utilidad bruta en ventas</b>	<b>\$152.398</b>	<b>\$104.217</b>	<b>46%</b>
Gastos administrativos	\$94.465	\$47.559	99%
Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones	\$4.925	\$15.412	-68%
<b>Utilidad (pérdida) operacional</b>	<b>\$53.008</b>	<b>\$41.245</b>	<b>29%</b>
<b>Ingresos no operacionales</b>	<b>\$573.631</b>	<b>\$240.578</b>	<b>138%</b>
Transferencia y subvenciones	\$395.654	\$144.626	174%
Otros ingresos	\$176.389	\$95.231	85%
Negocios Asociados	\$1.588	\$722	120%
<b>Gastos no operacionales</b>	<b>\$328.013</b>	<b>\$276.111</b>	<b>19%</b>
Transferencia y subvenciones	\$1.387	\$420	230%
Otros gastos no operacionales	\$326.626	\$275.690	18%
<b>Utilidad (pérdida) Antes de Impuestos</b>	<b>\$338.213</b>	<b>-\$13.001</b>	<b>-2702%</b>
<b>Gasto (Ingreso) Impuesto Diferido</b>	<b>-\$39.587</b>	<b>\$18.713</b>	<b>-312%</b>
<b>Utilidad (pérdida) neta del período</b>	<b>\$298.626</b>	<b>\$5.712</b>	<b>5128%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>\$223.892</b>	<b>\$209.427</b>	
<b>Margen EBITDA</b>	<b>27,57%</b>	<b>30,14%</b>	

**Servicios de transporte:** Los ingresos de transporte provienen de la tarifa generada por los diferentes medios de nuestra red, 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. La variación de un año a otro corresponde a un 15%, impulsada por el crecimiento de 4,1% en la afluencia, representado en 12,4 millones de viajes más. En efecto, entre 2022 y 2023 pasamos de 300,1 a 312,5 millones de viajes, y un cumplimiento frente a lo proyectado del 100,5%.

## Negocios Asociados

Negocios asociados	Diciembre 2023	Diciembre 2022	Var	%
UEN Cívica	\$ 48.633	\$ 36.076	\$ 12.558	35%

Gestión Urbana	\$ 21.061	\$ 19.078	\$ 1.983	10%
Negocios de Conocimiento	\$ 6.858	\$ 1.744	\$ 5.114	293%
<b>Total</b>	<b>\$ 76.552</b>	<b>\$ 56.898</b>	<b>\$ 19.654</b>	<b>35%</b>

Los ingresos por negocios asociados para el 2023 crecieron frente a los niveles del 2022 en un 35%, generados principalmente por:

**UEN Cívica:** Tuvimos un incremento de \$5.058 millones con respecto al 2022, debido a que durante la vigencia 2023 actualizamos el soporte del sistema Tetra para garantizar la funcionalidad de todo el sistema, de manera que pueda continuar la sincronía entre las personas que intervienen en la operación y los sistemas de control de la empresa para la atención rápida de novedades y la continuidad del servicio comercial. Esta actualización la liquidamos y cobramos en la operación en concesión.

También tuvimos un incremento de \$3.535 millones por el aumento de pasajeros en las rutas y al inicio de la operación de los contratos de recaudo con rutas intermunicipales: Combuses Aeropuerto y TrasUnidos La Ceja. Por último, en medios de pago aumentamos los ingresos en \$3.768 millones por la estructuración de nuevos negocios relacionados con el medio de pago y la normalización de abastecimiento de tarjetas con respecto al 2022, explicado por la crisis de microchips.

**Gestión urbana:** Los ingresos inmobiliarios aumentaron en \$1.406 millones por el porcentaje de participación de los aprovechamientos económicos que se tienen en el sistema Metro y la habilitación de nuevos espacios para el aprovechamiento económico. En cuanto a publicidad, la variación por \$933 millones (11%), obedece principalmente al aprovechamiento de nuevos formatos digitales. A la fecha el comercializador ha instalado 21 pantallas LED de gran formato, que representan 198 m<sup>2</sup>, distribuidas en las estaciones de las líneas A y B.

**Negocios de Conocimiento:** Los ingresos incrementaron por el Contrato Marco de Asistencias Técnicas No 000643CT-23 “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”.

## Ingresos no operacionales

[201-4] Con relación al rubro de ingresos no operacionales se presentaron variaciones asociadas al rubro de transferencias y subvenciones, así:

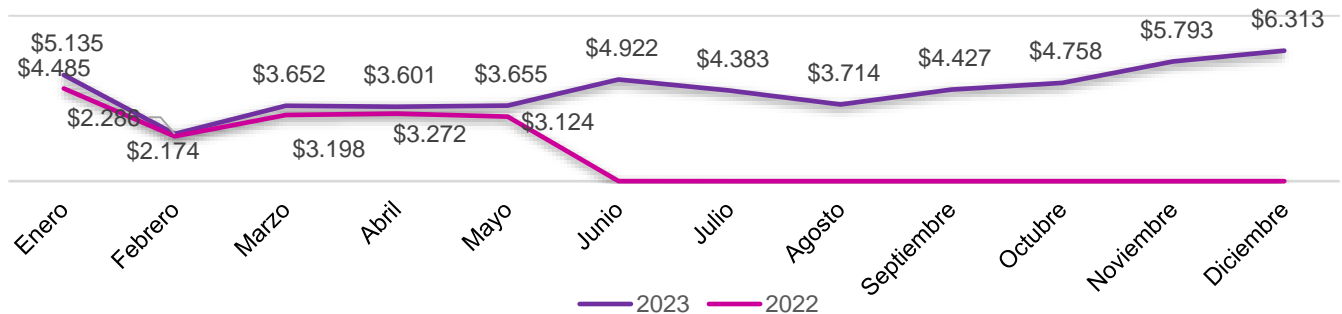
Subvención	Valor (en millones de \$)
Aporte de la Nación a sistemas de transporte	\$167.335
Rentas pignoradas	\$166.889
Suspensión del Acuerdo de Pago	\$1.551
Préstamo condonable AP	\$5.655
<b>Metro de la 80</b>	<b>\$24.901</b>

<b>Tranvía</b>	\$16.183
<b>Cables</b>	\$11.344
<b>Buses a gas</b>	\$1.786
<b>Total subvenciones</b>	\$395.654

**Aporte Nación a sistemas de transporte:** recursos recibidos de la Nación establecidos a través de la Resolución 2246 del 4 de septiembre de 2023 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en la que se ordena el giro de recursos para la financiación de los déficits operacionales de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo -SITM, en partes proporcionales con base en el número de primeras validaciones realizadas en 2019, certificadas por los Entes Gestores y verificadas por el Ministerio de Transporte.

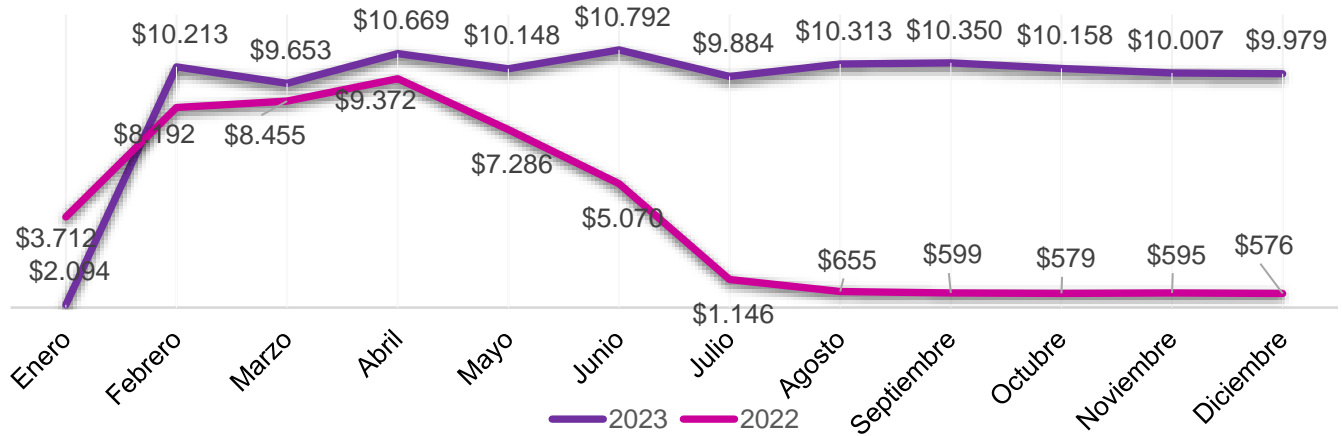
**Rentas pignoradas:** corresponden a los aportes del Distrito de Medellín y el Departamento de Antioquia para cancelar la deuda con la Nación por la construcción de las líneas A y B. En el año 2023 presentaron un crecimiento del 67% representado en \$104.408 millones. En los gráficos a continuación presentamos el comportamiento de las rentas de tabaco y gasolina:

**Renta de tabaco**



La renta de tabaco creció en \$36.387 millones en el año 2023 porque en el año 2022, entre los períodos de junio y diciembre, no se recibió dicha renta por la despignoración (los recursos se destinaron al pago del déficit generado por la pandemia) y el cambio de destinación por parte del Departamento de Antioquia. La misma explicación aplica para la renta de gasolina, que tuvo un comportamiento similar, como se puede observar en la siguiente gráfica:

Renta de gasolina



**Metro de la 80:** este rubro corresponde a los valores originados por los pagos efectuados en el año 2023 de la comisión de disponibilidad de los créditos del proyecto, los cuales iniciaron desde el mes de marzo del año 2022, el gravamen a los movimientos financieros ocasionados \$206 millones y los honorarios de la auditoría externa \$67 millones.

**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, que se reconocen de acuerdo con la vida útil de cada activo. A continuación, presentamos el detalle de los años 2023 y 2022:

Proyecto	Dic 2023	Dic 2022	Var.	%
<b>Corredor Tranvía y cables</b>	\$ 16.182	\$ 16.328	-\$ 146	-0,90%
<b>Cable línea P</b>	\$ 9.401	\$ 10.100	-\$ 699	-6,90%
<b>Cable línea J</b>	\$ 767	\$ 1.335	-\$ 568	-42,60%
<b>Cable línea K</b>	\$ 314	\$ 315	-\$ 1	-0,20%
<b>Cable línea L</b>	\$ 862	\$ 862	\$ 0	0,00%
<b>Buses a gas</b>	\$ 1.786	\$ 1.786	\$ 0	0,00%
<b>Total</b>	<b>\$ 29.311</b>	<b>\$ 30.726</b>	<b>-\$ 1.415</b>	<b>-4,60%</b>

Valor económico directo generado y distribuido [201-1]

La información sobre la creación y la distribución del valor económico indica de forma básica cómo una organización ha generado riqueza para los grupos de interés, el cual se relaciona según el principio de devengo, una norma contable que establece que las transacciones o hechos económicos se registren en el momento en que ocurren, con independencia de la fecha de su pago o de su cobro. A



continuación, detallamos el valor económico generado y el valor económico distribuido para finalmente mostrar el valor económico retenido para las vigencias 2023, 2022, 2021, en cifras comparativas teniendo presente que durante el año 2021 se presentó la afectación económica derivada de la pandemia COVID 19 (cifras expresadas en millones de pesos):

Valor económico generado (en millones de \$)	2023	2022	2021
Servicio de transporte	\$735.611	\$637.863	\$464.978
Nuevos negocios	\$76.552	\$56.898	\$51.331
Otros ingresos (Incluye subvenciones) *	\$573.631	\$240.578	\$638.632
<b>Total Ingresos</b>	<b>\$1.385.794</b>	<b>\$935.339</b>	<b>\$1.154.940</b>
Diferencia			0
Valor económico distribuido (en millones de \$)	2023	2022	2020
Personal	\$206.174	\$167.553	\$153.078
Proveedores	\$355.666	\$296.069	\$288.401
Comunidad	\$8.691	\$7.827	\$6.759
Impuestos	\$10.336	\$9.142	\$6.228
Sindicatos	\$124	\$46	\$15
Servicio deuda Nación	\$212.985	\$211.442	\$212.244
Servicio deuda banca comercial	\$27.841	\$21.708	\$11.092
Servicio deuda banca externa	\$713	\$1.130	\$1.452
Otros Costos y gastos (Incluye depreciación) **	\$264.638	\$214.710	\$146.805
<b>Total</b>	<b>\$1.087.168</b>	<b>\$929.627</b>	<b>\$826.075</b>
Diferencia			\$ -
<b>Valor económico retenido</b>	<b>\$298.626</b>	<b>\$5.712</b>	<b>\$328.866</b>

\*El concepto de ingresos por subvenciones se encuentra explicado en Otros ingresos operacionales

\*\*Saldo correspondiente a costos operaciones (Incluye depreciaciones)

Para la vigencia 2023 generamos \$1.385.794 millones de ingresos, de los cuales \$362.888 millones fueron distribuidos a proveedores asociados a los costos de servicios, mantenimiento y materiales necesarios de la prestación del servicio de transporte y ejecución de proyectos, \$212.985 millones en servicio de deuda Nación en cumplimiento del Acuerdo de Pago, \$206.174 millones a personal (Gente Metro) asociado a la nómina administrativa y operativa de la empresa y \$257.357 millones a otros costos y gastos, donde el principal rubro es la depreciación de la propiedad planta y equipo.

## Estrategias de optimización de recursos de caja

**Ingresos financieros descuentos pronto pago:** a partir del segundo semestre del año 2021 reactivamos la política de descuentos por pronto pago, que se ha mantenido vigente y es una política competitiva, obteniendo beneficios mutuos de liquidez para proveedores y optimización de la caja para la Empresa. Durante 2023 obtuvimos \$651 millones por este concepto.

**Optimización del GMF (Gravamen a los Movimientos Financieros) por transaccionales:** gestionamos pagos a través de la planificación de flujos de caja futuros constituidos en CDT transaccionales, mediante los cuales realizamos pagos

directos a proveedores, generando así optimización de recursos destinados al gravamen financiero representados en \$187 millones durante 2023.

**Rendimientos Financieros Portafolio de Inversiones:** gestionamos nuestros excedentes de Liquidez bajo los lineamientos establecidos en la *Política para manejo del portafolio de inversiones y cobertura del flujo de caja invertido* y en virtud de la normatividad aplicable Decreto 1068 de 2015, guiados por los principios de transparencia, rentabilidad, solidez y seguridad. El objetivo principal del portafolio es respaldar la sostenibilidad y el crecimiento a mediano y largo plazo de nuestra empresa. Los rendimientos durante 2023 fueron de \$69.210 millones.

**Gestión de pérdidas fiscales por Impuesto de renta:** en el transcurso del tiempo, hemos generado en el Impuesto de Renta y Complementarios pérdidas fiscales, originadas en el costo financiero de la financiación a lo largo plazo de la construcción de la línea férrea y en los ingresos no constitutivos de renta por concepto de subvenciones.

Estas pérdidas se pueden compensar en los siguientes años cumpliendo algunas reglas establecidas en el Estatuto Tributario y generando algunos efectos importantes, entre ellas compensarlas con las rentas líquidas ordinarias que obtenidas en los doce años o periodos gravables siguientes. Al cierre del año 2023 teníamos unas pérdidas compensables acumuladas por valor de \$483.708 millones.

**Exclusión del IVA para el proyecto de modernización de trenes:** como estrategia fiscal, en el año 2023 realizamos la gestión de exclusión de IVA para el proyecto de Modernización de trenes, obteniendo resultados satisfactorios en la captura de beneficios por un valor de \$22.873 millones.

## Proyectos de expansión

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Proveedores</b>	Ejecutor, como apoyo en la ejecución de proyectos.
<b>Usuarios</b>	Receptor, se beneficia de los proyectos.
<b>Transportadores</b>	Receptor, se beneficia de los proyectos.
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador, desde sus funciones de planeación del territorio.
<b>Junta de Socios y Junta Directiva</b>	Habilitador y verificador, pues aprueba los proyectos y vigila su correcta ejecución.
<b>Gremios y asociaciones</b>	Verificador, pues hace seguimiento a la ejecución de los proyectos.
<b>Periodistas y líderes de opinión</b>	Verificador, pues hace seguimiento a la ejecución de los proyectos.
<b>Comunidad</b>	Receptor y verificador, se beneficia de los proyectos y alerta sobre impactos negativos.

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Aliados, Estado, Usuarios, Gremios y asociaciones, Transportadores

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Capacidad del sistema

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 14

## Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles).

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados indirectamente con el asunto:** ODS 10 (Reducción de las desigualdades).

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Alcanzar 1,3 millones de usuarios en un día típico laboral.

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión del crecimiento, la estrategia y la innovación.

**Procedimientos que abordan el asunto:** Elaboración y actualización de planes rectores

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Metodología estudios corredores urbanos de movilidad

## Gestión del asunto material en 2023

**Metro de la 80 [203-1]:** en el año 2023, logramos los siguientes hitos relevantes que nos permitirán estar cada vez más cerca de la materialización de proyecto Metro de la 80, proyecto estratégico de movilidad sostenible, transformación urbana y espacio público, que conectará la zona occidental de Medellín aportando al mejoramiento de la calidad de vida de cerca de un millón de habitantes, equivalentes al 38% de la ciudad:

1. Firmamos Acta de inicio del Contrato Principal con la UT Metro 80 – Medellín, quienes realizarán los estudios y diseños de detalle, construcción de obras civiles y suministro e instalación de material rodante y sistemas.
2. Firmamos Acta de inicio del contrato de Interventoría integral con el Consorcio LRT80, quien hará el seguimiento al contrato Principal.
3. Firmamos la Orden de Inicio del Contrato de Conexión con EPM por medio del cual se suministrará la energía eléctrica al proyecto desde la subestación Colombia.
4. En septiembre, la Interventoría dio la aprobación al cronograma del Contratista Principal, por medio del cual se está realizando el seguimiento del avance del contrato.
5. Firmamos el Convenio de No Cofinanciables y Mayor Valor de los Cofinanciables con el Distrito de Medellín, por medio del cual el distrito se compromete a aportar los recursos de los componentes que no estén incluidos en el convenio de cofinanciación con la Nación y los mayores valores de los componentes elegibles. Como parte de este convenio, en noviembre, recibimos por parte del Distrito el pago del GMF (componente No Elegible) por un valor aproximado de \$447 millones.

6. El Ministerio de Transporte validó los aportes en especie (Intercambio de Colombia e Intercambio de San Juan construidos por el Distrito de Medellín) como parte del aporte que debe hacer el Distrito de Medellín al Convenio de Cofinanciación. La validación se dio por un valor total de \$176.018 millones.
7. Durante el año 2023, recibimos el aporte del Distrito de Medellín de acuerdo con el Convenio de Cofinanciación por un valor de \$67.448 millones.
8. En agosto se dio Auto de inicio al trámite de aprovechamiento forestal del tramo 1 (Caribe-Floresta), lo que permite que la Autoridad Ambiental revise la información radicada, la cual contiene el estudio de conectividad ecológica para todo el Proyecto.
9. En 2023 se generaron 478 empleos, de los cuales 19 son empleos directos y 459 son indirectos. Como estrategia para la reducción de las desigualdades entre hombres y mujeres en el desarrollo de obras de infraestructura pública y en concordancia con el Acuerdo 032 de 2021, 195 empleos de estos empleos fueron para mujeres, lo cual representa un 40,79%.

**Tren del Río:** el proyecto Tren del Río, que en toda su extensión de 63 kilómetros conectará los municipios de Barbosa y Caldas, tiene una primera etapa de 46,5 kilómetros entre los municipios de Barbosa y Medellín, que esperamos implementar a través de recursos de cofinanciación que la Promotor Ferrocarril de Antioquia viene gestionado con la Nación en virtud del artículo 2° de la Ley 310 de 1996. Esta sociedad, de la que la Empresa hace parte, está conformada además por la Gobernación de Antioquia, el IDEA y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Los esfuerzos para la cofinanciación han sido liderados por la Gobernación con nuestro acompañamiento técnico desde el año 2020. Dada su importancia estratégica para el desarrollo económico y social de la Región, las administraciones del Gobernador Andrés Julián Rendón y el Alcalde Federico Gutiérrez han decidido continuar este proyecto. Es importante mencionar que, durante la campaña para Alcaldía y Gobernación, invitamos a todos los candidatos a que conocieran nuestro Plan Maestro 2006 – 2050 Confianza en el Futuro, que incluye el proyecto Tren del Río. Este espacio de relacionamiento sin duda incidió favorablemente en la voluntad política de continuar con el proyecto, expresada por los nuevos mandatarios.

Durante 2024 continuaremos apoyando los esfuerzos de la Promotora obtener el aval técnico que el Ministerio de Transporte debe darle al proyecto para avanzar con el proceso de cofinanciación.

**Caracterización y demanda de un corredor de transporte masivo de pasajeros (Línea S):** para el proyecto Línea S unieron voluntades el Distrito de Medellín, Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) y Metro de Medellín, que el 21 de junio de 2021 suscribieron un convenio para la elaboración de los análisis técnicos de viabilidad de un corredor de transporte masivo de pasajeros en el Valle de Aburrá.

que agrupa tres corredores incluidos en el Plan Rector de Expansión: desde el municipio de Sabaneta, pasando por Envigado, El Poblado, el centro de la ciudad hasta llegar a Robledo, la comuna 6 y Bello.

El 28 de septiembre de 2021 las partes suscribieron un convenio derivado de este convenio marco con el objeto de aunar esfuerzos para la elaboración de estudio de viabilidad, fases caracterización y demanda, de un corredor de transporte masivo de pasajeros. Para esto, el Distrito de Medellín aportó \$1.729 millones, AMVA aportó \$1.080 millones y nuestra Empresa aportó \$516 millones, para un total \$3.326 millones. Este convenio derivado tuvo una duración inicial de 18 meses, que luego se prorrogó 188 días, por lo que finalizó el 8 diciembre de 2023.

Para cumplir con el alcance del convenio derivado que se establecieron dos Fases: Fase I: caracterización del corredor y Fase II: modelación de demanda y selección tecnológica preliminar para el corredor.

La Empresa ejecutó la Fase I a través de dos contratos, uno para la consultoría y otro para la interventoría. Para la consultoría realizó un proceso de licitación pública, en la cual resultó adjudicatario del contrato el Consorcio Integral Corredor Masivo (compuesto por las firmas Integral S.A. e Integral Ingenieros Íntegros S.A.S) cuya propuesta económica se estableció en \$2.106 millones. Para el proceso de la Interventoría realizó un proceso de convocatoria cerrada de ofertas, en la cual resultó adjudicataria la firma española con sucursal en Colombia CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente SL Sucursal Colombia, cuya propuesta económica se estableció en 502 millones.

El contratista caracterizó 3 alternativas de trazado, a través de un contrato de consultoría y su respectiva interventoría. La consultoría inició el 29 de diciembre de 2022 y el tiempo contractual terminó el 29 de agosto de 2023. Este contrato entregó la caracterización del corredor Línea S, que incluyó Lectura territorial, Análisis de oportunidades urbanas, Trazados preliminares, Análisis socioeconómico, Delimitación del área de influencia, Costos preliminares y Documentación y administración. La interventoría inició el 20 de diciembre de 2022 y terminó el 20 de septiembre de 2023.

La fase II: selección de alternativas y análisis de demanda, es competencia de la Empresa. En ella ejecutamos el análisis de demanda para las 3 alternativas de trazado caracterizadas en la Fase I con los resultados de modelaciones del software de planificación de transporte del Área Metropolitana. Así mismo, realizamos la selección de alternativas, en la que por medio de una matriz multicriterio identificamos la alternativa que se podrá llevar a prefactibilidad, así como la selección de la familia tecnológica a implementar.

**Corredor San Antonio de Prado:** el Área Metropolitana del Valle de Aburra, el Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín y el Metro de Medellín suscribieron un convenio interadministrativo para cofinanciar los estudios

a nivel de prefactibilidad del corredor urbano de movilidad de San Antonio de Prado, por un valor de \$4.508 millones, de los cuales \$4.049 (89,81%) corresponden a aportes en dinero del AMVA, \$57 millones (1,275) a aportes en especie de la Secretaría de Movilidad del Distrito y \$402 millones (8,92%) a aportes en especie de nuestra Empresa.

El 29 de diciembre de 2023 inició la ejecución el contrato de la consultoría para el desarrollo de los estudios por valor de \$2.868 millones y con plazo de ejecución de 8 meses, mientras que el 26 de diciembre inició el contrato de interventoría por valor de \$689 millones y plazo de ejecución de 9 meses.

**Modernización y actualización del Plan Rector de Expansión del Sistema:** durante 2023, la Gerencia de Desarrollo de Negocios, en conjunto con la Gerencia de Planeación, lideraron técnicamente la revisión integral del Plan Rector de Expansión del Sistema (PRES) del Metro de Medellín, con el objetivo de integrar el territorio departamental, a través de un sistema multimodal de movilidad sostenible, que promueva la accesibilidad territorial, la densificación ordenada y equilibrada de centros urbanos bajo un modelo de negocio rentable. En 2024 presentaremos los resultados de esta revisión.

## Compras sostenibles

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Proveedores</b>	Receptor, se ve impactado por la manera en que está estructurado el proceso de abastecimiento de bienes y servicios.
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador, en cuanto al marco normativo y su correcta aplicación.
<b>Junta de Socios y Junta Directiva</b>	Habilitador, en cuanto a la formulación del marco normativo.
<b>Gente Metro</b>	Ejecutor, dado que son los servidores quienes deben velar por la correcta aplicación de las normas.
<b>Clientes comerciales</b>	Receptor, se ve impactado por la manera en que está estructurado el proceso de abastecimiento de bienes y servicios.
<b>Aliados</b>	Receptor, se ve impactado por la manera en que está estructurado el proceso de abastecimiento de bienes y servicios.

### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura) y ODS 12 (Consumo responsable).

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados indirectamente con el asunto:** ODS 10 (Reducción de las desigualdades).

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Vivimos la cultura del respeto y la solidaridad, Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado.

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Fortalecer la excelencia organizacional en la era de la transformación digital

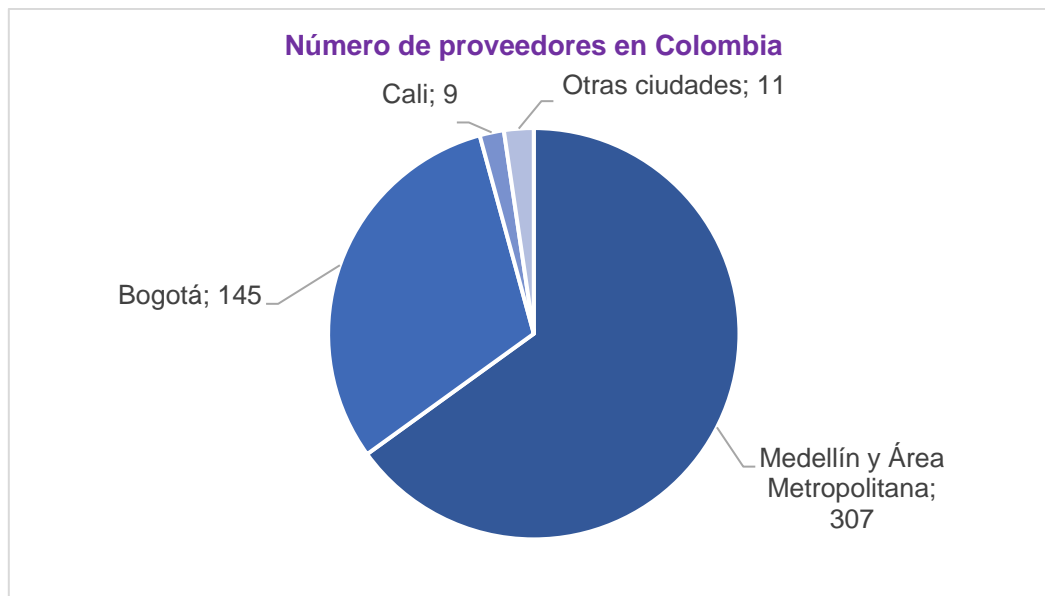
**Proceso que lidera la gestión del asunto:** Gestión de Abastecimiento de bienes y servicios.

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para realizar supervisión o interventoría; Procedimiento para las compras públicas sostenibles; Procedimiento Estructuración Contratos.

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Lineamientos Básicos Sobre Estudios Mercado; Requisitos de orden técnico para contratistas; Lineamientos básicos para evaluar ofertas

## Gestión del asunto material en 2023

**Proporción de gasto en proveedores locales [2-6, 204-1]:** durante 2023, tuvimos un gasto materializado en facturación de \$604.326 millones, de los cuales el 91% corresponde a proveedores domiciliados en Colombia. Como parte del desarrollo de la cadena de suministro e impulso a la economía local, \$305.504 millones de ese gasto corresponden a proveedores cuyo domicilio se encuentra registrado en los municipios del área metropolitana de Medellín, es decir el 51% de nuestro gasto total anual.



Por otra parte, gracias a las acciones que implementamos para el fomento y la promoción de la participación de micro, pequeñas y medianas empresas en nuestros procesos contractuales, el 64% de los contratos de 2023 los firmamos con Mypimes, evidenciando nuestro compromiso con el crecimiento, consolidación y sostenibilidad de las empresas, aumentando el bienestar social y generando equidad.

**Día del proveedor:** en el marco de nuestra Cultura Metro como mecanismo para el fortalecimiento del relacionamiento positivo con los actuales y potenciales

proveedores, el 28 de noviembre realizamos el día del Proveedor Metro, encuentro mixto, presencial en el auditorio de la sede administrativa y vía streaming.

En este espacio desarrollamos la temática: Proveedor ideal, enfocado en los requisitos y condiciones de relacionamiento con la empresa, con un énfasis en Seguridad y Salud en el Trabajo, a través de 2 charlas tipo TED (El Proveedor ideal y la Conciencia de la seguridad). Además, presentamos algunas cifras relevantes de 2022 y experiencias de proveedores impactados positivamente gracias a su relación comercial con nuestra Empresa.

En el día del proveedor Metro 2023 innovamos incluyendo una feria de relacionamiento con el equipo de compradores de la Empresa, una expectativa que habíamos identificado en ejercicios de diálogo con los proveedores, y homologación de piezas, donde se resolvieron inquietudes frecuentes a la hora de relacionarse con nosotros, específicamente con el proceso de Abastecimiento de Bienes y Servicios.

Contamos con una asistencia presencial de 156 personas y vía streaming de 225 personas, que representaron más de 200 empresas. Así mismo, en la encuesta de satisfacción que realizamos, el 98,7% indicó que su experiencia en el evento fue satisfactoria y recibimos comentarios muy positivos sobre el mismo.

**Análisis ambiental de proveedores [308-1, 308 -2]:** de acuerdo con el proceso de contratación correspondiente al año 2023, en 2023 realizamos 309 procesos de bienes y servicios según las necesidades empresariales, que definimos en alineación con las exigencias que en materia ambiental apliquen legalmente. Para ello, tenemos establecido el documento “Anexo de Medio Ambiente”, a través del cual definimos los diferentes requerimientos que deberá cumplir cada uno de los contratistas según la legislación ambiental vigente y las consideraciones o requisitos ambientales empresariales.

Adicionalmente, según directrices del Distrito de Medellín y del Ministerio de ambiente y desarrollo sostenible, hemos desarrollado la compra pública innovadora, sostenible y socialmente responsable para bienes y servicios, a los cuales les definió los respectivos criterios para la contratación.

En virtud de lo anterior, los proveedores que participan en los diferentes procesos precontractuales son evaluados según los impactos ambientales que inciden en las compras o servicios a contratar. A partir de allí establecemos diferentes controles a través de los anexos de medio ambiente para el control, corrección o mitigación de los impactos ambientales que se vayan a ocasionar con la ejecución de los contratos.

Contamos con un contratista encargado de realizar el control y seguimiento ambiental a todos los contratistas de la Empresa, según los requisitos establecidos en los anexos de medio ambiente. La información del control operacional se registra en una plataforma digital donde se puede realizar la trazabilidad de la información.



Respecto al control operacional ambiental realizado por este contratista para el período de 2023, frente a los contratos celebrados durante esta vigencia, tenemos que a 212 contratos les realizamos anexos de medio ambiente. Para verificar el cumplimiento de lo establecido realizamos 1.176 seguimientos para todo tipo de actividad y 936 seguimientos periódicos.

**Verificación de cumplimiento de requisitos de Seguridad y Salud en el Trabajo de empresas contratistas [414-1, 414 -2]:** en 2023 verificamos el cumplimiento de requisitos de seguridad y salud en el trabajo a 191 contratos ejecutados por 209 empresas que tienen anexo SST (Seguridad y Salud en el Trabajo), de acuerdo con lo establecido en el procedimiento para la planeación, control y seguimiento operacional.

Adicionalmente, a 170 de estos contratos (el 90% del total), ejecutados por 188 empresas, les realizamos verificación de su sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo- SGSST, de acuerdo con la Resolución 0312 de 2019 del Ministerio del Trabajo, mediante una plataforma en la cual el contratista debe ingresar los registros que acreditan el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Resolución. Del 10% restante, 5% corresponde a empresas que son unión temporal, consorcio o persona natural, a las que no se les realiza seguimiento en los estándares mínimos, pero sí seguimiento al anexo SST Metro. Al otro 5% de empresas no les realizamos seguimiento debido a que la duración de los contratos suscritos con ellas fue inferior a 1 mes.

Los resultados de la verificación a las 188 empresas arrojaron que 140 tienen calificación aceptable, 28 moderadamente aceptable, 18 crítica y 2 que están pendientes para verificar en 2024, debido a que el contrato con ellas lo firmamos en diciembre de 2023. Para las 18 empresas con estado crítico, realizamos un acompañamiento que consistió en asesorías y planes de mejora periódicos, así como emisión de alertas periódicas a los supervisores de contrato para realizar la gestión correspondiente. De estos 18 contratos con estado crítico, 12 de ellos, es decir el 6% del total, continúan activos en 2024, por lo que establecimos acuerdos de niveles de servicio y acompañamiento en los planes de mejora.

**Evaluación de proveedores:** Este indicador mide el resultado del desempeño de los proveedores para cada uno de los contratos ejecutados en el año, de acuerdo con los criterios de evaluación establecidos: cumplimiento en el tiempo de entrega, Calidad de los bienes y servicios, Gestión administrativa, Cumplimiento de la legislación Ambiental, Cumplimiento de la legislación SGSST, y Servicio postventa. El resultado global de los proveedores evaluados en 2023 fue de 4,83 sobre 5.

**Aplicabilidad Ley 2024 de 2020 de pago a plazos justos:** para la vigencia 2023, mantuvimos dentro de nuestras 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, que 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 nuestros proveedores. No obstante, los períodos de plazo pueden ser superiores teniendo en cuenta las condiciones especiales que se deriven en consenso de la contratación entre las partes.

## Investigación, desarrollo e innovación

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Proveedores</b>	Receptor y ejecutor, se beneficia de esquemas de desarrollo de proveedores y apoya la ejecución de algunas ideas innovadoras.
<b>Usuarios</b>	Receptor, se beneficia de mejoras en el servicio.
<b>Gente Metro</b>	Ejecutor y receptor, en la medida en que promueve ideas innovadoras y se beneficia de incentivos por hacerlo.
<b>Aliados</b>	Ejecutor, apoyan la implementación de algunas ideas innovadoras.
<b>Comunidad</b>	Ejecutor, a través de la innovación abierta
<b>Transportadores</b>	Receptor, se beneficia de mejoras en el servicio

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Aliados, Comunidad, Estado, Gente Metro, Proveedores, Transportadores, Usuarios  
**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Innovación  
**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 10

### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** 9 (Industria, innovación e infraestructura), 13 (Acción por el clima).  
**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Tenemos visión integral y espíritu innovador.  
**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Fortalecer el ecosistema de innovación.  
**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión del crecimiento, la estrategia y la innovación.  
**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para la gestión de la innovación; Procedimiento para la homologación y sustitución

### Gestión del asunto material en 2023

**Implementación del plan de reconocimiento como unidad de I + D + i por Colciencias [METRO – 02]:** Finalizamos 2023 con un cumplimiento de 90%. Estamos gestionando la definición de línea base del indicador de ingresos y la transformación del indicador de ahorros, para la solicitud del reconocimiento.

**Programa Metro 4.0 implementado:** Este programa busca identificar e implementar una plataforma maestra gestora de datos de los sistemas de cara a la operación, el mantenimiento, la prestación del servicio y la comunicación de información a los usuarios, inicialmente, para los módulos estipulados en la fase 1

de Metro Digital: Centro de Información al Ciudadano (CIC), Centro Integrado de Seguridad y Emergencias (CISE), ferrocarriles digitales, subestaciones digitales, Centro de Control de Infraestructura (CCIF), permitiendo la interacción con SAP, la gestión del Plan Rector de Tecnología Operativa y facilitando el uso de la ciencia de datos para la predicción de situaciones, previsión de eventos y optimización de procesos y recursos corporativos. A 31 de diciembre de 2023 el avance del programa era de 20%, en línea con lo planificado para la vigencia, gracias a que realizamos la estructuración del programa y avanzamos en la ejecución de CISE fase 2 y 3, así como en la contratación de la plataforma de gestión.

**Programa de innovación abierta:** la evolución de nuestro Sistema Corporativo de Innovación nos ha permitido que en innovación abierta exploremos otros actores del ecosistema adicional a las universidades, que también aportan una visión diferente e innovadora y contribuyen en beneficio del mejoramiento del desarrollo social y competitivo de La Empresa. Así, durante el año 2023, a través del programa “Todos Somos Innovadores”, lanzamos en nuestra página web cinco 5 retos en busca de soluciones a problemáticas o dificultades que aún no han sido resueltas. Este concurso de innovación abierta, que promueve la participación ciudadana, tiene los cinco retos activos hasta el 30 de junio del 2024.

**Materiales y/o componentes desarrollados con el programa de homologación y sustitución:** en el año 2023, homologamos 58 componentes, con lo que el total acumulado llega a 851 piezas. Estos componentes fueron fabricados nacionalmente cumpliendo con los estándares de calidad y seguridad, como una muestra de apoyo a la industria local. Para desarrollar esta actividad contamos con contratos de metrología, caracterización y fabricación de prototipos.

**Investigación con propuesta de desarrollo o desarrollo ejecutado:** durante 2023 realizamos con el ITM la investigación desarrollar un sustituto de la junta aislante del riel del tranvía, mientras que con la Universidad Nacional realizamos el Estudio de perfiles de vía. Ambas acciones son una muestra de nuestro respaldo a la triada Universidad – Empresa Estado.

**Trenes MAN modernizados:** en 1995 iniciamos operación con 42 trenes de 3 coches de fabricación hispano-alemana (126 coches en total). El fabricante original (MAN-Siemens) diseñó los vehículos para una vida útil de 30 años (aprox. 3.600.000 km para cada tren), condición que fue validada en la estructuración del proyecto y plasmada en los contratos originales y que corresponde a los estándares internacionales del sector.

Por ello, el proyecto de reposición o modernización de estos trenes de primera generación se encuentra incluido desde 2006 en el Plan Rector de Tecnología Operativa (PRTO) del Plan Maestro del Metro “Confianza en el Futuro 2006-2050”. La financiación de esta actividad estratégica fue prevista por la Empresa mediante la estructuración de los fondos de mantenimiento y de mantenimiento de equipos, creados en 2003 mediante las resoluciones de Junta Directiva JD100 y JD101.

Estos fondos fueron unificados y sustituidos por el Fondo de Reposición y Repotenciación (FRyR) creado mediante la Resolución de Junta Directiva JD168 de 2019, que se ha convertido en la herramienta financiera más relevante para garantizar la sostenibilidad del servicio de transporte masivo del valle de Aburrá.

Previo a tomar la decisión de comprar trenes nuevos o modernizar los existentes, realizamos un análisis detallado y comparativo de ambas alternativas, que incluyó una referenciación con otros operadores de metro pertenecientes a las asociaciones internacionales UITP y ALAMYS. Determinamos que, siempre y cuando existiera garantía de la integridad estructural del tren, la alternativa más conveniente sería la modernización o renovación de sus elementos de desgaste, con la condición adicional de que este proceso no costara más de dos terceras partes del valor de un tren nuevo.

Esta conclusión encausó los esfuerzos de nuestros equipos técnicos en encontrar una solución que garantizara la integridad y seguridad estructural del tren, bajo estándares ferroviarios internacionales. Gracias a este trabajo de investigación y desarrollo de largo plazo, realizado en conjunto con actores nacionales e internacionales, entre los que se cuentan proveedores como Constelium (fabricante internacional de vigas para trenes y aviones), universidades como Eafit, la Universidad Politécnica de Cracovia (Polonia), Universidad de Antioquia, Universidad Nacional de Colombia y el apoyo económico del Gobierno Nacional a través de Colciencias (hoy MinCiencias), logramos patentar la metodología para la reparación de la estructura de aluminio de los trenes, mediante el cambio de la viga pivote de los coches motores.

Esta patente se puso a disposición de diversos oferentes que existen en el mercado para el servicio de modernización, uno de los cuales aceptó garantizar una vida útil adicional de al menos 25 años más para la estructura intervenida. Este hecho, sumado a referenciaciones complementarias y a una consultoría externa que validó la estructuración técnica, financiera y legal de realizar la modernización, dio viabilidad a la contratación de este importante proceso de actualización tecnológica que, frente a la alternativa de compra de trenes nuevos, generó un ahorro real para la Empresa y para la región de al menos \$422.000 millones.

En la modernización de la flota, que finalizó con éxito en diciembre de 2023 luego de 4 años de ejecución del proyecto, realizamos renovaciones internas y externas de cada tren. Se incluyeron, entre otras, las siguientes actividades: cambio de la cadena de tracción (motores y control de tracción), nuevo cableado de potencia y control, reparación de la viga-pivote, cambio de ruedas y puesta a punto de equipos de rodadura, cambio de frenos, tuberías y moto-compresor, pintura exterior e interior, instalación de nuevo piso, cambio de iluminación interna.

En total reemplazamos 168 vigas-pivote en 84 coches. La curva de aprendizaje y la Gestión de Conocimiento fueron exitosas: al inicio del proceso, el corte y cambio de la viga en un coche tomaba 72 días, mientras que, luego de optimizar el proceso

industrialmente, el contratista CAF junto con la empresa Maxweld (a cargo de esta actividad especial), lograron reducir este tiempo a 6 días.

Otro hito importante en el proyecto fue la ampliación de la nave de pintura en los talleres de Bello. Inicialmente el contratista preveía importarla de Austria, pero las restricciones de movilidad durante pandemia lo impidieron. Ante esto, y gracias a la relación construida con empresas locales como parte de la homologación y sustitución de materiales y componentes, la compañía Industrias V8 (Sabaneta) asumió este reto y ejecutó la ampliación de la nave de pintura con alta tecnología, y cumpliendo los estándares requeridos (control de proceso, temperatura, iluminación y hermetismo a las partículas contaminantes), lo que permitió reducir el tiempo de pintura y secado promedio de 10 horas a 1,5 horas.

El proyecto de modernización de los 126 coches de la flota original requirió también la ampliación del taller de Bello, con una nueva nave multifuncional para trabajos de ensamble, modernización, mantenimiento mayor y menor de vehículos ferroviarios.

Dentro del complejo marco que impuso la pandemia de Covid-19, la ejecución del proyecto cumplió estrictamente tiempo y presupuesto, 60 meses y \$397.000 millones. El conocimiento y experiencia en la tecnología ferroviaria de nuestros Servidores y Servidoras, capitalizado mediante la Gestión del Conocimiento y nuestra Universidad Corporativa, así como la capacidad de las empresas nacionales para desarrollar productos y servicios con estándares ferroviarios de clase mundial, hicieron posible este logro.

La modernización de trenes también fue posible gracias a la Cultura Metro, pues nuestros usuarios han dado un uso y cuidado ejemplar a las instalaciones, equipos y vehículos de la red de transporte, evitando siempre daños irreparables diferentes al desgaste normal por uso.

La modernización en datos:

- Curva de aprendizaje y Gestión del conocimiento: El primer tren en ser modernizado tomó 123 días para todo el proceso, el último se intervino en 90 días. El primer coche intervenido requirió 72 días para el cambio de las 2 vigas-pivote, el último coche intervenido requirió sólo 6 días.
- La nave de pintura fabricada en Sabaneta (Antioquia) permitió reducir en un 85 % el tiempo de secado.
- Más de 600 personas trabajaron en el proyecto.
- 60 empresas nacionales estuvieron vinculadas con sus productos y servicios.
- Al cambiar el piso de madera por fibra sintética (poliextruida) evitamos la tala aproximada de 1.100 árboles.
- Un tren modernizado consume 15% menos energía.

## Dimensión Gobernanza

### Gobierno corporativo

#### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
Gente Metro	Ejecutor, pues aplica lo establecido en el gobierno corporativo de la Empresa
Junta de Socios y Junta Directiva	Ejecutor, pues aplica lo establecido en el gobierno corporativo de la Empresa
Estado	Habilitador y verificador, como encargado de dictar las normas que nos rigen y de revisar su cumplimiento

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Aliados, Clientes comerciales, Comunidad, Estado, Gente Metro, Gremios y asociaciones, Junta de Socios y Junta Directiva, Periodistas y líderes de opinión, Proveedores, Transportadores, Usuarios

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Transparencia y ética

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 20

#### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado indirectamente con el asunto:** ODS 16 (Paz, justicia e instituciones sólidas)

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Fortalecer la cultura organizacional

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de la estrategia, el crecimiento y la innovación

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento conflictos de interés

#### Gestión del asunto material en 2023

**Modelo de gobierno corporativo adecuado:** el Gobierno Corporativo debe mantenerse en constante actualización y fortalecimiento, con el fin de adaptarse a la evolución de la Empresa y sus negocios. De acuerdo con las metas planteadas, hoy contamos con un modelo adecuado. Se cerró la consultoría con el CESA de manera satisfactoria, y se definieron algunas actividades que serán desarrolladas durante 2024 con el fin de proyectar una mejora continua en esta práctica. En conjunto con esta Memoria de Sostenibilidad presentamos nuestro informe de gobierno corporativo, en el que entregamos más detalles sobre el tema.

**Junta de socios [2-9]:** nuestra Junta de Socios está integrada por los representantes de los socios: el Alcalde del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín y el Gobernador de Antioquia. Sus principales responsabilidades consisten en analizar la situación de la Empresa, considerar las

cuentas y balances del último ejercicio y tomar todas las decisiones necesarias para asegurar el cumplimiento de su objeto social.

**Junta directiva [2-9]:** nuestra Junta Directiva está conformada por el Gobernador de Antioquia o su delegado; el Director del Departamento Administrativo de Planeación del Departamento de Antioquia, con la suplencia del Secretario de Infraestructura del Departamento, o quien haga sus veces; el Alcalde Distrital o su delegado; el Director del Departamento Administrativo de Planeación del Distrito de Medellín, con suplencia del Secretario de Movilidad del Distrito, o quien haga sus veces; tres miembros independientes con sus respectivos suplentes personales, nombrados por el Señor Presidente de la República; un representante del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con su respectivo suplente; un representante del Ministerio de Transporte, con su respectivo suplente.

La Junta Directiva tiene a su cargo actividades de importancia estratégica para la Empresa, como la formulación y el desarrollo de la política y estructura general de la Empresa, la aprobación del presupuesto anual de operaciones e inversiones, la presentación del balance y las cuentas de cada ejercicio, entre otras.

[405-1, 2-11] La Junta cuenta con 9 miembros principales, con sus respectivos suplentes, de los cuales dos principales y uno suplente son mujeres. Ni su Presidente ni ninguno de los miembros es ejecutivo de la Empresa, y su promedio de antigüedad a 31 de diciembre de 2023 era de 14 meses. En cuanto a edad, todos se encontraban entre los 30 y 50 años.

Los miembros patrimoniales de la Junta son el alcalde del distrito de Medellín, el Gobernador de Antioquia, el Director del Departamento de Planeación del Distrito y el Director del Departamento de Planeación de la Gobernación. El representante del Ministerio de Transporte es el Director de infraestructura del Ministerio de Transporte, mientras que el representante del Ministerio de Hacienda y Crédito Público es el Subdirector de Financiamiento Interno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y hace parte de la junta Directiva de Centrales Eléctricas del Cauca. Los tres miembros independientes, con sus respectivos suplentes, no cuentan con cargos o compromisos significativos.

**Designación y selección de la Junta Directiva [2-10]:** Los miembros patrimoniales integran la Junta Directiva en el momento que son nombrados en el cargo de Alcalde, Gobernador, Director del Departamento de planeación del Distrito y Director del Departamento de Planeación de la Gobernación.

Los representantes de los Ministerios son designados por el respectivo Ministro y los miembros independientes son designados por el Presidente de la República, teniendo en cuenta los criterios de independencia definidos por la Empresa en su Código de Gobierno.

Para la selección de los miembros independientes y los representantes de los Ministerios, los nominadores deben tener en cuenta los criterios de independencia a los que hace referencia el Código de Gobierno de la Empresa y criterios de trayectoria responsable, efectiva, eficiente, de alto valor agregado, garantizando que la administración sea profesional, ajena a intereses partidistas y centrada en el desarrollo del objeto social.

Para la selección de los miembros que conforman cada comisión, se tiene en cuenta su área de experiencia y profesión.

**Conflictos de interés [2-15]:** contamos con un procedimiento para la revelación y gestión de los conflictos de interés de la Gente Metro, la Gerencia y la Junta Directiva. Este procedimiento busca que, a partir del principio de autogestión, estas personas revelen una vez al año las situaciones que son potenciales generadoras de conflictos de interés y que, al momento de estar inmerso en uno, lo revelen ante la instancia competente, quien se encargará de decidir la forma de solucionarlo.

**Comisiones de Junta Directiva:** nuestra Junta Directiva cuenta con tres comisiones de apoyo para agregarle valor a la gestión de este órgano de gobierno. Estas comisiones profundizan en temas específicos, garantizando un apropiado estudio de los asuntos a cargo, sus recomendaciones son sometidas a decisión de la Junta Directiva:

- **Comisión Financiera:** apoya a la Junta Directiva en la planeación financiera, el presupuesto anual, las vigencias futuras ordinarias y excepcionales, las modificaciones presupuestales, en el conocimiento de los estados financieros de fin de ejercicio, en el plan de inversiones y las estrategias de endeudamiento de la Empresa.
- **Comisión Auditoría y Riesgos:** se ocupa del seguimiento a la Arquitectura de Control de la Empresa, las recomendaciones sobre la designación, ejercicio y evaluación del Revisor Fiscal y la definición de la estructura y seguimiento para el funcionamiento del sistema de control interno, incluyendo la actividad de la Auditoría Interna, entre otras.
- **Comisión de Estrategia, Gobierno Corporativo y Proyectos:** apoya a la Junta en el seguimiento a los proyectos y negocios que realiza la Empresa en el marco de su direccionamiento estratégico, el seguimiento y recomendaciones en materia de gobierno corporativo, entre otras.

**Supervisión de la gestión de los impactos [2-12]:** como señalamos en la explicación de nuestra arquitectura empresarial, cada cinco años formulamos el direccionamiento estratégico. El último que fue aprobado por la Junta se llevó en el 2020 para en quinquenio 2021 – 2025, y allí están incluidos los objetivos estratégicos, cada uno de ellos con un indicador de impacto definido, a los que la Junta Directiva hace seguimiento.



Por otra parte, el Comité de Gerencia se encarga de la formulación y aprobación del plan estratégico y hace seguimiento permanente a través de los indicadores (impacto y producto). En cada sesión de la Junta Directiva presentamos el informe de gerencia, en el cual evidenciamos los resultados y hechos relevantes de la administración por cada proceso.

**[2-17, 2-18] Evaluación de la Junta Directiva:** la evaluación anual de la Junta Directiva contempla un componente de arquitectura de control, en el cual evaluamos si los temas son tratados con la suficiente profundidad, así como los impactos que generamos. De acuerdo con nuestro Código de Gobierno Corporativo, la Junta directiva se evalúa anualmente, intercalando entre autoevaluación y evaluación independiente. Los resultados de las evaluaciones son presentados al Comité de Gerencia y a la Comisión de Estrategia, Gobierno Corporativo y Proyectos. Este último proceso se surtirá en 2024, debido a que en 2023, atendiendo al cronograma de alternancia enunciado, realizamos autoevaluación.

La Secretaría General identifica las acciones que se deben realizar con el fin de cerrar las brechas identificadas y propone un plan de trabajo que es aprobado por la Junta. Dicho plan incluye el análisis de sus necesidades, con base en el cual programamos capacitaciones con el fin de satisfacerlas.

## Gestión y cumplimiento legal

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
<b>Gente Metro</b>	Ejecutor y receptor, en la medida en que debe cumplir las políticas establecidas
<b>Usuarios</b>	Receptor, se beneficia de una administración transparente
<b>Proveedores</b>	Receptor, en la medida en que debe cumplir las políticas establecidas
<b>Estado</b>	Habilitador y verificador, en cuanto a la formulación del marco normativo y la revisión de nuestro actuar
<b>Clientes comerciales</b>	Receptor, en la medida en que debe cumplir las políticas establecidas
<b>Periodistas y líderes de opinión</b>	Verificador, desde su rol de fiscalización de la gestión de lo público
<b>Comunidad</b>	Receptor, se beneficia de una administración transparente
<b>Junta de Socios y Junta Directiva</b>	Verificador, en cuanto a la revisión de nuestro actuar
<b>Sindicatos</b>	Verificador, en cuanto a la revisión de nuestro actuar
<b>Transportadores</b>	Receptor, se beneficia de una administración transparente

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Clientes comerciales, Comunidad, Estado, Junta de Socios y Junta Directiva, Proveedores, Sindicatos, Transportadores, Usuarios

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Cumplimiento legal

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 30

## Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado indirectamente con el asunto:** ODS 16 (Paz, justicia e instituciones sólidas)

**Valores corporativos relacionados con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivos estratégicos relacionados con el asunto:** Fortalecer la cultura organizacional

**Procesos que lideran la gestión del asunto:** Gestión de la estrategia, el crecimiento y la innovación

**Procedimientos que abordan el asunto:** Procedimiento para establecer el nivel de riesgo de los asociados de negocio; Procedimiento para el relacionamiento con el grupo de interés Estado; Procedimiento para el Tratamiento de datos personales; Procedimiento para atención de procesos administrativos sancionatorios; Procedimiento para la gestión normativa y la actualización de los requisitos legales; Procedimiento para una adecuada cultura de prevención del daño antijurídico; Procedimiento para programación y control del calendario tributario; Procedimiento para el reconocimiento de litigios y demandas; Gestión de impuestos retención y autorretención ICA; Procedimiento elaboración declaración Impuesto Valor Agregado IVA; Procedimiento para elaboración retención en la fuente; Procedimiento para la generación de la información exógena a reportar a la DIAN; Procedimiento para impuestos contribución especial obra pública y tasa Prodeporte

**Documentos de referencia que abordan el asunto:** Manual del SARLAFT – FPADM; Manual de políticas internas para el Tratamiento de Datos Personales; Programa de Transparencia y Ética Empresarial; Lineamientos de Defensa Judicial

## Gestión del asunto material en 2023

**Proyectos de norma identificados como prioritarios gestionados:** en desarrollo de la metodología de gestión normativa y la actualización de los requisitos legales, que permite evaluar la efectividad de las acciones emprendidas para identificar y gestionar el marco legal aplicable a la empresa, en el año 2023 identificamos como prioritarios 45 proyectos de norma, los cuales fueron gestionados en su totalidad a través del análisis de proyecto de norma y la presentación de observaciones cuando evidenciamos esta necesidad.

Dentro de los proyectos normativos identificados y gestionados de mayor interés está aquel por el cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, en el cual se incluyeron, entre otras, disposiciones que permitirán la cofinanciación de nuevos elementos dentro de los proyectos de sistemas de transporte masivo, así como de componentes independientes nuevos en proyectos que están en operación; la posibilidad de apoyo a los sistemas de transporte por parte de la Nación con la cofinanciación de inversiones realizadas para la sostenibilidad de los sistemas; así como la determinación de fuentes alternativas de financiación.

**Cumplimiento de la legislación y las normativas [2-27]:** para el año 2023, no se presentaron en contra de la Empresa sanciones administrativas, judiciales o multas significativas que hayan sido derivadas del incumplimiento de las normas que nos son aplicables.

Resaltamos que, en desarrollo del proyecto Metro de la 80, se presentó una acción popular que cursó ante el Juzgado 33 Administrativo de Medellín y en contra del Distrito Especial de Medellín, Metro de Medellín e ISVIMED.

Se indicó en la demanda que los presuntos derechos colectivos vulnerados fueron la dignidad, igualdad, intimidad, paz, recreación, arraigo familiar, labor comunitaria, vivienda digna, goce de un ambiente sano, la moralidad administrativa, la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos. Lo anterior derivado de la decisión de ubicar los patios talleres en el cerro el Volador- Comuna 7 de Medellín, lo que generaba la compra de 188 predios. Por ello, el accionante solicitó el cambio de diseño y reubicación de los patios Talleres para que no se tengan que comprar los 188 predios.

La sentencia de primera instancia proferida el 19 de diciembre de 2022 negó las pretensiones de la demanda, debido a que ya los patios talleres fueron reubicados. Sin embargo, el Tribunal Administrativo de Antioquia, en segunda instancia, profirió sentencia el 12 de julio de 2023, revocando la decisión de primera instancia. En su defecto, declaró la protección de los derechos colectivos al goce de un ambiente sano, de la moralidad administrativa y de la realización de construcciones, debido a que, a juicio del Tribunal, no existe una estrategia integral que proteja los moradores y que garantice que se mantengan en las condiciones iniciales, y no es dable esperar hasta la etapa de adquisición para que estas se den. Por ello, ordenó acciones para concretar medidas de prevención, así:

- Conformación de un Comité Intersectorial de Direccionamiento Estratégico y Mesas de Articulación Institucional – Comunitaria.
- Nuevos diseños del patio taller y caracterización de viviendas y familias que se afectaría.
- Identificación del territorio en el cual se van a reubicar las viviendas afectadas con la construcción del patio-taller del proyecto y determinación de reconocimientos a las familias.
- Gestionar la financiación de las medidas ordenadas.
- Estructurar y promover un plan de vivienda subsidiado, de conformidad con las normas que regulan la materia para la reubicación de las familias afectadas identificadas como afectadas por la construcción del patio-taller
- Otorgar subsidios de arrendamiento a las familias que van a ser afectadas con la construcción del patio-taller
- Ejecutar las acciones a más tardar en el mes de diciembre de 2025.

En la actualidad, de manera conjunta con el Distrito de Medellín, la EDU y el ISVIMED, estamos gestionando el cumplimiento de las acciones dentro de los términos establecidos en la sentencia.

**Expedición del procedimiento para una adecuada cultura de prevención del Daño Antijurídico”:** de cara a la prevención del daño antijurídico, expedimos el

procedimiento EC063 “Procedimiento para una adecuada cultura de prevención del Daño Antijurídico”, a través del cual se sigue liderando y fortaleciendo al interior de la Empresa la identificación y tratamiento de causas que pueden generar daños antijurídicos y consecuentemente, reclamaciones administrativas o judiciales a la entidad.

## **Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción**

**[205-2]:** contamos con una política integral que enmarca nuestras actuaciones en la ética, la transparencia y la integridad, estableciendo una directriz de cero tolerancia ante la ocurrencia de hechos constitutivos de corrupción, fraude, soborno, lavado de activos, la financiación del terrorismo y la proliferación de armas de destrucción masiva. Nuestro Código de Integridad incluye políticas y directrices empresariales basados en los principios de ética y transparencia. Éste, además, define la integridad como el pilar de la Cultura Metro.

Por otro lado, dentro de la inducción de nuevos Servidores, está incluida la capacitación en el programa, las políticas y procedimientos anticorrupción. Además, el Día del Servidor Público realizamos eventos y charlas que buscan la comunicación efectiva con todos los Servidores.

## **Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción [205-1, 205-3]:**

En aras del fortalecimiento del Modelo de Cumplimiento, durante el 2023 adoptamos el Programa de Transparencia y Ética Empresarial – PTEE, en el cual se enmarcan las medias, políticas y procedimientos anticorrupción. Además, contamos con el canal “Contacto Ético”, mecanismo de acceso público que permite comunicar posibles casos de corrupción y contrarios a la ética, en el cual la Empresa asegura el anonimato, la confidencialidad de la información y las no represalias.

En el marco de la gestión de riesgos, realizamos el análisis de riesgos de corrupción, fraude, Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Corrupción por procesos. Los riesgos de fraude, corrupción y LA/FT/FPADM son posicionados como tipología independiente, para lo cual se tienen identificados tres riesgos de LA/FT y cuatro relacionados con corrupción, entre los que se destacan: peculado, soborno, tráfico de influencias y celebración indebida de contratos o incumplimiento de requisitos legales, cuya posible materialización se revisa para todos los procesos. Estos riesgos son repasados periódicamente con el apoyo de los líderes de riesgos de cada proceso, con el fin de impedir su materialización.

Durante 2023, no se materializaron estos riesgos, ni se presentaron casos de corrupción confirmados, como tampoco nos encontramos involucrados en casos de corrupción, soborno o fraude.

**Protección de Datos Personales:** en aras de seguir fortaleciendo la Cultura de la Protección del Dato Personal y en el marco de la implementación del Programa Integral de Gestión de Datos Personales, en el año 2023 emitimos varios procedimientos internos que contienen lineamientos para el tratamiento adecuado

de los datos respecto de los cuales Metro de Medellín actúa en calidad de Responsable o Encargado, entre ellos el que regula la atención y gestión de peticiones, consultas y reclamos.

**Seguridad y Privacidad de la Información:** incorporamos el modelo de seguridad y privacidad de la información (MSPI) entregado por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MINTIC). Este modelo es un conjunto de lineamientos basados en buenas prácticas de estándares internacionales, con el objetivo de orientar la gestión e implementación adecuada del ciclo de vida de la seguridad y la ciberseguridad para las tecnologías operativas y las tecnologías de la información. La implementación y sostenibilidad de este Modelo estará a cargo del Oficial de Seguridad de la Información, adscrito al área de Administración de Riesgos.

**Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente [418-1]:** Durante el año 2023, se presentó una reclamación relacionada con la presunta vulneración a la privacidad de una persona, la cual fue contestada de manera oportuna, de fondo y dentro de los términos legales. Por otro lado, no tuvimos incidentes de seguridad de la información que hayan generado una violación de los códigos de seguridad, pérdida, robo o acceso no autorizado a los datos personales frente a los cuales actuamos en calidad de Responsable.

**Enfoque fiscal [207-1]:** Nuestra estrategia fiscal va más allá de lo que exige la Ley, cumpliendo con la normatividad, pagando oportunamente nuestros impuestos, actuando con transparencia, colaborando oportunamente con las administraciones de impuestos y disponiendo de sistemas de control para la prevención de riesgos fiscales. Nuestro aporte contribuye para que el Gobierno pueda invertir en gastos sociales que beneficien a los ciudadanos, mediante cuatro principios:

Principio	Acciones
<b>Cumplimiento responsable:</b> somos conscientes de nuestra responsabilidad en el desarrollo económico del país y debemos cumplir a cabalidad con la ley, evitar prácticas de planeación abusiva fiscal, suministrando la información veraz y oportuna y priorizando las vías de resolución de conflictos con las administraciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación de la normatividad tributaria vigente en el Estado Colombiano</li> <li>• Estructura organizada y sistemas adecuados para cumplir con las obligaciones tributarias</li> <li>• Equipo profesional en continua formación.</li> </ul>
<b>Eficiencia Fiscal:</b> conciliamos las obligaciones fiscales para que se nos permita detectar y corregir errores antes de presentarlas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estructura fiscal alineada con el negocio</li> <li>• Aplicación de beneficios fiscales accesibles</li> </ul>
<b>Prevención de riesgos fiscales:</b> nos comprometemos a potenciar una relación con principios de confianza, profesionalidad, colaboración y de apoyo con las administraciones tributarias Departamentales, Municipales y Nacionales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrega oportuna de información exógena a las administradoras de impuestos.</li> <li>• Adopción del ecosistema de factura electrónica con enlace directo a la</li> </ul>

	Administración de Impuestos Nacionales <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificación Sarlaft con el fin de dar seguridad de las relaciones fiscales de la entidad</li> </ul>
<p><b>Transparencia:</b> nos comprometemos a evitar la evasión de impuestos en el país y en los demás países en el caso que desarrollemos servicios en otras jurisdicciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No conformamos parte de entidades artificiosas para ocultar o reducir la transparencia de nuestras actividades</li> <li>• No tenemos presencia en paraísos fiscales, salvo que sea necesario por motivos del negocio</li> </ul>

Conscientes de nuestra responsabilidad en el desarrollo social y económico de los países en los que realizamos nuestra actividad económica, cumplimos responsablemente con el pago de impuestos en las jurisdicciones exigibles por la norma, con el compromiso de cumplir con la ley, respetando tanto su letra como su espíritu.

Nuestra política fiscal está alineada con el direccionamiento estratégico, aspirando a ser reconocidos públicamente como una Empresa íntegra y responsable en materia fiscal. Por ello, adoptamos responsablemente las decisiones fiscales, conforme a una interpretación razonable de la normatividad tributaria vigente y sobre las cuales tributamos según la actividad económica que desarrollemos.

Tenemos en cuenta desarrollo fiscal para la toma de decisiones, adecuándonos a la política fiscal establecida, la cual se alinean con la realidad económica del negocio. De igual manera, existe normatividad y procedimientos internos que aseguran la adopción de las posiciones fiscales, evitando prácticas de planificación fiscal abusivas con el fin de que seamos transparentes y apliquemos los principios normativos que nos rigen.

**Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos [207-2]:** la integración del enfoque fiscal se basa en la gestión normativa, en los procedimientos internos elaborados y procedimientos normalizados, todos ellos sometidos al código de ética, enfocados en mitigar los riesgos fiscales.

Nuestro equipo fiscal está integrado por profesionales expertos en las disciplinas tributarias, los cuales son responsables de la gestión de todos los asuntos fiscales de los diferentes negocios y en la particularidad del sistema tributario tanto a nivel nacional, como municipal y departamental. Los profesionales del equipo fiscal están en formación continua, que les permite afianzar sus conocimientos y empoderar sus competencias.

Nuestra gestión de riesgos se basa en la existencia de procesos, sistemas y controles internos. Por ello, hemos implementado procesos documentados en los cuales identificamos las personas o áreas responsables en cada una de las etapas de la gestión tributaria y donde se definen las actividades que deben realizarse de

cara a la preparación de la liquidación, presentación y pago de las declaraciones tributarias. Es así como los procesos de gestión tributaria aseguran la confiabilidad y trazabilidad de la información. Adicionalmente, el sistema SAP que utilizamos garantiza la integridad de la información y minimiza la posibilidad de “error humano” en materia fiscal.

Complementamos el control sobre los riesgos fiscales con procedimientos y controles que garantizan integridad en la información de naturaleza contable empleada en los procesos tributarios. Estos se evidencian en las auditorías que realizamos de forma mensual a las causaciones de los impuestos con el fin de poder identificar a tiempo alguna inconsistencia. Adicionalmente, realizamos análisis tributarios a cada uno de los negocios y a la adquisición de bienes y servicios con contratistas nacionales y sin residencia fiscal en Colombia, capacitamos y actualizamos al equipo en materia tributaria, y contamos con una cartilla guía sobre los lineamientos generales para el manejo contable y tributario de los contratos más relevantes o recurrentes que se celebren.

Externamente contamos con la evaluación periódica que realiza la revisoría fiscal, que incluye la asesoría permanente en los campos contables, tributario, financiero, de costos, presupuestales, normativo, legal, nomina, compras internacionales, sistemas de recaudo y los demás que sean propios del desarrollo de la entidad. Además, la colaboración que ejercemos con las entidades gubernamentales de regulación y control y rendición de los informes a que haya lugar, la revisión y verificación constante de la normatividad aplicable en cuanto a la suscripción de las declaraciones tributarias, respuestas a requerimientos, la evaluación de riesgos en procedimientos tributarios con el fin de mejorar los controles en dicho proceso, y las recomendaciones que emiten para mejorar y optimizar los procesos contables en cuanto a la planeación y el cierre.

También contamos con un asesor tributario externo que nos actualiza oportuna y permanentemente en cambios en la legislación tributaria y contable que puedan afectar las operaciones y nos emite conceptos ante consultas e inquietudes que le formulemos de acuerdo con la normatividad vigente nacional, internacional, departamental y municipal.

**Participación de los grupos de interés y gestión de sus inquietudes en materia fiscal [207-3]:** de acuerdo con los principios que guían nuestra política fiscal, nos comprometemos a apoyar un sistema tributario efectivo y a mantener relaciones con las administraciones tributarias tanto del país como de los Departamentos y Municipios donde operamos a través del respeto, la transparencia y la confianza. Por ello, facilitamos el acceso a la información y priorizamos las vías no litigiosas en la resolución de conflictos.

Contamos con un grupo interdisciplinario que se activa cuando surgen actualizaciones o nueva normatividad tributaria con el objetivo de estudiarla, evidenciar los impactos y permitirnos anticiparnos en la gestión de los asuntos

fiscales ante posibles cambios normativos futuros y la minimización de riesgos e impactos.

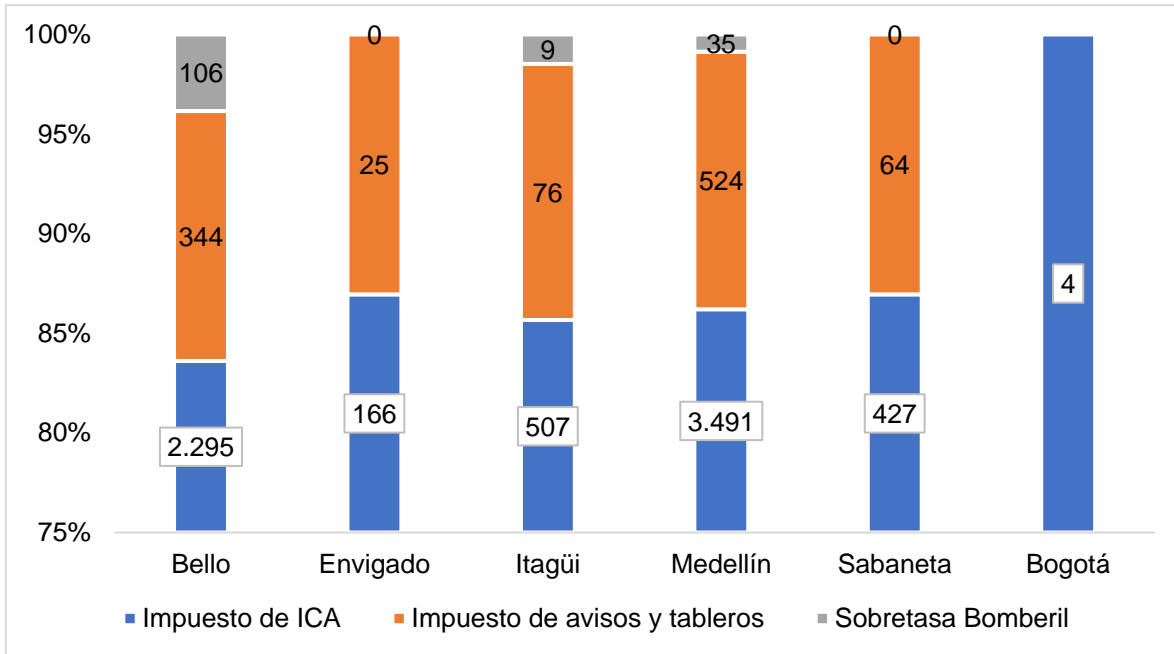
**Presentación de informes país por país [207-4]:** en 2023 desarrollamos nuestras actividades en la jurisdicción de Colombia, dentro del Distrito de Medellín y los municipios de Bello, Itagüí, Sabaneta, Envigado, Bogotá y la Ceja. Adicionalmente, ejercimos operaciones en Ecuador, país miembro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). La distribución de potestad tributaria en el impuesto sobre la renta deberá seguir las reglas establecidas en la Decisión 578 de 2004. Como explicamos al inicio de esta Memoria, nuestras actividades principales son el transporte férreo de pasajeros, el transporte de pasajeros, actividades inmobiliarias realizadas con bienes propios o arrendados y las actividades de consultoría de gestión. Con base en lo anterior, pagamos impuestos de la siguiente manera:

- **Retención en la fuente:** de los 1.993 Servidores con que contábamos a 31 de diciembre de 2023, 163 estaban sujetos a retención en la fuente por el procedimiento No 1 y 1.830 estaban sujetos a retención en la fuente por el procedimiento No 2. El valor pagado a la Administración de Impuestos y Aduanas Nacionales por concepto de retención a empleados en la vigencia 2023 fue de \$4.896 millones.
- **Impuestos retenidos a terceros:** pagamos impuestos que retenemos a terceros en el curso de nuestras operaciones, actuando en debida forma como agentes de retención en la fuente por concepto de renta, IVA, ICA, Contribución especial y Tasa Pro-Deporte y Recreación y recaudadores de IVA, los cuales se discriminan de la siguiente manera para el periodo comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre del año 2023:





- Impuesto de Industria y Comercio municipales:** realizamos sus operaciones en varias jurisdicciones dentro del territorio colombiano, las cuales nos hacen contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio en dichos Municipios. En la vigencia 2023 el resultado, expresado en millones de \$, es el siguiente:



**Sanciones en importaciones:** en 2023 continuamos con la aplicación estricta de los procedimientos de seguridad en la cadena de suministro, derivados de la certificación como operador económico autorizado – OEA. Lo anterior nos permitió asegurar que se cumpliera la normativa en la materia y hacer revisiones de las importaciones de la Empresa, lo cual es evidencia de nuestro compromiso con la seguridad de la cadena de suministro internacional. La efectividad en estos controles se evidencia en que para 2023 tuvimos un resultado de cero sanciones, rescates y aprehensiones en este indicador.

## Externalidades

### [3-3] Grupos de interés para los que el asunto es material

Grupo de interés	Rol
Usuarios	Receptor, beneficiario de las mejoras en el entorno
Comunidad	Receptor, beneficiario de las mejoras en el entorno
<b>Estado</b>	Receptor, pues se mejora la calidad de vida de la ciudadanía

**Grupos de interés que manifestaron necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Estado, Comunidad

**Enfoques de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** Protección y cuidado del medio ambiente

**Cantidad de necesidades y expectativas relacionadas con el asunto material:** 3

### Enfoque de gestión del asunto material

**Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados directamente con el asunto:** ODS 3 (Salud y bienestar), ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS 13 (Acción por el clima)

**Valor corporativo relacionado con el asunto:** Estamos comprometidos con la seguridad y el cuidado

**Objetivo estratégico relacionados con el asunto:** Contribuir con la agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

**Proceso que lideran la gestión del asunto:** Gestión del crecimiento, la estrategia y la innovación

**Procedimiento que aborda el asunto:** Procedimiento para la gestión de externalidades y huella de carbono

### Gestión del asunto material en 2023

Las externalidades son, por una parte, las utilidades o beneficios que una organización determinada puede inducir en los agentes externos, como consecuencia de su desempeño en términos de sostenibilidad. Por otra parte, también incluyen las cargas o costos que la misma organización puede inducir en dichos agentes.

[203-2] Nuestra Empresa las cuantifica anualmente aplicando una metodología desarrollada por el Centro Nacional de Producción Más Limpia y ajustada nuevamente, a partir de una consultoría realizada en 2016. Los resultados obtenidos en 2023 fueron de \$4,87 billones en beneficios económicos, sociales y ambientales entregados al Valle de Aburrá y sus habitantes, discriminados de la siguiente manera:

**Emisiones de toneladas de CO<sub>2</sub> evitadas:** Gracias a que la mayoría de nuestros vehículos se mueven con energía eléctrica, evitamos la emisión de CO<sub>2</sub> a la atmósfera, con lo que contribuimos a la descarbonización de la economía y mitigamos los efectos del cambio climático, pues este gas es el causante del efecto invernadero, que genera el calentamiento global. En 2023 evitamos la emisión de 456.763 t de CO<sub>2</sub>, la misma cantidad que capturarían 993.000 árboles (Medellín)

cuenta con 600.000 en el entorno urbano), frente a 413.998 t de CO<sub>2</sub> cuya emisión evitamos en 2022. El beneficio ambiental anual que esto representa está valorado en \$259.542 millones.

**Emisiones de contaminantes atmosféricos evitadas:** Además de evitar la emisión de CO<sub>2</sub>, la operación con energía eléctrica evita que emitamos otros contaminantes a la atmósfera, entre ellos el material particulado PM 2,5, que causa enfermedades respiratorias. Otros gases nocivos para la salud que también evitamos emitir son monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, amoníaco y metano. En 2023 evitamos la emisión de 25.188 t de estos contaminantes, entre los que se encuentran 78 t de material PM 2,5, un beneficio ambiental valorado en \$169.520 millones. Para transportar esta cantidad de toneladas de contaminantes se requerirían 2.099 camiones de basura de EMVARIAS, con una capacidad de 12 t. En 2022 evitamos la emisión de 23.742 t de contaminantes, entre ellas 75 t de PM 2,5.

**Consumo de diésel evitado:** Otro de los beneficios de operar con energía eléctrica es que evitamos el consumo de diésel, un recurso natural no renovable que además genera gases contaminantes como producto de su combustión. En 2023 evitamos el consumo de 53 millones de galones, cantidad suficiente para darle 1.287 vueltas a la tierra en avión. El beneficio ambiental que esto representa se estima en \$598.439 millones. En 2022 evitamos el consumo de 47 millones de galones de diésel.

**Ahorro de tiempo:** Gracias a que nuestros vehículos circulan por vías segregadas o con prioridad, los usuarios ahorran tiempo en sus desplazamientos. En 2023 ahorraron en total 209 millones de horas, que equivalen a 37 minutos en promedio por cada viaje o a siete días de vacaciones al año para cada usuario. El beneficio económico que este ahorro de tiempo representa lo calculamos en \$1,69 billones. En 2022 ahorramos a nuestros usuarios un total de 174 millones de horas.

**Ahorro económico por tarifa integrada:** Contar con integración tarifaria permite generar ahorros para nuestros usuarios, que para 2023 ascendieron a \$1,91 billones, equivalentes a \$5.613 diarios para cada uno. En 2022 los ahorros totales fueron de \$1,9 billones.

**Afecciones de salud evitadas:** Evitar la emisión de CO<sub>2</sub> y de otros gases contaminantes tiene efectos positivos en la calidad del aire, lo que contribuye a evitar afecciones de salud. En 2023 evitamos 22.286, un beneficio social estimado en \$131.794 millones, inversión necesaria para construir una nueva torre médica de cinco pisos con servicios de alta complejidad. En 2022 evitamos 8.549 afecciones de salud.

**Accidentes viales evitados:** Al circular por vías segregadas o con prioridad, nuestros vehículos generan menos accidentalidad vial. En 2023 evitamos 15.018 incidentes, un beneficio social estimado en \$258.320 millones, inversión similar a la

realizada para construir una línea de Metrocable. En 2022 evitamos 17.830 incidentes viales.

**Servicios ecosistémicos – fijación de carbono:** Anualmente realizamos el mantenimiento de 11.707 árboles y de 58 Ha (hectáreas) de zonas verdes con aptitud para la fijación de carbono, área que es 4,3 veces la del Jardín Botánico. En 2023 esto representó un aporte ambiental valorado en \$1.673 millones, frente a \$1.459 millones en 2022.

**Servicios ecosistémicos – recreación y turismo:** En 2023 movilizamos 705.909 usuarios a sitios de recreación y turismo ecológico, lo que representa promoción del mantenimiento y mejora del medio ambiente en el Valle de Aburrá. En 2022 movilizamos 654.981 usuarios.

**Contribución al desarrollo económico:** En 2023 ejecutamos contratos de bienes y servicios asociados a la operación por \$334.353 millones, de los cuales aproximadamente el 5,52%, es decir \$18.456 millones, van a otros sectores productivos, beneficiando a la industria nacional. En 2022 esta contribución fue de \$11.846 millones.

## Tabla de Contenidos GRI

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. – Metro de Medellín Ltda. ha elaborado el informe conforme a los Estándares GRI para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2023

Estándar GRI	Contenido	Página	Omisión
<b>Contenidos generales</b>			
GRI 102 Contenidos generales	2-1 Detalles organizacionales	10	
	2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad	2	
	2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto	2	
	2-4 Actualización de la información	44	
	2-5 Verificación externa	2	
	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	10, 24, 29, 116	
	2-7 Empleados	11	
	2-8 Trabajadores que no son empleados		No procede. El Metro de Medellín contrata empresas, no personas naturales
	2-9 Estructura de gobernanza y composición	123, 124	
	2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	124	
	2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno	124	
	2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos	125	
	2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos		Información no disponible. Hace parte de la mejora continua del gobierno corporativo
	2-14 Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad	2	
	2-15 Conflictos de interés	125	
	2-16 Comunicación de inquietudes críticas		Información no disponible. Hace parte de la mejora continua del gobierno corporativo
	2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	126	

Estándar GRI	Contenido	Página	Omisión
	2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	126	
	2-19 Políticas de remuneración		No procede. Los miembros de Junta no reciben remuneración
	2-20 Proceso para determinar la remuneración		No procede. Los miembros de Junta no reciben remuneración
	2-21 Ratio de compensación total anual		Restricciones de confidencialidad por el riesgo que implica ante la situación de inseguridad del país
	2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible	5	
	2-23 Compromisos y políticas	21, 22	
	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	21, 22	
	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos		Información no disponible. Existen algunos mecanismos aislados, pero no es un proceso integral
	2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	41	
	2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	127	
	2-28 Afiliación a asociaciones	23	
	2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	36	
	2-30 Convenios de negociación colectiva	82	
<b>Temas materiales</b>			
GRI 3: Temas materiales 2021	3-1 Proceso de determinación de los temas materiales	44	
	3-2 Lista de temas materiales	44	
<b>Desempeño económico</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	46, 94, 104	
GRI 201 Desempeño económico	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	109	
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	94	
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	54	
<b>Presencia en el mercado</b>			
GRI 3: Temas	3-3 Gestión de los temas materiales	46	

Estándar GRI	Contenido	Página	Omisión
Materiales 2021			
GRI 202 Presencia en el mercado	202-1 Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	50	
<b>Impactos económicos indirectos</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	111, 135	
GRI 203 Impactos económicos indirectos	203-1: Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	112	
	203-2: Impactos económicos indirectos significativos	135	
<b>Prácticas de adquisición</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	115	
GRI 204 Prácticas de adquisición	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	116	
<b>Anticorrupción</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	126	
GRI 205 Anticorrupción	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	129	
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	129	
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	129	
<b>Fiscalidad</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	126	
207 Fiscalidad	207-1 Enfoque fiscal	130	
	207-2 Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos	131	
	207-3 Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal	132	
	207-4 Presentación de informes país por país	133	
<b>Energía</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	96	
GRI 302 Energía	302-1 Consumo energético dentro de la organización	97	
	302-3 Intensidad energética	97	
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	97	
<b>Agua y efluentes</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	96	
GRI 303 Agua y efluentes	303-1 Interacción con el agua como recurso compartido	98	
	303-2 Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua	99	
	303-5 Consumo de agua	98	

Estándar GRI	Contenido	Página	Omisión
<b>Biodiversidad</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	100	
GRI 304 Biodiversidad	304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	100	
	304-2 Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	101	
	304-3 Hábitats protegidos o restaurados	101	
<b>Emisiones</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	94	
GRI 305 Emisiones	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	96	
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	96	
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	96	
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	96	
<b>Residuos</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	101	
GRI 306 Residuos	306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	102	
	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	102	
	306-3 Residuos generados	103	
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	103	
	306-5 Residuos destinados a eliminación	103	
<b>Evaluación ambiental de proveedores</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	115	
GRI 308 Evaluación ambiental de proveedores	308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	117	
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	117	
<b>Empleo</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	46	
GRI 401 Empleo	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	48	
	401-3 Permiso parental	53	
<b>Salud y seguridad en el trabajo</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	66	
GRI 403 Salud y seguridad en el trabajo	403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	68	
	403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	69	



Estándar GRI	Contenido	Página	Omisión
	403-3 Servicios de salud en el trabajo	71	
	403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	72	
	403-5 Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	73	
	403-6 Fomento de la salud de los trabajadores	73	
	403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	74	
	403-9 Lesiones por accidente laboral	74	
	403-10 Dolencias y enfermedades laborales	74	
<b>Formación y enseñanza</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	54	
GRI 404 Formación y enseñanza	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	56	
	404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	53, 55	
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	51	
<b>Diversidad e igualdad de oportunidades</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	46, 123	
GRI 405 Diversidad e igualdad de oportunidades	405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	11, 124	
	405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	50	
<b>No discriminación</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	81	
GRI 406 No discriminación	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	82	
<b>Prácticas en materia de seguridad</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	81	
GRI 410 Prácticas en materia de seguridad	410-1 Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	84	
<b>Evaluación de Derechos Humanos</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	81	
GRI 412 Derechos Humanos	412-2 Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	83	
<b>Comunidades locales</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	85	
	413-1 Operaciones con programas de participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y desarrollo	86	

Estándar GRI	Contenido	Página	Omisión
<b>Evaluación social de los proveedores</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	115	
GRI 414 Evaluación social de los proveedores	414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	118	
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	118	
<b>Seguridad y salud de los clientes</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	66	
GRI 416 Seguridad y salud de los clientes	416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	78, 79, 80	
<b>Privacidad del cliente</b>			
GRI 3: Temas Materiales 2021	3-3 Gestión de los temas materiales	126	
GRI 418 Privacidad del cliente	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	130	



**Análisis de Hipótesis de Negocio en Marcha  
Ley 2069 de 2020  
Año 2023  
Empresa del Transporte Masivo del Valle de Aburrá  
(Cifras en millones de pesos)**



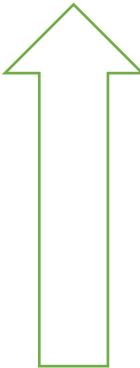
<b>1. CONTEXTO METRO DE MEDELLIN LTDA. ....</b>	<b>3</b>
<i>Modalidades del servicio de transporte.....</i>	<i>4</i>
<b>2. NORMATIVIDAD .....</b>	<b>5</b>
<b>3. OBJETIVO.....</b>	<b>6</b>
<b>4. FECHA DE ANÁLISIS .....</b>	<b>6</b>
<b>5. CRITERIOS POR EVALUAR PARA LA HIPÓTESIS DE NEGOCIO EN MARCHA .....</b>	<b>6</b>
<b>5.1 Criterios Financieros .....</b>	<b>6</b>
5.1.1 Indicadores financieros con relación a la normatividad Decreto 1378 de 2021.....	6
5.1.2 Análisis Financiero de la Empresa .....	9
5.1.3 Gestión de Ayudas Gubernamentales y flujo de caja.....	19
5.1.4 Análisis de apalancamiento financiero .....	21
5.1.5 Gestión de tesorería .....	23
5.1.6 Conclusión financiera .....	23
<b>5.2 Criterios Operativos.....</b>	<b>24</b>
5.2.1 Relaciones con el mercado que atiende la empresa, los clientes claves o proveedores principales	24
5.2.2 Evaluación de escasez de suministros importantes.....	26
5.2.3 Análisis de Obsolescencia de equipos y expansión del servicio .....	29
5.2.4 Competidores en el mercado.....	30
5.2.5 Evaluación de cumplimiento de objetivos estratégicos.....	30
5.2.6 Evaluación de cumplimiento de estándares internacionales en la operación.....	31
5.2.7 Conclusión sobre criterios operativos .....	31
<b>5.3. Criterios Administrativos .....</b>	<b>32</b>
5.3.1 Análisis de condiciones laborales y beneficios a empleados .....	32
5.3.2 Evaluación de procesos de Tipo Legal, Judicial o de Riesgos que puedan afectar la Empresa .....	37
5.3.3 Análisis de Cambios en las disposiciones normativas o reglamentarias o en políticas públicas que previsiblemente impactan a la entidad.....	40
5.3.4 Financiación de riesgos .....	40
5.3.5 Conclusión Administrativa.....	43
<b>6. Conclusión Hipótesis de Negocio en Marcha .....</b>	<b>44</b>

## 1. CONTEXTO METRO DE MEDELLIN LTDA.

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, específicamente, una sociedad pública del orden municipal, entidad descentralizada del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, sujeta al régimen de las Empresas industriales y comerciales del estado. Sus socios son el Departamento de Antioquia y el Distrito de Medellín, ambos con una participación del cincuenta por ciento (50%). Lo anterior, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 489 de 1998, artículo 68 y el Decreto Municipal 883 de 2015.

El objeto social principal es la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, también podrá realizar entre otras 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.

Para desarrollar tanto el negocio esencial como los asociados, que se explicará más adelante, 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 y servicios que conforman la propuesta de valor para los grupos de interés.

La arquitectura con que cuenta el Empresa consta de cinco elementos que se convierten en el modelo para el diseño organizacional: estrategia, procesos, estructura, personas y medición y control:



La Empresa presenta un direccionamiento estratégico enmarcado en La Cultura Metro como modo de relación positivo y se centra en los grupos de interés, buscando satisfacer sus necesidades y expectativas. Se define el propósito superior, los valores, la MEGA (Meta Estratégica, Grande y Ambiciosa), los objetivos y las iniciativas estratégicas, y se enfocan los esfuerzos en alcanzarlos.

### Modalidades del servicio de transporte

El Sistema de Transporte Masivo de Valle de Aburrá - SITVA lo conforman diferentes subsistemas<sup>1</sup>: de transporte masivo, compuesto por los modos tren suburbano, metro, tranvía, cable, bus rápido y buses alimentadores e integrados; de transporte complementario, en el que se encuentra el transporte público colectivo que atiende la demanda de usuarios que no cubre el masivo; y el subsistema de bicicletas públicas Encicla.

Dentro del subsistema masivo, que opera el Metro de Medellín, se encuentran los 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 los municipios que hacen parte del área de influencia de la red Metro, permitiendo al usuario un recorrido intermodal durante su viaje.

Mapa actual de la red operada por el Metro de Medellín con sus diferentes modos:



Gráfico 1. Mapa actual sistema de la red Metro

<sup>1</sup> Junta Metropolitana del Valle de Aburrá, Acuerdo Metropolitano 5 de 2017 "Por el cual se modifica el Acuerdo Metropolitano N° 6 de 2014", recuperado de <https://www.metropol.gov.co/acuerdosmetropolitanos/2017/Acuerdo%20Metropolitano%2005.pdf>

El Subsistema de Transporte Masivo del SITVA es integrado, cumpliendo con las condiciones físicas y tarifarias para permitir a sus usuarios pasar de un modo a otro con el mismo medio de pago a un menor costo. Sin embargo, en su estructura financiera los modos férreos, cables y tranvía y el modo de buses funcionan de forma diferente, motivo por el cual, en este documento se realizan todos los análisis de forma independiente.

Para dar mayor claridad a lo anterior, es importante aclarar que el subsistema de transporte masivo del SITVA, está conformado por dos modelos de transporte, así:

- **Modo de buses:** Conformado por tres líneas integradas: Líneas 1, Línea 2 y Línea O, operadas con vehículos padrones y articulados, y unas rutas alimentadoras: las cuencas 3 y 6, operadas por empresas privadas a través de contratos de concesión.
- **Modo férreo, cables y tranvía:** Conformado por 9 líneas, operadas por 3 modos de transporte: férreo (línea A y B), cables (Línea K, J, L, H, P y M) y tranvía (Línea T).

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 y Capacitaciones:** 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.
- **Medios 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.
- **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.

## 2. **NORMATIVIDAD**

- 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”.
- 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).
- Decreto 2101 de 2016.
- Ley 86 de 1989 (Sistema de Transporte Masivo y financiamiento).
- Ley 105 de 1993 (Disposiciones básicas sobre el transporte).
- Ley 310 de 1996 (Área de influencia del sistema masivo y cofinanciación).
- Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional del transporte).
- 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 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo)
- Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito).
- Ley 1682 de 2013 (Infraestructura de Transporte).
- Decreto 1068 de 2015
- DUR 1079 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte)
- Decreto 1074 de 2015 “Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del Sector Comercio, industria y Turismo”.
- Ley 964 de 2004 (Para regular las actividades de manejo, aprovechamiento e inversión de recursos captados del público que se efectúen mediante valores).
- Decreto 2555 de 2010 (Por el cual se recogen y reexpiden las normas en materia del sector financiero, asegurador y del mercado de valores).
- 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).
- Circular 031 de 2021 (Superintendencia Financiera para la evolución de la regulación financiera al abordar la integración de aspectos sociales y ambientales en el sector empresarial).
- Circular externa 12 de 2022 (Instrucciones relacionadas con el informe periódico de fin de ejercicio y el informe periódico trimestral).

### **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 2023, 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:



INDICADOR	DIMENSIÓN	FÓRMULA	2023 Millones	2022 Millones
a) Posición Patrimonial Negativa	Detrimiento Patrimonial	Patrimonio total < \$0	\$ (1.938.532)	\$ (2.227.568)
b) Dos periodos consecutivos de cierre con utilidad negativa en el resultado del ejercicio	Detrimiento Patrimonial	Resultado del ejercicio anterior < \$0) y (Resultado del último ejercicio < \$0)	\$ 298.626	\$ 5.712
c) Dos periodos consecutivos de cierre con razón corriente inferior a 1,0	Riesgo insolvencia	de (Activo Corriente / Pasivo Corriente < 1,0, del ejercicio anterior) y (Activo Corriente / Pasivo Corriente < 1,0, del último ejercicio)	4,49	3.52

### Posición Patrimonial Negativa

Como respuesta a este indicador, 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 el 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 las Líneas A y B 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 pasa 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, generan 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 correspondiente a los 10 municipios del Área Metropolitana y la contribución por valorización que se cobra en las jurisdicciones municipales de Medellín, Envigado, Itagüí, Sabaneta y Copacabana (establecida mediante Ley 86 del 1989, Ley de Metros) 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 registrada 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 generaron una revaluación con relación al peso, 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.

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, 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). 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 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 \$1.998.402 millones.

- Tasa de cambio de 1999: \$1.874/ 1 USD
- Tasa de cambio del acuerdo del 21 de mayo de 2004: \$2.760/ 1USD

A partir de este mismo periodo, por disposición de la Contaduría General de la Nación, en 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 \$1.958.606 millones. 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 \$ (1.938.532) millones.

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.

Adicionalmente es importante tener presente que la Empresa obtuvo en la vigencia 2022 la autorización para la inscripción en el RNVE (Registro Nacional de Valores y Emisores) mediante la Resolución 1969 de la Superintendencia Financiera de Colombia para suscribir y colocar bonos de deuda pública interna sostenibles en el mercado de capitales colombiano. Derivado de la autorización, la Empresa cumplió los requisitos expuestos en el 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).

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..

**a) 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 2023 y 2022 se generaron utilidades por \$ 298.626 y \$5.712 millones respectivamente.

**b) 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 2023 y 2022 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. Evaluación financiera y proyección de ingresos Servicios de Transporte**

El Metro de Medellín cuenta con dos fuentes de ingresos principales: aquellas que se producen por los servicios de transporte o que también se pueden denominar ingresos tarifarios y los provenientes de negocios asociados e ingresos no tarifarios.

Para proyectar los ingresos de negocios asociados, se tienen en cuenta indicadores macroeconómicos como el IPC, la variación de la demanda, las tarifas y los cronogramas de implementación de diferentes

negocios, considerando las tres líneas mencionadas anteriormente: medios de pago, captura de valor y consultorías y formaciones.

Adicionalmente, para realizar la proyección de ingresos que se producen por los servicios de transporte, se realiza la proyección de viajes para la próxima vigencia, teniendo en cuenta el desempeño que se presenta en el Día Típico Laboral (DTL) de los años anteriores y los ciclos mensuales:

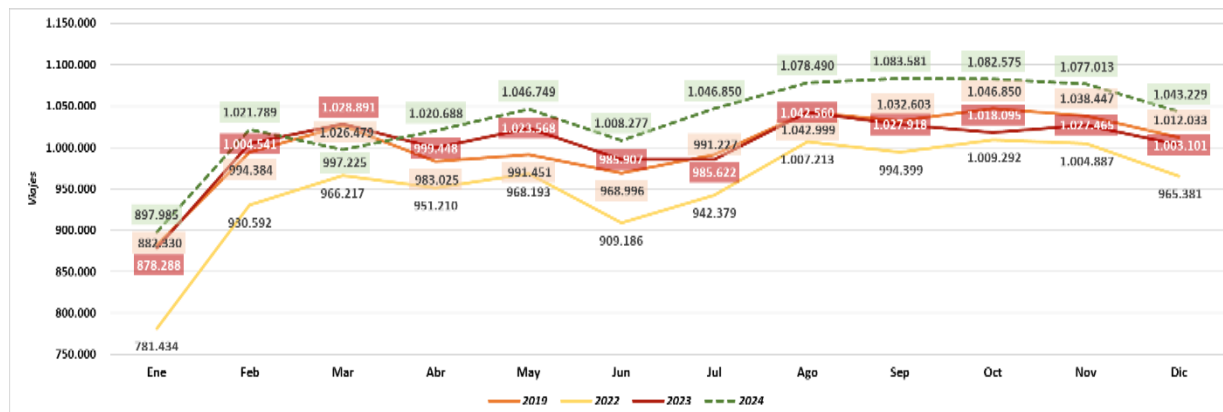


Gráfico 2. Promedio mes DTL

En el Gráfico 2 es importante considerar que la proyección de viajes se construye y actualiza oficialmente para el ejercicio de presupuesto entre los meses de julio y agosto de cada año. Para la proyección del 2024 se utilizaron los valores reales hasta julio del 2023 y desde agosto en adelante se proyectaron hasta finalizar el año tomando como referencia los datos de viajes DTL reales de los años 2019, 2022 y 2023, los cuales tienen un comportamiento estacional similar según las condiciones económicas y sociales que se espera vuelva a tener el comportamiento de la demanda luego de las afectaciones de la pandemia.

Adicionalmente, se analizó que el crecimiento de los viajes totales del SITVA para el 2024 estaría determinado por aspectos políticos y económicos pendientes por definirse para el momento que se construyó la proyección (Julio del 2023), es por esto que se planteó un rango de crecimiento total de viajes anual 3,6%.

En el Gráfico 3 se presentan los viajes totales por año y su evolución desde 1995, de los cuales es proyección el 2024. De igual forma, se especifican las entradas en operación de las líneas de transporte que están disponibles en la red metro:

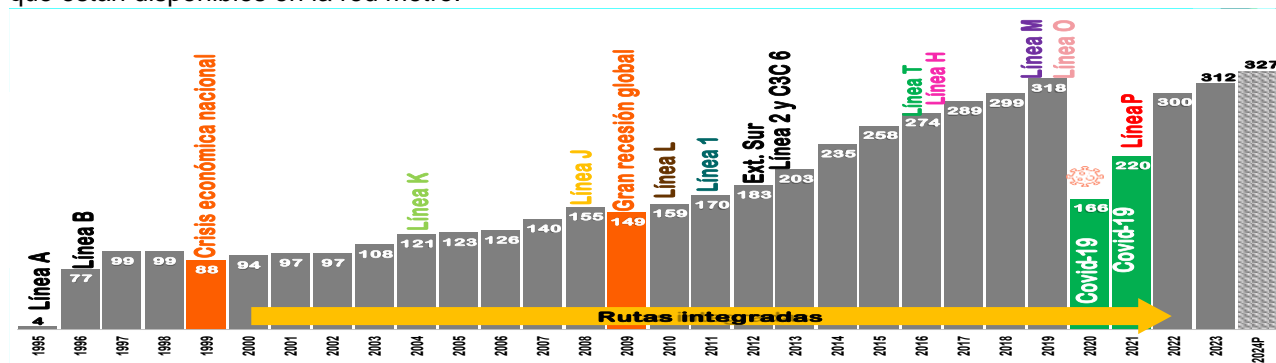


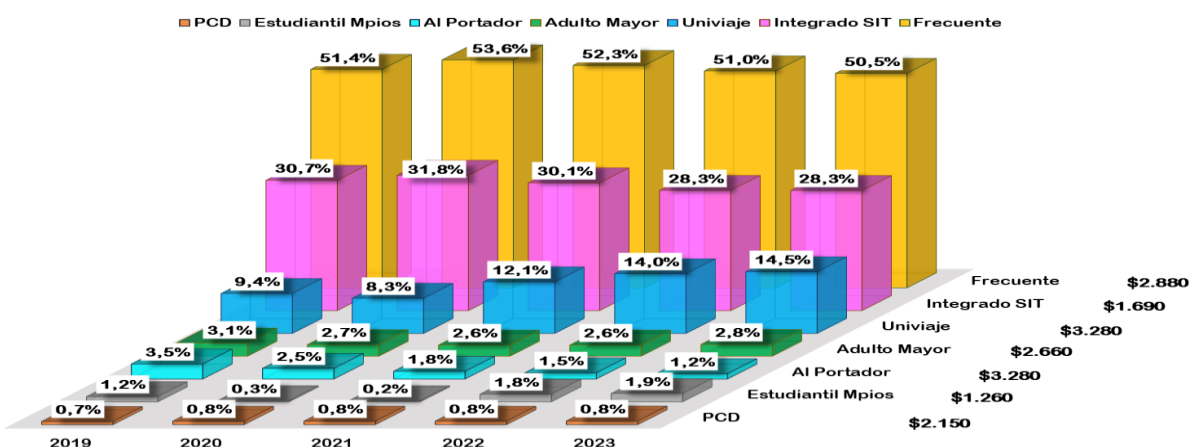
Gráfico 3. Millones de viajes por año

Las cifras anteriores exponen los análisis que se realizaron para determinar la proyección de viajes totales con el cual finalizaría el 2023 y que se tendría para el 2024.

Debido a que más del 70% de los viajes de la red Metro se realizan por motivo de trabajo, el indicador de desempleo de la ciudad región incide directamente en la cantidad de viajes que se realizarán en el mismo. Es decir que, si el desempleo aumenta, la cantidad de usuarios será menor y por consiguiente la cantidad de ingresos también lo será.

Por otro lado, para determinar los ingresos proyectados para la siguiente vigencia, se calcula una tarifa media resultante del promedio ponderado entre la cantidad de viajes por cada perfil de usuario, y el valor de la tarifa (teniendo en cuenta que las tarifas son diferenciales).

En la siguiente tabla se presentan las participaciones por perfil de viaje de los últimos 5 años y las tarifas del 2023:



*Tabla 1. Comparativo de participaciones por perfil de viaje últimos 5 años y tarifas 2023*

Por cierto, esta distribución por perfil presentó variaciones significativas en los últimos 5 años, esto porque la pandemia, entre el 2020 y 2021, y su posterior recuperación con la reactivación económica durante el 2022, afectaron directamente la manera como se movilizan los usuarios en la red Metro. Por lo tanto, para la estimación de la proyección de ingresos se tienen en cuenta los últimos valores reales de lo corrido del 2023.

Por último, como quien fija la tarifa es el Área Metropolitana, para el ejercicio de proyección se trabaja con un supuesto de crecimiento de tarifas teniendo en cuenta las proyecciones de cierre de inflación y salario mínimo para el año siguiente.

Para el año 2024 esta determinación se realizó a través del Acuerdo Metropolitano N°19 con fecha 14 de diciembre de 2023.

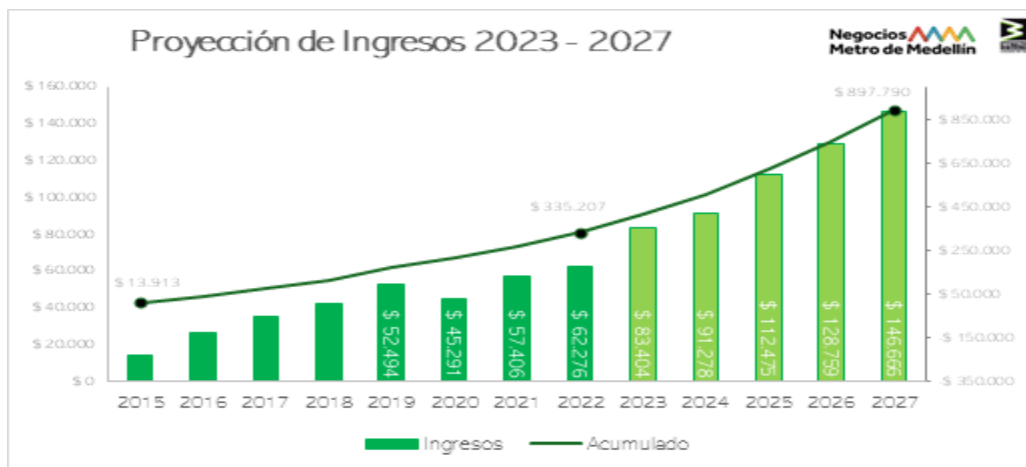
En la siguiente tabla se presentan los ingresos reales del 2022 y 2023 y el cumplimiento de presupuesto del 2023.

Cifras en millones de pesos	Real 2023	Real 2022	Presupuesto 2023	Cumplimiento 2023
Ingresos por servicios de transporte	\$ 652.820	\$ 564.532	\$ 616.640	106%

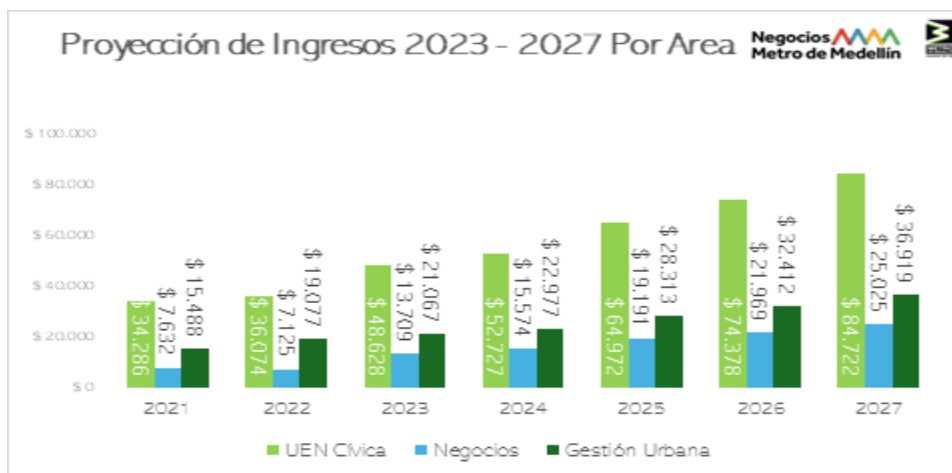
### 5.1.2.2. Evaluación financiera y proyección de ingresos Gerencia Desarrollo de Negocio

En Negocios Metro de Medellín se tiene un Plan Rector de Negocios que busca por medio de todas las iniciativas pasar del 12,8% porcentaje de ingresos actual, al 15% de ingresos no tarifarios para el año 2025.

En la siguiente tabla se especifica el comportamiento de los ingresos administrativos desde el 2015 hasta el 2023 y la proyección de ingresos administrativos no tarifarios de la Gerencia del 2024 – 2027.



En la siguiente tabla se relaciona el comportamiento de ingresos administrativos del 2021 y la proyección hasta el 2027 por áreas.



De acuerdo con la anterior información, se refleja el cumplimiento constante y crecimiento de la Gerencia de Desarrollo de Negocios y el cumplimiento de las proyecciones financieras.

A continuación, se detalla cada una las gestiones realizadas por las áreas de Negocios en el año 2023.

### 5.1.2.2.1 Proyectos y Evaluación Financiera UEN 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:

- **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:** Tarjetas de acceso a universidades y empresas que integran funcionalidades de transporte, identificación, control y acceso para contribuir a la movilidad sostenible.
- **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.

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, el aprovechamiento y la operación de sistemas y tecnologías de información con énfasis en la gestión del transporte, el acceso a servicios de ciudad de base tecnológica y en la monetización de diferentes productos/servicios a través de la app Cívica. Así mismo, incluye los negocios relacionados con la comercialización del medio de pago. Para el año 2023 se tienen los siguientes logros en la gestión:

- Hoy somos los recaudadores de 36 empresas de transporte
- 2.237 buses con Cívica
- 196 rutas integradas con Cívica en el Valle de Aburrá
- 2 rutas intermunicipales con Cívica en el Valle de San Nicolás
- 1.190 puntos de recarga externos
- 23 clientes empresariales
- 603.000 usuarios registrados en la App Cívica
- 3 billeteras digitales para recarga de Tarjeta Cívica
- 7.800.000 tarjetas Cívica activas
- 135 máquinas de recarga automática de tarjeta Cívica
- 552 millones de transacciones en 2023
- 1,07 billones de pesos administrados en 2023

### Proyectos Estratégicos 2024 UEN Cívica

- **Gestión Comercial**

#### Nuevos clientes:

- ✓ Incrementar la base de clientes en un 18% con la firma de 6 nuevos contratos, pasando de 34 a 40 clientes de recaudo.

#### Servicios empresariales:

- ✓ Incrementar la base de clientes en un 77% con la firma de 23 nuevos contratos, pasando de 30 a 53 clientes empresariales.

#### Otros territorios:

- ✓ Firmar un contrato de recaudo en otro territorio.

#### App Cívica:

- ✓ Duplicar la usabilidad de los usuarios registrados pasando del 19% al 38% de usuarios activos.

- **Evolución Tecnológica UEN Cívica**

- ✓ **Desfire y ABT:** Evolución del sistema propietario basado en tarjetas.

- ✓ Implementar la fábrica de desarrollo de software.
- ✓ Iniciar el proceso de certificación PCI DSS para que el Metro pueda procesar transacciones de tarjetas Visa y Mastercard.
- ✓ Desarrollo de cobros por tramos para rutas intermunicipales.
- ✓ Implementación de 68 nuevas máquinas de recarga

#### 5.1.2.2.2 Proyectos y Evaluación Financiera Gestión Urbana (Captura de Valor)

Estos negocios 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 toda la red Metro, lo que se conoce como operaciones urbanas, también abarcan la administración y explotación de los bienes inmuebles que poseemos a través del arrendamiento y concesión de locales comerciales, publicidad u operaciones específicas en el espacio público, los frentes de trabajo son:

**Operaciones urbanas:** Las operaciones urbanas son desarrollos urbanísticos e inmobiliarios cuya finalidad es aportar recursos a la estructuración financiera de un proyecto de movilidad, captando el total de la plusvalía que genera el desarrollo del sistema de transporte. Con el fin de habilitar esta área de negocio, el Distrito de Medellín delegó a través del convenio 4600082073 de 2019 al Metro de Medellín como operador urbano para desarrollar el Área de Intervención de los Corredores del Sistema de Transporte Masivo del Metro de Medellín según el Plan de Ordenamiento Territorial, adelantando actuaciones urbanísticas y operaciones urbanas en los polígonos asociados a los corredores de transporte masivo de Medellín, con lo cual se destacan los siguientes logros:

- ✓ Elaboración de Metodología para la Planificación de corredores de Transporte, aplicada al Metro ligero de la 80, que ha permitido el aprovechamiento inmobiliario y la formulación de 5 planes parciales y planes maestros de desarrollo alrededor del corredor.
- ✓ Gestión del suelo en el marco del ordenamiento territorial, entre los que se destacan:
  - instrumentos de planificación: formulación y gestión de planes parciales y planes maestros y operaciones urbanas especiales.
  - instrumentos de intervención del suelo: anuncio de proyectos, declaratorias de utilidad pública y procesos de intervención y adquisición.
  - instrumentos de financiación: obligaciones urbanísticas, venta de derechos de construcción, Tax Increment Financing (TIF), aprovechamiento económico del espacio público y Áreas de Revitalización Económica, plusvalía por obra pública.
- ✓ Fortalecimiento en los procesos de planificación y gestión del suelo del Metro de Medellín e interacción con los planes de ordenamiento territorial de los municipios del Valle de Aburrá, y formulación de instrumentos como:
  - Formulación y adopción mediante decreto municipal del Plan Parcial para Peldar, donde se logró la monetización de los predios de la Empresa que serían destinados al sistema público. Se logró para la Empresa 62.001 m2 de aprovechamiento, entre los que se destacan 22.000 m2 en vivienda y 40.001 m2 en otros usos. Este logro representa un potencial de ventas de \$278 mil millones, generando ingresos extraordinarios estimados en 48 mil millones para la Empresa, gracias a nuestro aporte en suelo. Además, anticipamos una utilidad neta de \$6 mil millones.
  - Formulación y adopción del Plan Maestro para la Estación Intermodal La Estrella - Sabaneta. Se crean oportunidades de 38.000 m2 de aprovechamiento. Este logro es significativo, representando un potencial de venta de \$1,2 billones de pesos. Una vez completado el desarrollo inmobiliario, anticipamos ingresos extraordinarios por valor de 106 mil millones



- Formulación y en proceso de aprobación del Plan Parcial El Progreso, asociado al Metro de la 80, para la ubicación del Patio taller, con una edificabilidad de 43.000 m<sup>2</sup> y habilita cerca de 57.000 m<sup>2</sup> de espacio público y un potencial de 3.540 unidades de vivienda. Este logro es significativo, representando un potencial de venta de \$248 mil millones de pesos. Una vez completado el desarrollo inmobiliario, anticipamos ingresos extraordinarios por valor de \$43 mil millones.

**Instrumentos de gestión del suelo y de financiación:** Desde la Gerencia de Desarrollo de Negocios hemos venido liderando la implementación de diferentes instrumentos de los planes de ordenamiento territorial con el fin de generar los recursos necesarios para desarrollar los territorios alrededor de la infraestructura de transporte, algunos de los instrumentos gestionados son:

- ✓ **TIF:** El Metro de Medellín y la Alcaldía de Medellín realizaron un estudio alrededor de la implementación de la estrategia de financiación de proyectos a través de Tax Increment Financing (TIF), con el Banco Mundial, desde el año 2019 y concluyendo en el año 2022, dando como resultado que las áreas de renovación alrededor del corredor Metro de la 80 pueden aportar cerca de \$ 660 mil millones. Dicho estudio se le entregó a la Secretaría de Hacienda de la Alcaldía de Medellín, para que presenten ante el Concejo Distrital la adopción del instrumento.
- ✓ **Derecho Real accesorio de Superficie (DRS):** Según la Guía DNP de 2022 “Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte”, se define: “Es un instrumento contractual de captura de valor del suelo que permite el aprovechamiento urbanístico por parte de un tercero de las áreas disponibles en la infraestructura de transporte a cambio de una retribución. El Metro de Medellín fue el promotor desde el año 2018 del instrumento, quedando incluido en el Plan Nacional de Desarrollo de 2019 y de 2023. La Empresa ha participado activamente en las mesas de trabajo de la consultoría realizada por el Departamento Nacional de Planeación, interactuando además con el Ministerio de Hacienda, Ministerio de Vivienda y la Superintendencia de Notariado y Registro. Se está a la espera de la reglamentación complementaria por parte del Ministerio de Vivienda. Se tienen caracterizados los proyectos para la zona de los patios del Metro de la 80, estación La Estrella y estación San German. En total se tienen proyectos por 85.555 m<sup>2</sup> que son aprovechables por este instrumento.
- ✓ **Áreas de Revitalización Económica (ARE):** También llamada Business Improvement District a nivel internacional. El Metro de Medellín participó en la reglamentación para implementar la figura, permitiendo la aplicación de este instrumento en el marco de los negocios del Metro de Medellín, de los cuales se tiene un proyecto formulado “Centro Histórico de Medellín”, por 5,8 hectáreas y se tienen tres adicionales caracterizados para las estaciones Exposiciones, Industriales y Poblado.

### Desarrollos inmobiliarios y urbanos:

Los negocios de captura de valor plantean 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, se destaca los siguientes logros:

- ✓ Formulación de la metodología para la captura de valor del flujo de pasajeros que le representó a la empresa un reconocimiento de sus aportes en un futuro desarrollo inmobiliario por alrededor de 7 mil millones.
- ✓ Identificación y caracterización de 40 iniciativas para desarrollos inmobiliarios en todas las líneas del sistema existentes y futuras del Metro de Medellín, que representan 358.000 m<sup>2</sup> para actividades de comercio y servicios y 1.588 unidades de vivienda.
- ✓ Avance en la prefactibilidad de 5 iniciativas de desarrollo inmobiliario.

- ✓ En el 2023 se avanzó en la factibilidad de 1 iniciativa de desarrollo inmobiliario, para la estación Estrella.

### Aprovechamiento económico del espacio público

El Metro de Medellín habilitó nuevos usos comerciales que les permitan a todos nuestros usuarios Metro, el acceso a bienes y servicios.

Para ello el 17 de julio de 2023 se suscribieron con la Alcaldía de Medellín las actas que formalizan el convenio 4600082066 de 2019 para la administración del espacio público, que confiere competencias a la Empresa propias de la administración con explotación económica para la conservación y mantenimiento de los bienes inmuebles, elementos constitutivos del espacio público de propiedad del Distrito de Medellín, ubicados cerca de la infraestructura de transporte y sus áreas de influencia.

En el 2023 se avanzó en la formulación de cuatro proyectos para las estaciones Industriales, Poblado, Parque Berrío y Estadio que tienen un área de intervención de 36.167 m2

### Aprovechamiento de la infraestructura de transporte

Esta sublínea de negocio tiene como objetivo la captura de valor del flujo de pasajeros a través de la optimización de los espacios existentes y proyectados a lo largo de la red Metro, para la cual se han implementado estrategias de gestión concretadas en los siguientes logros y que le representaron a la Empresa ingresos anuales por valor de \$11 mil millones durante el año 2023:

- ✓ Administración de más de 500 locales comerciales, ubicados en plazoletas y estaciones del sistema.
- ✓ Adecuación y apertura de espacios comerciales a 10 grandes marcas tales como Tiendas D1, entre otros, facilitando servicios a los usuarios en las estaciones y diversificando el mix comercial de clientes dentro de los espacios comerciales de la red Metro.
- ✓ Finalización de la etapa 1 de instalación de puntos de autoservicios en 8 estaciones, renovando el servicio a los usuarios y estructuración e inicio de implementación de la etapa 2, con una cobertura de 6 Estaciones de las Líneas A y B, y que cuentan con una ocupación superior al 90% desde su lanzamiento.
- ✓ Formulación de dos proyectos de aprovechamiento de infraestructura en las estaciones Exposiciones y San Antonio, que generarán ingresos anuales por valor de \$1.540 millones una vez se encuentren ejecutados.

**Actividades de publicidad y BTL:** Durante el 2023 comercializamos más de 27.000 Mts2. Fortalecimos nuestra presencia en (DOOH), posicionando al Metro como un medio innovador y líder en publicidad exterior. Se ha potenciado el aprovechamiento de los espacios dentro de la infraestructura de la red Metro, para la pauta comercial de los anunciantes, producto de esa comercialización se han materializado estos logros relevantes y se generaron ingresos anuales por valor de 9 mil millones en el año 2023.

- ✓ Más de 10.700 m2 que están siendo aprovechados económicamente para pauta comercial y activación de marca.
- ✓ Instalación de 21 pantallas LED de gran formato con 198 m2, distribuidas en las estaciones de las líneas A y B del Metro, instaladas desde 2020.
- ✓ 18 Mega Mupis (pantallas de aproximadamente 85") ubicados en 13 estaciones de las líneas A y B del Metro, instalados en 2023 con una inversión realizada por el comercializador de más de 2 mil millones.

- ✓ Comercialización del 30% del exterior de vehículos de la red Metro, tales como metro, buses y tranvía.

**Saneamiento de activos inmobiliarios:** Los predios a título de la Empresa Metro de Medellín representan hoy un valioso activo y oportunidades para rentabilizarlos en su propio beneficio, no solo a través del transporte como negocio principal, sino como mayor valor en la venta de activos. A la fecha el Metro de Medellín administra 833 predios propios y 124 entregados en administración. Producto del saneamiento predial se han generado ahorros en el gasto para la Empresa por concepto de impuesto predial por más de \$9.000 millones. Adicionalmente se administrarán 1.232 predios que serán comprados en el proyecto Metro de la 80.

**Actualización Plan Rector de Expansión:** Durante la vigencia 2023 la Gerencia de Desarrollo de Negocios, en conjunto con la Gerencia de Planeación realizó la tarea de liderar técnicamente la revisión integral del Plan Rector de Expansión del Sistema (PRES) del Metro de Medellín, esto con el objetivo de Integrar el territorio departamental, a través de un sistema multimodal de movilidad sostenible, que promueva la accesibilidad territorial, la densificación ordenada y equilibrada de centros urbanos bajo un modelo de negocio rentable.

**Proyecto WiFi:** Continuamos con la implementación del proyecto en estaciones con el fin de brindar conectividad gratuita a los usuarios del sistema. Actualmente 17 estaciones cuentan con servicio gratuito de WIFI, con lo cual se ha logrado impactar a más de 100 mil usuarios en promedio diariamente, se proyecta que para el cierre del segundo semestre del año en curso, se cuente con 30 estaciones de las líneas A y B con el servicio de red gratuito y el inicio de las pruebas en los Trenes.

#### Proyectos Estratégicos 2024 Gestión Urbana

- ✓ Gestión para encontrar Aliados/Inversionistas para seis (6) proyectos inmobiliarios.
- ✓ Estructuración de tres (3) proyectos inmobiliarios en Peldar, Centro Histórico y las Estrella.
- ✓ Estructuración estrategia de aprovechamiento del Espacio Público en dos (2) plazoletas.
- ✓ Gestión para la adopción de dos (2) y la formulación de dos (2) instrumentos de planificación en la 80.
- ✓ Estructuración nuevos negocios de aprovechamiento de la infraestructura.
- ✓ Formular la estrategia de implementación del PRES.
- ✓ Diseño de metodología para Incorporación del principio de “Desarrollo Orientado al Transporte” en los DOT.
- ✓ Alcanzar el saneamiento Predial del 30% de los predios.
- ✓ Implementación de Sistemas de Información para la gestión de activos inmobiliarios.
- ✓ Ahorros con negocios y eficiencias por la Gestión de Activos Inmobiliarios por \$2.400 millones.

#### 5.1.2.2.3 Desarrollo de Proyectos Negocios del Conocimiento

Desde 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 y pasantías, las consultorías en diversos temas de la operación y planificación de los diferentes modos de transporte, asistencia técnica en gerencia de proyectos, así como la Cultura como un eje articulador que brinda sostenibilidad social y financiera a los sistemas. En 2023 presentamos 36 ofertas técnicas, que derivaron en la suscripción de 3 contratos internacionales y 4 nacionales, así:

**Operación del Metro de Quito:** Desde el año 2022 se firmó contrato de operación para el Metro de Quito, en unión con la multinacional francesa Transdev, por un valor de USD189 millones. Para tales efectos, se constituyó en Ecuador la Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev EOMMT, donde el Metro de Medellín tiene una participación del 49%.

En el año 2023 se inició con éxito el 1 de diciembre la operación del sistema, luego de un año de alistamiento, formación en Cultura Metro y asistencias técnicas por parte del Metro de Medellín y la empresa Transdev. En la mencionada vigencia se ejecutaron asistencias técnicas para la operación del sistema a la empresa EOMMT por valor de USD\$ 915 mil en Formaciones y USD\$107 mil Cultura Metro.

**Formación conductores Bolivia:** Durante la vigencia 2023 ejecutamos el contrato para formar y entrenar a un grupo de conductores en por valor de \$171 mil USD.

**Regiotram:** Realizamos la consultoría a la empresa Regiotram para apoyarlos en el desarrollo del modelo de cultura el cual llamaron Cultura Regio. Este contrato tuvo un valor de \$796 millones.

**Interventoría de Cables de Bogotá:** Realizamos durante el 2023 la interventoría al desarrollo de la factibilidad del cable Centro Histórico de Bogotá desarrollado por el IDU.

**Tienda Metro:** En alianza con la Corporación de la mujer y su marca de mis manos, inauguramos nuestra primera tienda Metro en la estación San Antonio, donde exaltamos el trabajo de los artesanos y artistas locales, a la vez que contribuimos con la generación de ingresos recurrentes para la empresa y generamos posicionamiento de la marca Negocios Metro.

**Aceleradora de Empresas:** En línea con el objetivo estratégico de tener un fondo acelerador de empresas y contribuir con la cultura de la innovación, desarrollamos con la empresa Créame una transferencia metodológica para generar capacidades de clasificación e incubación de ideas de negocios al interior de la empresa.

**Pasantía con Metrolínea 1 - Metro de Bogotá:** Desde el año 2020 hicimos un acuerdo marco con el consorcio Metrolínea 1 Constructores y operadores de la Línea de Metro de Bogotá, de la cual se derivó en la vigencia 2023 una pasantía que tuvo como objeto una transferencia de conocimiento en temas administrativos y operaciones.

### Proyectos estratégicos 2024 Negocios Conocimiento

- ✓ Estudio proyectos ferroviarios y planes de desarrollo de cada ciudad para llevar nuestra oferta de servicios.
- ✓ Lograr cerrar la Consultoría en temas ferreos con el Ministerio de Transporte
- ✓ Formación Metro Línea 1 en temas de estructura de personal y normatividad.
- ✓ Primer evento Ferroviario Metro de Medellín-UPB
- ✓ Memorando de Entendimiento ANI
- ✓ Estudio de Corredores Tecnológico de Monterrey
- ✓ Fondo de Aceleración de Empresa Fase II

#### 5.1.2.3. Análisis de Indicadores financieros claves

Para la vigencia 2023 se presentó un aumento en la afluencia en un 4,3% en comparación con el año 2022. Esto conllevó a un aumento en el ingreso de servicios de transporte en un 16%; así mismo, los ingresos de negocios asociados como recaudo, comercialización de tarjetas, consultorías, gestión urbana, reflejaron un crecimiento total del 34%, conllevando a un Ebitda del \$223.892 millones, y un margen del 27,57% para el año 2023.

#### 5.1.2.4. Evaluación de las cifras operacionales sustanciales o deterioro significativo del valor de los activos utilizados para generar flujos de efectivo.

Con relación al resultado de las cifras que hacen parte del cumplimiento operacional asociado a la generación de ingresos y cubrimiento de costos, la Empresa presentó los siguientes resultados, donde se refleja el crecimiento constante post pandemia y una recuperación de utilidad operacional relevante.

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos operacionales	624.760	392.439	515.830	694.791	812.163
Costos de venta	574.771	535.414	591.096	590.544	659.765
<b>Utilidad -Perdida Operacional</b>	<b>\$51.620</b>	<b>\$-142.975</b>	<b>\$-74.738</b>	<b>\$104.217</b>	<b>\$152.398</b>

Con respecto a la evaluación del manejo, desgaste, deterioro y obsolescencia de los activos productivos de la Empresa, se llevó a cabo durante el segundo semestre del 2023 un análisis sobre el estado de los bienes, su posible deterioro y los cambios de vida útil enfocándose principalmente en las siguientes líneas:

- Trenes, tranvía, cables y buses
- Sistema Operativo
- Infraestructura
- Tecnologías de información-Recaudo
- Gestión Urbana (terrenos y propiedades de inversión)

Con los resultados entregados por las áreas, se concluye que al 31 de diciembre de 2023 no existen líneas de negocio o grupos de activos que presenten indicios de deterioro que afecten la seguridad del servicio de transporte que presta la empresa Metro de Medellín Ltda. a la comunidad ni tampoco al interior de la Empresa.

#### 5.1.3 Gestión de ayudas gubernamentales y flujo de caja

La empresa en periodos anteriores gestiona la consecución de beneficios y recursos ante diferentes entidades territoriales, que en la vigencia 2023 le generaron beneficios de la siguiente manera:

- Suspensión temporal del acuerdo de pago en la vigencia 2022 y reorientación de rentas
- Rentas pignoradas pactadas en el acuerdo de pago 2004
- Sustitución de deuda externa -Subvencionada por la construcción de las líneas A y B

#### Suspensión temporal del acuerdo de pago en la vigencia 2022 y reorientación de rentas

En la vigencia 2022 la empresa gestiona la suspensión del acuerdo de pago ante el Gobierno Nación y des pignoración de la renta de gasolina y la reorientación de esta a beneficio de la empresa de los municipios de Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, Envigado, Caldas y La Estrella a la Empresa por valor de \$1.551 millones de pesos en cumplimiento de los artículos 121 de la Ley 2063 de 2020 y 127 de la Ley 2159 de 2021.

Si bien esta Gestión se desarrolló en la vigencia 2022, a nivel de caja estos recursos fueron entregados a la Empresa en el primer trimestre del año 2023.

#### Rentas pignoradas pactadas en el acuerdo de pago 2004

De acuerdo con lo establecido en el acuerdo de pago de la deuda Nación pactado en el año 2004 con el Gobierno Nacional, el Municipio de Medellín y la Gobernación de Antioquia, la empresa se benefició por la pignoración \$114.260 millones por concepto de rentas de gasolina y \$52.640 por concepto de rentas de tabaco de la vigencia 2023, destinados por las entidades territoriales (Departamento, Distrito y Municipios) para el cumplimiento del pago de la deuda del Metro.

### Sustitución de deuda externa -Subvencionada por la construcción de las líneas A y B

En la vigencia 2023 en cumplimiento del acuerdo de pago de la Deuda Nación, la empresa se benefició por el proceso de sustitución de deuda externa, que generó una subvención a la Empresa el valor de \$5.655 millones correspondiente 40% que asume la Nación en los vencimientos de la deuda externa.

En la vigencia 2023 la empresa desarrolló las siguientes gestiones de flujo de caja:

- Recursos del Presupuesto General de la Nación
- Devolución de impuestos
- Cofinanciación del 70% para el proyecto Metro de la 80

### Recursos del presupuesto general de la Nación

La Empresa recibió en septiembre de 2023 el reconocimiento por valor de \$167.334 millones de acuerdo con la Resolución 2246 de 2023 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en la cual se destinaron recursos del Presupuesto general de la Nación para la financiación de los déficits operacionales de los sistemas integrados de masivo (SITM) y los sistemas estratégicos de transporte público (SETP).

### Devolución de impuestos

Dentro del artículo 424 del Estatuto Tributario, se encuentran los beneficios en materia de IVA para los equipos y elementos nacionales o importados que se destinan a la construcción, instalación, montaje y operación de sistemas de control y monitoreo, necesarios para el cumplimiento de las disposiciones, regulaciones y estándares ambientales vigentes, para lo cual deberá acreditarse tal condición ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Los siguientes son los beneficios en cifras correspondiente al IVA:

Valor IVA en Devolución		
No de Resolución	Fecha	Valor
608-008548	11/10/2023	962
608-008618	13/10/2023	749
608-008765	19/10/2023	263
608-008888	24/10/2023	174
608-009086	30/10/2023	736
608-009511	10/11/2023	81
608-010073	28/11/2023	364
608-010290	4/12/2023	282
608-010712	13/12/2023	503
<b>Total</b>		<b>\$ 4.114</b>

Adicionalmente la Empresa tramitó obtuvo la devolución de renta por valor de \$9.881 millones correspondiente a la vigencia 2022 según resolución DIAN 62829004056979 del año 2023.

➤ **Cofinanciación del 70% 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 \$3,55 billones de pesos constantes de 2019, los cuales serán aportados así: 30% por el Distrito de Medellín, es decir, \$1.06 billones y el 70% restante por parte de la Nación.

Durante el proyecto se han recibido aportes por parte del Distrito de Medellín por valor de \$292.859 millones, de los cuales en la vigencia 2023, se aportaron \$67.448 millones. Las vigencias futuras, se encuentran relacionadas en el Convenio de Cofinanciación tanto por Nación como por Distrito. Se espera que a partir del 2024 se empiecen a recibir los aportes por parte de la Nación.

#### 5.1.4. Análisis de apalancamiento financiero

##### 5.1.4.1. Cumplimiento del servicio de deuda

El servicio de la deuda de la Empresa está compuesto por contratos de empréstito y operaciones de leasing financiero, adquiridos para financiar necesidades de inversión y de capital de trabajo de la Empresa.

A nivel de deuda comercial para la vigencia 2023 se presenta un saldo de \$181.165 millones, representada en las siguientes operaciones:

- ❖ **Grupo Aval, compra de trenes (\$158.073 millones):** 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 y 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.
- ❖ **Bancolombia, contratos de Leasing Financiero (\$23.091 millones):** actualmente se tienen suscritas dos operaciones de leasing financiero para la adquisición de una máquina bateadora y dos máquinas biviales, por valor de \$12.471 millones y \$4.505 millones respectivamente, necesarias para realizar los mantenimientos preventivos y correctivos de la vía férrea y mantener el adecuado funcionamiento y disponibilidad de esta, con el fin de garantizar la seguridad operacional y maximizar la vida útil de la red Metro. Asimismo, se tiene suscrito un leasing financiero para la adquisición de 2.861 validadores por valor de \$6.511 millones, destinados para el sistema de recaudo en los diferentes modos de transporte, para validar el medio de pago y cobrar la tarifa de ingreso a la red de transporte.

Por otro lado, se presentan las deudas Nación y Externa usadas para la construcción de la Línea A y B, por valor de \$6.223.659 millones como se detalla a continuación:

- ❖ **Deuda con la Nación: (\$6.211.324 millones):** se encuentra respaldada con la pignoración de la renta de tabaco y sobretasa a la gasolina y por su particularidad presenta un manejo específico, conforme lo dispuesto en las Leyes 86 de 1989, 310 de 1996 y 488 de 1998 y el Acuerdo de pago celebrado entre la Nación, la Empresa Metro de Medellín LTDA, el Departamento de Antioquia y el

Municipio de Medellín en el año 2004, tal como está detallado en el literal a) del punto 5.1 del presente documento.

- ❖ **Deuda Externa: (\$12.335 millones):** Para la financiación del Sistema de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, Línea A y B, el Metro adquirió créditos externos entre 1984 y 1994 con la garantía de la Nación (deuda externa) con las compañías de financiamiento ICO y KFW. Al igual que la deuda con la Nación, la forma de pago de dichos créditos se encuentra definida en el Acuerdo de Pago suscrito en 2004 y el pago de la deuda externa está a cargo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- ❖ **Deuda para la financiación del Metro Ligero de la Avenida 80:** Esta es una operación por un valor de 2.1 billones de pesos 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.

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 de la Empresa y las necesidades de inversión para el corto, mediano y largo plazo.

**Composición de la deuda comercial con corte a diciembre de 2023 (expresado en millones de pesos):**

Tipo de terceros	PN / PJ / ECP	Valor en libros	Plazo	Fecha de vencimiento	Tasa de negociación	Gastos por intereses
<b>Financiamiento interno de largo plazo</b>		<b>\$ 6.393.802</b>				
<b>Préstamos banca comercial</b>		<b>\$ 159.387</b>				
611516266	PJ	\$ 11.057	Mayor a 5 años	11/09/2027	IPC-0,01%	\$ 1.440
611516266	PJ	\$ 5.659	Mayor a 5 años	29/12/2028	IPC+0,50%	\$ 708
611516267	PJ	\$ 11.057	Mayor a 5 años	11/09/2027	IPC-0,01%	\$ 1.440
611516267	PJ	\$ 5.659	Mayor a 5 años	29/12/2028	IPC+0,50%	\$ 708
611516266	PJ	\$ 62.978	Mayor a 5 años	10/03/2030	IBR (3M) +2,45%	\$ 9.731
611516267	PJ	\$ 62.978	Mayor a 5 años	10/03/2030	IBR (3M) +2,45%	\$ 9.731
<b>Préstamos del gobierno</b>		<b>\$6.211.324</b>				
Deuda Nación	ECP	6.211.324	Mayor a 5 años	Hasta que se pague	5% EA	\$ 216.489
<b>Arrendamiento financiero</b>		<b>\$ 23.091</b>				
611517889	PJ	\$ 3.884	Mayor a 5 años	23/03/2026	IBR (3M) + 3,80%	\$ 700
611517954	PJ	\$ 12.629	Mayor a 5 años	26/12/2023	IBR (1M) + 2,89%	\$ 1.420
611518386	PJ	\$ 6.578	Mayor a 5 años	5/07/2027	IBR (1M) + 1,90%	\$ 926

#### 5.1.4.2. Calificaciones de riesgo vigente

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 asignó en 2023 la calificación de largo plazo en 'AAA (Col)' a la emisión local de bonos de deuda pública interna sostenibles por un monto hasta de \$350.000 millones.



Asimismo, afirmó la calificación de largo y corto plazo en “AAA (Col)” y “F1+ (Col)” respectivamente, con perspectiva estable.

La afirmación de las calificaciones nacionales refleja el manejo responsable del Metro de Medellín durante su historia, implementando un plan de continuidad del negocio eficaz que permitió garantizar la seguridad de la operación comercial y prestar un servicio de calidad.

### **5.1.5. Gestión de tesorería**

#### **5.1.5.1 Evaluación de las condiciones de pago a proveedores.**

Para la vigencia 2023, 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 2023 la Tesorería, con la recuperación progresiva de sus posiciones de liquidez reactivó 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.

#### **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 2023. La medición para este período indica que la rotación promedio de las cuentas por pagar es de 45 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**

Una vez analizados los diferentes factores financieros de la Empresa es relevante destacar:

Para la vigencia 2023 la Empresa ha cumplido su estrategia de financiación, la cual se ajusta perfectamente con las proyecciones de flujo de caja de la Empresa y las necesidades de inversión para el corto, mediano y largo plazo.

Una vez evaluado el cumplimiento presupuestal a nivel de ingresos de transporte y negocios asociados, se establece un cumplimiento por encima de lo esperado y se proyecta un crecimiento para la vigencia 2024.

Como estrategia periódica, la Empresa desarrolla la gestión de recursos a nivel interno como externo, es así como se evidencian las diferentes gestiones y planes de acción para el fortalecimiento de los procesos y el manejo de los recursos.

A nivel de liquidez, se presentó en el año 2023, la recuperación progresiva de sus posiciones de liquidez y se reactivó 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. Adicionalmente, es relevante destacar el cumplimiento de las obligaciones en los plazos negociados.

Por lo tanto, realizando un adecuado análisis de indicadores de detrimento patrimonial, así como las proyecciones financieras de la Empresa y el cumplimiento a nivel financiero de metas y el manejo adecuado de las acreencias bancarias y comerciales, se puede concluir que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., cumple con los criterios financieros derivados de la Hipótesis de Negocio en Marcha establecidos en la Ley.

## **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 el marco del direccionamiento estratégico de la Empresa, la gestión de abastecimiento de bienes y servicio juega un papel fundamental como el macroproceso de soporte, responsable de proveer en forma eficiente y oportuna los bienes y servicios requeridos por la Empresa. Para contribuir con el objetivo del proceso, la Empresa cuenta con procedimientos que dan lineamientos al actuar de los funcionarios, siendo relevante para este caso el BS004 “Procedimiento precontractual adquisición de bienes y servicios”.

El objetivo del procedimiento es establecer lineamientos generales para adelantar la etapa precontractual de los procesos en los que la Empresa actúa en calidad de contratante, definiendo el paso a paso que debe seguirse en estos casos con el fin de generar celeridad en la gestión de los requerimientos, identificar los responsables de cada actividad, salvaguardando los principios y normas, y mitigar los riesgos previsible de cada adquisición.

Como parte de la gestión de nuestros procesos, la Empresa adopta un enfoque de Gestión de Riesgos, en el cual se identifican y tratan los riesgos de procesos. Uno de ellos es la pérdida de proveedores Únicos y Principales. Durante los años de operación de la Empresa no se ha materializado este riesgo, gracias a las estrategias que se han definido e implementado para evitarlo y mitigarlo. Las siguientes estrategias y acciones, en permanente revisión y control, nos han permitido afrontar y evitar con éxito las dificultades que se presentar en el suministro:

- Identificación, monitoreo y seguimiento permanente de los proveedores y procesos principales necesarios para la continuidad de la operación.
- Se cuenta con la herramienta del Registro de Proveedores la cual permite el conocimiento del proveedor desde su posición financiera y la experiencia. Así mismo, se realiza un monitoreo constante de proveedores para anticipar dificultades en los procesos de entrega del bien o de ejecución del servicio, acompañado de visitas virtuales.
- Fueron revisados incluso antes de la pandemia, la posibilidad de homologar proveedores nuevos para satisfacer las necesidades de bienes y servicios de la empresa, así como productos sustitutos, desde dos frentes: optimización en el uso de recursos (generación de ahorros) y disminución del riesgo de proveedor.

- A los contratistas se les hace seguimiento permanente el cual queda registrado en las actas de seguimiento de los contratos y las visitas de seguimiento. Igualmente se cuenta con la evaluación de desempeño de éstos y la administración del riesgo de LAFT, contrabando y tráfico de estupefacientes y sustancias precursoras. Igualmente se hace control con las áreas usuarias respecto al cubrimiento de sus necesidades para la operación.
- Se busca generar asociación, adoptando enfoque proactivo a través de la planificación conjunta de necesidades Metro-Proveedor, logrando optimización en procesos productivos del proveedor, utilizando el largo plazo como herramienta de negociación y garantizando la previsión precisa de la demanda en conjunto.
- Se mantienen los análisis de riesgos actualizados respecto a las capacidades de entrega, así como el contacto directo con proveedores para manejar los riesgos que se puedan materializar en la entrega de los bienes y servicios. Los análisis de riesgos se revisan frecuentemente, junto con los controles y las acciones propuestas, manteniendo el ciclo de mejora continua.

### 5.2.1.2 Cumplimientos contractuales en el año 2023.

De los contratos derivados de relaciones con proveedores únicos, de suministros 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 2023.

Se relacionan los principales contratos de la empresa:

Número Contrato	Objeto	Tipo de contrato	Proveedor
006057C-23	Servicio de conducción de vehículos ferroviarios	CONTRATO INTERADMINISTRATIVO	UT - UNAL-UDEA-POLITÉCNICO
003338C-20	Servicio de movimiento de vehículos ferroviarios	CONTRATO INTERADMINISTRATIVO	UT - UNAL-UDEA-POLITÉCNICO
006277C-23	Suministro de materiales y repuestos para los sistemas de cables aéreos de la empresa	SUMINISTRO NACIONAL	POMA COLOMBIA SAS
006399C-23	Compraventa de repuestos para el metro cable	COMPRAVENTA NACIONAL	POMA COLOMBIA SAS
005422C-23	Compra del cable portador tractor para la línea k	COMPRAVENTA NACIONAL	POMA COLOMBIA SAS
006124C-23	"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"	CONTRATO INTERADMINISTRATIVO	INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL BRAVO
004227C-21	"formación del personal necesario para la operación y movimiento de los buses en las líneas comerciales, patios y talleres requeridos por la empresa (conducción de buses articulados y padrones)"	CONTRATO INTERADMINISTRATIVO	INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL BRAVO
006289C-23	Compra internacional de ruedas y ejes para los vehículos de pasajeros de la empresa	COMPRAVENTA INTERNACIONAL	CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES SA
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
005407C-23	Servicio de conexión de la instalación metro ligero de la 80 al sistema de transmisión regional del operador de red.	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
006308C-23	Suministro internacional de elementos Alstom para el tranvía de la empresa.	SUMINISTRO INTERNACIONAL	ALSTOM TRANSPORT SA
003420C-20	Suministro internacional de elementos ntl para el tranvía de la empresa.	SUMINISTRO INTERNACIONAL	ALSTOM TRANSPORT SA
006066C-23	Prestación del servicio de soporte al sistema de misión crítica para las comunicaciones vía radio con tecnología tetra y suministro de elementos tetra.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	MOTOROLA SOLUTIONS COLOMBIA LTDA
006309C-23	Suministro internacional de elementos rail-line para el stock del almacén general de la empresa.	SUMINISTRO INTERNACIONAL	RAIL LINE COMPONENTS SL
003419C-20	Suministro internacional de elementos rail-line para el stock del almacén general de la empresa.	SUMINISTRO INTERNACIONAL	RAIL LINE COMPONENTS SL



006305C-23	Suministro de materiales y repuestos siemens mobility.	SUMINISTRO NACIONAL	SIEMENS SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA
006061C-23	Mantenimiento mayor de accionamiento de cambiavías del sistema metro.	MANTENIMIENTO CON SUMINISTRO	SIEMENS SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA
004093C-21	Suministro de materiales y repuestos siemens mobility.	SUMINISTRO NACIONAL	SIEMENS SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA
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
003369C-20	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

### 5.2.2. Evaluación de escasez de suministros importantes

Como parte del seguimiento y gestión de repuestos de las áreas de la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento, se mantiene una permanente comunicación con la Gerencia de Abastecimiento y Logística, responsable en la Empresa en la adquisición de bienes y repuestos, y de la administración del inventario de los almacenes. Para el año 2023 y con proyección a los 12 meses siguientes no se identificó escasez de suministros importantes para las siguientes líneas:

**Cables Aéreos:** Líneas K, J, L, H, M, P

**Buses:** Línea: 1, 2 y O

Y de acuerdo con la información suministrada por los fabricantes y proveedores, se presentan novedades para las siguientes:

#### **Metro: Línea A y Línea B**

Para los trenes, los proveedores de repuestos para los sistemas de Información al viajero (SIV), aire acondicionado y sistema de control y registro de eventos, declaran obsolescencia. Lo anterior representa dificultad para la adquisición de algunos componentes. Para la señalización se cuenta con carta remitida por el proveedor Siemens, donde informan que los repuestos del sistema FTGS interior no continuarán con su fabricación.

#### **Tranvía: Línea Tranvía de Ayacucho**

El proveedor Alstom (Antes New TL) informa que los fabricantes de los pistones antibalaneo dejarán de fabricar estos elementos y que durante el tiempo de disponibilidad para suministro se requieren pedidos mínimos de 1000 unidades (nuestro consumo es de aproximadamente 10 al año); también informan que ya no tienen relación comercial con TEXELIS, quien es el fabricante de los ejes de los tranvías, por tal motivo el proveedor está buscando otros proveedores que puedan replicar los piñones (satélites y planetarios), rodamientos, coronas, discos de freno, etc. y se pueda contar con el suministro de estos elementos y repuestos para los tranvías.

Los fabricantes de tubos fluorescentes están dejando de fabricar las referencias requeridas en los vehículos tranviarios por cambio a tecnología LED, por lo que se debe realizar inversión en los vehículos tranviarios, para adaptar la nueva tecnología. Adicionalmente, para el sistema antihundimiento de las llantas se presenta dificultad en los procesos de adquisición de materiales de los sistemas de guiados (Fabricante ALSTOM) y tornillos para el sistema antihundimiento (Fabricante HUTCHINSON).

Todo lo anterior, si bien no genera afectaciones inmediatas a la prestación del servicio comercial, si se hace necesario activar los procesos para la renovación de tecnologías o nuevos proveedores, así como la inversión por parte de la Empresa, que nos permita realizar las adaptaciones necesarias y contar con el suministro de los elementos requeridos para mantenimiento y disponibilidad de los sistemas para el servicio comercial.

Desde la perspectiva del aprovisionamiento, el tránsito marítimo para la importación de bienes, presenta retrasos importantes en materia de tiempos, en particular a Latinoamérica a pesar de que los costos ya se normalizaron respecto a los niveles de 2020 se tiene alta volatilidad<sup>[1]</sup>, en un entorno económico incierto los niveles y previsiones de comercio internacional a la baja para 2024 (aunque siguen creciendo) pueden incrementar los niveles de volatilidad de precios y ajuste de líneas navieras y aéreas<sup>[2]</sup>.

En el 2023, las cadenas de suministro mundiales también se vieron afectadas por la guerra desatada por la invasión de Rusia a Ucrania, aunque el mundo parece estar ajustándose a la realidad del conflicto bélico por lo cual las afectaciones se han ido limitando en su alcance y extensión<sup>[3]</sup>.

Al conflicto ruso-ucraniano en 2024 se deben sumar los impactos de la situación geopolítica de Israel y el Mar Rojo, lo cual redundará en efectos económicos adversos y tiene el potencial de un aumento en los precios del petróleo, lo cual puede ralentizar el proceso de recuperación de la economía mundial y con esto el comercio, lo cual podrá profundizar la fragmentación del comercio internacional y los atrasos en los tiempos de entrega de bienes internacionales e introducir volatilidad en los tránsitos internacionales.<sup>[4]</sup>

Así mismo, 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.

<sup>[1]</sup> <https://www.freightos.com/es/freight-resources/aumento-de-los-costes-de-envio-y-transporte-actualidad-sobre-el-transporte-y-escasez-de-contenedores-de-envio/>

<sup>[2]</sup> [https://www.wto.org/spanish/blogs\\_s/ce\\_ralph\\_ossa\\_s/blog\\_ro\\_05oct23\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/blogs_s/ce_ralph_ossa_s/blog_ro_05oct23_s.htm)  
<https://www.analdex.org/2024/01/15/disrupciones-en-el-transporte-maritimo-efectos-en-el-comercio-internacional/>

<sup>[3]</sup> [https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects?cid=ECR\\_GA\\_worldbank\\_ES\\_EXTP\\_search&s\\_kwid=AL!18468!3!665400387528!b!!g!!perspectivas%20econ%C3%B3micas%20mundiales&gad\\_source=1&gclid=Cj0KCQiA2eKtBhDcARIsAEGTG40OHD0UFFvIBmVMv9O\\_MDwT\\_c-FsS56u\\_iJ2aKrsghR0W33NBfa1u8aAnHPEALw\\_wcB](https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects?cid=ECR_GA_worldbank_ES_EXTP_search&s_kwid=AL!18468!3!665400387528!b!!g!!perspectivas%20econ%C3%B3micas%20mundiales&gad_source=1&gclid=Cj0KCQiA2eKtBhDcARIsAEGTG40OHD0UFFvIBmVMv9O_MDwT_c-FsS56u_iJ2aKrsghR0W33NBfa1u8aAnHPEALw_wcB)  
<https://www.portafolio.co/internacional/conflicto-israel-gaza-sus-efectos-en-la-economia-mundial-590341>

<sup>[4]</sup> *Ibidem*  
[https://www.cidob.org/en/publications/publication\\_series/opinion/2023/impactos\\_economicos\\_globales\\_de\\_la\\_guerra\\_en\\_palestina](https://www.cidob.org/en/publications/publication_series/opinion/2023/impactos_economicos_globales_de_la_guerra_en_palestina) <https://www.resilinc.com/blog/top-industries-red-sea-crisis-supply-chain-january-2024/>

Ahora bien, con el fin de identificar, en el corto plazo la exposición al riesgo de escasez del suministro, de forma específica se organizaron bienes por las actividades y la severidad que una posible falta de materiales puede tener en la prestación del servicio 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 2023. Abajo se incluye el resumen para la severidad 4, como sigue:

Actividad	Alertas de Escasez de Materiales o a nivel mundial	Impactos en Metro en 2023 y medidas de tratamiento	Severidad por la interrupción del suministro	Modos Impactados
Dispositivos y accesorios de seguridad eléctrica	Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	T,C,A,B
Aisladores	No hay alertas	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	A
Aisladores de vidrio	No hay alertas	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	T
Componentes eléctricos	Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas	Se mantienen tiempos elevados en la entrega de estos dispositivos, así como un aumento generalizado de precios.	4	T,C,A
Equipo y sistemas de apoyo ferroviario	Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas, materia prima para baterías.	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	T,A
Gases naturales y gases mixtos	Precios mundiales al alza.	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	T
Material de ferretería y accesorios	Escasez materia prima para baterías.	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	T,C,A,B
Módulos de intercambio de comunicación de datos	Semiconductores que impiden la fabricación de tarjetas electrónicas	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	A
Preparados lubricantes	Alza en materias primas y componentes derivados del petróleo.	Varios materiales mantuvieron tiempos de entrega extensos y esto obligó a buscar sustitutos para varios de ellos. Las medidas tomadas dieron resultados y no se afectó la prestación del servicio.	4	T,C,A
Servicio de mantenimiento de equipo industrial	No hay alertas	No se registró impacto imputable a escasez de bienes.	4	C,B

Notación: T: Trenes, A: Tranvía, C: Cable y B: Buses

<sup>[5]</sup><https://www.supplychaindive.com/news/shortages-2024-supply-chain-risks-food-medical-supplies-minerals-climate-change-geopolitics/704051/>

<https://www.power-and-beyond.com/global-microchip-shortage-recap-and-the-outlook-for-2024-a-72de0ddcb3be9f812808922e031b2cb5/>

<https://www.eurasiareview.com/23012024-the-world-in-2024-threatened-supply-chains-possible-shortages-and-galloping-inflation-analysis/>

<https://www.resilinc.com/blog/top-industries-red-sea-crisis-supply-chain-january-2024/>

<https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/122223-us-steel-groups-see-intersection-of-trade-environmental-policy-narrowing-in-2024>

### 5.2.3. Análisis de Obsolescencia de equipos y expansión del servicio

Las áreas de la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento como parte de su gestión y seguimiento a sus sistemas y equipos mantienen comunicación constante con la Gerencia de Abastecimiento y Logística, responsable en la Empresa en la adquisición de bienes y repuestos, y de la administración del inventario de los almacenes. En cuanto a obsolescencia para el año 2023 y con proyección a 12 meses y acorde con la información entregada por los proveedores y fabricantes se tiene las siguientes novedades:

#### Metro: Línea A y Línea B

Hay un comunicado de los proveedores ACTIA, MERAK y RAIL LINE de los sistemas de información al viajero (SIV), aire acondicionado y sistema de control y registro de eventos de los trenes serie CAF sobre la obsolescencia de algunos elementos, que se gestionan desde reparaciones locales. Para la señalización se cuenta con carta remitida por el proveedor Siemens en la cual informa que para los repuestos del sistema FTGS interior no continuarán con su fabricación. Adicionalmente se informa que el equipo de reemplazo es el TCM100, el cual cumple con las mismas funciones y aspectos de seguridad férrea y esto no afecta la continuidad y normalidad de la operación puesto que si hay posibilidades de sustitución / homologación en el mercado. Se debe tener presente que el cambio de este sistema debe ser completo por enclavamiento ya que se deben realizar modificaciones en las interfaces que tiene el FTGS con el Westrace \_ ATP y realizar el proceso de certificación (ISA). En asociación con lo anterior también se hace evidente la obsolescencia del Sistema Armarios de alimentación de corriente, esto para la Línea B (pendiente por implementar la modernización de señalización) por lo que se debe migrar a esta nueva tecnología que las referencias, de los térmicos, contactores y protección más actualizadas y más fácil de adquirir en el mercado. Además, en las subestaciones de tracción y de pasajeros algunos componentes están ingresando a su curva de obsolescencia, por lo que se necesitó reemplazarlo por sustitutos que cumplan la misma función durante el 2023.

#### Buses: Línea 1, 2 y O, C3, C6

La infraestructura de hardware en PCC del sistema SAE central (Sistema de ayuda a la explotación), incluidos los equipos de Datacenter y los equipos embarcados en los buses RCC, no cuentan con repuestos originales, ni con soporte ni garantía, pues el modo buses tiene 10 años de estar en operación y considerando un ciclo de obsolescencia tecnológica de entre 7 y 10 años, con esto se puede concluir que el modo buses ya está en una etapa de fin de vida útil. Esto se suma a que cada vez sea más complejo realizar compras o reparaciones para mantener el modo buses en operación, y por ello se requiere actualizar el sistema SAE en sus componentes de hardware y software tanto del sitio central como del sistema embarcado en cada bus que tiene Nauta BSV en operación. En pro de esto, los nuevos vehículos que se incorporaron a la operación de LO se le instaló una versión homologada del kit embarcado con Nauta Lite del sistema SAE y así tener en cuenta la migración secuencial a estas nuevas tecnologías.

#### Tranvía: Línea TA

Los fabricantes del Sistema de ayuda a la explotación (SAE) informan la no continuación con la fabricación de los equipos embarcados (antena, pantallas y el ordenador referencia VTC7100-D1K) requeridas para los tranvías, el sistema SAE refuerza las actividades de rastreo y ubicación para control y cumplimiento de planes de horario de los tranvías, debido a que este medio de transporte no cuenta con sistema de señalización en todo el recorrido, permitiendo la regulación de la frecuencias y mitigando el número de maniobras en zonas ocupadas por otros tranvías y evitando así incidentes operacionales. Las nuevas versiones de que se encuentran requieren que se realicen modificaciones en los vehículos y la adquisición

de una aplicación de software para programar lo nuevo. Adicional este sistema también apoya la información al viajero lo cual actualiza la información de recorrido, paradas y cuidado, el cual es muy útil para todos los usuarios pues los prepara a tiempo para su destino y en especial para personas con discapacidad auditiva. Este tema se está trabajando con I+D+i para la búsqueda de las posibles soluciones.

También se cuenta con la renovación de equipos electrónicos de los sistemas de Tracción y Mando y Control donde el fabricante de los Vehículos Tranviarios NTL informa en reunión que se llevó a cabo en el mes de octubre de 2021, que Metro de Medellín debería contratar con NTL un convenio para abastecer por algunos años algunos repuestos estratégicos del sistema de tracción y mando y control de los vehículos, debido a la obsolescencia tecnológica de insumos electrónicos.

Para los elementos del sistema neumático y de freno marca WABCO y KNORR, los proveedores directos WABCO y KNORR dejaron de fabricar algunas referencias de equipos y válvulas del sistema neumático y de freno, ya obsoletas y ofrecen otras referencias para reemplazar, pero no son compatibles al 100% con los vehículos, por lo que se deben hacer otras adaptaciones. se dificulta la reparación de algunos elementos.

De forma transversal a las edificaciones y todos los medios de transportes con los que cuenta la Red Metro, se tiene novedad con la infraestructura de hardware y software del sistema de alarmas central en PCC fue adquirido en el año 2008 y actualmente encuentra en obsolescencia; 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.

Todo lo anterior si bien no genera afectaciones inmediatas a la prestación del servicio comercial, si se hace necesario activar procesos para la renovación de tecnologías o nuevos proveedores, así como inversión por parte de la Empresa, que nos permita realizar las adaptaciones necesarias y contar con el suministro de los elementos requeridos para mantenimiento y disponibilidad de los sistemas para el servicio comercial.

#### 5.2.4. Competidores en el mercado

A nivel de servicio de transporte de Servicio Metro, Cables, Metro, buses y tranvía, no se ha presentado hasta el momento algún competidor que afecte la situación financiera de la entidad.

#### 5.2.5. Evaluación de cumplimiento de objetivos estratégicos





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 2023 se deberían haber evaluado 15 indicadores de impacto, a la fecha 7/02/2024 se tienen resultados de 14 indicadores los cuales obtuvieron un cumplimiento promedio de 93,49%.

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 2023 se evaluaron 44 indicadores de producto, obteniendo un cumplimiento promedio de 86%.

El detalle de estos resultados se puede observar en el micrositio Indicadores de Impacto, Producto y Proyectos (sharepoint.com).

#### 5.2.6. Evaluación de cumplimiento de estándares internacionales en la operación

La Empresa cuenta con un Sistema de Gestión Integral - SGI que es la manera como el Metro de Medellín, dirige, coordina, controla y articula los procesos y actividades que realiza para obtener valor en función del logro de su Direccionamiento Estratégico y 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 y la gestión de seguridad en las operaciones. 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 2023 se llevó a cabo el ejercicio de auditorías de seguimiento con un resultado de conformidad en dichos estándares.

#### 5.2.7. Conclusión sobre criterios operativos

De acuerdo con el análisis anterior, es importante tener en cuenta que si bien se presentan situaciones en el proceso de materiales, no hay una afectación generalizada al abastecimiento de suministros del Metro que ponga en riesgo la prestación del servicio.

De igual manera, aunque en el proceso de obsolescencia se tienen unas alertas, esto no genera afectaciones inmediatas a la prestación del servicio comercial, sin embargo, se hace necesario activar procesos para la renovación de tecnologías o nuevos proveedores.

Como parte de la gestión de nuestros procesos, la Empresa adopta un enfoque de Gestión de Riesgos, en el cual se identifican y tratan los riesgos de procesos. Uno de ellos es la pérdida de proveedores Únicos y Principales. Durante los años de operación de la Empresa no se ha materializado este riesgo, gracias a las estrategias enunciadas en el informe.

En conclusión, en la vigencia 2023 la Empresa ha ejecutado estrategias de logística, abastecimiento, operativas y administrativas encaminadas a la prestación adecuada del servicio de transporte, de forma continua y con óptima calidad.

### 5.3. Criterios Administrativos

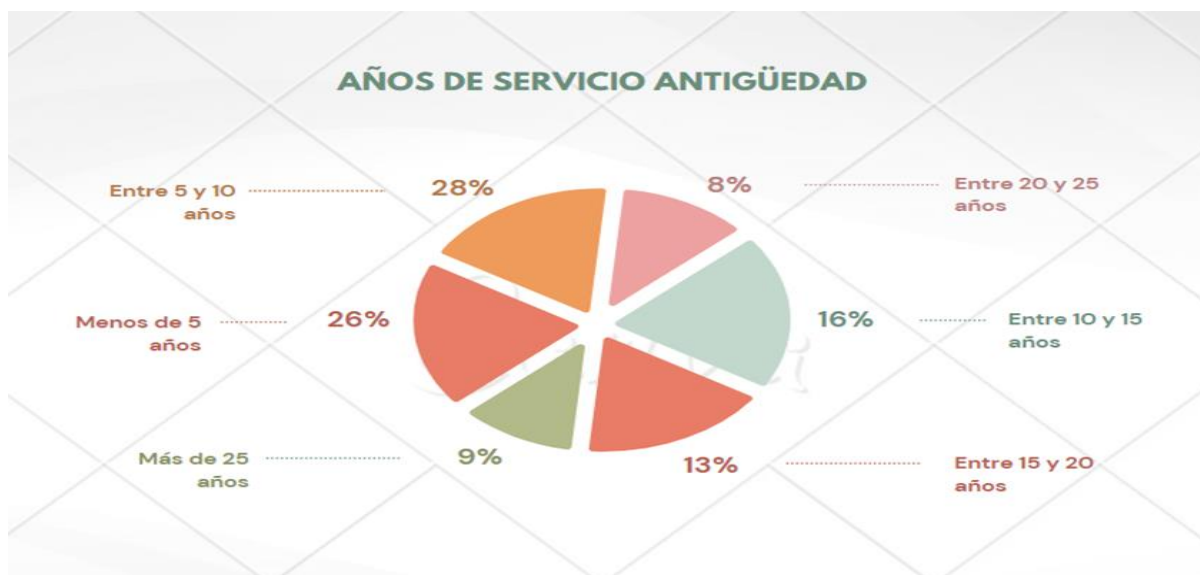
#### 5.3.1. Análisis de condiciones laborales y beneficios a empleados

##### Con respecto a la retribución salarial:

Los pagos de la nómina para todos los servidores de la Empresa se han realizado de manera periódica y sin falta los días 5 y 20 de cada mes, pagando integralmente salarios, novedades y demás prestaciones generadas por los servidores, así como la seguridad social y demás obligaciones laborales.

A continuación, se muestra la información de los años de antigüedad de los servidores Metro de Medellín, con fecha de corte 31 de diciembre de 2023:

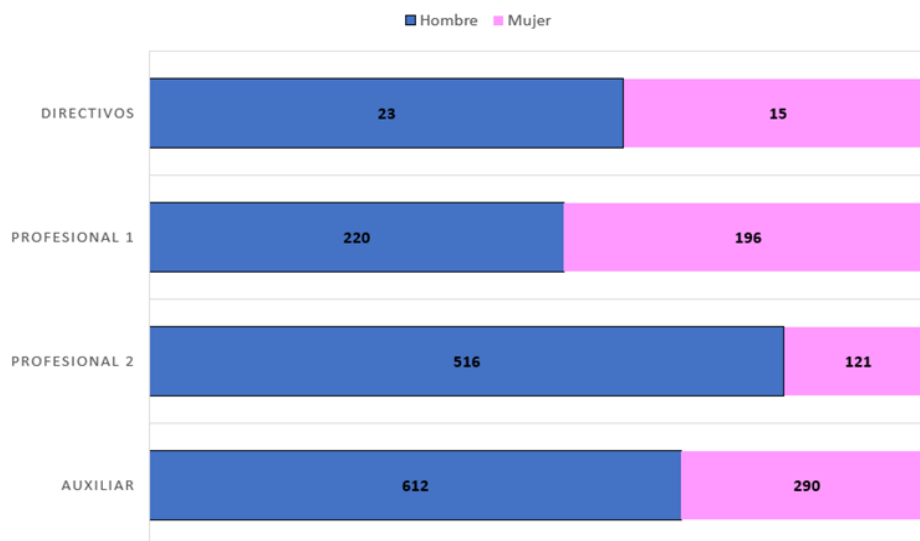
Estos datos evidencian que el 50% de la planta de personal tiene una antigüedad mayor a 10 años y la antigüedad del otro 50% de la planta se relaciona con el crecimiento de esta y se encuentra entre 5 y 10 años.





Al 31 de diciembre de 2023, nuestra planta ocupada de personal estaba conformada por 1.993 servidores, entre empleados públicos de libre nombramiento y remoción, 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.

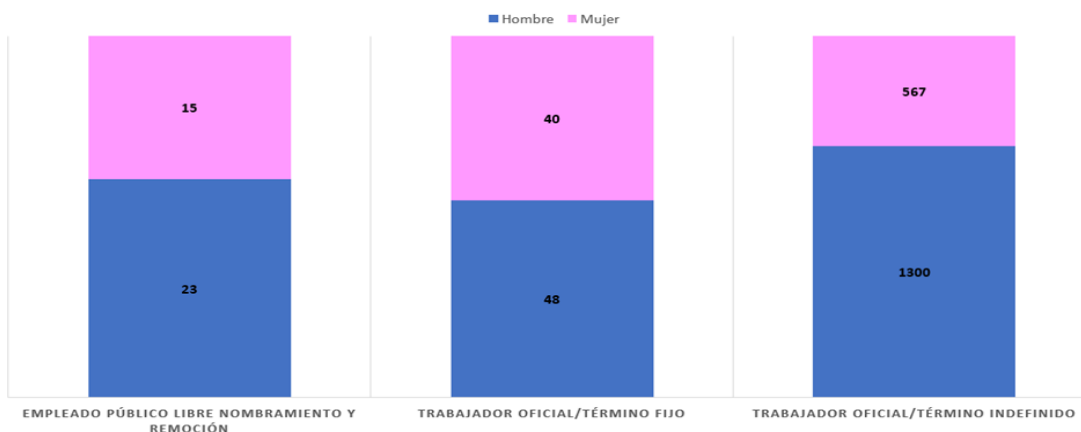
### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTA POR SEXO Y NIVEL



#### Distribución de la planta por sexo y nivel

A diciembre 31 de 2023, todos nuestros servidores laboraron en jornada laboral de tiempo completo, distribuidos según su sexo y tipo de vinculación así: el 31,21% (622) de los servidores eran mujeres, de las cuales 15 (2,41%) eran Empleadas Públicas y 607 (97,59%) eran Trabajadoras Oficiales; para el caso de los hombres, 23 (1,68%) eran Empleados Públicos y 1348 (98,32%) eran Trabajadores Oficiales.

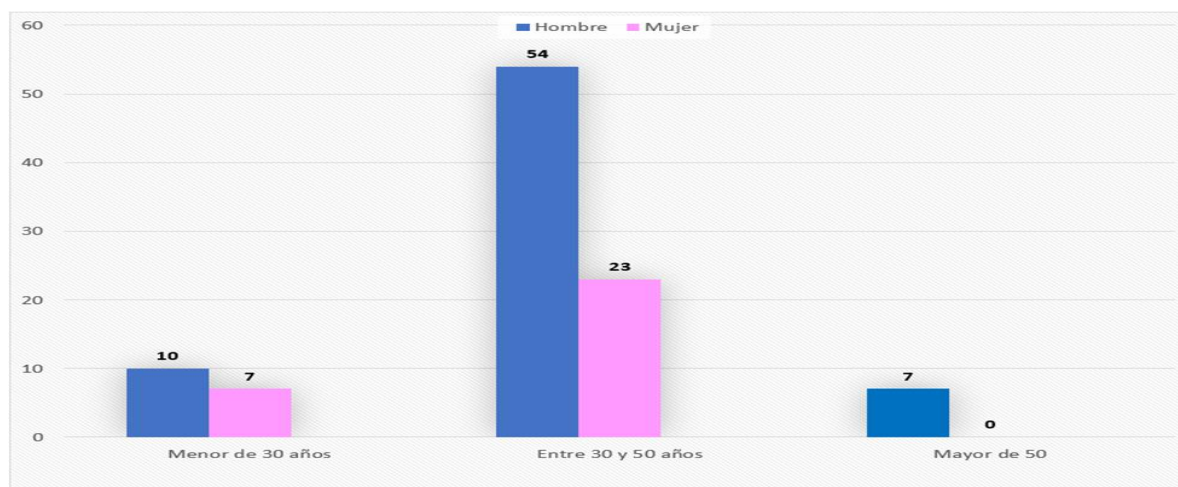
**Distribución de la planta de personal por sexo y tipo de vinculación.**



Distribución de la planta de personal por sexo y tipo de vinculación

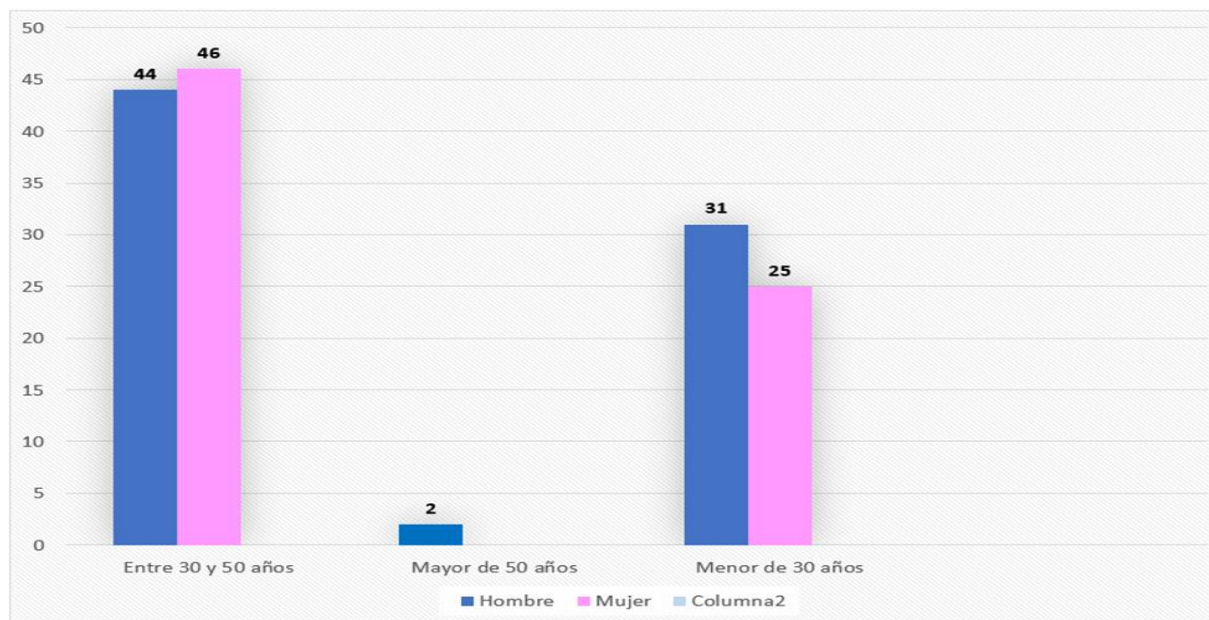
Durante el año 2023 y con el fin de contribuir al logro de la estrategia de la Empresa, se seleccionó Talento Humano competente, de conformidad con los valores corporativos, competencias y con el potencial para aportar a los objetivos organizaciones para esto se realizaron 101 movimientos internos, de los cuales 30 (30%) servidores fueron mujeres y 71 (70%) fueron hombres.

**Movimientos de personal interno por sexo y rango de edad**



Adicionalmente, se realizaron 148 contrataciones de personal externo o vinculaciones nuevas, de las cuales, 71 (48%) fueron ocupadas por mujeres y 77 (52%) 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.

### Nuevas contrataciones por sexo y rango de edad



### Indicador de Rotación de empleados

Con respecto al nivel de rotación, durante el año 2023 se presentaron 79 desvinculaciones, representadas por 35 (49,3%) mujeres y 44 (57,1%) hombres, generando los siguientes índices de rotación personal general y por sexo.

Sexo	Número de servidores	IRP [1]
<b>Femenino</b>	35	8,78%
<b>Masculino</b>	44	4,48%
<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>5,81%</b>

Finalmente, la Empresa no tiene como práctica la realización de despidos masivos; a pesar de que la norma referente a la prohibición para realizar despidos colectivos no les aplica a las entidades públicas, el Metro de Medellín durante la vigencia del año 2023 no ha realizado despidos masivos; tampoco ha realizado ninguna terminación sin justa causa, y hasta el momento para la vigencia 2024 no se tiene planeado ni pensado proceder con esta práctica.

### Sindicato

La Empresa Metro de Medellín cuenta con dos sindicatos minoritarios de Industria llamados Sintrametro constituido en abril de 2013 y Sintrametropolitano constituido en junio 2023. La Empresa es totalmente respetuosa y garantiza que sus trabajadores ejerzan libremente el derecho de asociación sindical, en una construcción constante entre las partes de un diálogo respetuoso y constante. Desde el área de Talento

Humano se busca una cercanía con los grupos de interés para trabajar mancomunadamente por el bienestar de los trabajadores y la continuidad de la Empresa.

### Gestión del Recurso humano de la organización.

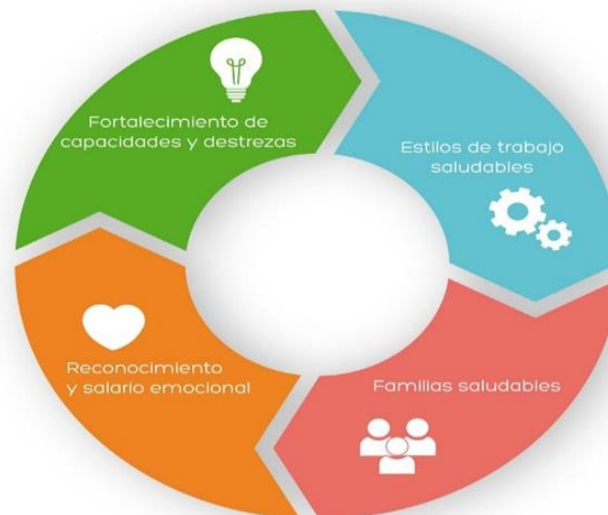
No se han tenido problemáticas relacionadas con renunciaciones masivas de personal clave, ni por conocimientos críticos, ni por cargos críticos. Cabe aclarar que aquellas personas que están definidas como expertos o que ocupan un cargo crítico, ya tienen pares de conocimiento y posibles sucesores identificados respectivamente, por lo cual se tiene gestionado el riesgo, y de presentarse en el futuro renunciaciones masivas de este personal, no debería generar un impacto significativo que ponga en riesgo la continuidad del negocio.

### 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 estos, teniendo como insumos 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 2023 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 sin hijos o con hijos mayores de 18 años.

### Área Familias saludables

- Crédito de vivienda
- Póliza de vida patronal que incluye bono canasta y auxilio funerario
- Iniciación deportiva, recreativa y cultural
- Crédito Programa de Vivienda
- Día de la familia
- Día más dulce (31 de octubre)
- Matrículas Comfama en programas deportivos, recreativos y culturales para hijos de 0 a 18 años.

### Área Reconocimiento y salario emocional

- Entrega de viajes beneficio para el servidor
- Conmemoraciones (Día de la secretaria, Madre, Padre, Navidad)
- Reconocimiento a servidores por roles especiales (Policía Judicial, Brigada de Emergencias).

### Estilos de trabajo saludables

- Calentamiento previo a la labor – Pausas activas
- Estación Salud en las dos Sedes (Bello y Estadio)
- Tiquetera de beneficios
- Jornadas de relajación
- Orientación Psicológica, nutricional y Médico-deportiva.

### Teletrabajo

Durante el año 2023 la Empresa fomentó el teletrabajo y vinculó en esta modalidad laboral a 226 servidores. Se espera en 2024 dar continuidad a la práctica la cual aporta a la calidad de vida de los trabajadores y propende por su balance entre la vida y el trabajo.

### 5.3.2. Evaluación de procesos de Tipo Legal, Judicial o de Riesgos que puedan afectar la Empresa

Actualmente la Empresa es parte demandada en 130 procesos judiciales, promovidos a través de los medios de control de reparación directa, controversia contractual, nulidad, nulidad y restablecimiento del derecho, de las acciones populares, de cumplimiento y ordinaria laboral.

Atendiendo a los criterios dados por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado (ANDJE) en la Resolución 353 de 2016, adoptados por la Empresa en la metodología para litigios y demandas propuesta por la Universidad de Antioquia e implementada desde el año 2023, se han calificado los procesos a partir de la probabilidad de perder el caso, de la siguiente manera:

- Alta (más del 50%): 27 procesos

- Media (superior al 25% e inferior o igual al 50%): 20 procesos
- Baja (entre el 10% y el 25%): 6 procesos
- Remota: (inferior al 10%): 77 procesos

La respectiva valoración la realiza el abogado que asume la representación judicial de la entidad en cada proceso instaurado en su contra, para lo cual debe revisar y analizar el caso atendiendo a la relevancia jurídica de las razones de hecho y derecho expuestas en la demanda, a la contundencia, congruencia y pertinencia de los medios probatorios que la soportan, al nivel de jurisprudencia y a la existencia de riesgos procesales y extraprocesales.

De acuerdo con lo anterior, a la fecha, de los 130 procesos vigentes instaurados en contra de la Empresa, 27 fueron calificados con una probabilidad alta de pérdida. Esto implica registrar contablemente la pretensión como una provisión que representa el valor estimado de las obligaciones originadas por litigios y demandas. En el evento en que profiera sentencia en contra, existe la probabilidad de que la empresa tenga que desprenderse de recursos y por ello deba realizarse una estimación fiable del valor de la obligación.

En el siguiente cuadro se detallan los procesos calificados con una probabilidad alta de pérdida y su provisión:

MEDIO DE CONTROL/ACCIÓN	CANTIDAD	PROVISIÓN
Administrativo	26	\$ 4.083
Laboral	5	\$ 5.725
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>\$ 9.808</b>

Por otra parte, a la fecha, se encuentran vigentes 29 procesos judiciales promovidos por la empresa, de los cuales se resaltan aquellos litigios con mayor relevancia, en atención al valor de su pretensión y de la alta probabilidad de tener un resultado favorable, así:

RADICADO DEL PROCESO	CONTRAPARTE	PRETENSIÓN	VALOR DE LA PRETENSIÓN
0500123330002016 0094000	AMVA EDU GUISAICO	Declaratoria de responsabilidad extracontractual por los daños y perjuicios causados a la Empresa con ocasión de la suspensión parcial del servicio entre las estaciones Aguacatala y la Estrella, del 13 al 22 de enero de 2014	\$ 1.055
0500123330002016 0198300	AMVA	Declaratoria de responsabilidad por los perjuicios causados con ocasión del Acuerdo Metropolitano que dispuso la exoneración del cobro de la tarifa Metro, Metrocable y Tranvía entre el 1 y el 6 de abril de 2016.	\$ 1.771
0500123330002017 0016800	IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U.	Declaratoria de incumplimiento contractual. Pago de indemnización de perjuicios materiales a causa de fallas (errores en los diseños) presentadas en el muro del eje 1 de la estación Miraflores.	\$ 12.597
0500123330002019 0018600	Pórticos Ingenieros Civiles S.A.S	Declaratoria de incumplimiento del contrato celebrado para la ampliación de la estación Poblado. Pago de indemnización de perjuicios.	\$ 4.721
05001333303620220 032300	Rover Alcisa Sucursal Colombia	Declaratoria de incumplimiento del contrato celebrado para terminar la ampliación de la estación Poblado. Pago de indemnización de perjuicios.	\$ 233





0500123330002019 0287900	Guinovart Consorcio ATI Ayacucho	Declaratoria de incumplimiento de los contratos de obra civil y de supervisión del proyecto Tranvía. Pago de indemnización de perjuicios.	\$ 13.990
0500123330002022 0140100	Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín	Declaratoria de incumplimiento del Contrato CN 2011-0008 por el no pago de los recursos del FET y la no entrega de patios.	\$ 72.000

Es importante destacar que en el año 2021, la empresa fue demandada ante el centro de arbitraje de la Cámara de Comercio de Medellín por parte de los concesionarios Masivo de Occidente –MDO- y Sistema Alimentador Oriental –SAO-, argumentando que el Metro había incumplido los contratos CN2012-0191 y 2012-0207 -para la operación de las cuencas 3 y 6-, por el no pago de la remuneración pactada, así como la no entrega de patios definitivos; obligaciones que dependían de la transferencia de recursos para el Fondo de Estabilización Tarifaria -FET- a cargo del Distrito Especial de Medellín con ocasión del convenio CN 2011-0008 suscrito con el Metro. La pretensión ascendió a la suma de \$30.670 para el caso de MDO y \$ 49.465 para el caso de SAO6.

Ante la negativa de pago por parte del Distrito, en el mes de diciembre de 2022 el Metro inició acción judicial en su contra ante el Tribunal Administrativo de Antioquia, solicitando que se ordene a éste a pagar la suma de \$161.175. con corte al 30/10/2022, por concepto de la obligación de fondear el FET, más los perjuicios que resulten demostrados, todo ello con ocasión del convenio CN 2011-0008.

Mientras se surtían los trámites antes mencionados, el Metro de Medellín, el Distrito Especial de Medellín y los concesionarios, realizaron mesas de negociación para lograr llegar a un acuerdo en la etapa de conciliación del Tribunal de arbitramento y como resultado de esta gestión, en el mes de febrero de 2023 el Distrito y el Metro suscribieron un memorando de entendimiento a través del cual la entidad territorial se comprometió a gestionar los recursos necesarios para cubrir el déficit tarifario que se adeudaba a esa fecha.

En el mes de mayo de 2023 finalizó el proceso arbitral por acuerdo conciliatorio entre las partes, a través del cual el Metro pagó \$ 84.081 por remuneración con corte al 31/12/2022; \$ 2.837 por patios con corte al 28/02/2023 y los concesionarios desistieron de los valores cobrados por patios hasta 31/01/2022 por \$8.403, así como de \$32.539 por concepto de intereses, adicionalmente establecieron compromisos frente a las obligaciones con ocasión de la ejecución de dichos contratos.

El acuerdo conciliatorio fue aprobado en su integridad por el Tribunal de Arbitramento, el cual permitió terminar de manera anticipada el litigio referente a la operación de las cuencas 3 y 6 que beneficia a más de 150.000 pasajeros cada día y representó ahorros por más de 41 mil millones de pesos para el modo buses. De otra parte, el proceso judicial estuvo suspendido por mutuo acuerdo hasta el 6 de diciembre de 2023.

El proceso judicial en contra del Distrito continúa en curso. En el mes de noviembre de 2023 la Empresa presentó reforma a la demanda solicitando declarar el incumplimiento de los pagos a la fecha de la reforma y condenar al pago de lo adeudado a la fecha de la sentencia más los intereses, tasados en \$70.809 y los intereses moratorios sobre las sumas reconocidas tasados en \$ 2.155, con corte al 31 de octubre de 2023.

Por otra parte, en el mes de noviembre de 2023 se presentó demanda de controversia contractual en contra de la Unión Temporal METROCABLE LÍNEA P conformada por las sociedades POMA COLOMBIA S.A.S. y POMA S.A.S. Sucursal Colombia, por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato

CN2017-0484, el cual tenía por objeto realizar el diseño de detalle y la construcción de la obra civil del cable aéreo Picacho. La pretensión total de la demanda asciende a la suma de \$18.765, correspondientes a los pagos y erogaciones que con ocasión del incumplimiento le correspondió cancelar al Metro. A la fecha la demanda se encuentra en estudio para su admisión por parte del respectivo despacho judicial.

### 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 las normatividades nacional y local permitan la sostenibilidad de la operación y el desarrollo de negocios no tarifarios, 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 buses (en líneas y 2 y cuencas 3 y 6) para el año 2023, con un recaudo estimado de \$8.898 millones.

### 5.3.4 Financiación de riesgos

La Empresa ha implementado dos enfoques en la gestión de sus riesgos, un esquema de autorretención y una serie de programas de transferencia. Estos métodos buscan proporcionar respaldo financiero para enfrentar las posibles implicaciones económicas derivadas de la materialización de los riesgos asociados a su actividad. La estructura de estos enfoques se detalla de la siguiente manera:

- **Autorretención**

#### Fondo de autoseguro

Mecanismo de retención de riesgos que posibilita afrontar las repercusiones económicas resultantes de su materialización mediante recursos internos. Los Fondos de seguros se encuentran respaldados de acuerdo con las normativas establecidas en la legislación colombiana actual, que tiene su origen en la obligación de preservar el Patrimonio Público del Estado.

La creación de los fondos de autoseguro está consagrada en los artículos 107 de la Ley 42 de 1993, por la cual se establece la función a cargo de los órganos de control fiscal de constatar que los bienes de carácter público sean debidamente amparados por una póliza de seguro o un fondo creado para tal fin, poseyendo la autoridad para atribuir responsabilidad fiscal a los responsables de la toma de decisiones cuando las circunstancias lo requieran.

La normativa mencionada ha sido complementada mediante las leyes que establecen el presupuesto de rentas y recursos de capital para cada período fiscal. En el caso del año 2022, la Ley 2159 de 2021, en su artículo 42, establece que las entidades estatales pueden establecer, mediante patrimonios autónomos, los fondos mencionados en el artículo 107 de la Ley 42 de 1993. Los recursos asignados a estos fondos

serán destinados a respaldar los activos del Estado en situaciones donde los análisis técnicos sugieran que es más ventajoso proteger los riesgos mediante reservas públicas en lugar de seguros comerciales.

Adicional, el Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996, establece las directrices respecto a la prestación del servicio de transporte público, y 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 (...)”.

Así, mediante la Resolución JD 182 de 2022, se estableció la creación del Fondo de Seguros del Metro de Medellín, cuyo fin es brindar cobertura total o parcial a los riesgos inherentes a las actividades propias de su objeto social que no se trasladan en los contratos de seguro vigentes, o que se ubiquen dentro de sus deducibles, hayan superado el sublímite de la cobertura afectada, o cuando, por criterios de oportunidad, garantía, continuidad del servicio y conveniencia en la resolución de un siniestro, resulte más beneficioso indemnizar con las disposiciones establecidas en dicha resolución.

La determinación de la cuantía se lleva a cabo mediante la aplicación de un modelo actuarial de pérdidas agregadas (LDA, por sus siglas en inglés, que corresponde a "Loss Distribution Approach"). Este modelo posibilita a la empresa obtener un intervalo de valores que comprende pérdidas anticipadas e imprevistas, junto con sus respectivas probabilidades. A partir de un análisis exhaustivo, la empresa selecciona la cantidad más adecuada para el fondo entre estos valores.

- **Transferencia**

### **Programas de aseguramiento**

Se trata de un conjunto de pólizas de seguro suscritas con compañías aseguradoras locales, algunas respaldadas por el mercado reasegurador. Estos acuerdos posibilitan la transferencia de las implicaciones económicas derivadas de la ocurrencia de ciertos riesgos. La Empresa, mediante análisis y considerando la disponibilidad de productos en el mercado, ha determinado estratégicamente la adquisición de dichos seguros, los programas se detallan a continuación:

#### **Programa operativo:**

En este programa la Empresa adquiere las pólizas: Todo Riesgo Daño Material - TRDM, Sabotaje y Terrorismo - S&T y Responsabilidad Civil Extracontractual y Contractual – RCE y RCC. Las coberturas de este programa transfieren los riesgos de las actividades realizadas por la Empresa 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. Transporte de Mercancías

#### V. Maquinaria y Equipo (Vehículos Auxiliares)

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), establece que: “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 Gobierno Nacional expidió el decreto único reglamentario del sector transporte, Decreto 1079 de 2015, el cual impone a las empresas de transporte como condición para la prestación del servicio, la obligación de tomar seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubran a las personas o a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes a su actividad.

Los montos asegurados para los activos se establecen en función del tipo de bien y su valor, mientras que los límites asegurados se derivan de los resultados obtenidos en análisis de la pérdida máxima probable (PML, por sus siglas en inglés) o en estudios de escenarios de pérdida máxima (EML), considerando la tolerancia al riesgo de la Empresa.

En el marco de su enfoque integral de gestión de riesgos, la Empresa se esfuerza por asegurar adecuadamente sus activos y llevar a cabo una transferencia óptima de riesgos, considerando el entorno del mercado asegurador y de acuerdo con su disposición para retener riesgos. Este enfoque pretende asegurar la continuidad del negocio frente a la materialización de riesgos significativos, minimizando el impacto en su flujo de caja.

#### Programa buses y vehículos administrativos:

Desde el inicio de la operación de las líneas de buses a cargo de la Empresa, actualmente las Líneas 1, 2 y O, se ha implementado la contratación de un conjunto de seguros como un programa integral para transferir los impactos económicos asociados a los riesgos inherentes de su operación y cumplir con las exigencias normativas. La justificación de este programa de seguros se basa en las siguientes normativas:

- **SOAT:** Según el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito- estableció que para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito — SOAT — vigente.

- **Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual:** el Gobierno Nacional expidió el decreto único reglamentario del sector transporte, Decreto 1079 de 2015, el cual impone a las empresas de transporte como condición para su operación la obligación de tomar seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubran a las personas o a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

- **Póliza de vehículo:** El artículo 107 de la Ley 42 de 1993 (Congreso de Colombia, 1993), establece que: “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.”

Por conveniencia y oportunidad, la Empresa ha optado por implementar un proceso de contratación unificado con los vehículos administrativos de la compañía, los cuales se utilizan principalmente para tres propósitos:

- Traslado de los directivos de la Empresa en el desempeño de sus responsabilidades y diversas obligaciones vinculadas con la operación de la compañía.
- Movilización de los empleados a diferentes ubicaciones de la Empresa para llevar a cabo sus tareas laborales.
- Desplazamiento de herramientas y/o equipos esenciales para la operación de la empresa.

#### Programa líneas financieras:

Esquema de transferencia que amparan los riesgos financieros a los que está expuesta la Empresa. A continuación, una leve descripción de las pólizas contratadas y sus coberturas:

**Responsabilidad Civil Directores y Administradores (D&O):** Esta póliza protege a los directivos en reclamos e investigaciones formales presentados en su contra, financiando los gastos de defensa necesarios para su representación y transfiriendo los eventuales perjuicios financieros que se vean obligados legalmente a pagar, que sean con ocasión de eventos cuya causa es derivada de una actuación no dolosa durante la toma de decisiones administrativas y que sea presuntamente incorrecta en el ejercicio de sus funciones de dirección.

**Responsabilidad Civil Profesional – Errores y Omisiones (E&O):** Con esta póliza se cubren los gastos de defensa y los perjuicios financieros que sean derivados de procesos de reclamación por actos negligentes, impericias y errores u omisiones ocurridos durante los servicios ofrecidas por la Gerencia de Desarrollo de Negocio.

**Infidelidad de Riesgos Financieros (IRF):** Con la contratación de esta póliza la Empresa financia las eventuales pérdidas derivadas de siniestros que sean consecuenciales a los actos deshonestos de sus empleados o de terceros que impliquen la apropiación, desaparición, pérdida o afectación de dineros, títulos valores u otras propiedades.

**Seguro Riesgos Cibernéticos (Cyber):** Dada la exposición a ciertos riesgos que enfrentan sus activos digitales y su responsabilidad en el manejo de la información personal y empresarial, le resulta imperativo a la Empresa contar con una póliza que transfiera las pérdidas patrimoniales como resultado de la materialización de mencionados riesgos, así como un respaldo económico en los gastos de representación ante eventuales reclamaciones por el manejo dado a la información.

#### 5.3.5 Conclusión Administrativa

Desde la perspectiva del Talento Humano, la empresa no presenta problemáticas relacionadas con renunciaciones masivas de personal clave, ni por conocimientos críticos, ni por cargos críticos, pues no tiene como práctica, procesos de despidos masivos; a pesar de que la norma referente a la prohibición para realizar esto no les aplica a las entidades públicas, por ende, el Metro de Medellín durante la vigencia del año 2023 realizó terminación de contratos sin justa causa. De igual manera, como tema relevante, ha dado cumplimiento a sus obligaciones laborales con su planta de empleados.

En el marco de su enfoque integral de gestión de riesgos, la Empresa se esfuerza por asegurar adecuadamente sus activos y llevar a cabo una transferencia óptima de riesgos, considerando el entorno del mercado asegurador y de acuerdo con su disposición para retener riesgos. Este enfoque pretende asegurar la continuidad del negocio frente a la materialización de riesgos significativos, minimizando el impacto en su flujo de caja

En el proceso de gestión normativa a nivel nacional y local permitan la sostenibilidad de la operación y el desarrollo de negocios no tarifarios, 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.

De acuerdo con el análisis de las condiciones administrativas, relacionadas con la Gestión de Riesgos, Gestión de talento humano y enfoque legal tipo legal y normativo que impacta a la Empresa se pueden concluir que no existen condiciones desfavorables con relación a la aplicación de la Hipótesis de Negocio en Marcha para el periodo informado.

## 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 a 31 de diciembre de 2023.**