ANEXO 1

INFORME EJECUTIVO DEL PROYECTO

INFORME EJECUTIVO PMO

Valor del proyecto:	Fecha entrada concesión:	Fecha entrada de operación:
$12.945.270.024.404	Octubre de 2020	Marzo 2028

PRESUPUESTO

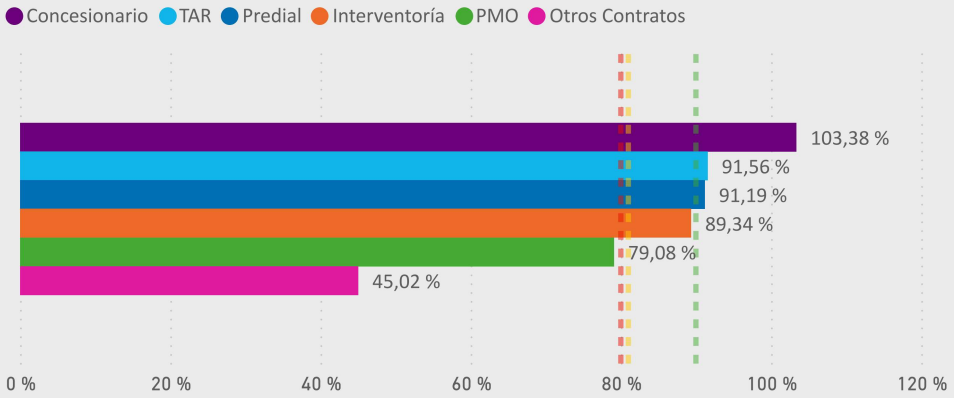
Gestión de Egresos

Cumplimiento por Actor

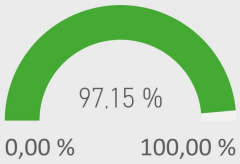
Periodo Mes Dato

abril de 2026

Pagos a COP Dic/2017



Cumplimiento de Egresos PLMB T1



(Flujo de egresos ejecutados/ Flujos de egresos Planeado)

$4.572.591.851.171
Egresos Proyectados

$4.442.403.715.775
Egresos Pagados

Cumple	90% ≤ X ≤ 100%
Aceptable	80% ≤ X ≤ 90%
Atención	X ≤ 80%

Concesionario
$2.808.704.990.875
Pagados
$2.716.922.819.619
Proyectados

Interventoría
$127.761.857.229
Pagados
$142.998.902.977
Proyectados

PMO
$69.353.165.745
Efectivos
$87.698.489.561
Proyectados

TAR
$294.130.604.505
Pagados
$321.234.596.748
Proyectados

Predial
$1.096.978.480.609
Pagados
$1.202.981.421.571
Proyectados

Otros Contratos y Convenios
$45.474.616.813
Pagados
$100.999.603.977
Proyectados

ACTIVIDADES

Avances de Construcción del periodo

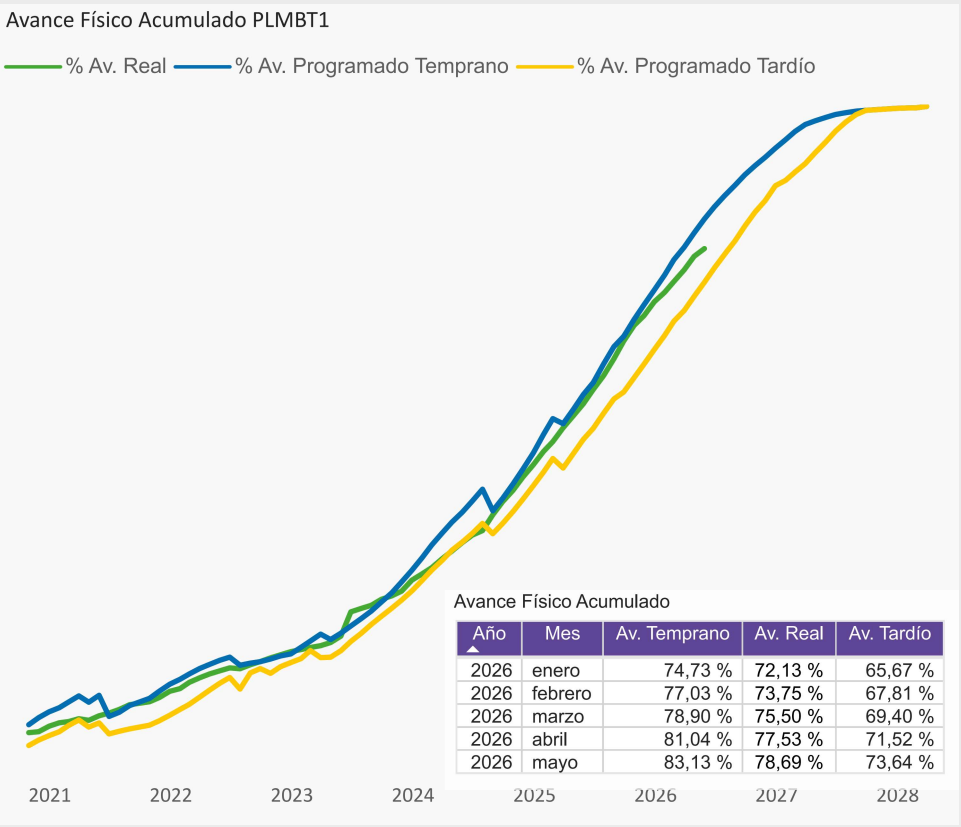
Actividades relevantes del periodo	Fecha máxima
Inicio de prueba dinámicas del primer tren sobre el viaducto	22/05/2026
Llegada del tren 112 del Metro de Bogotá al Patio Taller	22/05/2026
14.8 km de viaducto construído	31/05/2026
467 vanos posicionados	31/05/2026
819 pilas construídas	31/05/2026

¿ En qué estamos ?

Actividad	Estado
Actividades de Gestion Predial	En desarrollo
Construcción infraestructura de Edificios y Talleres Patio Taller	En desarrollo
Fabricación de los Sistemas Metroferroviarios	En desarrollo
Instalación de vía férrea a lo largo del viaducto	En desarrollo
Instalación y Pruebas de Sistemas Metro Ferroviarios	En desarrollo
Obras de Estaciones BRT	En desarrollo
Obras de paso peatonal calle con 13 con Av Caracas	En desarrollo
Obras de urbanismo y espacio público a lo largo del trazado	En desarrollo
Obras Edificios de acceso y Estaciones Metro	En desarrollo
Producción y Construcción del Viaducto	En desarrollo
Producción y pruebas de los trenes en fábrica en China	En desarrollo
Pruebas dinámicas de los Trenes en el Patio Taller	En desarrollo
Pruebas dinámicas del primer tren en el viaducto	En desarrollo
Traslado de redes en el corredor principal a cargo del Concesionario	En desarrollo

INFORME EJECUTIVO PMO

Gestión de Cronograma | **Avance Físico Acumulado L1MB** | Fecha de corte: 31/05/2026



Avance Físico Acumulado

Año	Mes	Av. Temprano	Av. Real	Av. Tardío
2026	enero	74,73 %	72,13 %	65,67 %
2026	febrero	77,03 %	73,75 %	67,81 %
2026	marzo	78,90 %	75,50 %	69,40 %
2026	abril	81,04 %	77,53 %	71,52 %
2026	mayo	83,13 %	78,69 %	73,64 %

L1MB

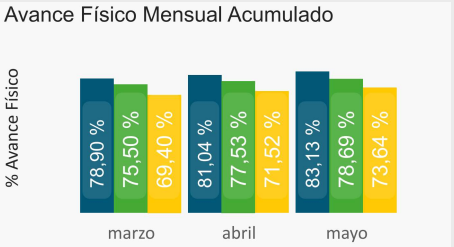
Real
78,69 %

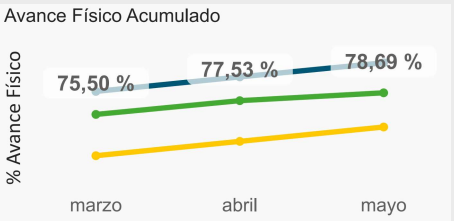
Programado Temprano
83,13 %

Programado Tardío
73,64 %

Cumplimiento Temprano
94,66 %

Cumplimiento Tardío
106,86 %





CRONOGRAMA

mes	Ejecutado Acumulado	Planeado Acumulado	% cumplimiento Acumulado
mayo de 2026	78,69 %	83,13 %	94,66 %

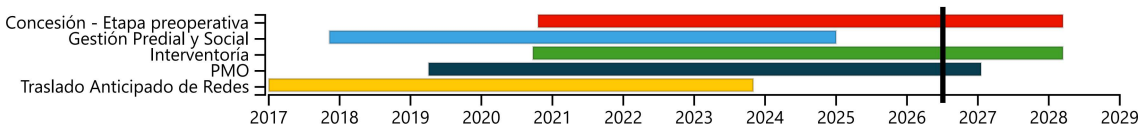
mes	Ejecutado periodo	Planeado periodo	% Cumplimiento Mes
mayo de 2026	1,16 %	2,09 %	55,50 %

Cronograma de ejecución del proyecto



octubre de 2020
Fecha entrada concesión

marzo de 2028
Fecha entrada operación

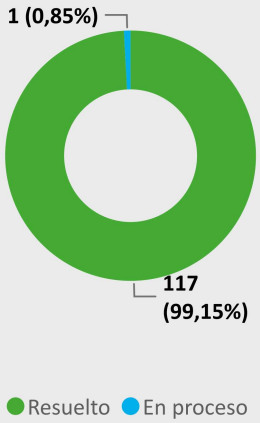


INFORME EJECUTIVO PMO

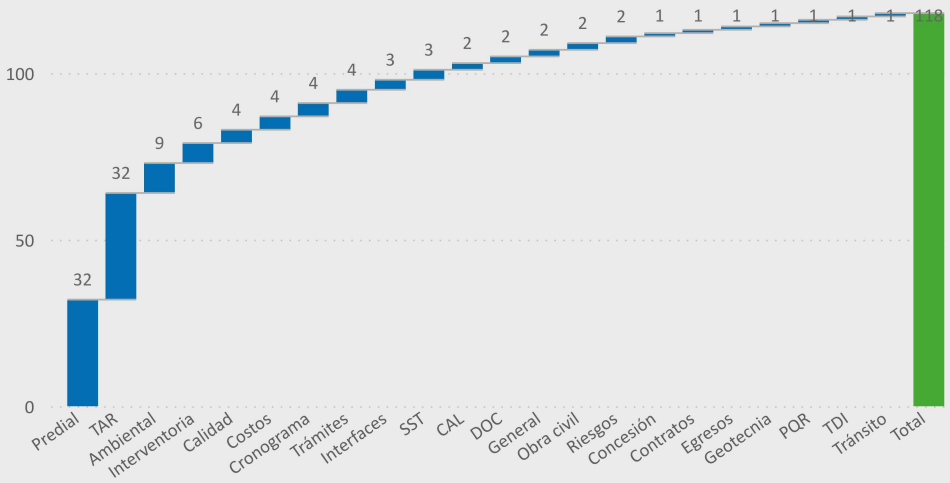
Alertas Tempranas PLMB T1 - PMO

mayo de 2026

Estado Cierre de Alertas Tempranas



Identificación Alertas Tempranas por Componente



No.AT	Descripción detallada de la alerta temprana	Descripción del compromiso (Acción de respuesta)	Estado
115	Se generó alerta documental, relacionada con el cargue en Aconex de los comunicados de la EMB debido a la falta de integración entre AZ Digital y Aconex. Aconex es la herramienta implementada por la PMO para centralizar la información del proyecto PLMB, donde los actores (Concesionario, Interventoría, PMO y EMB) deben cargar las comunicaciones oficiales. Mientras que las empresas privadas no están obligadas a generar un sello de radicado, la EMB, conforme al Acuerdo 060 de 2001, usa el sistema AZ Digital para registrar y radicar sus comunicaciones. Debido a la falta de integración entre AZ Digital y Aconex, la EMB no ha cargado sus comunicaciones en Aconex.	La PMO recomienda agilizar la automatización del proceso de radicación para asegurar la gestión documental centralizada en Aconex. Además, se sugiere en caso de optar por un cargue manual, se asigne personal adicional para identificar y verificar correctamente las comunicaciones de la EMB, asegurando el acceso, control y recuperación de los documentos en el sistema. Esto evitará sobrecargar al equipo actual y garantizará una gestión eficiente y ordenada.	En proceso

Recomendaciones PMO

a. Integrar el seguimiento de las actividades de la Obra Civil de estaciones con las actividades de los sistemas y equipos metro ferroviarios, priorizando la ejecución de las actividades que podrían representar una desviación en el cumplimiento de los hitos contractuales del Plan de Ejecución vigente, como lo son la ejecución edificios que contienen los cuartos técnicos, canalización del viaducto, pasarelas de conexión entre viaducto y edificios laterales (bandejas porta cables), entre otros.

b. Reforzar el seguimiento del cronograma sobre las actividades de sistemas, priorizando los hitos habilitantes de pruebas, energización e instalación de equipos. Para lo anterior, el seguimiento de la finalización de las estructuras de estaciones, la puesta en servicios de las estaciones BRT y el avance del viaducto en la Av. Caracas, resultan de gran importancia debido a que las desviaciones de sus fechas de termino podrían impactar el término de la fase de construcción y el inicio de pruebas de integración necesarias para la fase de puesta en marcha

c. En los periodos futuros ML1 debe reforzar la efectividad de la integración entre sus áreas de gestión; el proyecto avanza, pero la gestión de ML1 aún no alcanza los niveles requeridos para cerrar brechas transversales antes de que se transformen en afectaciones de actividades críticas, cuyas fechas de término lleguen a incumplirse y los planes de acción no logren mitigar los impactos sobre el término de la fase de construcción según Plan de Ejecución Vigente.

Conclusiones PMO

a. Con corte al 31 de mayo de 2026, el contrato de Concesión ML1, considerando cronograma vigente, presenta un avance acumulado del 76,22% obteniendo así un cumplimiento general en semáforo amarillo de 93,72% respecto al avance acumulado de la Curva Programada.

b. Por otro lado, a nivel del proyecto completo el avance acumulado fue del 78,69% obteniendo así un cumplimiento del Cronograma Maestro de Trabajo del 94,66% en semáforo amarillo respecto de la Curva programada, y un 106,86% respecto a la curva tardía.

Lo anterior, considerando:
- LB V15 del concesionario
- Traslado Anticipado de Redes a cargo de la EMB, ya finalizado.
- Reprogramación de predial de acuerdo con los modificatorios 6, 7, Acta de Entendimiento N°3 y las fechas entregadas por la EMB para la disposición de los nuevos predios solicitados por el concesionario ML1.
- Programación del proyecto traslado de Bolívar Ecuestre - finalizado
- Programación del proyecto hito urbano, que por el momento sólo considera estudios y diseños.

c. Análisis de la PMO frente al avance de los componentes que presentaron un cumplimiento <95% con corte al periodo del presente informe:
• Estaciones de Metro y Edificios de Acceso: Este componente tuvo un avance acumulado del 39,53% obteniendo así un cumplimiento general en semáforo rojo de 71,28%.
• Malla vial y Espacio Público: Este componente tuvo un avance acumulado del 10,44% obteniendo así un cumplimiento general en semáforo rojo de 56,19%.
• Sistemas y Equipos: Este componente tuvo un avance acumulado del 36,45% obteniendo así un cumplimiento general en semáforo rojo de 86,60%.

El análisis respecto a los últimos periodos indica que el cumplimiento de estos tres componentes tiene una tendencia sostenida a la baja.
El proyecto conserva cumplimiento frente a la curva tardía, sin embargo, la desviación frente a la curva temprana confirma pérdida de holgura efectiva. Desde la PMO se recomienda integrar una lectura de cumplimiento general con una lectura particular por actividades críticas y restricciones.

d. El avance en fabricación y llegada de equipos a Bogotá es positivo, pero la instalación y pruebas dependen de la disponibilidad de energización oportuna, resolución de interfaces y una entrega de documentación técnica ordenada y completa por parte de ML1. El riesgo no está hoy en el suministro, sino en la disponibilidad de infraestructura y en la integración global de sistemas

e. Según el análisis de la PMO, más allá del seguimiento del avance físico, para los próximos periodos se deben tener en cuenta los avances que se presenten específicamente en: La Av. Caracas, BRT definitivas, vigas cajón, puentes metálicos, redes fase 1 y fase 2, estaciones y Patio Taller, donde se concentran los principales riesgos de productividad. Así mismo, el suministro de sistemas y la instalación de equipos y sistemas representan factores determinantes que pueden impactar la integración, las pruebas y la fase de puesta en marcha. Por tanto, la obra civil, junto con la disponibilidad e instalación oportuna de los sistemas, constituye un condicionante crítico para el cumplimiento de los hitos posteriores del proyecto

f. Al 31 de mayo de 2026, continua una tendencia creciente en la cantidad de plazos de cura, es así como se procesaron 403 plazos de cura acumulados al Contrato de Concesión, de los cuales se reporta:
• 346 cerrados lo que representa el 85%,
• 03 pendiente de notificación,
• 12 notificaciones en curso,
• 17 periodo de cura vencidos,
• 07 en proceso de verificación de la Subgerencia de Defensa Judicial (SJU),
• 13 procesos sancionatorios abiertos
• 05 devuelto por la EMB para ajustes de la Interventoría.
La interventoría cuenta con 49 procesos de cura cerrados, de un total de 50

g. La gestión de calidad del proyecto L1MB, presenta señales de incremento de incidencias abiertas y criticidad alta. La falta de una gestión oportuna para su cierre podría aumentar la exposición a reprocesos.

h. La accidentalidad permanece controlada en indicadores globales, pero sin que ello signifique que no se detecten actos inseguros que son evidencia de vulnerabilidades de la gestión preventiva. Se debe fortalecer el control efectivo de SST para asegurar la mitigación de los riesgos identificados.

i. El componente predial no aparece como restricción principal actual, dado el 100% de disposición de predios reportada. No obstante, deben mantenerse controles sobre predios adicionales, reasentamientos, compromisos económicos y trazabilidad jurídica.