ANEXO 27

GESTIÓN DE INTERESADOS DEL PROYECTO

INFORME DE GESTION DE INTERESADOS

Fecha: agosto de 2026

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

INDICADORES

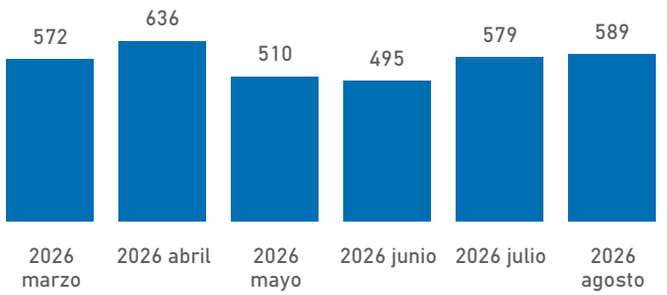
No.	Eje Comunicacional	
1	Buenas prácticas en infraestructura, comunicaciones y gestión laboral	100,00 %
2	Sostenibilidad ambiental	19,19 %
3	Cultura ciudadana alrededor del metro	99,32 %
4	Sistema integrado de transporte	59,42 %
5	Transformación de ciudad	90,49 %

Valores de Referencia

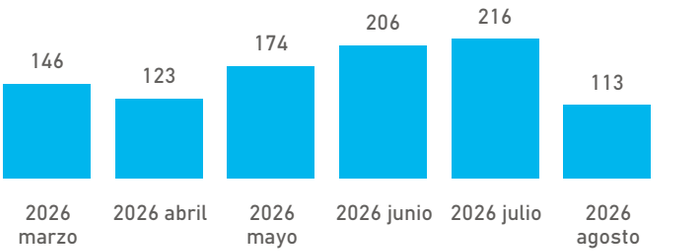
$$\frac{\text{No. acciones de divulgación ejecutadas mensual}}{\text{No. acciones de divulgación planeadas mensual}} \times 100\% = \%$$

No.	Eje Comunicacional	Rojo	Amarillo	Verde
1	Buenas prácticas en infraestructura, comunicaciones y gestión laboral	x<1%	1%=>x<=60%	x=>61%
2	Sostenibilidad ambiental	x<1%	1%=>x<=50%	x=>51%
3	Cultura ciudadana alrededor del metro	x<1%	1%=>x<=60%	x=>61%
4	Sistema integrado de transporte	x<1%	1%=>x<=30%	x=>31%
5	Transformación de ciudad	x<1%	1%=>x<=40%	x=>41%

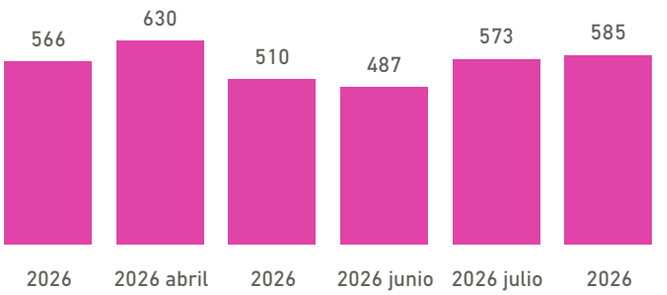
Eje 1 - Buenas prácticas en infraestructura, comunicaciones y gestión laboral



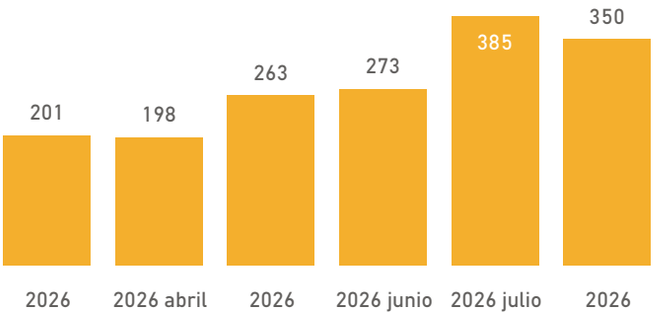
Eje 2 - Sostenibilidad Ambiental



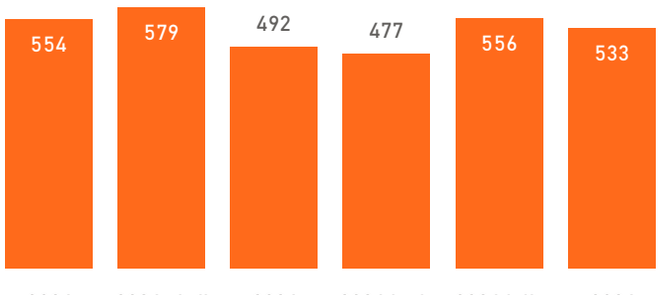
Eje 3 - Cultura ciudadana alrededor del metro



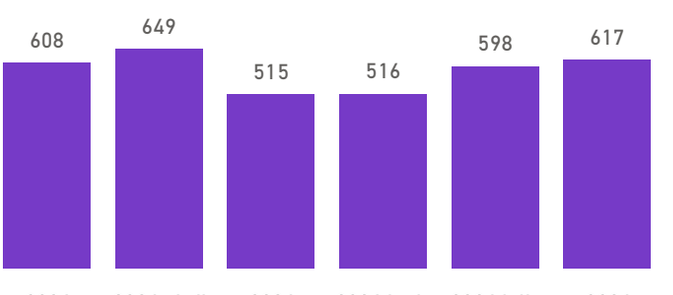
Eje 4 - Sistema integrado de transporte



Eje 5 - Transformación de ciudad



PLMB T1



INFORME DE GESTION DE INTERESADOS

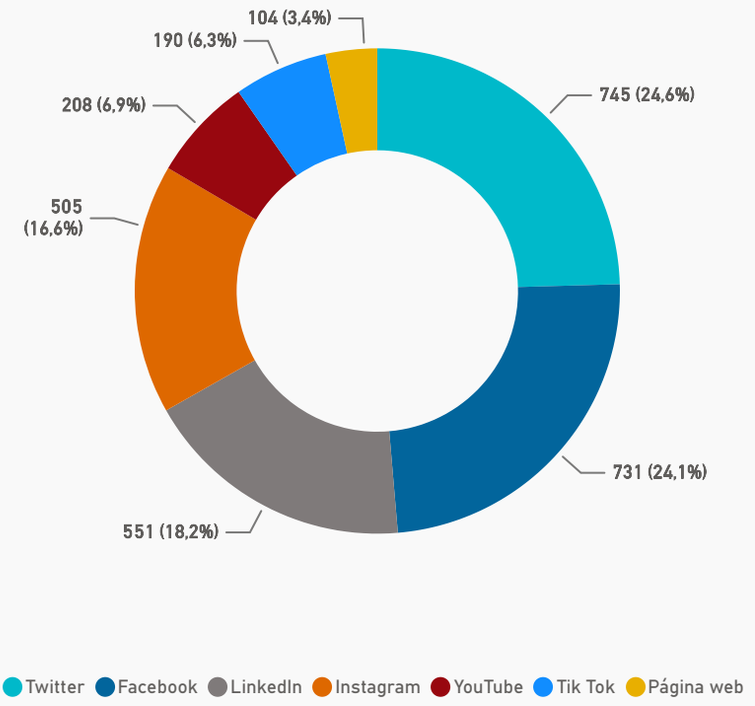
Fecha: agosto de 2026

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

Acumulado Indicadores año 2025

Acciones que aplican al PLMB T1: **3382**

Canal de difusión PLMB T1



Comunicaciones que aplican a los Ejes

Eje 1 — 3381
Buenas prácticas en infraestructura, comunicaciones y gestión laboral

Eje 2 — 978
Sostenibilidad Ambiental

Eje 3 — 3351
Cultura Ciudadana alrededor del Metro

Eje 4 — 1670
Sistema integrado de transporte

Eje 5 — 3191
Transformación de ciudad

No.	Eje Comunicacional	
1	Buenas prácticas en infraestructura, comunicaciones y gestión laboral	99,97 %
2	Sostenibilidad ambiental	28,92 %
3	Cultura ciudadana alrededor del metro	99,08 %
4	Sistema integrado de transporte	49,38 %
5	Transformación de ciudad	94,35 %

Año	Mes	Eje_1: Buenas practicas en infraestructura, comunicaciones y gestión laboral	% Eje_1	Eje_2: Sostenibilidad Ambiental	% Eje_2	Eje_3: Cultura Ciudadana alrededor del Metro	% Eje_3	Eje_4: Sistema Integrado de Transporte	% Eje_4	Eje_5: Transformación de Ciudad	% Eje_5	Total acciones en el mes
2026	marzo	572	100,00 %	146	25,52 %	566	98,95 %	201	35,14 %	554	96,85 %	572
2026	abril	636	99,84 %	123	19,31 %	630	98,90 %	198	31,08 %	579	90,89 %	637
2026	mayo	510	100,00 %	174	34,12 %	510	100,00 %	263	51,57 %	492	96,47 %	510
2026	junio	495	100,00 %	206	41,62 %	487	98,38 %	273	55,15 %	477	96,36 %	495
2026	julio	579	100,00 %	216	37,31 %	573	98,96 %	385	66,49 %	556	96,03 %	579
2026	agosto	589	100,00 %	113	19,19 %	585	99,32 %	350	59,42 %	533	90,49 %	589
Total		**3381**	**99,97 %**	**978**	**28,92 %**	**3351**	**99,08 %**	**1670**	**49,38 %**	**3191**	**94,35 %**	**3382**

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

Recomendaciones

Durante el mes de agosto ocurriendo dos hechos relevantes y sensibles relacionados con la construcción del Metro de Bogotá, por una parte la denuncia realizada por la revista Semana sobre presuntos hechos de corrupción que involucrarían a un empleado de la Empresa CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LIMITED – CHEC, empresa que a su vez hace parte del Concesionario contratado para la construcción de la primera línea del Metro de Bogotá, y como segundo hecho el lamentable fallecimiento de un soldador que trabajaba en las obras de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Para el primer acontecimiento, con base en el comunicado emitido por la EMB y el cubrimiento mediático que se generó, se puede afirmar que la empresa hizo exactamente lo que debe hacer una entidad ante una crisis reputacional que no origina ella misma. La EMB emitió el comunicado el mismo día de la publicación (1 de agosto) y anunció una revisión interna. La EMB fue contactada por Revista Semana antes de la publicación con la denuncia, lo que también evidenció la relación trabajada, y por consiguiente efectiva, con el medio.

El comunicado logró tres elementos clave: desvinculó responsabilidad institucional de la EMB: la denuncia es por supuestos hechos entre dos entidades privadas; mostró acción concreta y verificable: denuncia penal y notificación a Banca Multilateral; y blindó el proyecto: obra sin afectación al 80% de avance, pagos de EMB al día.

El mensaje central de EMB, relacionada con dineros privados, sin afectación a la obra y denuncia ya radicada, fue replicado de forma consistente por los medios. La República tituló que la compañía adelantó una investigación sobre los hechos y constató que el hecho habría ocurrido entre un empleado de Chec y un subcontratista, y Portafolio resumió que la EMB identificó al señalado como trabajador de Chec, integrante del consorcio que construye la Línea 1. Los medios no publicaron información relacionada con corrupción en el Metro de Bogotá.

Como única recomendación en términos de comunicaciones es mantener un lenguaje sencillo aún en estos temas de alta sensibilidad: "modelo financiero pactado contractualmente". No hay que olvidar que el comunicado es para una audiencia masiva y se debe garantizar un entendimiento general. Otro elemento, es que la distinción entre EMB, CHEC, el Consorcio ML1 y los subcontratistas de Metrobuild no fue lo suficientemente sencilla, y algunos medios tuvieron que explicarla en sus propias notas.

Frente al caso del soldador fallecido, David Gordillo, ocurrido el 17 de agosto en la Estación 8, la EMB emitió su pronunciamiento el mismo día del hecho con sus respectivas condolencias, sin esperar resultados de investigación, lo cual la hizo ver como una respuesta rápida y oportuna.
El pronunciamiento fue acertado en priorizar el componente humano, nombre, tiempo de vinculación, condolencias específicas a familiares nombrados por su relación con la víctima, en no especular sobre causas y en exigir al concesionario reforzar protocolos de seguridad, lo cual desvinculó apropiadamente la responsabilidad sobre el hecho sin necesidad de decirlo explícitamente.

El comunicado fue corto, humano, sin tecnicismos. No hubo figuración de cifras de avance de obra ni nada de mensajes institucionales sobre el proyecto. La cobertura fue extensa pero neutral y sin cuestionamiento a EMB. Los medios replicaron casi textualmente el comunicado, varios con titulares relacionados con que la EMB exigió reforzar la seguridad tras el accidente.

En cuanto a recomendaciones, la EMB debe prepararse para responder ante eventuales preguntas de seguimiento sobre la investigación en curso relacionada con la causa del accidente y fallecimiento. Inclusive, de ser necesario realizar una publicación proactiva cuando haya resultados de la investigación.

En síntesis, en ambos casos la EMB actuó de forma oportuna, con mensajes correctamente jerarquizados y sin desviarse hacia comunicaciones innecesariamente elaboradas.

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

Conclusiones

En conclusión la EMB respondió de manera oportuna y acertada ante los dos hechos sensibles relacionados con la Línea 1 del Metro de Bogotá, con mensajes claros, humanos y estratégicamente enfocados. La gestión comunicativa permitió proteger la reputación institucional, mantener la confianza en el proyecto y evitar cuestionamientos hacia la Empresa. Como oportunidades de mejora, se recomienda simplificar el lenguaje técnico, precisar las responsabilidades entre los actores del proyecto y preparar comunicaciones de seguimiento frente a los resultados de las investigaciones en curso.

Gina Salcedo Especialista en Comunicaciones e Interesados Elaboración PMO	Marisol Espitia Coordinador Gestión de Comunicaciones Elaboración PMO	William Peñaloza Gerente Administrativo PMO Revisión PMO