Reporte de Asignación de Fondos e Impacto del Financiamiento Verde

2026

Gerencia Corporativa de
Administración y Finanzas

CONTENIDO

1. Introducción 3
2. Financiamiento Verde 4
3. Asignación de Fondos 5
4. Reporte de Impacto Ambiental 10
5. Informe de Verificación Externa 11

1. INTRODUCCIÓN

En línea con los objetivos medioambientales de Chile, Metro de Santiago (“Metro”) ha incorporado la sostenibilidad en su Plan Estratégico 2032, respaldado por el Plan ASG 2022–2027, actualizado en 2025 para establecer una hoja de ruta focalizada para el período 2026–2035. El enfoque ambiental de Metro se articula en dos pilares: cambio climático y revalorización de residuos. El primero es la base para la asignación de fondos del Marco de Financiamiento Verde (el “Marco”), publicado en 2024 y actualizado en 2026.

Metro emitió dos bonos verdes en el mercado suizo (2024 y 2025) para financiar su agenda de sostenibilidad. Estos recursos respaldan un plan de expansión de la red que busca aumentar en más de un 50% la capacidad y cobertura del sistema, junto con iniciativas de energía renovable y soluciones de movilidad sostenible tanto para la operación como para las nuevas obras.

Conforme al Marco de 2024 de Metro, este Reporte de Asignación de Fondos e Impacto del Financiamiento Verde detalla el uso de los fondos, los proyectos financiados y las métricas de impacto. El Reporte cumple con los Green Bond Principles de ICMA, los Green Loan Principles de LSTA/LMA/APLMA y el “Handbook – Harmonised Framework for Impact Reporting Green Bonds” de junio de 2026.

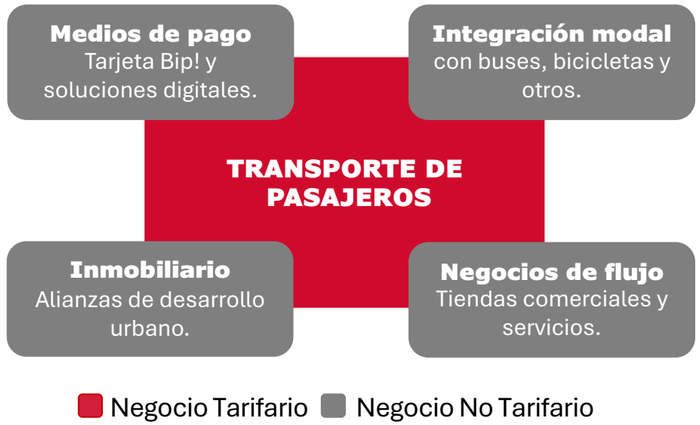
Esta divulgación entrega transparencia a los inversionistas y al público respecto de cómo esta emisión respalda el plan de expansión de Metro y los objetivos ambientales de Metro y de Chile.

[1] Datos al cierre de junio de 2026.

Metro en cifras[1]

- **Líneas** 7
- **Km de Red** 149
- **Trenes** 213
- **Estaciones** 143
- **Afluencia** 671 MM (LTM)
- **Trabajadores por contratistas** 14.341
  - 8.123 en operación
  - 6.218 en proyectos
- **Trabajadores directos** 4.716 (31% mujeres)

Negocios con impacto urbano



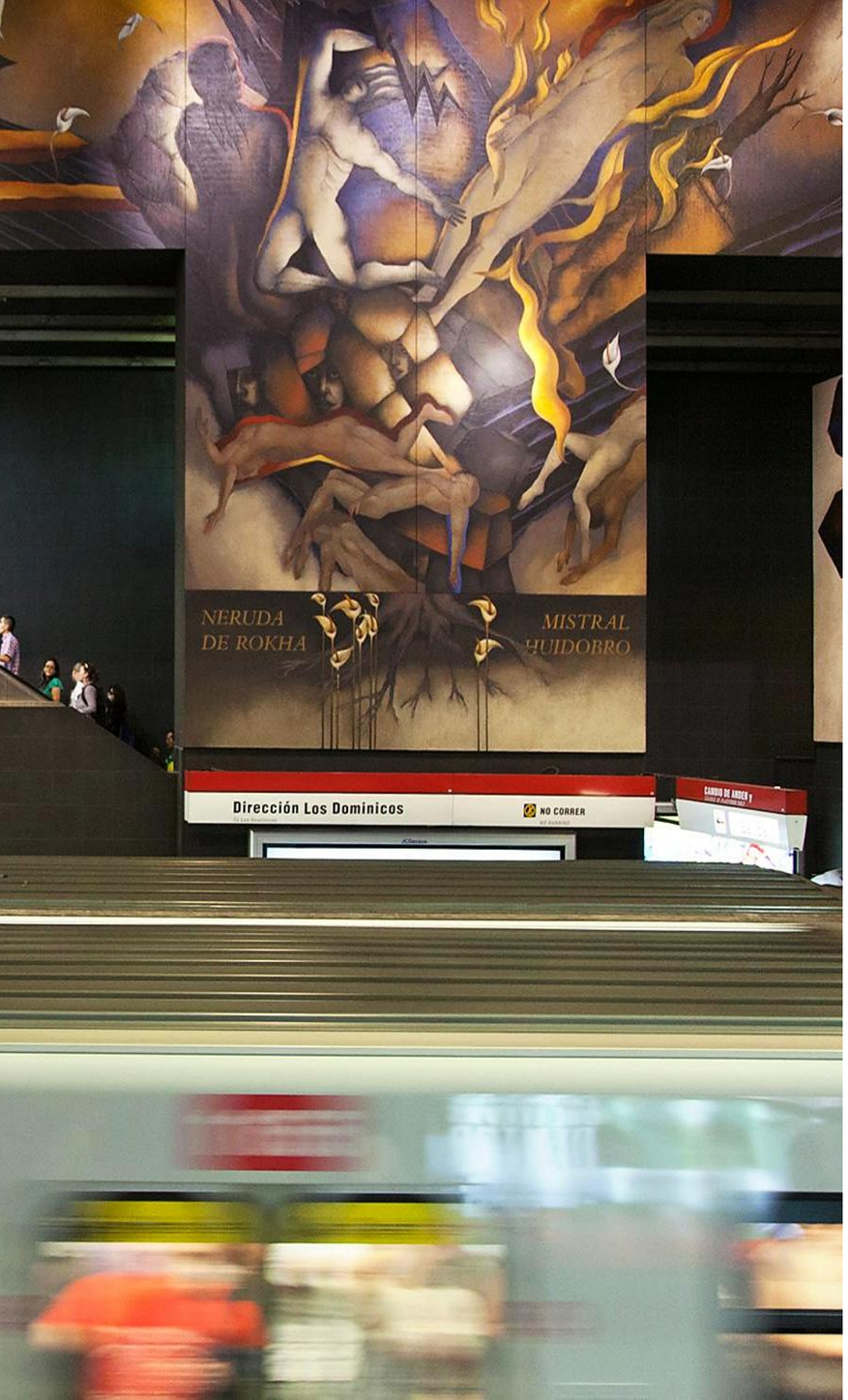
Propósito: Acercar a las personas a vivir una mejor ciudad

Espacios de oportunidad

- **Ampliar nuestros servicios** *para* una mejor movilidad
- **Conectar con las personas** *para* una mejor calidad de vida
- **Forjar alianzas estratégicas** *para* un mejor futuro

Objetivos estratégicos

- Potenciar la experiencia de clientes
- Expandir la cobertura, modernizar y robustecer nuestra red
- Desarrollar la cultura organizacional y capacidades requeridas en nuestras personas
- Optimizar la gestión a través de los datos y la tecnología
- Impulsar una hoja de ruta para el desarrollo sostenible
- Asegurar la sostenibilidad financiera



2. FINANCIAMIENTO VERDE

Marco de Financiamiento Verde[1]

El Marco de Financiamiento Verde 2024 establece los principios y procedimientos para la emisión de instrumentos financieros verdes por parte de Metro. Entrega la estructura necesaria para la elegibilidad de los proyectos, la asignación de los fondos, el seguimiento, la transparencia y el aseguramiento externo.

Alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las siguientes categorías de proyecto constituyen los criterios para identificar y evaluar las iniciativas elegibles bajo el Marco:

- Energía renovable
- Gestión sostenible del agua y aguas residuales
- Transporte limpio
- Eficiencia energética
- Adaptación al cambio climático
- Productos, tecnologías y procesos adaptados a la economía circular

No se incluye la porción de los proyectos elegibles financiados por el Gobierno, evitando la doble contabilidad de los gastos verdes incluidos por el Ministerio de Hacienda en su reporte anual.

Resumen de las emisiones de bonos verdes

Metro ha emitido dos bonos verdes por un total de CHF 360 millones, cuyo detalle se presenta a continuación:

Item	Bono Verde CHF 2024	Bono Verde CHF 2025
Fondos brutos CHF	155,00 MM	205,00 MM
Fondos netos CHF	154,45 MM	204,39 MM
Fecha de transacción	02-Oct-2024	10-Sep-2025
Fondos brutos USD [2]	182,90 MM	258,30 MM
Fondos netos USD [2]	182,25 MM	257,53 MM
Fecha de desembolso	30-Oct-2024	07-Oct-2025
Fecha de vencimiento	30-Oct-2031	07-Oct-2033
Cupón	1,6925%	1,3975%
Precio	100%	100%
Spread SARON Mid	+117 bps	+110 bps

[1] Detalle del Marco en: https://www.metro.cl/metro-sostenible/marco-de-bonos-verdes
[2] Monto equivalente del desembolso recibido por Metro al convertir los fondos de la emisión al tipo de cambio del swap

3. ASIGNACIÓN DE FONDOS

Categorías de Proyectos Verdes Elegibles

Al 30 de junio de 2026, los fondos de los bonos verdes emitidos a la fecha se han designado a las siguientes Categorías de Proyectos Verdes Elegibles (las “Categorías de Proyectos Verdes”):

Transporte limpio

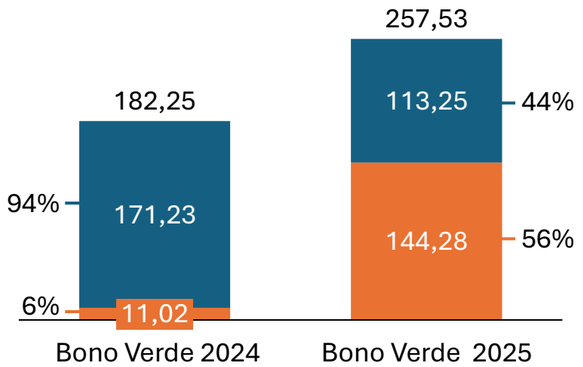
De los fondos netos del bono verde emitido en 2024, USD 118,46 MM (65%) se prevé sean asignados al proyecto de Extensión de la Línea 6 Poniente, específicamente para la fase de ejecución y la adquisición de trenes eléctricos.

De los fondos netos del bono verde emitido en 2025, USD 218,90 MM (85%) se prevé sean asignados al proyecto de Línea 9 para las fases de factibilidad, diseño y ejecución. Adicionalmente, los USD 38,63 MM restantes (15%) se prevé sean asignados al proyecto de Línea 8, específicamente para la fase de factibilidad.

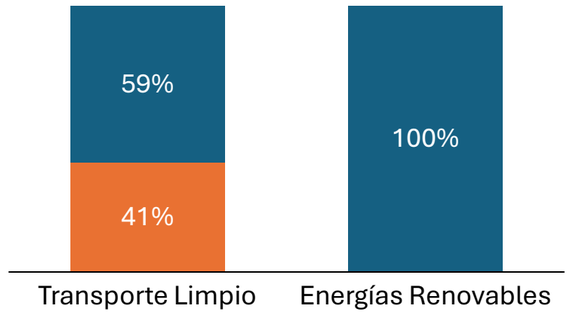
Energía Renovable

De los fondos netos del bono verde emitido en 2024, USD 63,79 MM (35%) se asignaron íntegramente a la compra de energía renovable, Green PPA (Acuerdo de Compra de Energía Verde).

Inversiones y gastos de los bonos verdes (USD MM)



Inversiones y gastos por categoría elegible



Nota: Los gastos reportados cubren desde el 01-Ene-2023 hasta el 30-Jun-2026 para el bono 2024, y desde el 01-Ene-2024 hasta el 30-Jun-2026 para el bono 2025, considerando el período retroactivo de 24 meses permitido por el Marco.

3. ASIGNACIÓN DE FONDOS

Resumen de asignación de proyectos verdes (USD MM)

A continuación se presenta el desglose de los gastos asignados, y pendientes de asignación, a cada proyecto elegible financiado con los Bonos Verdes de Metro. Todos los montos de gasto fueron convertidos a dólares estadounidenses a los tipos de cambio aplicables a la fecha de recepción de los fondos de cada bono, aplicados de manera uniforme a todos los períodos:

Proyecto [1]	2023	2024	2025	1S2026 [2]	Gastos asignados acumulados	Gastos pendientes por asignar	Año de asignación total
Bono 2024							
Green PPA / Energía renovable	39,37	24,42	-	-	63,79	-	2024
Extensión de Línea 6 Poniente / Transporte limpio	-	36,33	51,42	19,69	107,44	11,02	2026
Total Bono 2024	39,37	60,75	51,42	19,69	171,23	11,02	
Bono 2025							
Línea 9 / Transporte limpio	-	-	52,86	48,79	101,65	117,25	2026
Línea 8 / Transporte limpio	-	-	7,31	4,29	11,60	27,03	2027
Total Bono 2025	-	-	60,17	53,08	113,25	144,28	

Mientras no se asignen, los fondos se mantienen en efectivo o equivalentes de efectivo de acuerdo con la política general de liquidez de Metro, y no se han invertido en actividades intensivas en carbono.

De los fondos obtenidos mediante el bono emitido en 2024, el 45,3% se asignó al refinanciamiento de proyectos elegibles, con un enfoque principal en el proyecto Green PPA. De los fondos obtenidos mediante el bono emitido en 2025, el 20,8% se asignó al refinanciamiento de proyectos elegibles, principalmente del proyecto L9. En ambos casos, los gastos refinanciados se incurrieron antes de la fecha de desembolso del bono correspondiente.

Se excluyen de la asignación los gastos incurridos en 2024 en las Líneas 9 y 8, ya reportados por el Ministerio de Hacienda en su informe anual, para evitar doble contabilidad.

[1] Los gastos reportados cubren desde el 01-Ene-2023 hasta el 30-Jun-2026 para el bono 2024, y desde el 01-Ene-2024 hasta el 30-Jun-2026 para el bono 2025, considerando el período retroactivo de 24 meses permitido por el Marco.
[2] Corresponde al monto asignado desde el 01-Ene-2026 al 30-Jun-2026.

3. ASIGNACIÓN DE FONDOS

Descripción de proyectos verdes

Transporte limpio – Extensión de la Línea 6 Poniente (Bono Verde CHF 2024)

ODS

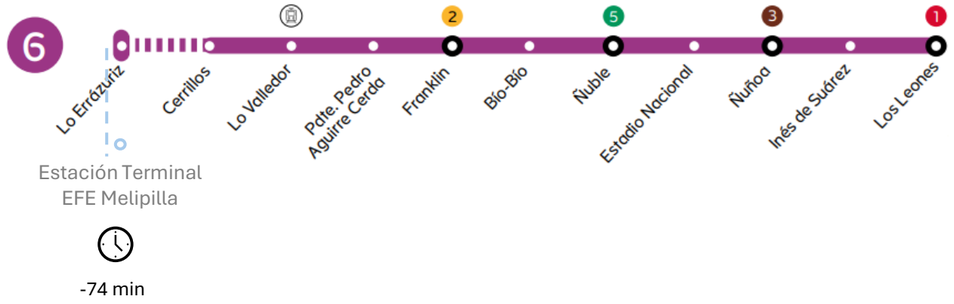
- Comuna: Cerrillos.
- Avance físico al cierre de junio de 2026: 52,0%
- Kilómetros de línea: 3 kilómetros.

El proyecto de extensión de la Línea 6 hacia el poniente contempla una ampliación de 3 kilómetros para una nueva estación terminal, además de la compra de trenes para su operación.

La futura estación Lo Errázuriz conectará con la estación del Tren Melipilla de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (“EFE”). Se estima que esta conexión beneficiará directamente a 90 mil habitantes, promoviendo un sistema de transporte más eficiente y sostenible. Además, contribuirá a una descongestión importante en la zona de Estación Central, uno de los principales puntos de intercambio modal de la ciudad.

Otro de los beneficios directos del proyecto será la reducción significativa en los tiempos de viaje. Específicamente, el trayecto entre la futura estación Lo Errázuriz y la estación Los Leones, en la comuna de Providencia, disminuirá de 54 a 24 minutos, lo que representa una reducción del 56%. Por su parte, una vez que entre en operación el proyecto de tren a Melipilla, el viaje entre Lo Errázuriz y Melipilla pasará de 120 a solo 46 minutos, es decir, una reducción del 62%.

Al cierre de junio de 2026, la Extensión de la Línea 6 presenta un avance físico de 52% y se proyecta su entrada en operación para 2027.



Transporte limpio – Línea 9 (Bono Verde CHF 2025)

ODS

- Comunas: Recoleta, Santiago, San Miguel, San Joaquín, La Granja, San Ramón, La Pintana, Puente Alto.
- Avance físico al cierre de junio de 2026: 3,9%
- Kilómetros de línea: 27 kilómetros.

La nueva Línea 9 unirá el centro de Santiago con el centro de Puente Alto (suroriente) por el eje de avenida Santa Rosa y contempla aproximadamente 27 kilómetros y 19 estaciones, además de la adquisición de material rodante necesario para su operación. El proyecto se desarrolla en tres etapas: Tramo 1, porción central; Tramo 2, porción norte hasta la comuna de Recoleta; y Tramo 3, porción sur hasta la comuna de Puente Alto.

Esta línea incorporará seis combinaciones con la red existente, una de ellas será la estación Puente Cal y Canto (estación de combinación cuádruple con Líneas 2, 3 y la futura Línea 7). Estas interconexiones permitirán mejorar los flujos de viaje, facilitar transbordos y aumentar la capacidad de cobertura de la red metropolitana.

Se estima que el proyecto beneficiará directamente a cerca de dos millones de habitantes, al mejorar la accesibilidad a empleos, servicios y centros educativos en las zonas centro y sur. Asimismo, contribuirá a descongestionar ejes viales y nodos de intercambio modal, redistribuyendo demanda hacia una alternativa de transporte más eficiente y de menores emisiones por pasajero.

En términos de tiempos de viaje, se espera que el trayecto entre el centro de Santiago y el centro de Puente Alto se reduzca a 35 minutos, lo que representa una disminución de aproximadamente un 27% respecto del tiempo actual de 48 minutos. Esta reducción se traducirá en un ahorro de tiempo para los usuarios y en una mayor competitividad del transporte público frente al uso del vehículo particular.

Al cierre de junio de 2026, la Línea 9 presenta un avance de 3,9%. Se espera la entrada en operación del Tramo 1 en 2030, del Tramo 2 en 2032 y del Tramo 3 en 2033.

3. ASIGNACIÓN DE FONDOS

Descripción de proyectos verdes

Transporte limpio – Línea 8 (Bono Verde CHF 2025)

ODS

- Comunas: Providencia, Ñuñoa, Macul, La Florida, Puente Alto, Peñalolén.
- Avance físico al cierre de junio de 2026: en fases previas a la construcción.
- Kilómetros de línea: 19 kilómetros.

La nueva Línea 8 unirá Providencia (nororiente) con Puente Alto (suroriente) y contempla 19 kilómetros, 14 estaciones y la adquisición de material rodante necesario para su operación.

Esta línea incorporará combinaciones con la red existente y se estima que beneficiará a aproximadamente 1,9 millones de habitantes de las comunas conectadas, al mejorar la accesibilidad al resto de las comunas de Santiago. Asimismo, contribuirá a descongestionar ejes viales y nodos de intercambio modal, redistribuyendo demanda hacia una alternativa de transporte más eficiente y de menores emisiones por pasajero.

En términos de tiempos de viaje, se espera que el trayecto entre Providencia y Puente Alto se reduzca a 23 minutos aproximadamente, lo que implica una reducción del 60% respecto de lo que tarda actualmente (cerca de 57 minutos), lo que se traducirá en ahorros de tiempo para los usuarios y en una mayor competitividad del transporte público frente al vehículo privado.

Durante el primer semestre de 2026 se otorgó la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) para la Línea 8, lo que implica que el proyecto aprobó la evaluación ambiental y puede avanzar a etapas de diseño y ejecución.

Al cierre de junio de 2026, la Línea 8 se encuentra en fases previas a la construcción y se proyecta su entrada en operación para 2033.

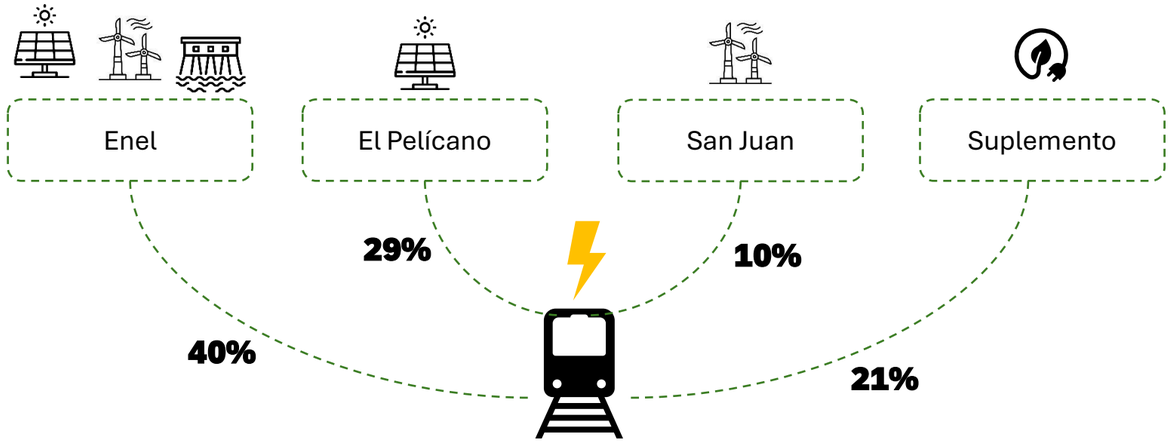
Energía renovable - Green PPA (Bono Verde CHF 2024)

ODS

El suministro eléctrico de Metro proviene principalmente de tres empresas: San Juan S.A., El Pelícano Solar Company y Enel Generación. San Juan S.A. y El Pelícano generan energía a partir de fuentes renovables, específicamente eólica y solar fotovoltaica, respectivamente. Por su parte, la energía aportada por Enel proviene de una matriz diversificada que incluye, además de las fuentes mencionadas, generación hidroeléctrica.

No obstante, la demanda energética de Metro no es abastecida en su totalidad por las empresas mencionadas, por lo tanto, la energía no cubierta es comprada en el mercado SPOT[1] a costo marginal, con apoyo operativo de El Pelícano.
A partir de 2023, se certifica mediante el sistema I-REC que el 100% de la energía suministrada a Metro es de origen renovable.
En este contexto, los recursos provenientes del bono verde emitido en 2024 se destinaron a la compra de energía procedente exclusivamente de fuentes renovables certificadas entre el 01-Ene-2023 y el 31-Ago-2024.

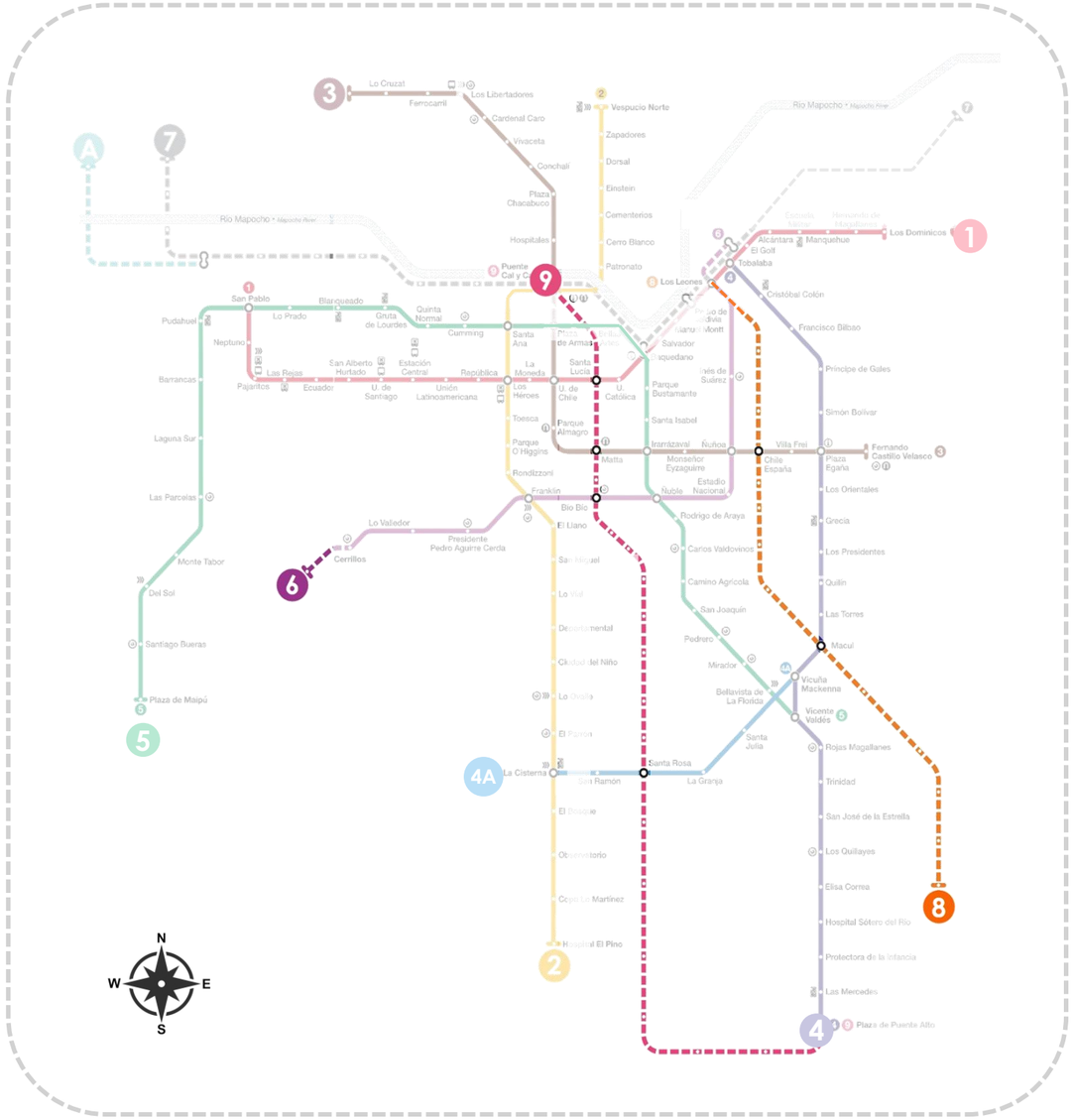
Composición de la matriz energética de Metro 1S2026 (GWh)



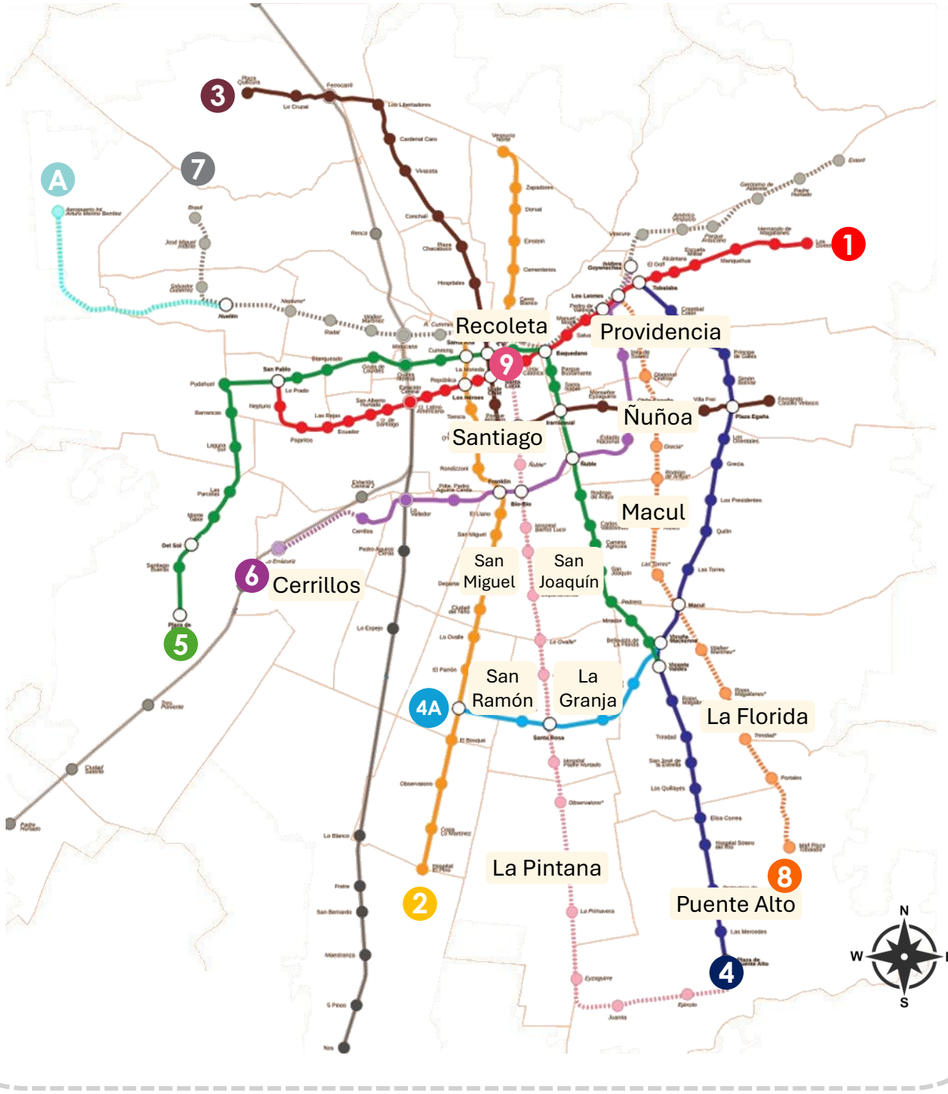
[1] Suplemento comprado en el mercado SPOT para cubrir la demanda energética requerida. Esta energía no está incluida en el uso de fondos de este reporte aun cuando cuenta con certificación I-REC.

3. ASIGNACIÓN DE FONDOS

Trazado de la Extensión de la Línea 6 Poniente, la Línea 9 y la Línea 8



Red de Metro al 2033



4. REPORTE DE IMPACTO AMBIENTAL

Conforme al Marco, se presentan las métricas disponibles de impacto ambiental asociadas a los proyectos financiados con los bonos verdes emitidos en 2024 y 2025. Dado que los proyectos de nuevas líneas y extensiones se encuentran en fases previas a la operación, la información proviene de las estimaciones y estudios requeridos para el proceso de evaluación de impacto ambiental de cada proyecto en su totalidad.

Proyecto	Nombre del Indicador	Resultado
Extensión Línea 6 Poniente	Kilómetros de nuevas líneas electrificadas	3
	Número de personas que utilizarán el transporte público limpio	90.000
Línea 8 y Línea 9	Reducción anual estimada de emisiones en la operación - tCO_2e	37.224,6
	Kilómetros de nuevas líneas electrificadas	46
	Número de personas que utilizarán el transporte público limpio	3.900.000
Green PPA [1]	Cantidad de energía adquirida (MWh)	666.225
	% de energía renovable adquirida	100%
	Emisiones de GEI reducidas (tCO_2e)	154.953,9

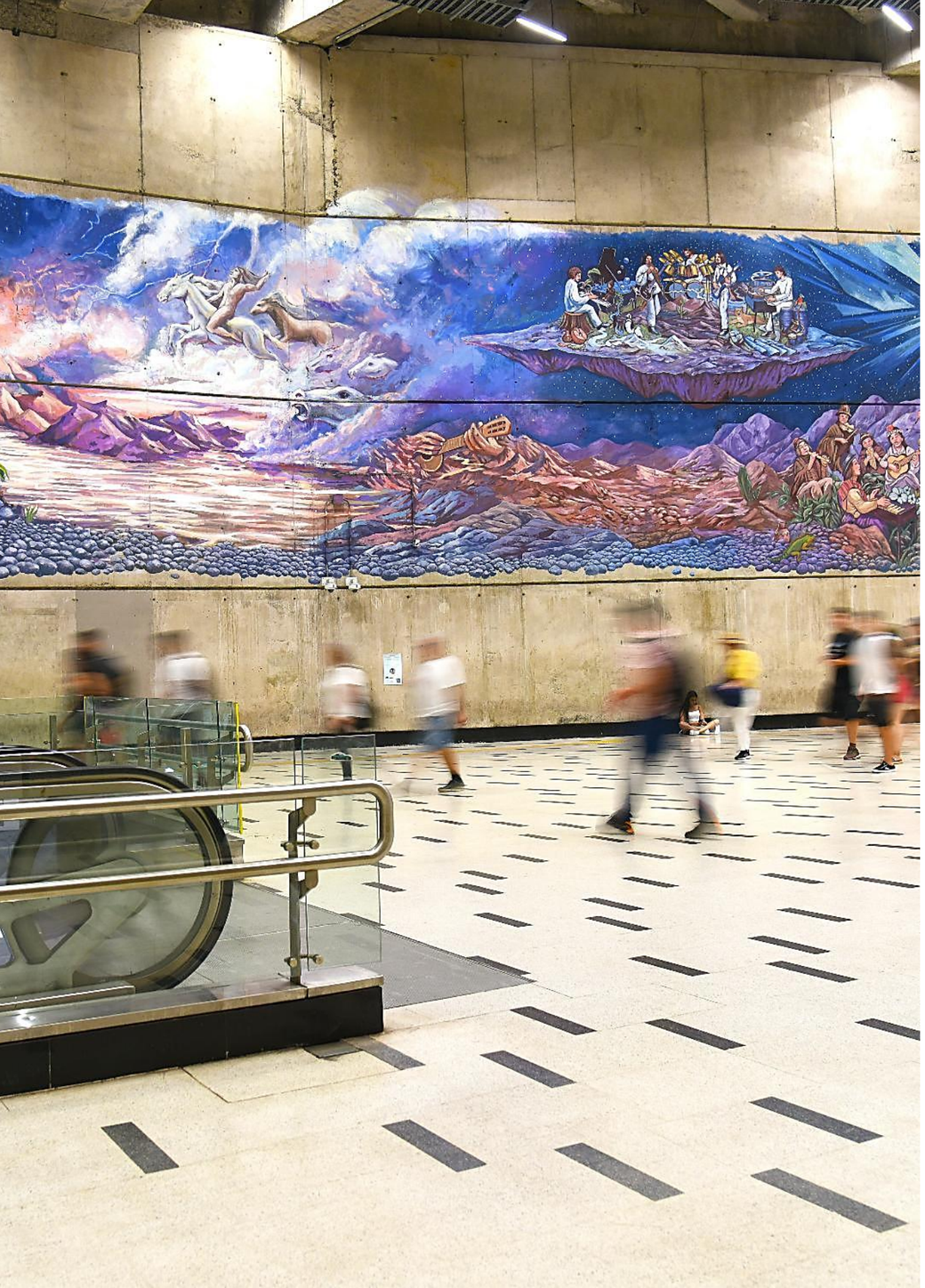
El proyecto Extensión de Línea 6 Poniente no cuenta con un estudio de reducción anual de emisiones; su aporte principal se materializará con el proyecto Melitrén de EFE, que conectará la estación Lo Errázuriz con Melipilla.

Para la Línea 8 y la Línea 9, la reducción se estimó aplicando en forma secuencial el modelo de transporte ESTRAUS y el modelo de cálculo de emisiones vehiculares MODEM, herramienta oficial del Ministerio del Medio Ambiente desde 2009. Estas reducciones, propias de la operación, contribuirían a compensar las emisiones generadas en la construcción.

Los indicadores de la Línea 8 y la Línea 9 se presentan unificados, dado que los cálculos originales se realizaron cuando el plan de expansión proyectaba que la Línea 8 entraría en operación antes que la Línea 9, por lo que se le atribuyó la reducción inicial más relevante sobre las emisiones del parque automotor. Esta unificación busca presentar el impacto conjunto que se alcanzará una vez que ambas líneas estén en operación, independientemente del orden de entrada en servicio.

Las emisiones reducidas por la compra de energía renovable se calcularon asumiendo que, sin el proyecto, la electricidad consumida habría tenido el factor de emisión de GEI del Sistema Eléctrico Nacional que publica la Comisión Nacional de Energía.

[1] Para el proyecto PPA, los fondos del bono fueron destinados a cubrir gastos entre el 01-Ene-2023 y el 31-Ago-2024



5. INFORME DE VERIFICACIÓN EXTERNA

De acuerdo con lo indicado en el Marco, este reporte está acompañado de un informe de verificación de una parte independiente, con respecto a su examen de las afirmaciones de la Administración sobre la asignación de fondos a Proyectos Verdes Elegibles.

En esta oportunidad, Metro ha designado a S&P Global Ratings para la elaboración del informe de verificación.

Dicho informe estará disponible en el sitio web de Metro.

ADVERTENCIA LEGAL

Este Informe se publica en versiones en español e inglés. En caso de cualquier discrepancia o divergencia en la interpretación entre ambas versiones, prevalecerá la versión en inglés, en la medida en que lo permita la legislación aplicable.

Este Informe presenta la asignación de los fondos netos procedentes de los bonos verdes de Metro y sus métricas de impacto asociadas, con información al 30 de junio de 2026, y debe leerse conjuntamente con el Marco de Financiamiento Verde 2024. Los montos se expresan en dólares estadounidenses (USD) sobre la base descrita en la Sección 3. Las cifras correspondientes al bono 2024 fueron reexpresadas respecto del informe anterior y, por tanto, no resultan directamente comparables. La información está sujeta a cambios y se presenta a la fecha indicada. Salvo que resulte exigible conforme a la normativa aplicable, a los documentos de la emisión o a compromisos expresamente asumidos por Metro, esta no asume obligación de actualizar la información contenida en este Informe. Este Informe se proporciona exclusivamente con fines informativos, no modifica ni complementa los términos y condiciones de los valores emitidos por Metro ni genera obligaciones adicionales a aquellas establecidas en la normativa aplicable y en la documentación de la emisión, ni representa una oferta, invitación, solicitud o recomendación para la compra o venta de valores o instrumentos financieros.

Los proyectos descritos se encuentran actualmente en fase de desarrollo. Toda la información referida a dichos proyectos - incluyendo su alcance, plazos, avance físico y beneficios ambientales estimados - constituye información prospectiva y está sujeta a cambios. Su inclusión no constituye una garantía implícita ni explícita de su ejecución ni de la consecución de los impactos previstos. Las métricas de impacto presentadas se basan, total o parcialmente, en metodologías, supuestos e información preparada por terceros independientes, cuya exactitud o integridad no ha sido objeto de una verificación independiente por parte de Metro para la evaluación ambiental global de cada proyecto, respecto de las cuales Metro no garantiza la exactitud, integridad o suficiencia de dichas estimaciones, en la máxima medida permitida por la ley. Los resultados efectivos pueden diferir materialmente.

El informe de verificación al que se refiere la Sección 5 se limita de manera exclusiva a la revisión de las declaraciones de la administración sobre la asignación de fondos, y no constituye una verificación, auditoría ni aseguramiento respecto de las métricas de impacto, de la información prospectiva o de la consecución de los resultados ambientales descritos en este Informe o estimaciones futuras contenidas en este Informe.

Contacto

Investor Relations

María José D'león

mjdleong@metro.cl
inversionistas@metro.cl