



EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES



Análisis Razonado de los Estados Financieros al 31 de marzo de 2019

CONTENIDO

I.	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACION FINANCIERA	02
II.	ANALISIS DE LOS RESULTADOS OPERACIONALES	05
1.	Ingresos por ventas y servicios	
1.1.	Ingresos de Pasajeros	06
1.2.	Ingresos desde Portadores Privados de Carga	11
1.3.	Ingresos Inmobiliarios y Otros	13
2.	Ingresos por Compensación de Subsidios	14
3.	Costos de Venta y gastos de Administración	15
III.	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	16
IV.	INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD	17
4.	Liquidez	
5.	Endeudamiento	
6.	Rentabilidad	
7.	Diferencias entre el valor libros y valores de mercado	
8.	Factores de Riesgo	

I. ESTADOS DE SITUACION FINANCIERA RESUMIDOS

Estados Resumidos de Situación Financiera	Al 31 DE MARZO 2019 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.594.970.634	1.627.542.539	(32.571.905)	-2%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	51.894.890	75.079.751	(23.184.861)	-31%
Aportes por recibir del Estado	192.678.938	209.554.583	(16.875.645)	-8%
Propiedad, Planta y Equipos	1.314.395.572	1.309.868.387	4.527.185	0%
Inversiones en Empresas Relacionadas	14.298.630	14.772.393	(473.763)	-3%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	16.715.556	12.761.916	3.953.640	31%
Otros activos	4.987.048	5.505.509	(518.461)	-9%
PASIVOS	1.594.970.634	1.627.542.539	(32.571.905)	-2%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.880.783.948	1.908.578.793	(27.794.845)	-1%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.285.973.978	1.267.695.943	18.278.035	1%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	527.789.720	548.921.358	(21.131.638)	-4%
Cuentas por Pagar	28.472.169	52.325.849	(23.853.680)	-46%
Otros pasivos	38.548.081	39.635.643	(1.087.562)	-3%
Patrimonio	(285.813.314)	(281.036.254)	(4.777.060)	2%
Capital y Reservas	1.532.090.709	1.532.090.709	0	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.817.904.038)	(1.813.126.980)	(4.777.058)	0%
Interés Minoritario	15	17	(2)	-12%

1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:

Los recursos de efectivo y otros activos financieros corresponden a inversiones cuya administración está mandatada al Banco Estado y a Santander Asset Management. Según instruye el oficio Nro. 36 del Ministerio de Hacienda y la política interna de Inversiones, EFE sólo puede invertir en Depósitos a Plazo, Fondos Mutuos de renta fija y Pactos. Estos activos financieros serán utilizados principalmente en proyectos de inversión.

2. Aportes por Recibir del Estado

Además de la **Ley de Presupuesto 2019**, por MM\$138.425, este grupo de cuentas incluye recursos que a través de la Ley Espejo fueron aprobados para el desarrollo de proyectos regionales que permiten cubrir las cuotas (20 en total), de los créditos por la adquisición de 8 trenes para Metro Valparaíso, 4 trenes para Tren Central y la extensión hasta Coronel (en la octava región) de los servicios del BioTren.

Aportes por recibir del Estado	Valor Original Ley Presupuesto M\$	Valores por recibir al 31 de marzo 2019 M\$
Ley Presupuesto	138.424.986	120.993.933
Fondos para Indemnizaciones	21.273	12.439
Aporte Mantenimiento Infraestructura	27.704.913	23.704.913
Mantenimiento y rehabilitación Arica a La Paz	2.163.000	2.163.000
Servicio de la Deuda	5.880.176	4.104.482
Intereses de la Deuda	51.454.712	39.808.187
Aportes Planes Trienales	51.200.912	51.200.912
Ley Espejo (Automotores y Extensión Biotren a Coronel)		71.685.005
Total		192.678.938

3. Inmovilizado Material (Propiedades, planta y equipos y propiedades de Inversión):

La Empresa realiza sus análisis de inversión en base a una metodología de evaluación socioeconómica de proyectos de transporte ferroviario, emitida por el Ministerio de Desarrollo Social y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esta metodología es una guía que permite evaluar y tomar decisiones estratégicas en relación al sistema de transporte para el país.

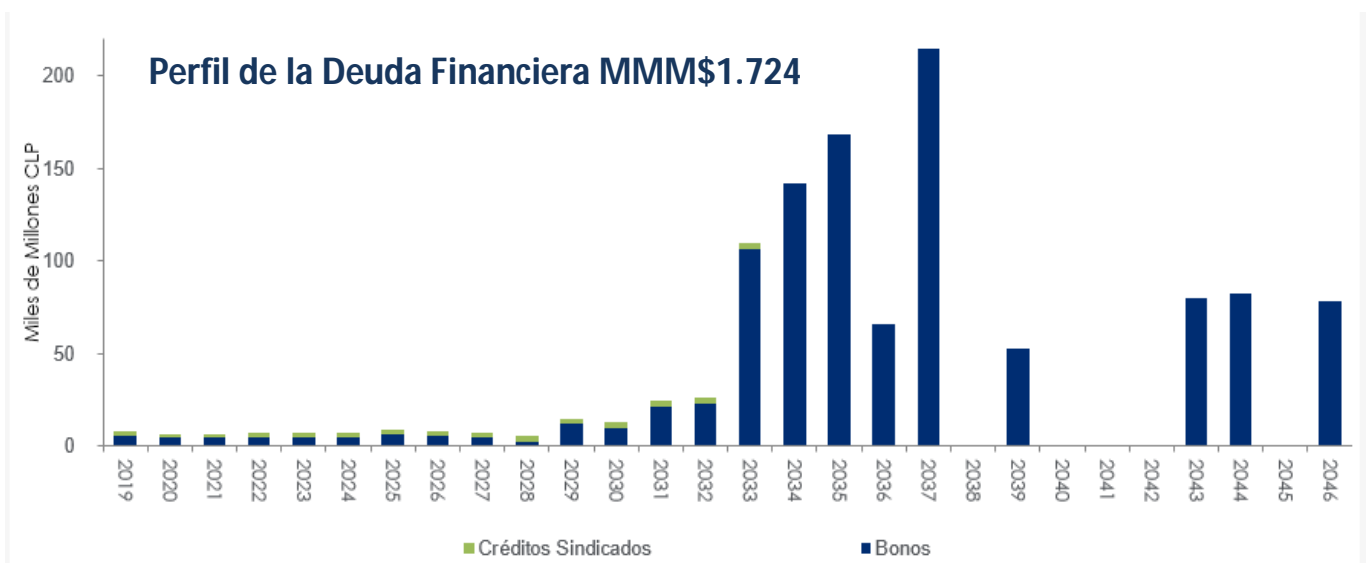
El desarrollo de la infraestructura de EFE, se explicita en un Plan Trienal de Inversiones. Con fecha 26 de septiembre de 2017, quedó totalmente tramitado el nuevo **Plan Trienal 2017-2019, por un total de MMUSD 555,7**. Durante el año 2018, como parte de este plan, se realizó una licitación para la compra de material rodante para la operación de la filial Fesur para los siguientes servicios: (i) Biotren, 7 trenes; (ii) Corto Laja, 3 trenes; (iii) Victoria-Temuco, 3 trenes. Esta licitación fue adjudicada al consorcio CRRC SIFANG – TEMOINSA CHILE. En mayo 2019 fue anunciada la adquisición de 2 unidades adicionales para los servicios del Biotren.

4. Deuda Financiera

La política de gestión de deuda financiera se ha focalizado en mantener una baja exposición al riesgo de monedas y reducir las tasas de interés como medida para rebajar los gastos financieros que cubre regularmente el Estado.

En ese sentido, las primeras gestiones financieras a partir del año 2010, tuvieron su foco en el prepagado de deudas en USD y su refinanciamiento a través de emisiones de bonos en UF a tasas significativamente inferiores a los créditos que fueron prepagados.

- En el año 2014, se contrataron créditos para el financiamiento de proyectos relacionados con aumento de frecuencias, compra de trenes y extensión de los servicios de pasajeros hasta la ciudad de Coronel.
- En junio 2015, se materializó la colocación de un bono de largo plazo a 29,5 años, con una tasa efectiva de colocación de 2,98%, con el objetivo de financiar obras del proyecto Rancagua Xpress.
- En enero 2017, mediante remate en la Bolsa de Comercio de Santiago, se colocó la totalidad de la emisión de Bonos AC por un total de UF 2.850.000, a una tasa de colocación final de 2,16%. Esta emisión cuenta con garantía 100% del Estado y su destino corresponde al financiamiento del Proyecto Servicio Rancagua Express.
- Como hecho posterior a la presentación de estos estados financieros, el 10 de abril de 2019, se materializó una nueva colocación de bonos con la serie AD, por un total de UF 3,6 millones, a 29,5 años bullet, con garantía estatal y con clasificaciones de riesgo AAA. La tasa de colocación y el spread obtenido constituyen un récord para EFE y para el mercado de bonos corporativos en Chile.



II. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 31 DE MARZO 2019 M\$	AI 31 DE MARZO 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	15.951.062	13.572.530	2.378.532	18%
Pasajeros	10.783.887	8.858.280	1.925.607	22%
Operadores de Carga	3.022.930	2.969.762	53.168	2%
Inmobiliarios y otros	2.144.245	1.744.488	399.757	23%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(21.532.994)	(21.283.584)	(249.410)	1%
EBITDA (antes de compensaciones)	(5.581.932)	(7.711.054)	2.129.122	-28%
Transferencias para Mant. Infraestructura	5.581.930	7.711.053	(2.129.123)	-28%
Depreciación y amortización	(4.672.364)	(5.299.897)	627.533	-12%
PÉRDIDA OPERACIONAL	(4.672.366)	(5.299.898)	627.532	-12%
Reajustes deuda en USD	163.177	124.952	38.225	31%
Reajustes deuda en UF	(126.974)	(7.499.888)	7.372.914	-98%
Otros Resultados no Operacionales	(140.894)	1.189.524	(1.330.418)	-112%
PÉRDIDA NETA	(4.777.057)	(11.485.310)	6.708.253	-58%

- Los ingresos de pasajeros muestran, respecto al ejercicio 2018, un aumento de MM\$1.926 (+22%). Los servicios provistos por la Filial Tren Central crecieron un 43%, Metro Valparaíso y Fesur aumentaron sus ingresos en un 6% y un 11%, respectivamente.
- Los ingresos generados por el uso de infraestructura ferroviaria del Grupo EFE por parte de los portadores privados Fepasa y Transap, registran un aumento del 2%. Para ambos periodos de comparación, la carga movilizada se mantuvo en niveles de 800 millones de TKBC.
- Los Costos totales se mantienen en niveles similares para ambos periodos de comparación. Los Costos de Venta registran un aumento del 9%, producto de supresión del registro de capitalización de los costos fijos soportados en el periodo de interrupción de los servicios ferroviarios de Tren Central, lo que resulto compensado por un ajuste al stock histórico de materiales de vía. Se registra un aumento en los costos variables de mantenimiento de material rodante y consumo de energía de tracción, y ahorros en servicios de guada cruces y mantenimiento de sistemas eléctricos y señales.
- EL Ebitda mejoró un 28% respecto al primer trimestre de 2018, disminuyendo las pérdidas en MM\$2.129, como resultado principal de los altos niveles de utilización de los servicios Metrotren Nos, la mayor frecuencia de viajes de Metrotren Rancagua y el aumento de los usuarios del servicio Biotrén en la octava región.
- En 2019, la reajustabilidad de la UF fue levemente negativa y la Empresa ya no mantiene deuda en dólares que le afecten significativamente, con ello, el resultado neto del periodo por M\$-4.777, se explica principalmente por la depreciación de los activos.

1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

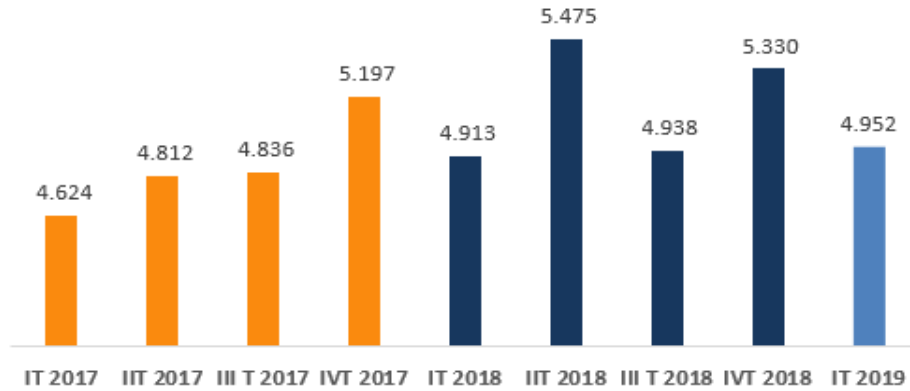
Empresa/Servicio	AI 31 DE MARZO 2019 M\$	AI 31 DE MARZO 2018 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados acumulados	
			M\$	Var % 19 / 18	IT 2019 Miles	Var % 19 / 18
TOTALES	10.783.887	8.858.280	1.925.607	22%	12.070	17%
Tren Central	5.152.278	3.593.140	1.559.138	43%	5.698	37%
Santiago - Chillán	910.517	751.996	158.521	21%	65	3%
Talca - Constitución	173.563	167.493	6.070	4%	19	-9%
Metrotren - Nos	2.902.616	2.184.693	717.922	33%	5.008	31%
Metrotren - Rancagua	1.119.249	465.055	654.194	141%	607	134%
Trenes Turísticos	46.333	23.902	22.431	94%		
Metro Valparaíso	4.196.265	3.951.203	245.062	6%	4.952	1%
Fesur	1.435.344	1.313.937	147.389	11%	1.419	18%
Corto Laja	704.533	713.628	(9.095)	-1%	151	-12%
Biotrén	639.849	495.547	144.302	29%	1.162	25%
Victoria - Temuco	76.858	64.675	12.183	19%	107	5%
Trenes Turísticos	14.105	40.087	(25.983)	-65%		



1.1 Pasajeros por servicio, detalle por trimestres



Metro Valparaíso
miles de pasajeros por Trimestre



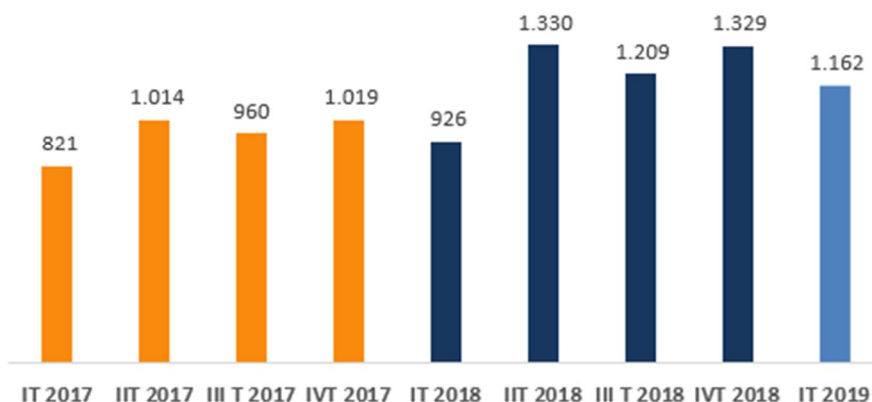
Los pasajeros movilizados totalizaron 4,9 millones en el primer trimestre 2019, cifra del mismo orden a lo alcanzado en el primer trimestre de 2018. respecto al trimestre anterior, se aprecian los efectos de la estacionalidad de este servicio.

Metro Valparaíso
miles de pasajeros por Trimestre

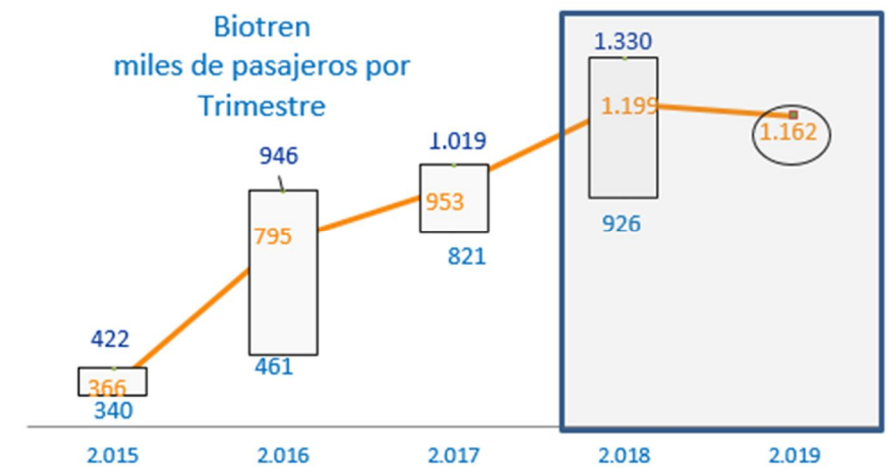


■ Trimestre más alto ■ Trimestre promedio ■ Trimestre más bajo ○ Último Trimestre

Servicio Biotren miles de pasajeros por Trimestre



Biotren miles de pasajeros por Trimestre



■ Trimestre más alto ■ Trimestre promedio ■ Trimestre más bajo ○ Último Trimestre



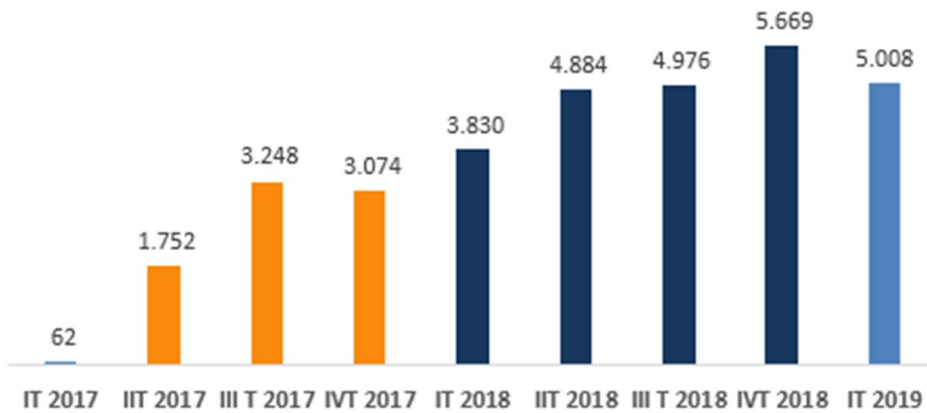
Los servicios del Biotren movilizaron a 1,1 millones de pasajeros, un 25% más que en el año 2018. El crecimiento está explicado por los avances alcanzados en la integración con otros modos de transporte, el aumento de frecuencias en horas punta y la experiencia de viaje de los usuarios.

El tiempo de viaje entre las estaciones Concepción e Intermodal Coronel es de aproximadamente 42 minutos

El proyecto de extensión que permitió esta ampliación de servicios tuvo un costo de MUS\$ 76,8. Se construyeron 40 kilómetros de vía electrificada, 6 paraderos (uno en San Pedro y 5 en Coronel) y una estación intermodal. Además, se sumaron 4 trenes climatizados tipo UT 440, con capacidad para 600 personas cada uno.

Para este servicio, se ha adjudicado al Consorcio chino CRRC-SIFANG, la construcción de 12 nuevos trenes eléctricos, 9 de los cuales operarán en este servicio y 3 en los servicios Corto Laja.

MetroTren Nos miles de pasajeros por Trimestre

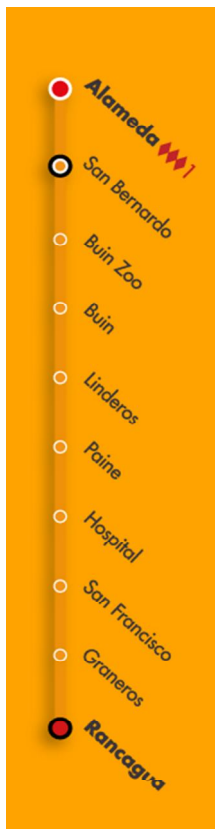
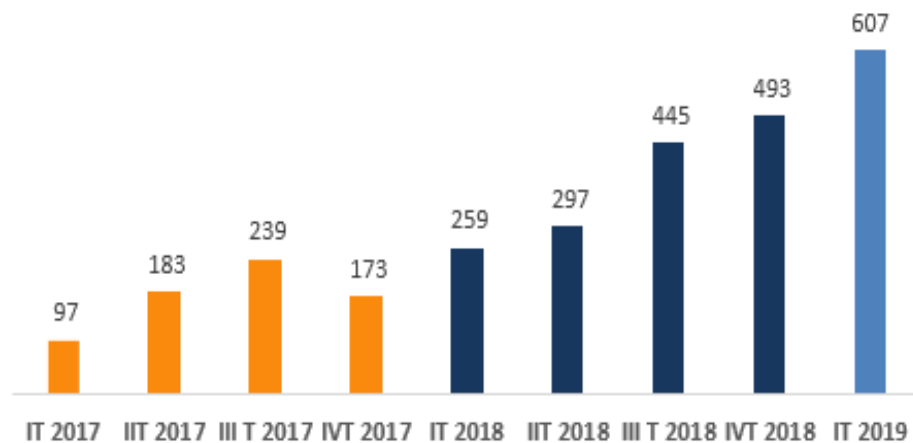


El Servicio de transporte de pasajeros MetroTren Nos, está integrado al sistema de transporte público mediante el uso de la Tarjeta Bip, y opera entre la Estación Alameda y Nos a través de una red de 10 estaciones. En días de semana, los servicios se inician a las 6:00 am, sábado a las 7:00 am y domingo a las 8:00 am. El último tren que opera de lunes a domingo es a las 23:00 horas.

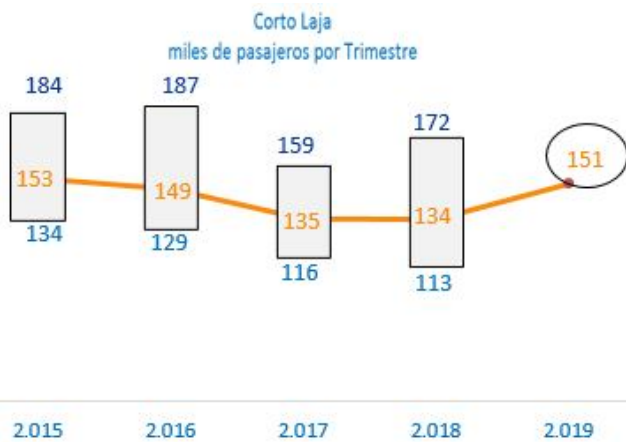
Cuenta con una flota de trenes de avanzada tecnología y adaptabilidad a sistemas de tráfico ferroviario, climatización, espacios para personas con discapacidad y puertas con apertura electrónica. La capacidad de cada tren es de 84 pasajeros sentados, acceso para personas con discapacidad, 12 asientos exclusivos para personas discapacitadas, 426 pasajeros de pie y sistemas de aire acondicionado.

El servicio MetroTren Rancagua se encuentra operando con detenciones en diez estaciones entre Alameda y Rancagua, con un tiempo de viaje promedio de 1 hora y 10 minutos. En días de semana los servicios desde Santiago se inician a las 6:50 am y desde Rancagua a las 5:30 am. El último tren en ambos sentidos es a las 20:30 horas.

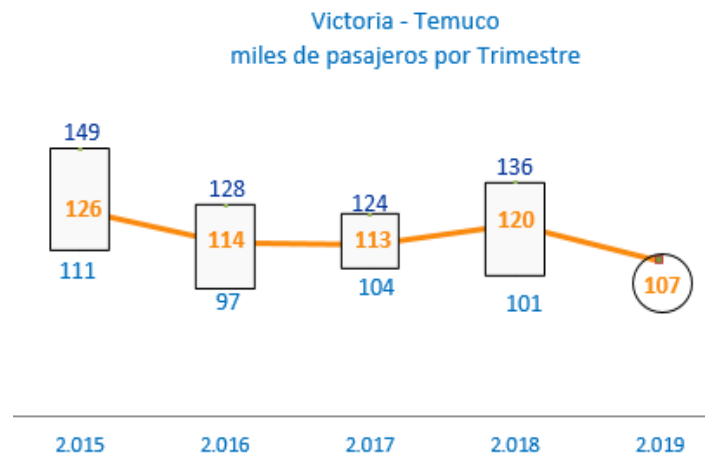
MetroTren Rancagua miles de pasajeros por Trimestre



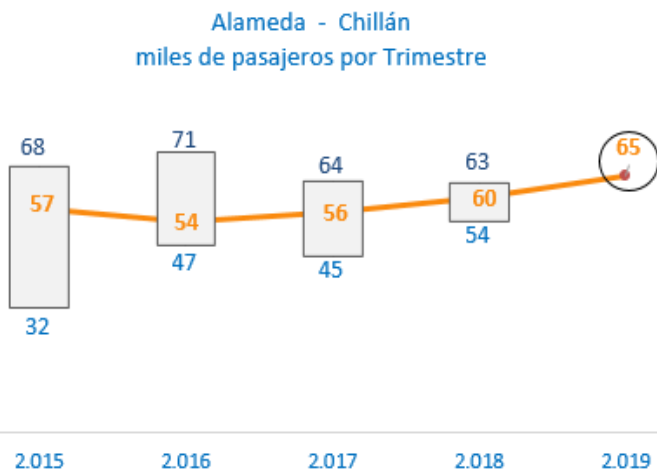
■ Trimestre más alto
 ■ Trimestre promedio
 ■ Trimestre más bajo
 ○ Último Trimestre



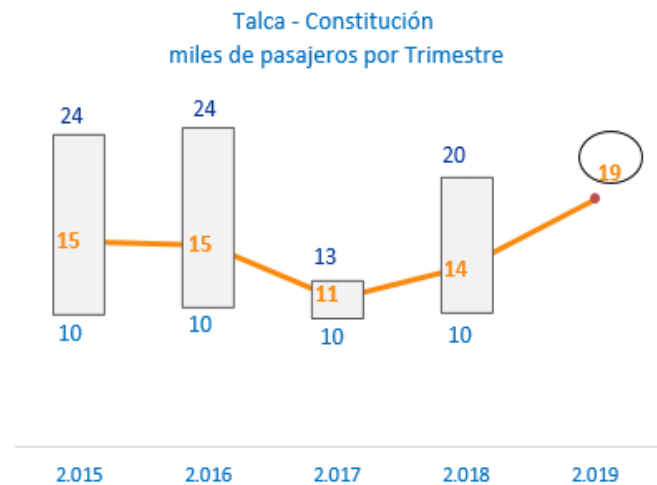
Este servicio cubre con 22 estaciones los 88 kilómetros entre Talcahuano y Laja, con cuatro frecuencias diarias (ida y regreso). Es utilizado principalmente por habitantes de comunidades que no cuentan con alternativas de transporte hacia zonas de mayor desarrollo.



El tren Victoria-Temuco, con sus tres servicios diarios (ida y regreso), resulta fundamental para los habitantes de localidades como Perquenco, Quillén, Púa y Piñalelun, cumpliendo el tren un importante rol social. Con el inicio de cada año escolar, se suma el traslado diario de aproximadamente 800 alumnos del Liceo Claret de Temuco, desde y hacia su Campus Norte, ubicado a 11 kilómetros de la ciudad.



Los residentes de la zona poseen una tarjeta que les da prioridad de atención y desde 2007 toda la infraestructura del ramal fue declarada Monumento Histórico.



Los residentes de la zona poseen una tarjeta que les da prioridad de atención y desde 2007 toda la infraestructura del ramal fue declarada Monumento Histórico.

1.2 Ingresos desde Porteadores Privados

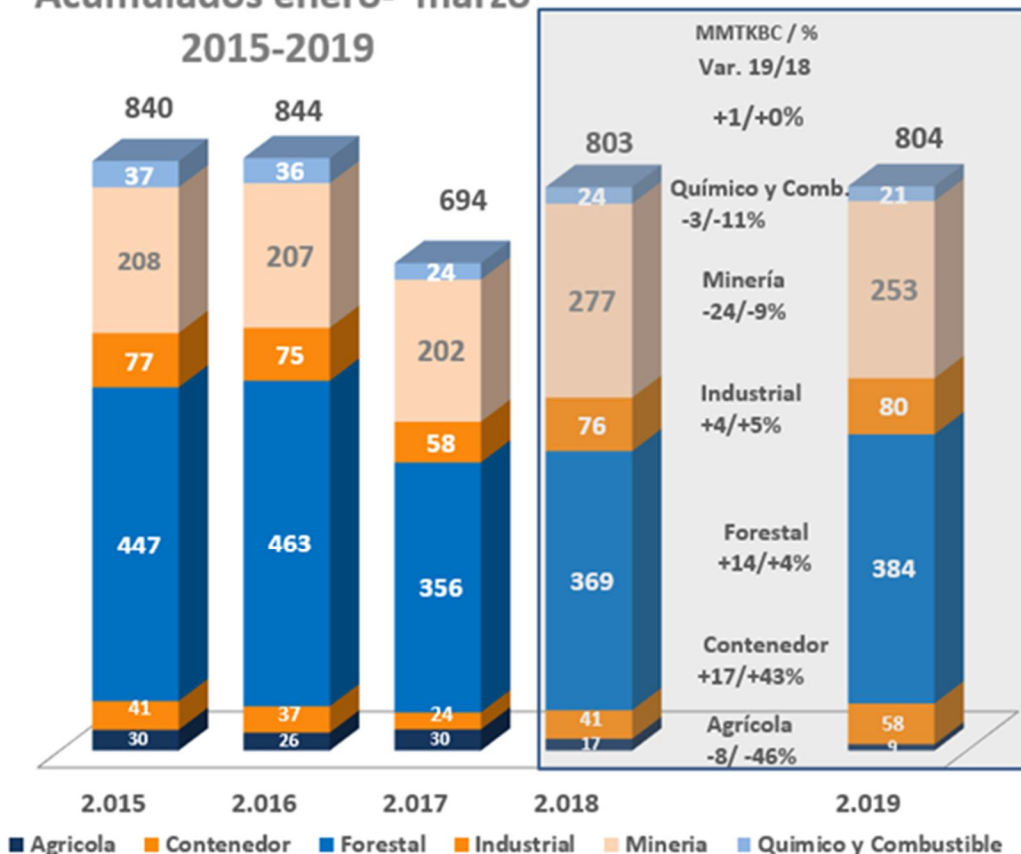
OPERADORES DE CARGA	AI 31 DE MARZO 2019 M\$	AI 31 DE MARZO 2018 M\$	Variación		MM TKBC ACUMULADOS AL IT	
			M\$	%	2019	Var '19 / '18
TOTALES	3.022.930	2.969.762	53.168	2%		
PEAJE VARIABLE	1.574.358	1.557.713	16.645	1%	804	0%
Fepasa	1.152.022	1.094.415	57.607	5%	588	5%
Transap	422.336	463.298	(40.962)	-9%	216	-11%
CANON + PEAJE FIJO+PATIOS	1.448.572	1.412.049	36.523	3%		
Fepasa	972.694	949.396	23.298	2%		
Transap	475.879	462.653	13.225	3%		

El servicio de transporte de carga lo realizan las empresas porteadoras privadas, FEPASA y TRANSAP, contratos de acceso regulan los derechos y obligaciones entre EFE y ambas empresas.

Los porteadores son quienes sostienen la relación directa con los clientes generadores de carga de los diversos sectores económicos. EFE cobra un peaje variable a los porteadores que asciende a UF 71 por cada millón de TKBC. Además ejecuta cobros fijos por el uso y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

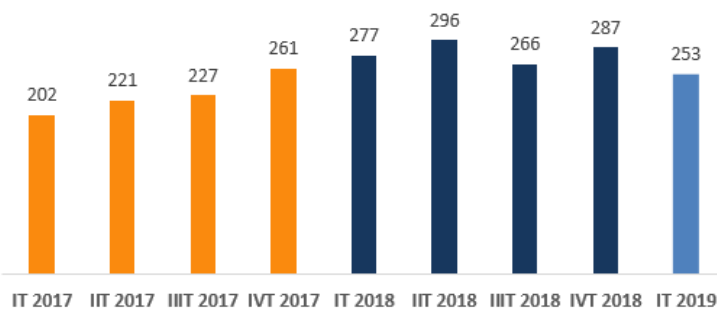
Cobros Fijos Anuales a Porteadores (UF)	Fepasa		Transap	
Canon	40.224		40.000	
Peaje Fijo	96.751		26.637	
Líneas Clase 1 (LC1)	80.448		22.500	
Líneas Clase 2 (LC2)*	16.303		4.137	
Mantenimiento Patios	4.504		2.417	
Totales anuales UF	141.479		69.054	

Millones de TKBC por Sector Acumulados enero- marzo 2015-2019

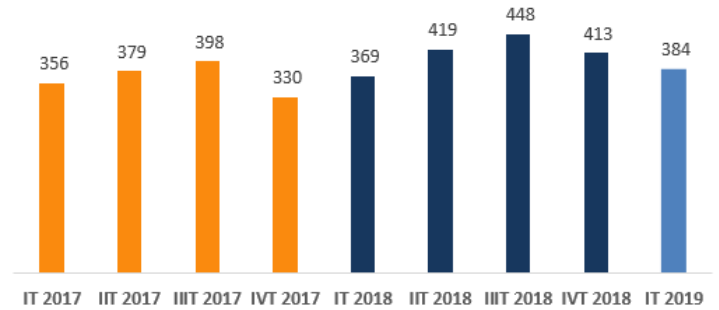


1.2 Detalle anual y trimestral de cargas por sectores económicos en millones de TKBC, 2015-2019

Transporte Sector Minería
millones de TKBC por Trimestre



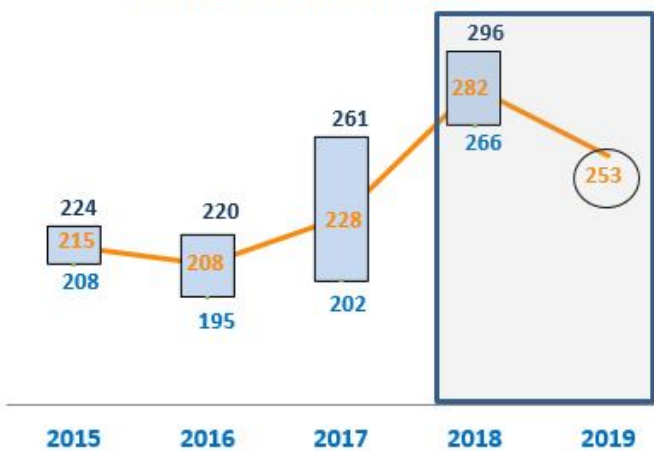
Transporte Sector Forestal
millones de TKBC por Trimestre



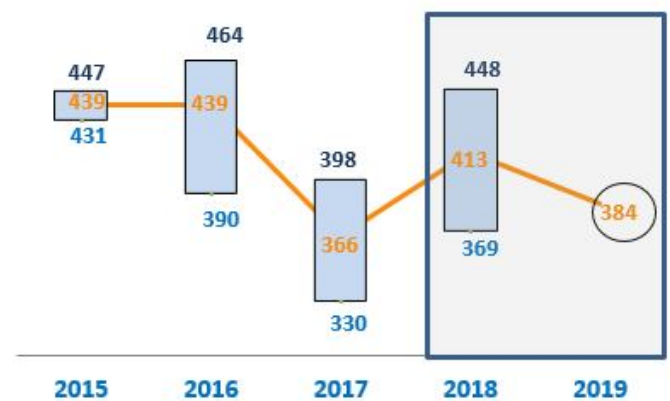
Los productos que transporta el sector minería son ácido sulfúrico, cobre metálico y concentrado de cobre, principalmente por Codelco y Anglo American. La baja que se produce en relación al primer trimestre de 2018 de 24 millones de TKBC (-9%), se relaciona con transporte de ácido y cobre metálico por parte de Codelco en -46 millones de TKBC (33%), compensado parcialmente por concentrado de cobre por Codelco y Anglo por +28 millones de TKBC (+40%). En relación al IV trimestre 2018, la disminución del 12%, se explica por menor transporte de ácido sulfúrico y concentrado de cobre, principalmente por parte de Codelco.

El sector forestal incluye principalmente celulosa y trozos de madera, ambos representan el 98% de la carga del sector. En comparación a igual trimestre de 2018, la Celulosa con origen en San Javier explica el crecimiento del 4%, pasando de 47 a 60 millones de TKBC. En relación al IV trimestre 2018, la disminución de un 7%, se explica por menor transporte de Celulosa desde las localidades Nueva Aldea y Nacimiento.

Transporte Minería
Millones de TKBC por Trimestre



Transporte Forestal
Millones de TKBC por Trimestre



■ Trimestre más alto ■ Trimestre promedio ■ Trimestre más bajo ○ Último Trimestre

1.3 Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	AI 31 DE MARZO 2019 M\$	AI 31 DE MARZO 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	2.144.245	1.744.488	399.757	22,9%
Ingresos Inmobiliarios	1.756.498	1.591.099	165.399	10,4%
Arriendos	1.137.174	1.008.268	128.906	13%
Paseo Estación	120.080	117.240	2.840	2%
Arriendos	1.017.094	891.028	126.066	14%
Atravesos, Paralelismos y Servidumbres	619.324	582.831	36.493	6%
Otros Ingresos	387.747	153.389	234.358	152,8%

Ingresos Inmobiliarios:

El segmento inmobiliario de la Empresa, se deriva de la explotación comercial de sus terrenos y edificaciones, en la forma de arriendos (comerciales, de terrenos y habitacionales) y cobros por atravesos y paralelismos en la vía férrea. El crecimiento de MM\$165,4 en comparación con el año 2018 se relaciona con nuevos contratos y con nuevos ingresos de atravesos, paralelismos y servidumbres.



Otros Ingresos:

En este grupo se registran principalmente los ingresos por cobros de energía eléctrica a porteadores, trabajos de maestranza ferroviaria a terceros y arriendos de máquinas y equipamiento, entre otros ingresos.

2. INGRESOS POR COMPENSACIÓN

EVOLUCION DE LA COMPENSACIÓN DE TRANSFERENCIAS FISCALES POR NIC 20	Al 31 DE MARZO 2019 M\$	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	22.272.811	23.474.578	(1.201.767)	-5,1%
a) Las transferencias para cubrir gastos operacionales por mantenimiento de Infraestructuras, se compensarán con los costos de mantenimiento incurridos y se presentarán en Otros Ingresos de la Operación.	5.581.930	7.711.053	(2.129.123)	-27,6%
b) Las transferencias destinadas al pago de intereses de la deuda financiera de la Empresa, se registrarán en compensación de los gastos financieros. Los pagos o ahorros por la diferencias de cambio y UF de las cuotas de Capital de las deudas canceladas por el Estado, compensarán las utilidades o pérdidas por este concepto. Todo ello en el rubro Otras ganancias (pérdidas del resultado no operacional).	12.360.540	12.319.556	40.984	0,3%
c) Las transferencias destinadas a la compra de inversiones, se registrarán en compensación del gasto por depreciación de los activos adquiridos.	4.330.341	3.443.969	886.372	25,7%

A partir de los estados financieros terminados en el año 2012, el registro de las Transferencias de Recursos que EFE recibe del Estado para cubrir una parte de sus gastos de mantenimiento y los pagos que hace el Estado de los intereses de las deudas históricas de EFE, se registran bajo el método de la renta según NIC 20. Antes de esa fecha, dichos recursos se registraban contablemente bajo el "método del capital", es decir, como aumentos de patrimonio.

La Norma Internacional de contabilidad NIC 20, establece que bajo el método de la renta, las subvenciones se reconocen como un ingreso único o periódico que, al pasar por la cuenta de resultados en forma gradual, compensa los gastos que dieron origen a la subvención, lo que permite correlacionar de mejor forma los ingresos con los gastos y por lo tanto, logra una mejor presentación de los resultados que genera la Empresa, a lo anterior se suma la compensación del gasto por depreciación de aquellos activos que han sido construidos con aportes del Estado.

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN	Al 31 DE MARZO 2019 M\$	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Costos de Venta y Administración	21.532.994	21.283.584	249.410	1%
Personal	8.190.204	7.919.988	270.216	3%
Costos de Ventas	11.648.616	10.710.974	937.642	9%
Energía y Combustible	1.675.957	1.285.269	390.688	30%
Mantenimiento Material Rodante	2.269.642	2.161.124	108.518	5%
Mantenimiento Infraestructura	2.448.588	2.533.388	(84.800)	-3%
Mantenimiento SEC y Tráfico	2.191.442	2.514.816	(323.374)	-13%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	1.481.128	1.958.225	(477.097)	-24%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express		(1.256.700)	1.256.700	-100%
Servicios de Terceros	1.581.859	1.514.852	67.007	4%
Gastos de Administración	1.694.174	2.652.622	(958.448)	-36%
Asesorías y Servicios Externos	315.718	310.133	5.585	2%
Mercadotecnia	73.380	64.536	8.844	12%
Consumos Básicos	404.940	465.991	(61.051)	-15%
Informática y Comunicaciones	493.174	429.730	63.444	13%
Seguros	751.159	667.204	83.955	11%
Gastos Generales	376.732	365.122	11.610	3%
Reconocimiento ajuste valor inventarios	(1.100.000)		(1.100.000)	
Contribuciones y otros gastos	379.071	349.906	29.165	8%

Costos de Ventas:

- El crecimiento en los gastos de mantenimiento de material rodante se explica por el aumento de frecuencia del servicio Alameda Rancagua y por un aumento en los gastos imprevistos en las unidades rodantes del servicio Alameda Chillán.
- Los gastos de energía eléctrica se vieron aumentados en un 30%, el gasto en energía de tracción en la Filial Metro Valparaíso aumentó en MM\$153 y en la Filial Central en MM\$180, un 34% y un 28%, respectivamente. En tanto el costo de energía de tracción en la Filial Biotren se mantuvo en los mismos niveles del periodo enero-marzo 2018.
- Hasta mediados de 2018, se reconoció como inversión un conjunto de desembolsos fijos necesarios para mantener la operación ferroviaria durante el periodo de interrupción de los servicios provistos por Tren Central, interrupción necesaria para dar espacio a la ejecución de las obras del Proyecto Rancagua Express. El registro de esta capitalización de costos se mantuvo operativa hasta el mes de julio de 2018, atendiendo a que los servicios a Rancagua pudieron iniciar su operación en todo horario.
- A partir del segundo trimestre de 2018, los servicios de guardacruces en aquellos puntos en que se instalaron faenas para el proyecto de automatización de cruces, están siendo capitalizados.
- En los gastos de administración se ha realizado el reverso de una parte de las provisiones de deterioro constituidas para eventuales diferencias históricas de inventario por materiales obsoletos.

III. RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	Al 31 DE MARZO 2019 M\$	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	36.203	(7.374.936)	7.411.139	100%
Diferencias de Cambio	163.177	124.952	38.225	-31%
Resultados por UF	(126.974)	(7.499.888)	7.372.914	98%
Otros resultados no operacionales (netos)	(140.894)	1.189.524	(1.330.418)	-112%

Para el periodo trimestral 2019, la variación en el valor de la unidad de fomento no registró incremento, lo que sumado a la inexistencia de deuda financiera en dólares, generaron un variación marginal de MM\$36 de utilidad, en el periodo anterior, la pérdida por la variación del dólar y de la UF *ascendió a MM\$-7.375*.

La administración estima que existe una cobertura implícita por la indexación de las deudas de EFE que cubre directamente el Estado, dado que, al vencimiento de los créditos, las deudas son canceladas directamente por el FISCO no existiendo riesgos cambiarios reales que tengan efecto en el patrimonio de largo plazo para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El actual nivel de deuda asciende a aproximadamente USD 1.724 millones, estando el 100% de ella denominada en Unidades de Fomento.

IV. INDICADORES FINANCIEROS Y DE ACTIVIDAD

1. Liquidez

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$51.895, lo que permite cubrir los compromisos de inversión de corto plazo y garantiza el cumplimiento oportuno y completo de todas las obligaciones con los trabajadores y proveedores de la Empresa.

Respecto al pago de las deudas de carácter financiero, éstos son remesados directamente por el Estado a los acreedores y las transferencias están comprometidas en la Ley de Presupuesto de la Nación y en convenios vigentes con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

2. Endeudamiento

Es importante destacar que el 100% de la deuda financiera de EFE tiene garantía del Estado. Según lo contemplado en la Ley de Presupuesto de la Nación para 2019, el Estado, a través de la Tesorería General de la República remitirá a los acreedores financieros los montos correspondientes a las cuotas de capital e intereses que vencen en el año 2019.

3. Rentabilidad

EFE controla su desempeño y gestión mediante un seguimiento al Ebitda, sin incorporar en este cálculo los ingresos correspondientes a aportes de mantenimiento de infraestructura que realiza el Estado. Este seguimiento permite verificar el cumplimiento de los niveles de eficiencia que compromete el Grupo con el Estado a través del Sistema de Empresas Públicas - SEP. Respecto a los ingresos por servicios de pasajeros, es importante destacar que estos operan bajo criterios de rentabilidad social que no se reflejan en los Estados Financieros, por lo que no es posible presentar indicadores de rentabilidad económica.

4. Diferencias entre el valor libros y valores de mercado

Al 1 de enero de 2010, producto de la migración desde las normas contables locales al estándar IFRS, la empresa y sus filiales efectuaron una tasación independiente a sus principales activos inmobiliarios, de operación y material rodante. Las diferencias fueron registradas contablemente.

5. Factores de Riesgos

Las catástrofes naturales y la acción de terceros, son factores de riesgos muy relevantes, lo cual afecta la infraestructura que permite el normal funcionamiento de los servicios de transporte de pasajeros y de carga, afectando consecuentemente los ingresos de la matriz y empresas filiales. En este sentido, la empresa cuenta con una política de seguros orientada a cubrir parte de este riesgo, principalmente los asociados a daños en la infraestructura.

No existen riesgos no controlados en el ámbito financiero por las posiciones pasivas en UF, debido a que el Estado de Chile, cubre directamente esas obligaciones de la Empresa, tal como ha sido ratificado en sucesivos oficios de la Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

Liderado por su Comité de Riesgos, y a partir de la construcción y análisis de nuestra cadena de valor en su proceso primario de gestión, la Empresa levantó impactos positivos y negativos, junto con la identificación de los riesgos en materia de sostenibilidad, es decir, aquellos correspondientes a institucionalidad, entorno social, economía local, ciudad y medioambiente.

Siguiendo los lineamientos establecidos por el Sistema de Empresas Públicas SEP, los riesgos de sostenibilidad fueron validados por el Directorio y, posteriormente, integrados a nuestra matriz de riesgos corporativa.

De esta manera y gracias a este instrumento, todas las empresas del grupo, cuentan con estrategias de trabajo orientadas a minimizar los riesgos y disminuir sus potenciales efectos.