



MEMORIA ANUAL
Empresa de los Ferrocarriles del Estado
2015

INDICE





I. INFORMACIÓN CORPORATIVA

- 6 Directorio y Administración
- 8 Carta del Presidente del Directorio
- 11 Carta Gerente General
- 14 Historia
- 16 Hitos importantes 2015
- 22 Identificación de la Empresa
- 23 Misión, Visión y Valores
- 24 Organización Legal y Societaria
- 25 Información de empresas Filiales y Coligadas
- 36 Régimen Económico y Fiscalización
- 37 Gobierno Corporativo
- 42 Políticas de Inversión, Financiamiento y Seguros
- 45 Recursos Físicos y Económicos

II. ACTIVIDAD Y NEGOCIOS

- 48 Modelo de Negocio
- 50 Segmentos de Negocio
- 51 Actividad Comercial Segmento Pasajeros





52	Actividad Comercial Segmento Carga
53	Actividad Comercial Segmento Inmobiliario
54	Inversiones y Proyectos
64	Administración y Recursos Humanos
70	Remuneraciones al Directorio
71	Seguridad Operacional y Laboral
73	Medio Ambiente
74	Hechos relevantes consolidados
80	Declaración de Responsabilidad

III. INFORMACIÓN FINANCIERA

82	Análisis Razonado
107	Informe Auditores Externos
109	Estados consolidados de situación financiera

IV. TRENES TURÍSTICOS

179	Información trenes turísticos
-----	-------------------------------



INFORMACIÓN CORPORATIVA

DIRECTORIO GRUPO EFE



**LUIS HORACIO
ROJAS MANSILLA**
Director - Abogado
8.750.726-2



**PABLO
LAGOS PUCCIO**
Director - Abogado
5.819.499-9



**JOSÉ MIGUEL
CRUZ GONZÁLEZ**
Director - Ingeniero
Civil Industrial
8.863.501-9



**MAGDALENA
FREI LARRAECHEA**
Director - Ingeniero Comercial
9.095.955-7



**JORGE
INOSTROZA SÁNCHEZ**
Presidente - Ingeniero
6.478.244-4



**PEDRO
PÉREZ MARCHANT**
Representante de los
Trabajadores
7.936.985-3



**DAVID
GUZMÁN SILVA**
Director - Ingeniero Civil
5.745.033-9



**OSCAR
PELUCHONNEAU
CONTRERAS**
Director - Ingeniero Civil
8.791.325-2

CARTA DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO



“En 2015 decidimos enfocarnos más decididamente en los trenes de cercanías y en la conectividad de la macrozona central y la macrozona sur, dando a conocer una serie de estudios y proyectos que generó gran expectación mediática y ciudadana, fiel reflejo de la pasión que generan los ferrocarriles en nuestro país en el ciudadano común”.

En representación del Directorio del Grupo de Empresas EFE, de nuestras Filiales y de todos los trabajadores que dan vida al Grupo EFE, me dirijo a ustedes con el afán de compartir una mirada sobre los Ferrocarriles y también, naturalmente, con la finalidad de presentarles la Memoria Anual de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus Estados Financieros correspondientes al año 2015.

Después de más de 40 años de ausencia, estamos de vuelta. En la historia reciente hemos pasado desde la propia canibalización por falta de recursos, por destellos parciales como el proyecto de Metro Valparaíso y algunos esfuerzos por trenes en el sur y también, porque no decirlo, por las páginas de noticias poco gratas. Se ha abierto un espacio para los trenes debido al aumento del parque automotriz y la congestión asociada, a la saturación ambiental de las grandes ciudades, a la creciente accidentabilidad, a la saturación de las carreteras que fueron y ya no son la solución, a la demanda de competitividad en la logística y muy fundamentalmente, a la demanda de una mejor calidad de vida e inclusión de los chilenos.

Somos de alguna forma un nuevo actor en el transporte dada nuestra muy baja participación en el transporte de carga (3,6%) y en los pasajeros (3%) y por tanto tenemos una competencia natural, a veces extraña y difícil de identificar.

Con la ayuda y apoyo de autoridades, de mayoritarias y diversas comunidades, actores sociales y del ciudadano de a pie, nos encontramos impulsando grandes y pequeños proyectos que aportan a la calidad de vida y a la competitividad, en distintos puntos y regiones del país. Algunos se encuentran en etapa de estudio o en su proceso de ingeniería y otros ya están en ejecución o recientemente en operación.

En una buena parte de estos 132 años de vida, Ferrocarriles fue un pilar fundamental para el desarrollo de las regiones de nuestro país. Y hoy redoblamos nuestros esfuerzos para ocupar un nuevo lugar, un nuevo sitio, con la labor cotidiana de nuestros directores, ejecutivos y trabajadores de la matriz y nuestras filiales, Ferrocarril Arica La Paz, Tren Central, Metro Valparaíso y Fesur, todo esto, con una propuesta de desarrollo que se orienta a brindar más y mejores servicios a los habitantes de las grandes ciudades y regiones del país donde queremos estar presentes.

Con este objetivo, durante 2015 nuestro Directorio del Grupo EFE se enfocó en mantener el desarrollo de nuestros proyectos de trenes suburbanos, consiguiendo el inicio de las operaciones de la extensión del Biotrén entre Lomas Coloradas y Coronel; alcanzando un grado de avance superior al 85% en los proyectos Nos y Rancagua Xpress e ingresando el Estudio de Impacto Ambiental del servicio Santiago - Melipilla, cuyo 2015 estuvo marcado por un constante trabajo en conjunto con la comunidad.

En esa misma línea estamos iniciando el proceso de relacionamiento con la comunidad de los proyectos del servicio de cercanía entre Santiago y Batuco, y del nuevo puente ferroviario sobre el

Biobío, al tiempo que continuamos avanzando en los estudios de prefactibilidad de diversas y ambiciosas iniciativas que, sin lugar a dudas, este año nos permitirán proponer a las autoridades de gobierno una robusta propuesta para el desarrollo ferroviario de mediano plazo.

De esta forma, en 2015 decidimos enfocarnos más decididamente en los trenes de cercanías y en la conectividad de la macrozona central y la macrozona sur, dando a conocer una serie de estudios y proyectos que generó gran expectación mediática y ciudadana, fiel reflejo de la pasión que generan los ferrocarriles en nuestro país, en el ciudadano común. Iniciativas como un Sistema de Transporte Masivo para el Gran Concepción (mejorando fuertemente el actual Biotren), el tren de Santiago - Valparaíso; Santiago - Concepción; la extensión del Metro Valparaíso hasta La Calera, el servicio Temuco - Loncoche o Llanquihue-Puerto Montt, preparándonos para el Puerto de Gran Escala en la V región y haciéndonos cargo del apoyo al desarrollo forestal en la VIII Región y el sur del País, estudios y proyectos que no dejan a nadie indiferente y dan cuenta de nuestro esfuerzo por proponer una visión de futuro cuya evaluación no depende de EFE, sino que de las respectivas autoridades, según las posibilidades de inversión del país.

De la misma manera, durante 2015 pudimos avanzar en la concreción de importantes acuerdos estratégicos y de cooperación con puertos de la zona central y el sur del país y generadores de carga, los que nos permitirán incrementar el aporte del modo ferroviario en la cadena logística del país. Esto se suma al estrecho trabajo que estamos realizando con las empresas porteadoras con una visión de futuro, que busca concretar proyectos y aumentar la cantidad de carga transportada mediante el ferrocarril.

Todo este esfuerzo es posible gracias al compromiso y la dedicación de cada uno de



los miembros del Directorio de la Matriz y de las Filiales, quienes han invertido un gran esfuerzo para potenciar la conducción estratégica de la empresa, buscando mejorar constantemente su eficiencia y capacidad operativa. Por ello, durante 2015 también pusimos un gran énfasis en el afianzamiento de la eficiencia de los procesos internos de la compañía, en función de los nuevos desafíos que se abren en los ámbitos de operación y desarrollo.

Las intervenciones solo de transporte al día de hoy no son posibles. Con la participación ciudadana, se trata de observar integralmente el uso de los suelos, los aspectos urbanos y el desarrollo inmobiliario e industrial que ocurre como efecto de arrastre de los proyectos de transporte. De esta forma, los proyectos que nos encontramos desarrollando implican una estrecha coordinación con los Ministerios de Transportes, Obras Públicas, Vivienda y Desarrollo Social, Hacienda; Gobiernos Regionales y Locales; diversos organismos y empresas públicas como la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM) o Metro, además de otros actores sociales que se relacionan directamente con las iniciativas que estamos llevando adelante.

Este trabajo conjunto, de diálogo y coordinación permanente, nos ha permitido avanzar en acciones cruciales, que van desde la coordinación de aspectos asociados al desarrollo de infraestructura, hasta iniciativas tan importantes como por ejemplo la gestión de soluciones habitacionales definitivas para familias que hasta ahora habitaban en campamentos ubicados en la faja vía en la comuna de Maipú.

Esas mismas experiencias y la plena convicción de las beneficiosas características del modo ferroviario, nos han mostrado la necesidad de proponer mecanismos más integrales para la evaluación de nuestros proyectos. Por ello, nos encontramos realizando estudios en conjunto con Académicos de la Universidad Católica y la Universidad de Chile para contar con una propuesta de mecanismo de evaluación que incluya las externalidades positivas del modo ferroviario, que no se agotan en tiempos de viaje más acotados, sino que implican avances en seguridad, descontaminación y calidad de vida para sus usuarios.

Este 2016 será un año clave para el futuro de nuestra empresa y del modo ferroviario en Chile. Será un año de desafíos en diversas áreas. Lo primero con el comienzo de las operaciones del Nos y Rancagua Xpress; la operación de la nueva extensión del Biotrén a Coronel, los nuevos avances en el desarrollo de los proyectos Alameda-Melipilla, Santiago-Batuco y el nuevo puente sobre el Biobío. Lo segundo, el resultado de los grandes y ambiciosos estudios de prefactibilidad, el necesario apoyo que requieren para su eventual ejecución y la búsqueda y propuesta de nuevas fuentes de financiamiento.

Se trata de iniciativas que, en conjunto con la comunidad para una mejor calidad de vida y un País con mayor desarrollo, nos llaman a superarnos constantemente para seguir construyendo el legado ferroviario que podremos entregar a los hijos de este siglo XXI.

Jorge Inostroza
Presidente de Grupo EFE

CARTA GERENTE GENERAL GRUPO EFE



“El camino que estamos recorriendo nos ubica en un 2016 lleno de desafíos y responsabilidades, pero al mismo tiempo, repleto de oportunidades para poder seguir desarrollando nuestros sueños como empresa”

Al revisar los hitos de nuestra empresa durante 2015, podemos constatar con orgullo que fue un muy buen año para Ferrocarriles. Un año de avances, de metas cumplidas, de nuevos desafíos, de nuevos sueños.

Hemos logrado estar presentes en las discusiones de hoy y de mañana, siempre rescatando y valorando lo mejor de nuestros 132 años de historia. Con naturalidad escuchamos hablar hoy de ferrocarriles como una alternativa y un complemento a las soluciones de transporte público que cada vez más, demandan las ciudades en las distintas regiones de nuestro país. Existe en todas ellas una problemática común, en la que el tren también aparece como un factor común en la búsqueda de la solución.

Cuando hablamos de Ferrocarriles, hablamos entonces de un modo y un grupo de empresas que contribuye no solo a mejorar la calidad de vida de nuestros usuarios y su entorno, sino también a construir mejores ciudades, generar inclusión y aportar a la productividad e impulso de la economía de nuestro país.

MEMORIA
2015

11

GRUPO EFE



Estas definiciones han cobrado especial fuerza durante 2015 y los avances que hemos visto son una muestra concreta de esta convicción.

Y así lo podemos ver en todas las empresas del grupo. La preparación para la puesta en marcha de Rancagua Xpress, en Tren Central; la extensión de Biotrén a Coronel, en Ferrocarriles del Sur; la remediación ambiental de más de cien mil toneladas de tierra contaminada, en Ferrocarril Arica -La Paz; la integración tarifaria entre trenes, tranvía y ascensores, de Metro Valparaíso; el desarrollo de un nuevo sistema de información geográfica en Invia; el avance en la ingeniería de proyectos como el tren a Melipilla, Batuco y el nuevo Puente sobre el Bío Bío, que está desarrollando la matriz, son solo algunos ejemplos de los pasos que estamos dando hoy.

Con esa misma fuerza estamos enfrentado el gran desafío de ampliar la presencia en el transporte de carga, fortaleciendo la cadena logística para contribuir al crecimiento

productivo y económico del país. De allí la importancia de los estudios actualmente en curso para potenciar y crear nuevos corredores ferroviarios hacia los puertos, además de los proyectos para establecer asociaciones con terceros para el transporte de carga forestal, entre otras áreas.

De igual forma, estamos pensando el desarrollo ferroviario de mediano y largo plazo para el Chile de las próximas décadas, a partir de una cartera de estudios de prefactibilidad que busca reforzar el protagonismo del modo, tanto en el ámbito del transporte de carga como de pasajeros, a partir de un crecimiento orgánico, capaz de construir sinergias de largo plazo.

Todos estos esfuerzos dan cuenta de una empresa que hoy es capaz de abordar sincrónicamente diversos frentes, como la operación de servicios o la planificación y desarrollo de proyectos, con una visión de futuro y el perfeccionamiento de nuestras capacidades internas



Hoy somos capaces de hacer en el presente, al tiempo que planificamos el futuro, estableciendo metodologías para enfrentar las necesidades de las empresas que conforman Grupo EFE, a partir de soluciones que refuerzan un abordaje corporativo.

Por estas razones durante 2015 dedicamos importantes esfuerzos a mejorar aquellos ámbitos en que nuestra gestión interna agrega valor o nos permite contar con una mirada experta. Buenos ejemplos de esto son el fortalecimiento de nuestras áreas de Proyectos e Ingeniería o la estructuración del nuevo modelo estratégico de abastecimiento, orientado a maximizar la eficiencia de las compras corporativas.

Asimismo, hemos sido capaces de responder al desafío que impone una sociedad que demanda el compromiso real del Estado, con un desarrollo social armónico y estrechamente vinculado a las aspiraciones colectivas.

Por eso hoy trabajamos de la mano con la comunidad en cada uno de nuestros proyectos, y nos hemos puesto al día con el desarrollo de una Política de Sostenibilidad y Valor Compartido de todas las empresas del grupo, que refuerza la histórica vocación de servicio que nos distingue y caracteriza como parte de la esencia de la empresa pública con más tradición en Chile.

El camino que estamos recorriendo nos ubica en un 2016 lleno de desafíos y responsabilidades, pero al mismo tiempo, repleto de oportunidades para poder seguir desarrollando nuestros sueños como empresa y el modo ferroviario como una realidad que cobra nuevos bríos, que se pone al servicio de la comunidad y trabaja con ella, para avanzar sin pausa en nuestra misión de conectar ciudades, personas y sueños.

Ricardo Silva Güiraldes
Gerente General de Grupo EFE

HISTORIA



Grupo EFE es la empresa pública con más historia en el país. Su misión de unir ciudades, personas y sueños a lo largo de Chile, dando conectividad al territorio nacional, comenzó en 1884, cuando el Estado decidió estatizar la mayoría de las vías particulares.

Pero la historia del ferrocarril en nuestro país se inicia unos treinta años antes, el 25 de diciembre de 1851, cuando se realizó el primer viaje en tren en Chile, en el trayecto que va entre Caldera y Copiapó. Luego, el 14 de septiembre de 1863 se realizó el primer recorrido de un ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, conectando ambas ciudades en 7 horas, todo un récord para la época, ya que en ese entonces, el trayecto tenía una duración de dos días, ya sea a caballo o en carreta.

En 1913, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado logró unir el país entre Iquique a Puerto Montt con su red ferroviaria. Pero la misión no terminaba ahí: diez años después se consiguió electrificar las vías férreas entre Santiago y Valparaíso, otorgando mayor velocidad al tren.

Hasta mediados del siglo pasado, Grupo EFE era, en gran medida, una empresa autosuficiente, con más de 30 mil trabajadores, que además de la infraestructura propia del rubro, contaba con maestranzas, imprenta, hospitales, barcos, camiones e incluso hoteles, lo que permitía el autoabastecimiento de muchos de los insumos

necesarios para su operación.

Sin embargo, durante la década de los 50, en Chile y el mundo, el ferrocarril empezó a ver reducida su demanda, tanto de pasajeros como de carga, a raíz del auge del modo carretero. Esta situación comenzó a verse alterada hacia la década de los 90' y con un mayor énfasis en los últimos años.

Hoy, Grupo EFE es una empresa autónoma del Estado, con más de 1.300 colaboradores y una red ferroviaria de 2.200 kilómetros. Cuenta con tres filiales de transporte de pasajeros: Tren Central, que cubre la red entre Santiago y Chillán; Metro Valparaíso, en la Región Puerto; y Ferrocarriles del Sur, entre la Región del Bío Bío y Puerto Montt. Asimismo, Ferrocarril Arica La Paz tiene a su cargo el mantenimiento y la operación de las vías del tramo chileno entre Arica y Visviri, cumpliendo así con el Tratado Internacional de 1904 suscrito entre Chile y Bolivia. Y una quinta filial, la Inmobiliaria Nueva Vía (INVIA), dedicada a la explotación comercial de bienes inmuebles de la empresa.

El transporte de carga, en tanto, es realizado por dos compañías privadas sobre la red de Grupo EFE: Fepasa y Transap, las que transportan principalmente de productos forestales, industriales y mineros. En conjunto, ambas empresas transportan más 10 millones de toneladas al año.



“Los estudios que estamos realizando son proyectos que conforman una importante propuesta para el desarrollo ferroviario de Chile y que tras su finalización serán puestos a disposición de las autoridades pertinentes para considerar sus futuras etapas de materialización”.

Actualmente, Grupo EFE está implementado un plan de desarrollo del modo ferroviario que tiene como meta, hacia 2020, trasladar a 100 millones de pasajeros y duplicar las toneladas de carga transportadas, gracias a una serie de acuerdos estratégicos alcanzados con puertos como Valparaíso, San Antonio, Ventanas, Talcahuano, San Vicente, entre otros.

Así, en la Región Metropolitana se están impulsando una serie de proyectos de trenes suburbanos, con la ejecución de obras del proyecto a Nos y Rancagua Xpress; el desarrollo del tren entre Alameda y Melipilla, y el servicio entre Quinta Normal y Batuco.

Además, ya se encuentran operando la extensión del servicio Biotrén entre Lomas Coloradas y Coronel, proyecto que beneficia a más de 5 millones de pasajeros cada año, a lo que se suma la incorporación de 8 nuevos trenes Xtrapolis para aumentar la capacidad de Metro Valparaíso, entre otras iniciativas.

De igual manera, como parte del fortalecimiento del modo ferroviario, nuestra empresa se encuentra desarrollando estudios de prefactibilidad en distintas ciudades del país. Entre ellos destacan los servicios entre Santiago y Valparaíso; un nuevo acceso a Concepción por el norte de la Región; un tren entre Temuco y Valdivia, y un ferrocarril que una las ciudades de Llanquihue y Puerto Montt. Además de la

extensión del Metro Valparaíso a La Calera.

Se trata de proyectos que conforman una importante propuesta para el desarrollo ferroviario de Chile y que tras su finalización serán puestos a disposición de las autoridades pertinentes para considerar sus futuras etapas de materialización.

Con esta misma mirada de futuro, durante 2015 nuestra empresa desarrolló, junto a todas sus filiales, la Política de Sostenibilidad y Valor Compartido de Grupo EFE, iniciativa que busca identificar y mitigar los impactos que genera la actividad de la empresa, y de esa forma potenciar sus beneficios, mediante proyectos y planes de acción definidos en un proceso de interacción con sus partes interesadas, mejorando así el desempeño de sus operaciones y relación con la comunidad.

Son 132 años de historia contribuyendo al desarrollo del país que hoy se proyectan con una nueva propuesta para el desarrollo ferroviario, centrada en responder a las necesidades de los ciudadanos de este nuevo siglo y aportar en el desarrollo productivo del país. Somos Grupo EFE, la empresa con más tradición de Chile, que hoy se proyecta con renovada fuerza para seguir construyendo las vías que llevarán a nuevos y mejores destinos los sueños del país.

HITOS IMPORTANTES 2015

CENTENARIO DEL RAMAL TALCA-CONSTITUCIÓN (30 de diciembre de 2015)

Presidenta Bachelet celebró el Centenario del Ramal Talca-Constitución: "El buscarriil significa mucho más que transporte"

Con la presencia de la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo; el Intendente de la Región del Maule, Pablo Meza; el Presidente de Ferrocarriles, Jorge Inostroza, y su Gerente General, Ricardo Silva, además de otras autoridades de la empresa, Grupo EFE y el Gobierno Regional del Maule conmemoraron los 100 años del Ramal ferroviario Talca-Constitución.

En la oportunidad, la Jefa de Estado destacó que "tenemos tren Talca-Constitución para rato. Porque es bueno para los maulinos y es bueno para Chile, y lo estamos haciendo como hay que hacer las cosas: entre todos. Entre Grupo EFE, el Gobierno Regional, los municipios y el Gobierno Central, y eso muestra la importancia que tiene para la vida cotidiana de los chilenos el trabajo del Estado para proveer bienes públicos de calidad".



MINISTRO DE TRANSPORTES VISITA OBRAS DE LA EXTENSIÓN DEL BIOTREN A CORONEL (13 de noviembre de 2015)

El Ministro Andrés Gómez-Lobo realizó una visita inspectiva a las obras de la Extensión Biotrén a Coronel en su fase final de construcción. La iniciativa busca unir la ciudad de Concepción con Coronel en 42 minutos y contempla 17 nuevos kilómetros de doble vía electrificada, seis estaciones de parada y una estación de Intercambio Modal en Coronel, para conectar a través de bus con Lota y Provincia de Arauco.

El proyecto considera cruces vehiculares coordinados con semáforos y cruces peatonales debidamente señalizados. El servicio integra 30 frecuencias diarias, 20 de ellas en hora punta mañana y 10 en hora punta tarde.



VISITA DEL CANCELLER Y MINISTRO DE TRANSPORTE AL FERROCARRIL ARICA - LA PAZ (25 de agosto de 2015)

Ministros de Relaciones Exteriores y Transportes verificaron en terreno operación del Ferrocarril Arica - La Paz.

Los Ministros de Relaciones Exteriores, Heraldo Muñoz, y de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo, visitaron las instalaciones del Ferrocarril Arica-La Paz para revisar la operatividad de sus servicios y el avance de los proyectos que se realizan para reanudar sus operaciones comerciales de transporte de carga.

El ministro Muñoz recalcó la importancia de haber recuperado este tren que está en pleno



funcionamiento después de haber sufrido daños producto del terremoto que sacudió a esta región hace algunos años. "Estamos constatando como Chile cumple con su palabra y con los tratados, particularmente el de 1904 que rige este servicio que está entre Arica y la frontera boliviana", recalcó.

INAUGURACIÓN TALLERES SIGLO XXI (17 de agosto de 2015)

Grupo EFE inaugura los talleres Siglo XXI en la Maestranza San Eugenio

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo, y el Presidente de Grupo EFE, Jorge Inostroza, encabezaron la ceremonia de inauguración de los nuevos talleres emplazados en la Maestranza San Eugenio y que albergan los 16 nuevos trenes X'Trapolis que operarán los servicios Nos y Rancagua Express.

Ubicado en la comuna de Estación Central, el nuevo recinto cuenta con más de siete mil metros cuadrados y fue especialmente equipado para recibir los nuevos trenes con una moderna infraestructura que permitirá realizar las labores de mantención correctiva y preventiva, además de la limpieza de estos equipos.



INGRESO DEL EIA DEL PROYECTO SANTIAGO-MELIPILLA (17 de diciembre de 2015)

Grupo EFE ingresó Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda - Melipilla

La Empresa de Ferrocarriles del Estado, ingresó al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) de la Región Metropolitana, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto Tren Alameda – Melipilla, que considera un nuevo servicio de transporte ferroviario de pasajeros de alto estándar en ese tramo.

El proyecto, que contempla una inversión estimada de 1.100 millones de dólares, disminuirá en más de dos horas los tiempos de viaje para las personas que se trasladan a diario desde Melipilla a Santiago y conectará en sólo 17 minutos Estación Central con Ciudad Satélite en Maipú. El nuevo tramo tendrá 12 estaciones en 61 kilómetros de extensión y contará con tres

vías hasta Malloco y dos hasta Melipilla. Asimismo, contempla pasos peatonales y cruces viales desnivelados, un nuevo taller ferroviario y subestaciones eléctricas para la operación del servicio.



PRESENTACIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS DE GRUPO EFE EN EL SEMINARIO DE INFRAESTRUCTURA (22 de septiembre de 2015)

Presidente de Grupo EFE detalló cartera de proyectos ferroviarios con miras al 2022

Durante su presentación, Jorge Inostroza explicó en detalle los estudios para evaluar la viabilidad de una serie de proyectos ferroviarios que se encuentra desarrollando Grupo EFE. Cabe destacar que el 70% de las iniciativas en estudio corresponde a proyectos que buscan beneficiar directamente a las regiones de país.

Se trata de propuestas que incluyen servicios de pasajeros y carga, además de diversas obras de infraestructura que consideran el fortalecimiento operativo del modo ferroviario con un importante componente de desarrollo urbano.



PUESTA EN MARCHA NUEVOS TRENES METRO VALPARAÍSO (1 de diciembre de 2015)

Metro Valparaíso incorporó 8 nuevos trenes X´Trapolis en su operación

En la Estación Puerto y con la presencia de Jorge Inostroza, Presidente de Grupo EFE; Germán Correa, Presidente de Metro Valparaíso (MV); Ricardo Silva, Gerente General de Ferrocarriles, y Marisa Kausel, Gerente General de MV, se realizó la presentación oficial de los ocho nuevos trenes X´Trapolis que nuestra filial incorporó a sus servicios.



Los nuevos trenes se encuentran entre los más modernos de Latinoamérica y corresponden al mismo modelo que los 16 equipos que realizarán los servicios Nos y Rancagua Xpress. La entrada en operación de los equipos coincidió con el décimo aniversario de la filial porteña de Grupo EFE, que comenzó sus operaciones en noviembre de 2005, convirtiéndose en eje fundamental del sistema transporte de la región de Valparaíso.

GRUPO EFE LOGRA EXITOSA COLOCACIÓN DE BONO (25 de junio de 2015)

Grupo EFE logró exitosa colocación de Bono por 3 millones de UF

Ferrocarriles concretó una colocación de bonos por 3 millones de UF con una demanda de 2,58 veces el monto de colocación y una tasa de UF+ 2,98%. Estos recursos fueron destinados a financiar nuevas obras de conectividad del proyecto Rancagua Express.

En este contexto, el Gerente General de Grupo EFE, Ricardo Silva, sostuvo que "la colocación de este bono viene a ratificar la confianza del mercado en una empresa pública". Grupo EFE ha realizado este tipo de operaciones financieras tanto para nuevos proyectos como para el canje de deuda, lo que le ha permitido financiar inversiones y mejorar sus resultados.

En tanto Jorge Muñoz, Gerente General de Banchile Citi Global Markets, comentó "ha sido un orgullo asesorar nuevamente a Grupo EFE, en su cuarta emisión en el mercado de capitales local, donde se obtuvo la mejor tasa de colocación, confirmando la confianza de los inversionistas en la empresa".



GRUPO EFE PRESENTÓ PROYECTOS DE TRENES SUBURBANOS A INVERSIONISTAS EXTRANJEROS EN NUEVA YORK (5 de mayo de 2015)

Grupo EFE presentó proyectos de trenes suburbanos a inversionistas americanos y europeos

Dar a conocer Ferrocarriles a los ojos de los principales inversionistas americanos y europeos: ese fue el desafío de Cecilia Araya, Gerente de Finanzas de Grupo EFE, junto al director José Miguel Cruz. Se trató de la participación de Ferrocarriles en la Quinta Conferencia Anual Latinoamérica organizada por el banco BBVA que reúne a inversionistas, empresarios, bancos y autoridades de diferentes países de América.

La conferencia que reunió a países como Chile, Argentina, Colombia, Perú, Paraguay y México con inversionistas internacionales sirvió para dar a conocer el panorama de la región y los principales desafíos que se presentan en materias de infraestructura y energía.



GRUPO EFE FIRMÓ ACUERDO CON EL MOP (17 de abril de 2015)

Grupo EFE y MOP firmaron acuerdo de cooperación

Grupo EFE y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) firmaron un importante acuerdo de cooperación con el fin de intercambiar las capacidades técnicas que ambas organizaciones poseen en diversas materias relacionadas con la ejecución de proyectos.



De esta forma, el convenio establece un mecanismo de contacto permanente para aprovechar la experiencia de los equipos técnicos y profesionales en materias de obras civiles, estudios de prefactibilidad, ingeniería básica y de detalle, así como en el desarrollo de obras de infraestructura, para los diferentes proyectos que se encuentra realizando tanto Grupo EFE como el MOP.

Por Grupo EFE, el acuerdo fue firmado por Ricardo Silva, Gerente General y Juan Pablo Lorenzini, Gerente de Asuntos Legales. Mientras que por el MOP, lo hizo Javier Osorio, Director General de Obras Públicas.

CONVENIOS CON PUERTOS PARA PROMOVER EL MODO FERROVIARIO (28 abril 2015)

Grupo EFE impulsa la presencia del modo ferroviario en el transporte de carga

Durante 2015, Grupo EFE firmó una serie de acuerdos con puertos, tanto privados como públicos de la zona central y sur del país, para realizar acciones conjuntas que permitan aumentar la presencia del modo ferroviario en el transporte de carga hacia estos centros. Todo esto fue realizado bajo el contexto del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, impulsado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que entre sus principales objetivos busca que el 30% de la carga portuaria sea transportada por medio del ferrocarril.

De esta forma, Grupo EFE estableció convenios con los puertos de Valparaíso, San Antonio, San Vicente y Coronel, con el objetivo de mejorar la conectividad del país, aportar al descongestionamiento del tráfico en carreteras y contribuir en la cadena logística de nuestro comercio exterior con un medio de transporte más eficiente, seguro y amigable con el medioambiente.



DÍA DEL PATRIMONIO (30 de junio de 2015)

Locomotora de más de 100 años junto a moderno tren acapararon las miradas en la celebración del Día del Patrimonio

Para conmemorar el Día de Patrimonio, Grupo EFE abrió las puertas de la Estación Central para exhibir más de quince piezas ferroviarias históricas entre las que destacaron tres locomotoras a vapor y los coches del Tren Expreso del Recuerdo.

Una de las máximas atracciones fue el ingreso de la locomotora a vapor 613, de más de 100 años



de antigüedad, en compañía de los modernos equipos X´Trapolis, que forman parte de la renovación de trenes de Grupo EFE. Más de 10 mil personas asistieron a esta actividad.

IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA



EMERGENCIAS

seguridad@efe.cl
56 2 25855055



DENUNCIAS

denuncias@efe.cl



INFORMACIÓN

comunicaciones.efe@efe.cl
6005855400

Nombre
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Nombre de Fantasía
EFE - Grupo EFE

Rol Único Tributario
Nº 61.216.000-7

Domicilio Legal
Morandé Nº 115, Piso 6, Santiago

Fax
56-2-2585 5656

Teléfono
56-2-2585 5050

Inscripción Registro de Valores SVS
253 del 30/07/1984

Auditores Externos
KPMG Auditores Consultores Ltda.

Clasificadores de Riesgos
Credit Rating International
Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada
(www.icrchile.cl)

Humphreys Ltda.
(www.humphreysratings.com)

Dirección Internet
www.efe.cl

 /GrupoEFE

 @GrupoEFE

MISIÓN, VISIÓN Y VALORES

MISIÓN



Ser un referente en el transporte de pasajeros y carga, que conecta territorios y entrega la mejor experiencia a sus usuarios a través de un servicio seguro y confiable; comprometido con el medio ambiente y las comunidades, para contribuir de manera sostenible al desarrollo social y económico del país.

VISIÓN



Ser apreciados por entregar la mejor experiencia de servicio y por constituirnos en un eje estructurante del transporte en la articulación de soluciones integrales, contribuyendo de manera sostenible al desarrollo social y económico del país; y así lograr una participación significativa en transporte de carga y pasajeros.

VALORES



1. Actitud de servicio con nuestros clientes, empresas de transporte de carga y de pasajeros, y también, con nuestros compañeros de trabajo.
2. Responsabilidad y compromiso con la misión, los principios y el quehacer de la empresa.
3. Probidad y transparencia.
4. Excelencia, eficiencia y productividad.
5. Creatividad e Innovación para lograr los mejores resultados.

ORGANIZACIÓN LEGAL Y SOCIETARIA

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Grupo EFE), es una persona jurídica de derecho público y constituye una empresa autónoma del Estado, dotada de patrimonio propio. Se rige por el DFL N° 1 del 3 de agosto de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa.

El Grupo EFE está organizado en 8 empresas, una matriz y siete filiales. EFE participa adicionalmente en 3 coligadas.



FILIALES



ESTADO DE CHILE		
100%	0,10%	
EFE	ITF	TERRA
99,999000%	0,001000%	
99,990000%		0,010000%
99,999927%	0,000073%	
99,990000%	0,010000%	
99,999927%	0,000073%	
99,900000%	0,100000%	
99,900000%	0,100000%	
17,00%		
35,00%		
33,33%		

FILIALES

- Fesur - Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.
- Metro Valparaíso - Metro Regional de Valparaíso S.A.
- Tren Central - Trenes Metropolitanos S.A.
- Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.
- Inmobiliaria Nueva Vía S.A.
- Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.
- ITF - Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.

COLIGADAS

- Inmobiliaria Paseo de la Estación S.A.
- Desarrollo Inmobiliario San Bernardo S.A.
- Empresa de Transporte Suburbanos de Pasajeros S.A.



INFORMACIÓN DE EMPRESAS FILIALES Y COLIGADAS



FILIAL FERROCARRIL ARICA A LA PAZ S.A.

El Ferrocarril Arica - La Paz es parte integral de la historia de las relaciones entre Chile y Bolivia. Con más de 110 años de historia, hoy se encuentra operativa para el transporte de carga entre Arica y Visviri en sus 206 kilómetros de extensión, gracias a un importante proyecto de rehabilitación y remediación de vías férreas.

Esta Sociedad fue constituida con fecha 29 de septiembre de 1995, según consta en escritura pública ante el notario Sr. Camilo Valenzuela Riveros. Su domicilio se encuentra en Morandé 115, piso 6, en la comuna de Santiago. Fue inscrita en el Registro de Valores N°578, con fecha 2 de septiembre de 1996 y está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Esta filial de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, tiene por objeto “establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transportes de pasajeros y carga a realizarse por medio de vías férreas y a la explotación comercial de las estaciones, recintos, construcciones y demás muebles e inmuebles que están vinculados al transporte de pasajeros y carga”.

El 1 de septiembre de 2012 la sociedad recibió, de parte de la casa matriz EFE, un mandato para ejecutar la administración del proyecto de operación y mantenimiento de la vía férrea del “Ferrocarril Arica a la Paz”, en su tramo ubicado en territorio chileno. Con ello se da inicio a las actividades operativas de la sociedad.

PRESIDENTE

Jorge Claissac Schnake

VICEPRESIDENTE

Aníbal Palma Fourcade

DIRECTORES

Alfredo Salas Meza

Ana Lagos Herrera

Jaime Binder Rosas

GERENTE GENERAL

José Luis Hinojosa Ruiz

MEMORIA
2015

26

GRUPO EFE



METRO REGIONAL DE VALPARAÍSO S.A.

Convertida en el eje estructurante de la región de Valparaíso, nuestra filial opera su servicio de trenes de pasajeros entre Valparaíso y Limache. Cuenta con integración tarifaria entre trenes, tranvía y ascensores, así como combinación con buses en la estación Limache. Durante 2015, incorporó 8 nuevos trenes que permitirán reducir su frecuencia de seis a tres minutos, aumentando en un 30% su capacidad, pudiendo trasladar hasta 30 millones de pasajeros por año y 105 mil por día.

La Empresa Metro Regional de Valparaíso S.A. se constituyó por escritura pública el día 29 de diciembre de 1995, ante la Notario suplente de la primera Notaria de Providencia en la ciudad de Santiago, doña Mercedes Moreno Güemes. Se encuentra inscrita en el registro de Comercio, Conservador de Valparaíso, a fojas 877 N°779 del año 1975 y en el registro de valores N°587. Está sujeta a la fiscalización de dicho organismo a contar del 02 de octubre de 1996. Su extracto se publicó en el Diario Oficial de la República del 03 de noviembre de 1995 y su domicilio social es calle Viana N° 1685, comuna de Viña del Mar, Región de Valparaíso.

Metro Regional de Valparaíso S.A., Rut 96.766.340-9, es una Sociedad Anónima cerrada que tiene por objeto:

a) Establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad, preferentemente en la red ferroviaria de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, ubicada en la Quinta Región.

b) La explotación comercial de las estaciones, recintos, construcciones, instalaciones, equipo tractor y remolcado, y demás bienes muebles e inmuebles que, vinculados al transporte de pasajeros, adquiera a cualquier título o le sean aportados en dominio, o entregados en concesión, arriendo o a cualquier otro título por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

PRESIDENTE

Víctor Germán Correa Díaz

VICEPRESIDENTE

Juan Ignacio Torrejón Crovetto

DIRECTORES

María Beatriz Bonifetti Miranda

Raúl David Barrientos Ruiz

Rodrigo Patricio Ibañez Franck

GERENTE GENERAL

Marisa Kausel Contador



MEMORIA
2015

27

FILIAL TRENES METROPOLITANOS S.A. (TREN CENTRAL)

Nuestra filial opera los servicios de transporte de pasajeros entre Estación Central y la ciudad de Rancagua, así como entre las ciudades de Santiago y Chillán, y el histórico ramal de Talca-Constitución. Este servicio es imprescindible para los habitantes de la región del Maule, ya que es el único servicio de transporte público con que cuentan algunas comunas.

Prontamente, Tren Central también será el operador de los nuevos trenes a Nos y Rancagua, los que permitirán acortar los tiempos de viaje entre Santiago y la región de O'Higgins a sólo 50 minutos, entregando un ahorro de tiempo de una hora diaria para millones de pasajeros. Entre Alameda y Nos, el servicio estará integrado a Transantiago, permitiendo el uso de la tarjeta Bip!

Además, Tren Central ofrece una serie de servicios turísticos desde Santiago a San Fernando, sumando un tren de larga distancia a Temuco en la temporada estival y los fines de semana de alta demanda.

Esta sociedad fue constituida con fecha 29 de septiembre de 1995, y su objetivo es establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transportes complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad; y la explotación comercial de las estaciones, recintos, construcciones, instalaciones, equipo tractor y remolcado y además bienes muebles e inmuebles que, vinculados al transporte de pasajeros, adquiera a cualquier título o le sean aportados en dominio o le sean entregados en concesión, arriendo o a cualquier otro título por Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La sociedad se encuentra inscrita con el N° 019 del Registro de Valores.

PRESIDENTE

Jorge Iván Inostroza Sánchez

VICEPRESIDENTE

Paola Tapia Salas

DIRECTORES

Luis Guillermo Vásquez Ubeda
Fernando Zamorano Fernández
José Luis Rodríguez Morales

GERENTE GENERAL

Juan Pablo Palomino Alvarez

MEMORIA
2015

28

GRUPO EFE



FILIAL TRENES SUBURBANOS DE CONCEPCIÓN S.A. (Fesur)

Ferrocarriles del Sur se encuentra a cargo de las operaciones en la zona comprendida entre Chillán y Puerto Montt. Ofrece tres servicios de pasajeros: Biotrén, tren suburbano que une seis comunas del Gran Concepción y transporta a más de un millón y medio de pasajeros al año. También cuenta con los servicios Corto Laja, que opera en el ramal Talcahuano – Laja; y el servicio Victoria-Temuco, que realiza recorridos entre las comunas de Victoria, Lautaro y Temuco. Próximamente, nuestra filial pondrá en operación la anhelada extensión del Biotrén hasta Coronel, que beneficiará a más de 300 mil personas y permitirá conectar ambas ciudades en apenas 40 minutos.

Biotrén cuenta con integración tarifaria con buses en la estación Intermodal de Concepción y con taxis colectivos en Lorenzo Arenas y Juan Pablo II. También destaca su servicio de préstamo y estacionamiento gratuito de bicicletas "Biobici", que busca acercar a los pasajeros a sus destinos frecuentes y promover una vida sana.

De acuerdo con los estatutos de la Sociedad, su objeto social es:

Establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte ferroviario suburbanos, urbanos e interurbanos de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares, y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad, preferentemente en lo relativo al transporte ferroviario suburbano. El ámbito geográfico de sus operaciones abarca la VIII y IX Región.

Asimismo podrá explotar comercialmente las estaciones, recintos, construcciones, instalaciones y demás bienes muebles e inmuebles que, vinculados al transporte de pasajeros, adquiera a cualquier título, sean aportados en dominio y/o entregados en concesión por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La sociedad se encuentra inscrita con el N°018 del Registro de Valores.

PRESIDENTE

Alejandro Tudela Román

VICEPRESIDENTE

Jaime Campos Quiroga

DIRECTORES

María Fuentes Fuentealba

Eduardo Araya Poblete

Andrés Villagrán Hinostraza

GERENTE GENERAL

Nelson Hernández Roldan



FILIAL INMOBILIARIA NUEVA VÍA S.A.

Nuestra filial Inmobiliaria Nueva Vía (Invia) fue creada en 1995 para administrar los activos inmobiliarios de Ferrocarriles. Actualmente administra y gestiona los inmuebles que Grupo EFE le mandata.

Se encuentra inscrita en el Registro de Valores y Seguros con el número 575 y se encuentra sujeta a la fiscalización de dicha Superintendencia. Fue constituida según escritura pública otorgada con fecha 03 de octubre de 1995, ante Mercedes Moreno Güemes, Abogado, Notario Suplente del Titular de la Primera Notaría de Providencia don Camilo Valenzuela Riveros, y cuyo extracto se encuentra inscrito a Fojas 25989, N° 21019, del Registro de Comercio del año 1995, a cargo del Conservador de Bienes Raíces de Santiago.

El objeto de la Sociedad es la explotación comercial de los bienes, muebles o inmuebles, de propiedad de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, de sus filiales y/o de aquellos que sean aportados o traspasados en dominio a la Sociedad por dicha empresa o sus filiales; como asimismo la explotación comercial de bienes muebles o inmuebles de todos aquellos órganos y servicios de la administración del Estado, indicados en el artículo primero de la ley N° 18.575, incluidas las empresas públicas creadas por ley y sus filiales y/o de aquellos que sean aportados o traspasados en dominio a Inmobiliaria Nueva Vía S.A., mediante la construcción, realización y/o desarrollo de proyectos inmobiliarios o de gestión, la administración de los mismos y su comercialización, ya sea actuando directamente o a través de la formación de sociedades de cualquier tipo, y la realización de todo tipo de actos o contratos que fueren necesarios para el cumplimiento de los fines sociales.

Sus Oficinas están ubicadas en Calle Bandera N°76 piso 5 oficina 501, en la Comuna de Santiago, Región Metropolitana, República de Chile.

PRESIDENTE

Cecilia Araya Catalán

VICEPRESIDENTE

Enrique Pérez Cuevas

DIRECTORES

Darío Farren Spencer

Juan Pablo Lorenzini

María Isabel Seoane Estévez

GERENTE GENERAL

Jorge Figueroa Fernández

MEMORIA
2015

30

GRUPO EFE



FILIAL SERVICIOS DE TRENES REGIONALES S.A.

De acuerdo con los estatutos de la Sociedad, su objeto social es:

Establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte ferroviario suburbanos, urbanos e interurbanos de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares, y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad, preferentemente en lo relativo al transporte ferroviario suburbano. El ámbito geográfico de sus operaciones abarca la VIII y IX Región.

Asimismo podrá explotar comercialmente las estaciones, recintos, construcciones, instalaciones y demás bienes muebles e inmuebles que, vinculados al transporte de pasajeros, adquiera a cualquier título, sean aportados en dominio y/o entregados en concesión por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La sociedad se encuentra inscrita con el N°018 del Registro de Valores.

Dario Farren Spencer
Gerente General

INFRAESTRUCTURA Y TRÁFICO FERROVIARIO S.A.

Esta sociedad fue constituida con fecha 29 de septiembre de 1995 y su objeto es establecer, desarrollar, mantener, conservar y administrar las vías férreas y su infraestructura y superestructura en general, constituida por la vía, puentes, líneas de contacto, señales y equipos, y el mantenimiento, revisión y reparación de equipos ferroviarios tales como locomotoras, vagones, automotores, motorrieles, autorrieles y otros vehículos que transiten por la vía férrea y de partes o piezas de las mismas, y en general la reparación y revisión de toda clase de trenes y el desarrollo y ejecución de actividades necesarias para efectuar servicios de mantenimiento de equipos ferroviarios y de partes o piezas de éstos.

La sociedad se encuentra inscrita con el N° 577 del Registro de Valores y no se encuentra en operaciones.

Juan Pablo Lorenzini Paci
Gerente General

MEMORIA
2015

31

GRUPO EFE

COLIGADA DESARROLLO INMOBILIARIO SAN BERNARDO S.A.

Desarrollo Inmobiliario de San Bernardo S.A., fue constituido según escritura pública de fecha 20 de junio de 1996, ante el Notario Público Álvaro Bianchi Rozas. El objeto, es la explotación comercial del inmueble denominado "Maestranza Central de San Bernardo", ubicado en la comuna de San Bernardo, mediante el desarrollo o construcción de proyectos inmobiliarios, su administración, explotación y venta.

COLIGADA INMOBILIARIA PASEO DE LA ESTACIÓN S.A.

Inmobiliaria Paseo de la Estación S.A., con RUT 96.547.010-7; es una sociedad anónima cerrada, constituida por Escritura Pública de fecha 16 de enero de 1989 ante notario público señor Kamel Saquel Zaror. Su objetivo es la realización de actividades que se relacionen directa o indirectamente con comercio e industria, agricultura, ganadería, adquirir, enajenar, dar y tomar en arrendamiento o subarrendamiento bienes muebles e inmuebles, construir en ellos, lotearlos, subdividirlos y explotarlos directamente o por cuenta de terceros, participar o integrarse con personas jurídicas cualquier título para realizar negocios o inversiones de tipo inmobiliario y otros de características similares.

COLIGADA EMPRESA TRANSPORTE SUBURBANO DE PASAJEROS S.A.

MEMORIA
2015

32

GRUPO EFE

Por escritura pública de fecha 30 de enero de 1998, la Empresa de Los Ferrocarriles Del Estado y la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., constituyen la Sociedad Empresa de Transporte suburbano de Pasajeros S.A., "Transub S.A.", la que se rige por las normas aplicables a las Sociedades Anónimas Abiertas. Esta, por tanto, es una sociedad anónima de duración indefinida y con domicilio en la ciudad de Santiago. La Sociedad tiene por objeto atender servicios de transporte suburbano de pasajeros y la explotación comercial de sus bienes en actividades o servicios complementarios.

Actualmente no se encuentra en operaciones.

INFORMACIÓN FINANCIERA RESUMIDA DE FILIALES

ESTADOS RESUMIDOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

2015

Concepto	Metro Valparaíso	Tren Central	Biotrén	Ferrocarril Arica La Paz	Invia	Terra	ITF
Activos Corrientes	8.288.411	10.961.493	4.589.249	516.391	1.490.507	353	0
Activos no Corrientes	116.658.198	28.837.283	51.546.056	4.585	27.427.876	1.377	133
Total Activos	124.946.609	39.798.776	56.135.305	520.976	28.918.383	1730	133
Pasivos Corrientes	8.434.641	15.715.216	3.861.695	410.916	617.398	8450389	70263
Pasivos no Corrientes	52.701.248	21.237.051	50.577.794	0	1.651.096	0	0
Patrimonio	63.810.720	2.846.509	1.695.816	110.060	26.649.889	-8.448.659	-70.130
Total Pasivos	124.946.609	39.798.776	56.135.305	520.976	28.918.383	1.730	133

2014

Concepto	Metro Valparaíso	Tren Central	Biotrén	Ferrocarril Arica La Paz	Invia	Terra	ITF
Activos Corrientes	5.783.266	10.827.611	2.380.145	1.456.309	1.940.781	61.165	0
Activos no Corrientes	89.565.684	17.559.909	50.471.983	5.848	25.580.685	3.661	130
Total Activos	95.348.950	28.387.520	52.852.128	1.462.157	27.521.466	64.826	130
Pasivos Corrientes	4.038.911	11.616.904	2.220.008	1.352.097	285.796	8.504.123	67.656
Pasivos no Corrientes	24.938.094	11.231.270	46.470.191		2.140.643	0	0
Patrimonio	66.371.945	5.539.346	4.161.929	110.060	25.095.027	-8.439.297	-67.526
Total Pasivos	95.348.950	28.387.520	52.852.128	1.462.157	27.521.466	64.826	130

MEMORIA
2015

33

GRUPO EFE

ESTADOS RESUMIDOS DE FLUJOS DE CAJA

2015

Concepto	Metro Valparaíso	Tren Central	Biotrén	Ferrocarril Arica La Paz	Invia	Terra	ITF
Flujos de la Operación	-82.830	-2.441.400	-316.997	-1.020.523	2.301.092	-812	0
Flujos en Operaciones de Inversión	-2.070.798	3.076.377	-22.108.758	-799	-2.262.386	0	0
Flujo en Actividades de Financiamiento	1.811.748	-964.448	24.035.268	0	0	-60.000	0
Incremento Neto (disminución)	-341.880	-329.471	1.609.513	-1.021.322	38.706	-60.812	0
Efectivo al principio del período	1.424.716	490.219	297.173	1.277.547	27.997	61.165	0
Efectivo al principio del período	1.099.898	160.748	1.906.686	256.225	66.703	353	0

2014

Concepto	Metro Valparaíso	Tren Central	Biotrén	Ferrocarril Arica La Paz	Invia	Terra	ITF
Flujos de la Operación	440.426	-644.431	351.535	1.108.395	433.209	-2.121	0
Flujos en Operaciones de Inversión	-2.055.820	6.440.649	-3.506.530	-4.212	-618.870	0	0
Flujo en Actividades de Financiamiento	1.740.916	-5.773.749	1.935.955	0	167.000	0	0
Incremento Neto (disminución)	125.522	22.469	-1.219.040	1.104.183	-18.661	-2.121	0
Efectivo al principio del período	1.299.194	467.750	1.516.213	173.364	46.658	63.286	0
Efectivo al principio del período	1.424.716	490.219	297.173	1.277.547	27.997	61.165	0

ESTADOS RESUMIDOS DE RESULTADOS POR FUNCIÓN

2015

Concepto	Metro Valparaíso	Tren Central	Biotrén	Ferrocarril Arica La Paz	Invia	Terra	ITF
Ingresos de actividades Ordinarias	13.597.969	4.476.383	5.951.971	701.391	3.457.836	0	0
Costo de Ventas	-13.197.472	-5.161.336	-7.036.835	0	-1.745.559	-2.284	0
Ganancia (pérdida bruta)	400.497	-684.953	-1.084.864	701.391	1.712.277	-2.284	0
Gastos de administración	-2.990.175	-1.993.813	-1.378.654	-701.391	-574.803	-6.316	-2.607
Resultados no Operacionales	28.453	-14.071	-2.595	0	348.727	-762	3
Ganancia (pérdida) del período	-2.561.225	-2.692.837	-2.466.113	0	1.486.201	-9.362	-2.604

2014

Concepto	Metro Valparaíso	Tren Central	Biotrén	Ferrocarril Arica La Paz	Invia	Terra	ITF
Ingresos de actividades Ordinarias	13.406.954	5.295.252	3.796.940	739.405	1.368.801	0	0
Costo de Ventas	-12.323.384	-6.278.748	-4.688.621	0	-308.821	-2.373	0
Ganancia (pérdida bruta)	1.083.570	-983.496	-891.681	739.405	1.059.980	-2.373	0
Gastos de administración	-2.915.377	-1.585.543	-896.005	-739.405	-573.643	-8.723	-3.124
Resultados no Operacionales	24.768	46.178	-112.425	0	360.090	13.296	48
Ganancia (pérdida) del período	-1.807.039	-2.522.861	-1.900.111	0	846.427	2.200	-3.076



RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCALIZACIÓN

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus Filiales (Grupo EFE), están sujetas a normas financieras, contables y tributarias similares a las que rigen para las sociedades anónimas abiertas. Esta disposición se encuentra incluida en el DFL #1 de 1993 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

En todo lo que no sea contrario a su Ley Orgánica, los actos y contratos que realiza se rigen por las normas del derecho privado.

EFE se relaciona con el gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros. La Empresa es fiscalizada por la Contraloría General de la República en cuanto a las transferencias del Estado y a las rendiciones que debe hacer por la utilización de dichos recursos, entre otras materias.

A los trabajadores de las empresas del Grupo EFE no se les aplica ninguna norma que afecte a los trabajadores del Estado. Para todos los efectos, se consideran trabajadores del sector privado.

Los proyectos de Inversión a desarrollar por la empresa con recursos fiscales, son evaluados bajo criterios de rentabilidad social y en forma previa a su ejecución deben ser aprobados por el Ministerio de Desarrollo Social.

Por otra parte, por pertenecer al Sistema de Empresas Públicas (SEP), EFE aplica como mínimo las normas de buen gobierno corporativo que propone esa Institución, y suscribe con ella un programa anual de presupuesto, metas estratégicas y otras materias que se incluyen en el denominado "Convenio de Programación SEP - EFE".



GOBIERNO CORPORATIVO

La ley orgánica de EFE establece el modo de conformar los Directorios y la manera de relacionarse con el Estado, dueño en un 100% de esta empresa del sector público. Esta relación de propietario por parte del Estado, es ejecutada a través del Sistema de Empresas Públicas (SEP), cuyas principales funciones y atribuciones dicen relación con reglas de Gobierno Corporativo, nombramiento de Directores y evaluación y control de la gestión del Grupo EFE.

Como toda empresa pública, está sujeta al cumplimiento de un código denominado "Código SEP", por lo tanto, EFE guía su gestión aplicando todos los principios éticos que establece dicho código.

Gobierno Corporativo y Generación de Valor:

Grupo EFE busca en forma permanente optimizar el uso de sus recursos, mediante una gestión eficiente y eficaz de sus activos y del uso de los fondos que producto de proyectos rentables socialmente o subsidios son provistos por el Estado de Chile.

Probidad Administrativa y Financiera:

Las personas deben observar una conducta intachable, así como un desempeño leal y honesto en sus cargos, con preeminencia del interés general por sobre el interés particular. Los Directores y principales ejecutivos cumplen la obligación de presentar una declaración de intereses antes de asumir el cargo o cuando algún hecho relevante así lo amerite.

Apertura y Transparencia:

Toda la información relevante de la gestión es puesta a disposición de la ciudadanía en cuanto se conoce y la información financiera se somete a auditorías externas. En línea con este principio de transparencia, la empresa informa los hechos relevantes al mercado a través de la SVS y publica los resultados de la gestión en su página web, link de "Transparencia Activa".

Además de los principios expuestos, también son prioridades de la Empresa y sus Filiales, el Respeto por los Derechos Humanos, por los Trabajadores y sus organizaciones y por el medio ambiente.

En cuanto a la Responsabilidad Social Empresarial (RSE), EFE reconoce y respeta los derechos legales y contractuales de todos los grupos de interés relacionados con la actividad ferroviaria.

ESTRUCTURA DE GOBIERNO CORPORATIVO

COMITÉ DE DIRECTORES - AUDITORÍA

El comité de Auditoría está constituido por 3 miembros, sus integrantes son:

José Miguel Cruz González - Director y Presidente del Comité

Luis Horacio Rojas Mansilla - Director

Pablo Lagos Puccio - Director

A partir de marzo de 2016, el comité de auditoría lo preside el Director Luis Horacio Rojas Mansilla.

El comité de Directores revisa materias financieras y económicas de la Empresa y expone al Directorio sus recomendaciones sobre las siguientes materias:

- Analizar y pronunciarse sobre los estados financieros, y el informe de Control Interno, entre otras materias.
- Aprobar los planes anuales de auditoría y su desarrollo.
- Proponer a los Auditores Externos y Clasificadores de Riesgo.
- Examinar los sistemas de remuneraciones y planes de compensación de Gerentes y ejecutivos principales.
- Velar porque se cumplan las normativas del Código SEP y reglamentación general de la organización.
- Estar Informado sobre las operaciones con partes o personas relacionadas.
- Conocer, entre otras materias, las presentaciones relativas a los cambios en los principios y criterios contables aplicados.

COMITÉ DE DIRECTORES - PROYECTOS

El comité de Proyectos está integrado por 5 miembros, sus integrantes son:

David Guzmán S. - Director y presidente del Comité

Jorge Inostroza S. - Presidente del Directorio EFE

Magdalena Frei L. - Directora

Oscar Peluchonneau C. - Director

Pedro Pérez M. - Director, Representante de los Trabajadores

A partir de febrero de 2016, el comité de proyectos lo preside el Director Oscar Peluchonneau C.

El Comité de Proyectos supervisa la ejecución de los megaproyectos, en sus principales indicadores de Plazo, Costos, Alcance y Sostenibilidad. Además, efectúa el seguimiento del estado de los principales riesgos, de la seguridad, de las relaciones con la comunidad y de los contratos que lo componen.

Adicionalmente, revisa todos los proyectos que serán licitados públicamente, buscando propiciar la competencia entre los licitantes y expone al Directorio sus recomendaciones sobre las siguientes materias:

1. Adjudicación de licitaciones.
2. Temas de contingencia y/o críticos al estado del proyecto, como por ejemplo:
 - Aprobaciones por parte de autoridades locales.
 - Problemas con la comunidad.
 - Estado de procesos de Expropiaciones y Servidumbres.
 - Modificaciones de contratos.
3. Estrategias para evaluar o adjudicar licitaciones.
4. Incidentes mayores en obras.
5. Visitas a obras específicas para análisis de las mismas.

COMITÉ DE DIRECTORES - RIESGOS

El comité está integrado por 3 miembros, sus integrantes son:

Sr. Luis Horacio Rojas M. - Director y Presidente del Comité de Riesgos

Sr. José Miguel Cruz G. - Director

Sr. Pablo Lagos P. - Director

A partir de marzo de 2016, el comité de riesgos lo preside el Director José Miguel Cruz G.

PRINCIPALES FUNCIONES:

I. Recomendar para aprobación del Directorio, el Modelo de Gestión de Riesgos del Grupo EFE. (Las Filiales deben adherir al Modelo de Gestión de Riesgos de EFE y proponer la aprobación de este a sus Directorios)

II. Establecer los límites de exposición de riesgo para la aprobación del Directorio y de la Administración cuando corresponda.

III. Conocer y establecer los planes de acción para cumplir las normas actuales y nuevas que emita el SEP1 y CAIGG2 u otras entidades regulatorias en temas de Gestión de Riesgos.

IV. Dar seguimiento a los riesgos relevantes materializados a través de los informes, de los auditores externos, de la auditoría interna y de otras instancias de control, para atender las observaciones y recomendaciones que formulen sobre la gestión de riesgos.

Además de los comités señalados, en sesión de Directorio de 9 de abril de 2015 se creó un Comité Inmobiliario, presidido por Don Luis Horacio Rojas e integrado por los señores Jorge Inostroza y Pedro Pérez. Asimismo, acordaron crear un Comité de Carga presidido por el señor David Guzmán e integrado por la señora Magdalena Frei y el señor Oscar Peluchonneau, todos los directores del Grupo EFE.

OFICIAL DE CUMPLIMIENTO

En el marco de la política de perfeccionamiento del Gobierno Corporativo, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado dispuso la implementación de un Modelo de Prevención contemplado en la Ley 20.393, que establece y regula la responsabilidad penal de las personas jurídicas en el caso de delitos de lavado de activo, financiamiento del terrorismo y cohecho a funcionario público, nacional y extranjero.

AUDITORÍA INTERNA

En la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, La Gerencia de Auditoría Interna depende funcionalmente del Directorio, a través del Comité de Auditoría, y administrativamente del Gerente General.

POLÍTICAS DE INVERSIÓN, FINANCIAMIENTO Y SEGUROS

INVERSIONES EN ACTIVOS INMOVILIZADOS Y SU FINANCIAMIENTO

Es política de Grupo EFE expandir el modo ferroviario de carga y pasajeros como una alternativa de transporte público que permita hacer frente a los problemas de congestión, contaminación y saturación de las ciudades, mejorando de esa forma la calidad de vida de los ciudadanos, aportando a la competitividad del país, favoreciendo su desarrollo.

Las iniciativas de Inversión se establecen en planes trienales de desarrollo, los que son propuestos para su aprobación al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, siguiendo las pautas establecidas en la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

También es política que toda inversión se acometa con un plan de financiamiento asociado, quedando incluido en el Plan Trienal de Inversiones. Entre las principales fuentes de financiamiento para las inversiones se encuentran: aportes fiscales, endeudamiento con garantía parcial o total del Estado, venta de activos, convenios de transferencias de recursos entre el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, cuyos recursos provienen de la Ley Espejo Transantiago y recursos internos.

FINANCIAMIENTO OPERACIONAL

Es política de la Empresa no operar servicios deficitarios, y asegurar la sustentabilidad económica y social. Para ello, existen aportes directos del Estado que permiten cubrir parte de los costos directos de operación de los servicios de pasajeros que se entregan en razón de ser una empresa que busca aportar a la comunidad con soluciones que generan bienestar y ahorros para el país.

Cumpliendo esta política, a partir del año 2011, la Ley de Presupuesto del Estado contempla un aporte al mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, lo que permite cancelar los costos de operación que no alcanzan a ser cubiertos con recursos propios. Además de lo anterior, la misma Ley contempla la entrega a EFE del 100% de los fondos necesarios para desarrollar, mantener y operar el Ferrocarril de Arica a la Paz en el tramo chileno.

La aplicación de esta política, ha permitido al Grupo EFE no incrementar sus niveles de endeudamiento financiero para cubrir déficit de operaciones, dando de esta forma continuidad y viabilidad a la operación de sus servicios de pasajeros.

INVERSIONES FINANCIERAS

La Política de Inversiones Financieras de la Empresa se encuentra determinada por lo dispuesto en su Ley Orgánica, en el Oficio Orden N° 1507, del 23 de diciembre de 2010, del Ministerio de Hacienda y en la Política interna GFA-01062011

Es objetivo de la Política de Inversiones Financieras el mantener equilibrio entre rentabilidad y riesgo, cumpliendo las normas establecidas para Empresas del Sector Público.

En términos generales, la política determina los tipos de instrumentos de inversión como los niveles máximos de riesgo que deben tener. La política también establece que EFE entregará la Administración de su cartera de Inversiones Financieras a empresas especializadas en la materia.

Los instrumentos financieros y los niveles de riesgos mínimos en los que la empresa puede invertir sus excedentes de caja son los siguientes:

Tipo de Instrumento	Nivel de riesgo asociado
Depósitos a Plazo menor a un año	1+
Depósitos a Plazo a más de un año	AA-
Pactos de retrocompra con Bancos	1+ o AA- (según clasificación de sus depósitos)
Fondos Mutuos menores a 90 días	Riesgo de crédito AA-fm y de mercado M1

Si las inversiones se realizan a través de terceros, además de lo anterior se puede invertir en instrumentos del Banco Central o la Tesorería General de la República y en bonos bancarios subordinados que tengan una clasificación de riesgo mayor o igual a AA-, por al menos dos clasificadoras de riesgo debidamente inscritas en la SVS.

También es política mantener ciertos niveles de concentración que minimicen los riesgos asociados y que la custodia de los instrumentos se realice en una institución financiera o en Depósito Central de Valores (DCV).

Con el fin de minimizar los riesgos de administración de los fondos de Corto plazo que se invierten bajo esta política, EFE ha firmado contratos de "Administración Externa de Cartera" con dos Administradoras de Fondos locales, que garantizan que las inversiones se realicen en condiciones de mercado y se custodien en el Depósito Central de Valores.

SEGUROS

La Política de Seguros se encuentra contenida en la norma interna GFA-01032011, siendo la política administrar los riesgos mediante su transferencia al mercado asegurador para aquellos eventos que puedan generar pérdidas de mayor cuantía, y retener los riesgos para eventos que pueden no afectar sustancialmente el patrimonio de EFE y para aquellos que no resultan transferibles al mercado asegurador.

Con esta política, se aseguran todos aquellos activos cuyo valor de tasación supere MUSD 1.000. No obstante, la infraestructura ferroviaria de la Empresa se asegura por el 100% ante eventos catastróficos.

Adicionalmente, se contratan coberturas de riesgo por responsabilidad civil del Grupo EFE, sus directores y ejecutivos, de accidentes personales y seguros de vida de los trabajadores.

EFE mantiene los siguientes seguros:

- Seguros de obras civiles terminadas y construcción, que cubre la infraestructura ferroviaria, para el mantenimiento y la rehabilitación de vías férreas.
- Seguros de Responsabilidad Civil, para Grupo EFE como para los proveedores de los contratos CPIF.
- Seguros de Responsabilidad Civil de Directores y Ejecutivos.
- Seguros de Incendio y Sismo para los bienes inmuebles, como edificios, estaciones, talleres y demás construcciones que posee, superiores a MUS\$ 1.000
- Seguros de vida de los funcionarios del Grupo EFE.

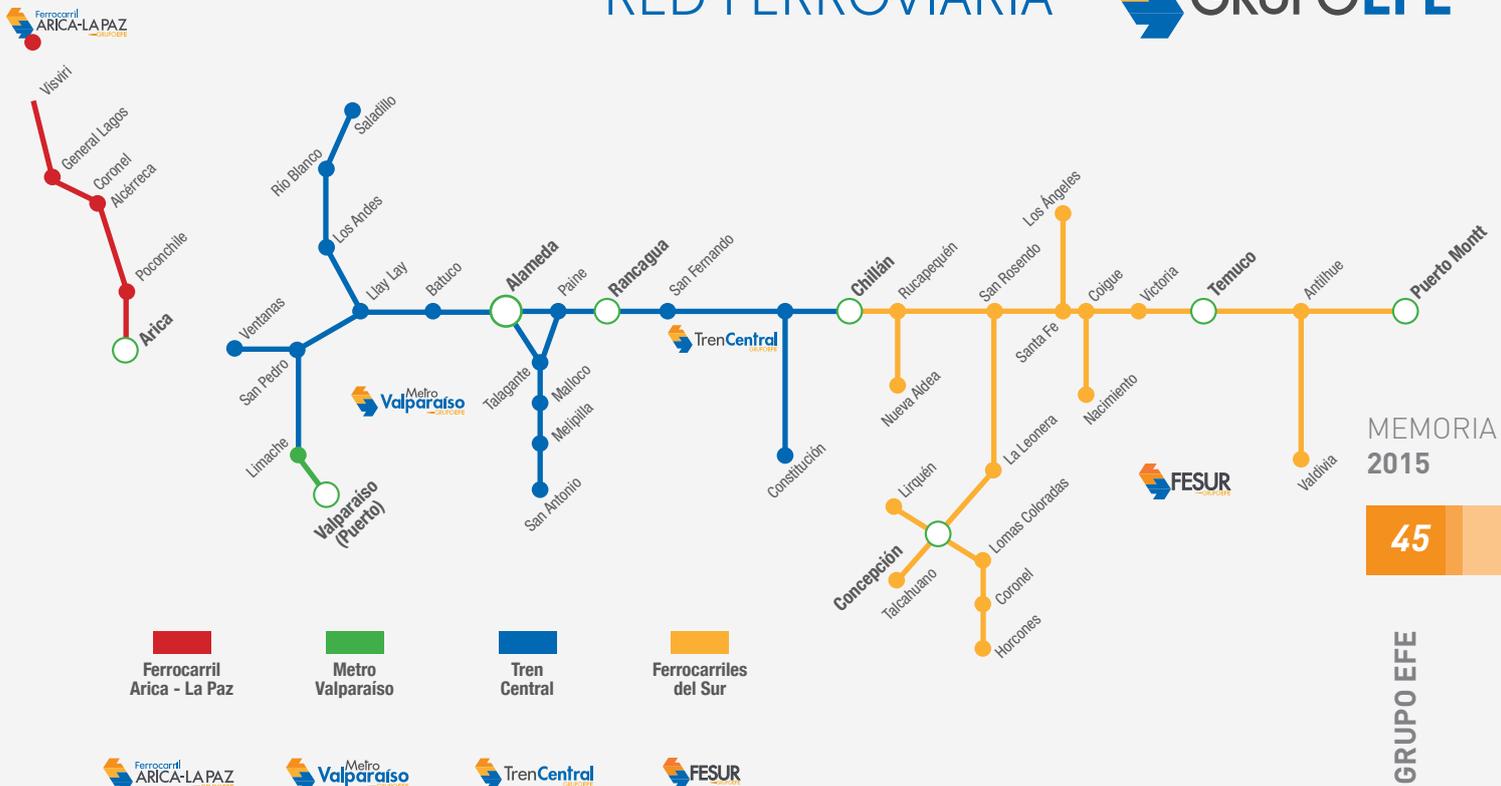
Durante el año 2015 se activaron las pólizas de seguros para cubrir siniestros relacionados con el incendio en Melipilla, que dañó parte de la vía férrea, 2 eventos de socavaciones de la vía en la zona sur y el terremoto en la zona norte, de los cuales se recibió una indemnización en el año 2014 por la suma de US\$ 194.510 por el incendio en Melipilla, en el año 2015 se cerró por pérdidas bajo el deducible un evento de socavación en la zona sur y se espera de la compañía de seguros la indemnización por la suma de UF 38.426,67 correspondiente al terremoto en la zona norte.

RECURSOS FÍSICOS Y ECONÓMICOS

La red ferroviaria consta de 2.200 kilómetros, entre Ventanas por el norte y Puerto Montt, por el sur, incluyendo trazados transversales con accesos a los principales puertos de las regiones de Valparaíso y Concepción. Además, de las vías del tramo chileno del ferrocarril Arica-La Paz, que va desde Arica hasta Visviri (204 kilómetros).

VÍA FERREA CON SUS DEPENDENCIAS Y ANEXOS

VÍAS FÉRREAS PRINCIPALES	Plena Vía Alameda La Paloma (Puerto Montt) - Túnel Matucana a Puerto Valparaíso - Empalme Alameda a Barrancas.
RAMALES PRINCIPALES	Concepción - Lomas Coloradas; Talca - Constitución; Antilhue - Valdivia; Llay - Llay - Los Andes; Los Andes - Río Blanco; San Pedro - Ventanas; San Rosendo - Talcahuano; Santa Fe - Los Ángeles; Coigüe - Nacimiento.
INFRAESTRUCTURA DE LA VÍA	Túneles, Electrificación, Señalizaciones y Comunicaciones, Obras de Artes (Bóvedas, Alcantarillas, Puentes, Marcos) , Materiales y Accesorios de Vía.
TERRENOS DE LA FAJA VÍA	Red Norte, Red Sur.



EDIFICIOS Y CONSTRUCCIONES

Estaciones y Edificios para Oficinas administrativas, Talleres Ferroviarios y Edificios, Subestaciones eléctricas, Casas Habitacionales, Andenes y Bodegas, Confinamiento de la Vía (Cercos), Rampas de Carga, Otros.

MAQUINARIAS Y EQUIPOS

Tornos, Plantas soldadoras, Grúas, y Otros. Maquinarias de Vías, Automotores y Locomotoras, Repuestos de Material Rodante, otros.

PRINCIPALES DOMINIOS DE INTERNET

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO	Efe.cl - Ferrocarriles.cl - Ferrovia.cl - Biovias.cl
METRO VALPARAÍSO	Merval.cl
INMOBILIARIA NUEVA VÍA S.A.	Invia.cl
SERVICIO DE TRENES REGIONALES TERRA S.A.	Terra - sur.cl - Terrasur.cl - Trenesregionales.cl
TREN CENTRAL	Tmsa.cl - Trenesmetropolitanos.cl

MARCAS REGISTRADAS

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO	EFE, Ferrocarriles Suburbanos, Ferrocarriles de Pasajeros, Empresa de Ferrocarriles de Chile, Ferrocarriles de Chile, Ferrocarriles Nacionales, Efectiva, EFE en Viaje, EFE Viajes, Ferrovito, FERROBUS, MOPASA, Vía-Club.
ITF S.A.	ITF, Infraestructura y Tráfico Ferroviario.
METRO REGIONAL DE VALPARAÍSO S.A.	MERVAL, Metroval, Mervalmarket, Mervalpak, Mervalcarga, Mervaltaxi, Mervalbus, Mervalcard.
FCALP S.A.	FCALP, Ferrocarril de Arica a La Paz.
FESUB S.A.	Terrasur, Ferrocarriles del Sur, Ferrosur, Ferrocarriles Suburbanos de Concepción ,Biotrén, FESUB de Concepción, BIOVIAS.
INMOBILIARIA NUEVA VÍA S.A.	Invia.



ACTIVIDAD
Y NEGOCIOS

MODELO DE NEGOCIO

El propósito de contribuir a mejorar la movilidad de las personas y reducir los costos logísticos, desarrollando un transporte sostenible para una mejor calidad de vida, se visualiza en el siguiente esquema:

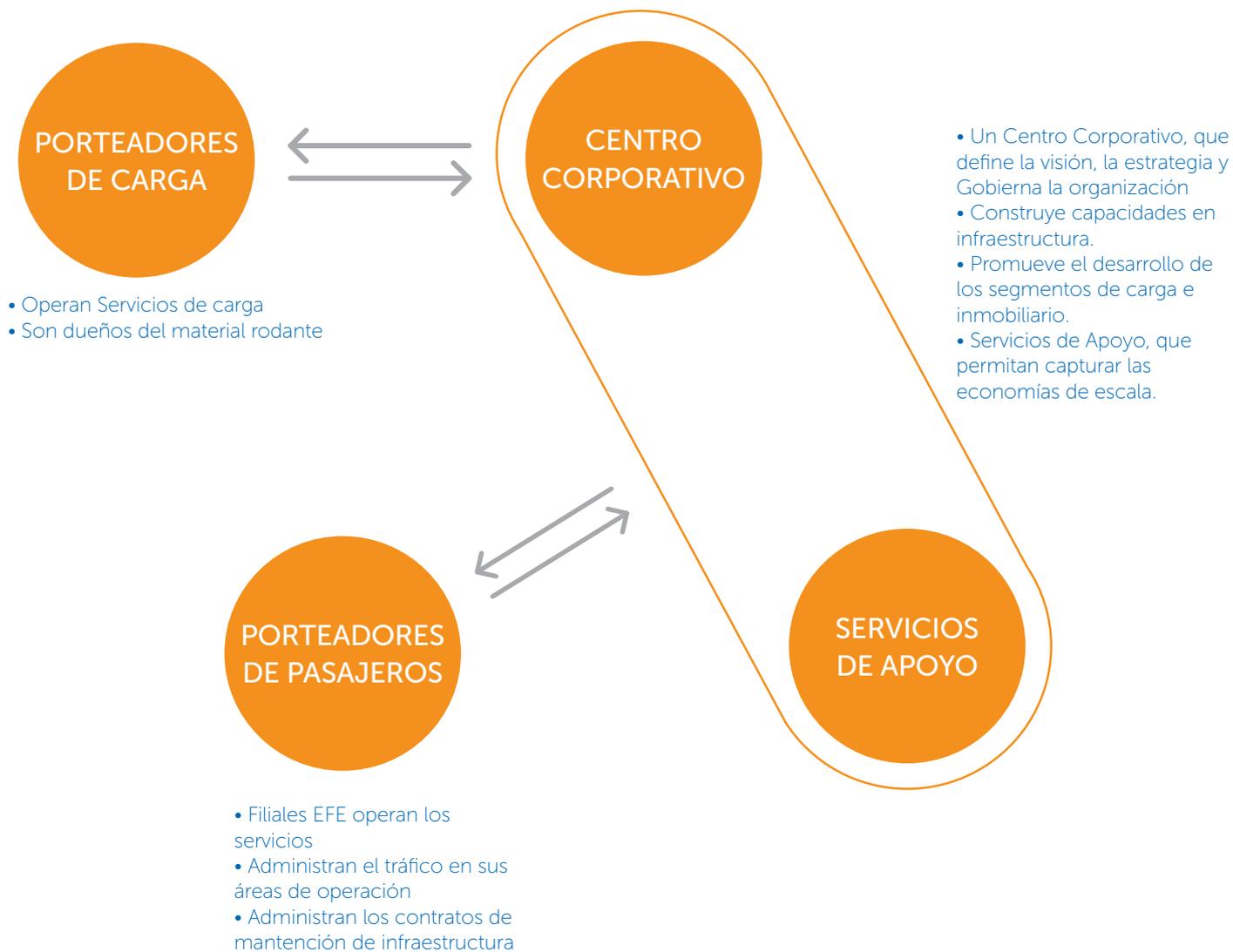


SEGMENTACIÓN GEOGRÁFICA

El actual modelo de Negocios, se sustenta en una segmentación geográfica e integración vertical con la operación de pasajeros, lo que realiza a través de sus empresas filiales Metro Valparaíso (Puerto Valparaíso - Limache), Tren Central (Limache - Chillán) y Fesur (Chillán - Puerto Montt).

ARQUITECTURA ORGANIZACIONAL

El modelo de negocio contempla una estructura que consta de:



SEGMENTOS DE NEGOCIO

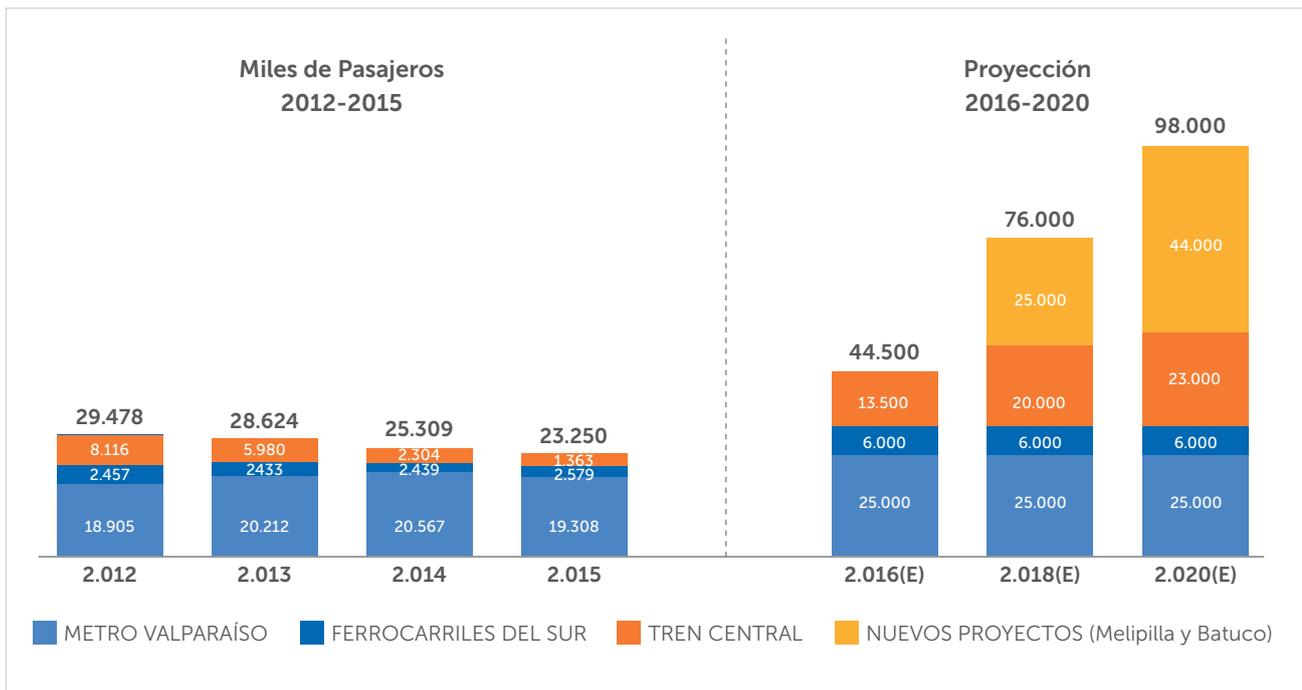
La Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene por objeto establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y de carga, a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transporte complementarios, cualquiera que sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad. Asimismo, su giro le permite explotar comercialmente los bienes de que es dueña. Este objeto social lo puede realizar directamente o por medio de contratos u otorgamientos de concesiones, o mediante la constitución de sociedades anónimas.

Atendiendo a su objeto social y a su modelo de negocios, EFE gestiona y mide el desempeño de sus operaciones por segmento, siendo éstos coincidentes con la organización societaria y geográfica. De tal forma, los segmentos están referidos a tres actividades: Negocio de carga, Servicios de pasajeros y Negocio inmobiliario.

SEGMENTO TRANSPORTE DE PASAJEROS

EFE provee servicios de transporte de pasajeros a través de filiales, los principales servicios operativos son los siguientes:

- Metro Valparaíso, a través de su servicio Merval
- Tren Central, a través de sus servicio Metrotren; Talca - Constitución y Santiago - Chillán
- Ferrocarriles del Sur, a través de su servicio Biotren, Corto Laja y Victoria - Temuco



ACTIVIDAD COMERCIAL SERVICIOS DE PASAJEROS

En comparación con el año 2014, los servicios de pasajeros se vieron afectados por las fuertes marejadas ocurridas en la quinta región y por la interrupcción en los servicios del tramo Santiago-Linares-Chillán, dada una menor disponibilidad de vías necesaria para avanzar en las obras del proyecto Rancagua Express.

El proyecto de crecimiento que está impulsando la Empresa y que busca triplicar la cantidad de pasajeros a prácticamente 100 millones de pasajeros anuales para el año 2020, contempla para los primeros meses de 2016 la puesta en operación de la extensión de servicios del Biotrén desde Lomas Coloradas a Coronel y el aumento de frecuencia y calidad de los servicios de Metro Valparaíso, proyectos que se encuentran en su recta final. Por su parte, en un nivel de avance del 85% se encuentran las obras del proyecto Rancagua Express, que iniciará sus operaciones durante el año 2016.

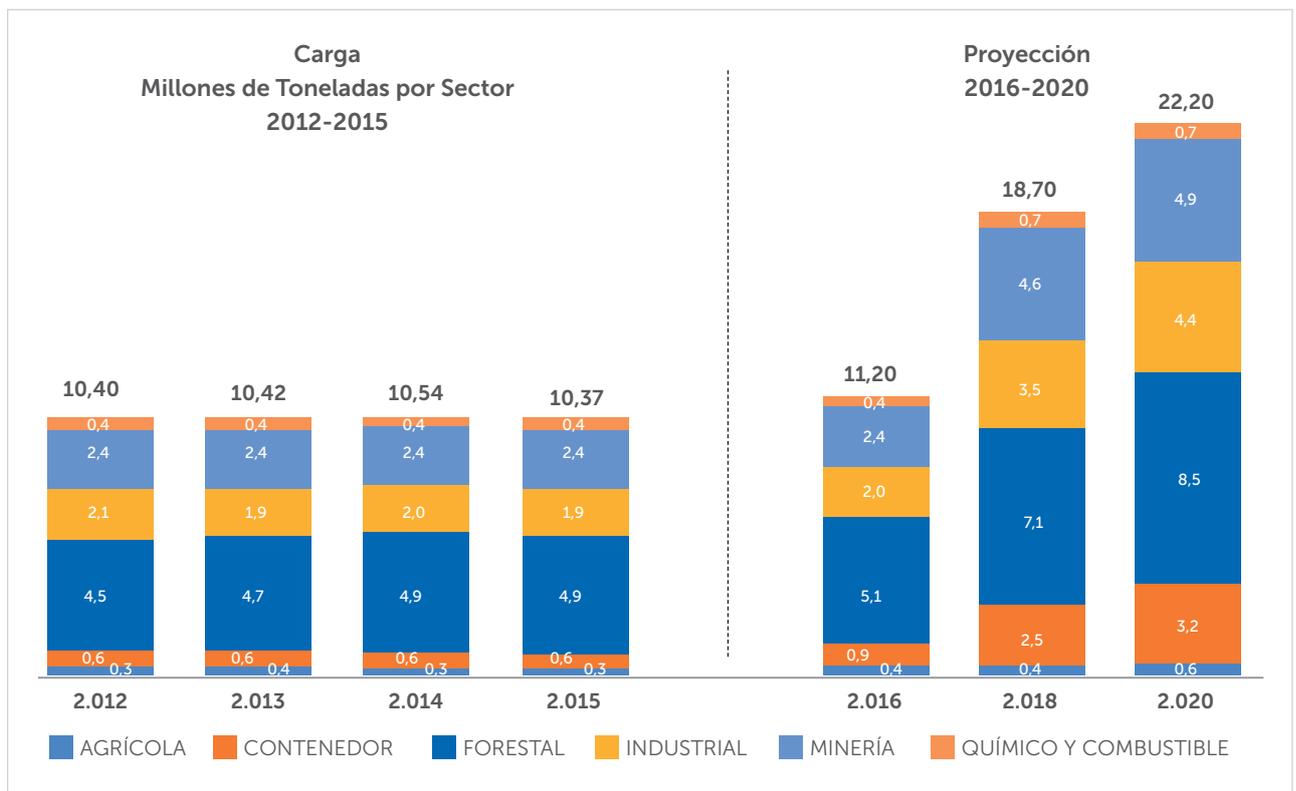
Para los años 2018 en adelante, el plan estratégico contempla proyectos ferroviarios a Melipilla y Batico, los que en conjunto aportarían unos 45 millones de pasajeros anuales, completando así la meta estratégica de triplicar los pasajeros que utilizan el tren como su medio preferido de transporte, dadas las mejoras en su calidad de vida al disminuir significativamente sus tiempos de traslado y la contribución que se genera por utilizar medios no contaminantes y que además contribuyen a descongestionar otras vías de transporte.

SEGMENTO DE TRANSPORTE DE CARGA

El servicio de transporte de carga lo realizan nuestros porteadores, quienes sostienen la relación directa con los generadores de carga. EFE mantiene con ellos un contrato de acceso, el cual regula los derechos y obligaciones entre las partes en el uso de la infraestructura ferroviaria del Grupo EFE.

Actualmente, EFE cuenta con dos porteadores de carga: FEPASA y TRANSAP, quienes operan desde el año 1994 y el año 2000, respectivamente. Los ingresos para EFE generados en este negocio provienen de tres fuentes:

1. Canon de Acceso, que es un monto que el porteador cancela por el derecho de uso de las líneas férreas.
2. Peaje Fijo, cuyo monto depende de las extensiones máximas utilizadas por cada porteador dentro de la cobertura EFE.
3. Peaje Variable, cuyo monto depende de las toneladas y distancias recorridas por cada porteador



ACTIVIDAD COMERCIAL TRANSPORTE DE CARGA

La actividad de carga, operada actualmente por las Empresas Fepasa y Transap, se mantuvo durante el año 2015 bastante en línea con los últimos años, sin observar crecimientos relevantes en el total de toneladas movilizadas en cada uno de los sectores económicos en los que estos dos porteadores prestan sus servicios.

El Grupo EFE, con el fin de potenciar el transporte de carga que se traslada en ferrocarriles, está certificando los puentes de toda su red y se encuentra estudiando mejoras que deben tener los corredores ferroviarios de la zona central. Dentro de los nuevos proyectos, Grupo EFE junto a otros actores de la cadena de transporte y logística está desarrollando nuevos centros de intercambio modal, para la zona central del país.

Los planes estratégicos de EFE contemplan pasar de 10 millones de toneladas en 2015 a 22 millones en el año 2020, para ello, se estiman crecimientos importantes en el transporte de contenedores, en trozos y rollizos del sector forestal, en transporte de cemento y aridos del sector industrial y en concentrado de cobre de la Minería. Para lo cual se espera contar con los recursos financieros que permitan acometer inversiones en infraestructura ferroviaria del orden de USD 60 millones en los próximos tres años.

SEGMENTO INMOBILIARIO

Este segmento, se relaciona con la explotación comercial de los inmuebles del Grupo EFE, mediante la construcción, realización y/o desarrollo de proyectos inmobiliarios, la administración de las propiedades existentes y su comercialización, tanto en lo referido a rentas por arrendamiento, como por la enajenación de aquellos no fundamentales para la actividad ferroviaria.

Durante el año 2015, la actividad comercial de este segmento se centró en la mantención de los flujos de caja e ingresos provenientes de los arriendos y junto con lo anterior, y con el apoyo del nuevo Sistema de Información Geográfico, se avanzó en el desarrollo de un esquema de normalización y cobro de cientos de atravesos ilegales que existen en los 2.100 kilómetros de líneas férreas, cuyos frutos de ingresos comenzarán a verse reflejados durante el año 2016.

Entre los resultados Inmobiliarios de 2015, se destacó la obtención de recursos de caja por MM\$2.200 por la expropiación de 33.864 metros cuadrados de la Ex Maestranza San Eugenio, correspondientes a la porción del lote 1 y todo el lote 4 de ese terreno.

INVERSIONES

El Programa de Inversiones 2014-2016, se orienta principalmente a fortalecer el desarrollo del transporte ferroviario, enfocado en mejorar la seguridad, la confiabilidad, la cobertura y la capacidad de la infraestructura de la red ferroviaria, tanto para carga como para pasajeros.

Asimismo, este programa de inversiones está enfocado en incentivar el aumento en el transporte de carga, duplicando los volúmenes actuales, junto con desarrollar nuevos proyectos de transporte de servicios de pasajeros suburbano en la zona surponiente de la Región Metropolitana.

El Plan Trienal 2014-2016, publicado inicialmente en agosto 2014, fue modificado en su contenido y financiamiento, quedando esta modificación con su tramitación definitiva el 16 de abril de 2015 y ha quedado como sigue:

PROGRAMA	MMUSD 2014	MMUSD 2015	MMUSD 2016	MMUSD Total
1. Continuidad Operacional	60,2	69,7	74,5	204,4
2. Productividad Operacional	44,2	60,3	42,5	147,0
3. Aumento Transporte de Carga	95,5	143,4	136,9	375,8
4. Aumento Transporte de Pasajeros	115,6	278,2	164,9	558,7
PROGRAMA	315,5	551,6	418,8	1.285,9

El plan trienal considera fuentes de financiamiento y niveles de prioridad para la ejecución de proyectos en sus distintos programas. Para una misma fuente de financiamiento, deben ejecutarse primero los proyectos con mayor nivel de prioridad. Para ello, se debe considerar las estipulaciones de la Tabla "Proyectos de Inversiones" que establece el artículo 2° del decreto N° 110, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones (Plan Trienal 2014-2016).

Las fuentes de financiamiento que establece el Plan Trienal 2014-2016 son las siguientes:

FINANCIAMIENTO	MMUSD 2014	MMUSD 2015	MMUSD 2016	MMUSD Total
Aporte Fiscal	65,5	65,5	65,5	196,5
Deuda - Ley Espejo para Pasajeros y Cruces	107,8	87,0	93,3	288,1
Deuda 100% Garantizada	45,2	207,6	104,9	357,7
Deuda respaldada con Flujos futuros de				
Proyectos de Pasajeros	24,6	28,0	40,2	92,8
Recuperación de IVA	23,7	4,8	11,6	40,1
Deuda Bancaria Privada	3,8	80,4	49,6	133,8
Deuda con Aporte de Privados	40,0	57,3	53,7	151,0
Recursos Internos	4,9	21,0	0,0	25,9
Total Plan Trienal 2014 - 2016	315,5	551,6	418,8	1.285,9

AVANCE FINANCIERO PLANES TRIENALES:

Plan Trienal 2014-2016

El avance financiero respecto al presupuesto total alcanzó un 29% y un 68% respecto al presupuesto de caja al cierre del año 2015.

Plan Trienal 2011-2013

En 2015, se alcanzó un 84% de avance financiero respecto a los valores totales de los proyectos de inversión que contemplaba el plan trienal de inversiones 2011-2013.

PROYECTOS

El crecimiento de las ciudades, la concentración de población en centros urbanos y el explosivo aumento del parque automotriz, entre otros factores; han generado niveles de congestión que se hacen cada vez más sostenidos, generalizados y persistentes.

Si a eso sumamos que el 97% de la carga en la zona centro sur del país, se mueve por medio de camiones que transitan por esas mismas calles y autopistas; el panorama es bastante más crítico. Sin embargo, son estas circunstancias las que han hecho que hoy exista una necesidad y una oportunidad para ferrocarriles. Es en este escenario en que las ventajas competitivas del tren cobran mayor fuerza: mayor seguridad, menores tiempos de traslado, confiabilidad en los horarios, mayor comodidad, contribuye a la descongestión, descontaminación y cuidado del medio ambiente. Todos estos factores, permiten dar viabilidad económica y rentabilidad social a los proyectos ferroviarios.

En este contexto, el nuevo modelo de negocios de la empresa ha focalizado su operación en desarrollar trenes de cercanía, que por sus características actúan como un complemento de los otros modos de transporte público como buses y metro, permitiendo hacer frente a la necesidad de contar con un sistema de transporte público integrado, eficiente y de calidad.

La meta es transportar 100 millones de pasajeros al 2020. Para ello, la empresa se encuentra desarrollando una serie de proyectos en las regiones de Valparaíso, Metropolitana, de O'Higgins y del Bío Bío.

Principales proyectos en ejecución:

- Proyecto Nos y Rancagua Xpress
- Extensión Biotren a Coronel
- Nuevos trenes para metro Valparaíso

Proyectos en etapa de ingeniería:

- Proyecto tren Alameda-Melipilla
- Proyecto tren Santiago-Batuco
- Proyecto Nuevo Puente Ferroviario Bío Bío

NOS Y RANCAGUA XPRESS

Dos nuevos servicios a Nos y Rancagua, permitirán disminuir en una hora promedio por día los tiempos de traslado de los usuarios. Para ello se encuentran en construcción dos nuevas vías hasta Nos, nuevas estaciones y desnivelación de cruces e instalación de pasarelas peatonales para un mayor estándar de seguridad, entre otras obras.

El proyecto incorpora una flota de 16 trenes nuevos, de última tecnología (los más modernos que operarán en Latinoamérica), y que reducen en un 75% la emisión de ruidos y en un 25% el consumo de energía.

Se contará con un servicio entre Santiago y Nos cada 4 minutos en horario punta y cada 8 minutos en horario normal, en un recorrido que unirá el sur de Santiago con la Estación Central en tan sólo 17 minutos. Asimismo, el servicio entre Santiago y Rancagua será de 50 minutos, con trenes cada 15 minutos en horario punta y cada 30 minutos en horario normal.

La operación de ambos servicios se espera para el 2016 y en régimen proyecta transportar 24 millones de pasajeros por año y se encuentra con un 85% de avance.



Prácticamente terminada se encuentra la estación Lo Blanco, en la comuna de San Bernardo.



16 nuevos trenes fueron adquiridos para cubrir los servicios de este proyecto.

EXTENSIÓN BIOTREN A CORONEL

En la Región del Bío Bío se trabaja en la extensión que llevará el Biotren hasta Coronel, se construyen seis nuevos paraderos y una estación Intermodal que servirá de conexión, vía buses, con Lota y la provincia de Arauco. Se estima una reducción en los tiempos de viaje de más de una hora al día por pasajero respecto al transporte público actual y en una zona de influencia de casi 500 mil habitantes (Concepción, San Pedro de la Paz y Coronel).

La duración de un viaje entre Coronel y Concepción será de 42 minutos, se realizarán 30 viajes diarios, 20 en hora punta mañana, con trenes cada 15 minutos, y diez viajes en hora punta tarde, con servicios cada 30 minutos.

Nuestras proyecciones indican que el servicio Biotren transportará más de 5,6 millones de pasajeros al año, lo que se sumará a las 1,5 millones que traslada actualmente.

El inicio de los nuevos servicios está contemplado para los últimos días de febrero de 2016.



Los pasajeros con capacidades diferentes podrán viajar gratis en el Biotren

Nueva Estación Intermodal Coronel



TRENES PARA METRO VALPARAÍSO



Metro Valparaíso incorporó 8 nuevos trenes que le permitirán aumentar la frecuencia de sus viajes y hacer frente a una creciente demanda de servicios. El 1 de diciembre de 2015 comenzaron a operar estos nuevos automotores, aumentando la flota de material rodante de nuestra filial regional a 36 unidades. Los nuevos vagones tienen una capacidad para 376 pasajeros y alcanzan una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora.

Esta adquisición a la Empresa Alstom, contó con un financiamiento de largo plazo (20 años), que será cubierto con recursos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la Ley Espejo del Transantiago y su Fondo de Apoyo al Transporte Regional (FAR).

PROYECTO TREN ALAMEDA – MELIPILLA

El proyecto Tren de Pasajeros Alameda a Melipilla, busca disminuir hasta en dos horas diarias los tiempos de traslado de los futuros usuarios. El servicio conectará ocho comunas, considerando además conexiones intermodales con metro, permitiendo transportar 30 millones de pasajeros anuales. La frecuencia de sus trenes se estima en 24 minutos horario punta y 48 minutos en horario valle en su tramo más largo.

A la fecha, está terminada la ingeniería básica y presentado el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA). También se ha desarrollado el proceso de Participación Ciudadana formal (PAC) y se está a la espera de la emisión por parte del SEA del primer Informe Consolidado de Solicitudes de Aclaración y Rectificación (ICSARA). La ingeniería de detalle se encuentra próxima a finalizar.

El alcance del proyecto considera:

- 12 estaciones (11 nuevas con mesaninas soterradas)
- 22 trenes nuevos eléctricos, con capacidad para transportar bicicletas
- 21 cruces vehiculares desnivelados
- 10 cruces a nivel protegido
- 63 cruces peatonales protegidos (41 cruces desnivelados, 10 cruces a nivel y 12 cruces asociados a las estaciones)
- Intervalos de operación de 4 y 8 minutos, en horas punta y valle respectivamente entre Alameda y Malloco, 12 y 24 entre Alameda y Talagante y de 24 y 48 entre Alameda a Melipilla.
- Estaciones y pasarelas cumplen con la ley de accesibilidad universal

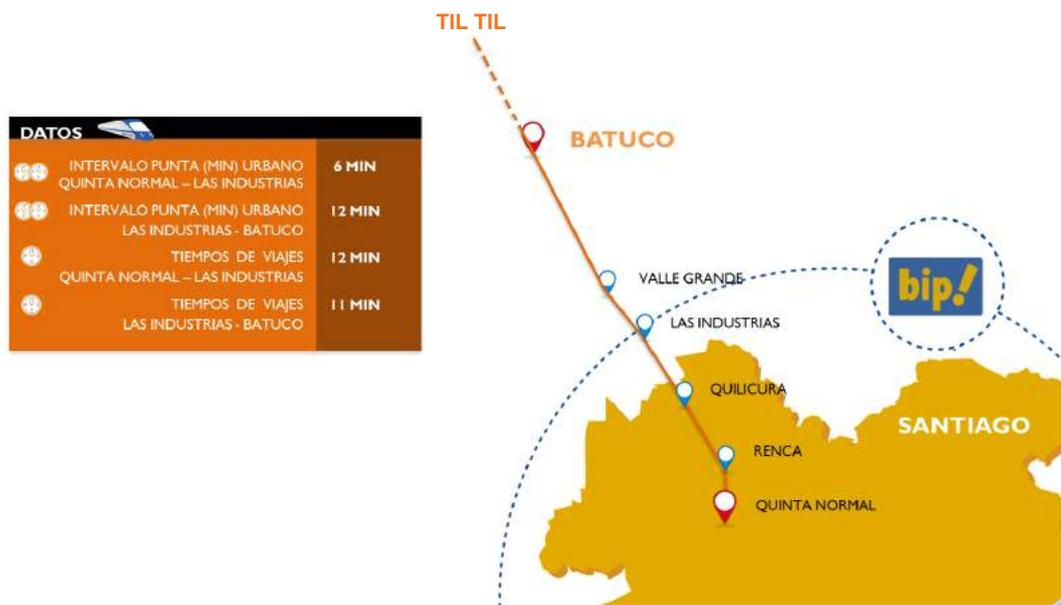


PROYECTO TREN SANTIAGO-BATUCO

El objetivo del proyecto es habilitar un servicio de pasajeros, seguro, confiable y de alto estándar entre Santiago y Batuco, que proyecta movilizar unos 11 millones de pasajeros anuales, manteniendo su disponibilidad para los servicios de carga. Esto incluye rehabilitar la actual vía utilizada por los trenes de carga, confinar la faja vía, desnivelar los cruces vehiculares a nivel y construir pasarelas peatonales para mantener la interconectividad. El Estándar para las vías del nuevo proyecto será clasificación E, lo que permite la circulación de trenes hasta una velocidad de 160 km/hora.

El servicio de pasajeros contará con trenes cada 6 minutos en horas punta en el tramo urbano (Santiago – Las Industrias) y con trenes cada 24 minutos en hora punta en el tramo suburbano (Las industrias – Batuco).

Este proyecto se iniciará con la contratación del estudio de Ingeniería Básica y de Detalle, iniciado el 9 de diciembre de 2015, luego de ser presentado al Ministerio de Desarrollo Social (MDS).



PROYECTO PUENTE BÍO BÍO

El nuevo Puente Ferroviario contempla una inversión de U\$ 120 millones, materializando la construcción de una estructura de 2 kilómetros de largo, con dos vías, empalme en las riberas de las Comunas de San Pedro de la Paz y Concepción, instalación de catenaria para trenes de clase C-1, habilitado para el transporte de carga. Será un puente que dará servicio a los trenes de carga diésel y eléctricos, que actualmente abastecen a las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel que son la puerta de entrada a la provincia de Arauco

El puente descongestionará el actual flujo de trenes que transitan por la única vía existente que data de 1889 y cuya vida útil está llegando a su punto más crítico. Por tanto, se yergue como una solución necesaria y urgente dada la actual tasa de crecimiento de las comunas mencionadas y del aumento de frecuencias del tren de pasajeros que llega a la comuna de Coronel.

Actualmente se encuentra en la elaboración de las bases de licitación para la contratación de la Ingeniería Básica y de Detalle.



ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD

- Estudios de prefactibilidad para un tren que una Santiago y Valparaíso.
- Estudios de prefactibilidad para la implementación de un Hub logístico agroindustrial en la zona central del país.
- Estudios de prefactibilidad para la construcción de ascensores en cerros porteños que potencien un plan de integración para el Gran Valparaíso.
- Estudios para unir Santiago y Concepción a través de un acceso norte.
- Estudios de prefactibilidad para la extensión del Biotrén a Lota por el Sur y al centro de Concepción por el Norte.
- Estudios de transporte de pasajeros y carga para habilitar un ferrocarril entre las ciudades de Llanquihue y Puerto Montt, y otro entre Temuco, Loncoche y Valdivia.



MEMORIA
2015

63

GRUPO EFE

ADMINISTRACIÓN Y RECURSOS HUMANOS

Administración Financiera

En los últimos años, el Grupo EFE ha mostrado una tendencia estable, lo que combinado con una mayor eficiencia operativa ha permitido un EBITDA con igual tendencia.

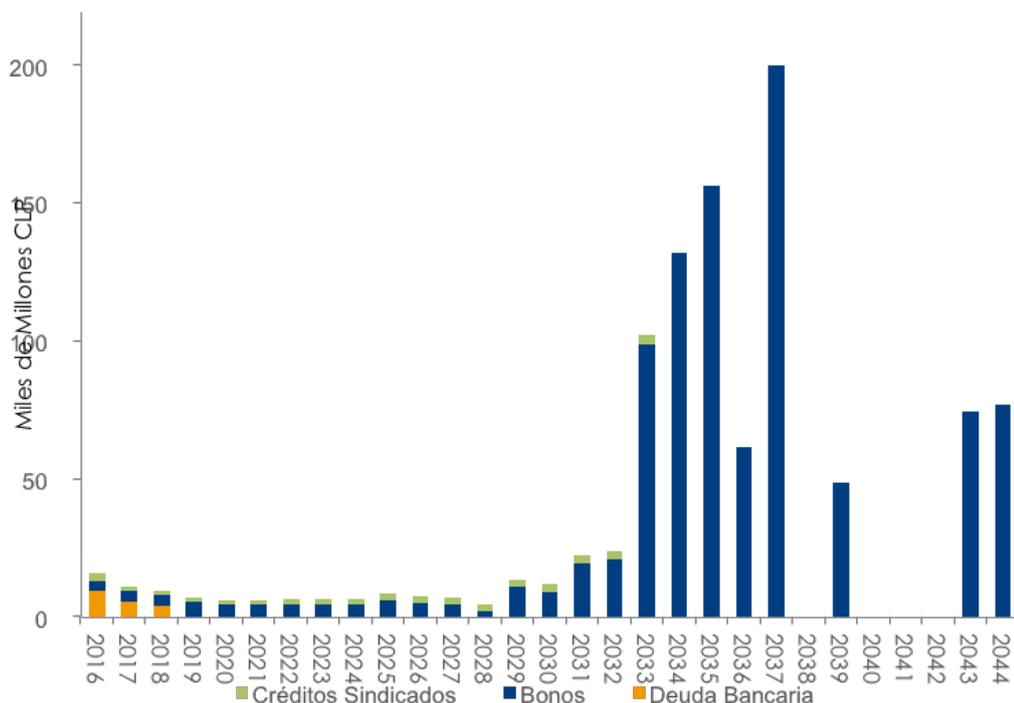
Si bien, a partir de 2013 los ingresos por ventas mostraron una caída esperada asociada a la menor disponibilidad de servicios por las obras del Proyecto Rancagua Xpress, la empresa ha presentado costos contenidos y continua un proceso de expansión centrada en trenes de corta distancia que proyectan llevar los pasajeros transportados a 98 millones para el año 2020, en comparación a los 24 millones del presente año.

En materia de carga, las proyecciones apuntan a duplicar la carga actual a final de los próximos cinco años.

La deuda de la Empresa, se caracteriza por ser pagada en forma íntegra por el Estado de Chile, a través del cumplimiento de las garantías explícitas del 100% con que cuentan los bonos actualmente emitidos, los que están clasificados por las agencias de riesgo en AAA.

En los últimos años, EFE amplió su base de financiamiento mediante créditos sindicados, con fuerte repago en convenios suscritos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y amparados en la Ley Espejo del Transantiago, transacciones que se destacaron por la excelente aceptación en el mercado local.

PERFIL DE DEUDA GRUPO EFE



Nuevo modelo de abastecimiento estratégico

Con el objetivo de maximizar la eficiencia de las compras, entregar niveles de servicio basados en las mejores prácticas de la industria y aportar a la transparencia de los procesos de licitación en todas las Áreas de EFE y en sus empresas Filiales, en 2015, el Grupo EFE ha definido un Modelo Estratégico de Abastecimiento Corporativo.

Este modelo espera consolidarse operativamente durante el año 2016 y entre sus pilares más relevantes se encuentran los siguientes:

- Compras y licitaciones planificadas, competitivas, y ejecutadas de forma eficiente y con criterios compartidos.
- Creación de valor a través de gestión de las categorías estratégicas.
- Automatización de procesos de compras y gestión de proveedores (procedimientos y políticas comunes).
- Mayores niveles de transparencia en el desarrollo de licitaciones.

Gestión de Personas

CERTIFICACIÓN ISO 9001:2008

En 2015, la Subgerencia de Personas se sometió a una verificación del grado de cumplimiento de su Sistema de Gestión de Calidad, a través de una auditoría de seguimiento a la certificación lograda el año 2014. Dicha auditoría fue aprobada, siendo revisados los macro-procesos de Provisión de Persona, Gestión de Beneficios, y Desarrollo y Capacitación.



CARPETA DIGITAL

Durante 2015, el proceso de digitalización comenzado en 2014 continúa, teniendo al 31 de diciembre un 100% de respaldo electrónico del material físico. Lo anterior permite a EFE cumplir con la normativa laboral de acceso y respaldo de la información de Personal.

CLIMA LABORAL

Desde el año 2009 EFE viene aplicando la encuesta de Clima Laboral a todo el Grupo, llegando a una tasa de respuesta del 79,19% con una aprobación de un 70,82%.

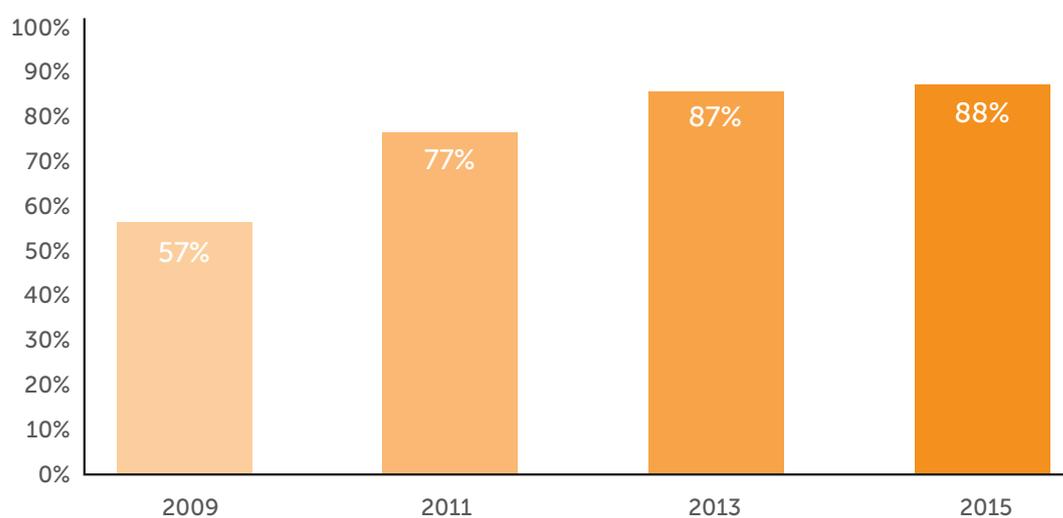
	2013	2014	2015
Aprobación	67,92%	67,85%	70,82%
Tasa de respuesta	73,46%	78,92%	79,19%
Tomando todo en consideración yo diría que este es un gran lugar para trabajar	79,01%	80,37%	82,58%

GRUPO EFE			
Dimensiones	2013	2014	2015
Credibilidad	73,21%	72,21%	71,42%
Respeto	62,32%	61,43%	63,52%
Imparcialidad	56,05%	55,01%	66,06%
Orgullo	79,84%	79,90%	84,03%
Camadería	68,16%	70,68%	75,05%
Identidad			64,82%
PROMEDIO	67,92%	67,82%	70,82%

BARÓMETRO DE VALORES Y ÉTICA EMPRESARIAL

La herramienta es una encuesta de percepción sobre la cultura de valores, ética y cumplimiento al interior de EFE, y es realizada cada dos años por la Fundación Generación Empresarial. Durante 2015 se continuó el trabajo en aquellos puntos surgidos del análisis de los resultados de la encuesta de 2013. Los resultados de la última medición fueron alentadores. Si a 2009 el 57% de los colaboradores decía conocer el significado de los valores y ética en EFE, a 2015 este valor aumentó en 31 puntos porcentuales, llegando al 88%

GRADO DE CONOCIMIENTO DE VALORES Y ÉTICA EN EFE



PLANTELES CONSOLIDADOS

EFE y sus filiales han mantenido un control de su dotación, cumpliendo con sus indicadores de gestión, y aumentando la productividad de cada una de sus unidades. La eficiencia alcanzada en las áreas de administración corporativa ha permitido potenciar las áreas de servicios, operación y proyectos, sin aumentar significativamente la dotación total del Grupo EFE.

Las dotaciones por área y empresa para los años 2012 a 2015 se muestran en la siguiente tabla:

	DIC 2013	DIC 2014	DIC 2015
ADMINISTRACIÓN CORPORATIVA	136	119	96
Directorio	2	2	2
Oficial de Cumplimiento	2	2	2
Gerencia General	1	1	1
Gerencia Comunicaciones y MKT	6	5	7
Gerencia de Administración y Finanzas	85	79	59
Gerencia Planificación y Estudio	11	7	7
Auditoría Interna	11	11	11
Fiscalía	8	7	7
LM Prolongada DS-2259	2	0	0
Gerencia Reestructuración y G. Cambio	8	5	0
OPERACIÓN Y PROYECTOS	1.177	1.220	1.293
Gerencia Ingeniería	24	15	25
Gerencia Proyectos	93	17	43
Gerencia Seguridad Operacional	447	379	365
Gerencia de Carga		7	9
Gerencia Inmobiliario	16	18	18
Metro Valparaíso	190	218	245
Tren Central	231	257	254
Biotren	139	274	300
Inmobiliaria Nueva Vía	25	23	22
Ferrocarril Arica La Paz	12	12	12
TOTAL DOTACIÓN GRUPO EFE	1.313	1.339	1.389

PLANES DE INCENTIVO

Para el año 2015, en la estructura de remuneraciones, un importante número de colaboradores estuvo sujeto a un bono de gestión anual, el que se paga en función del cumplimiento de los objetivos de la Empresa, principalmente EBITDA, Gastos de Administración y Ejecución de Proyectos, entre otros.

En el caso de los ejecutivos, para el 2015, en promedio el 77,5% de su evaluación estuvo referida al cumplimiento de las metas corporativas, y un 22,5% al cumplimiento de metas individuales.

Respecto a las metas corporativas, el cumplimiento para el año alcanzó un 100%.

REMUNERACIONES AL DIRECTORIO

La remuneración de los Directores está fijada en DFL N°1 de 1993, el que fija como única retribución por su asistencia a sesiones o a comisiones o a comités del Directorio, el equivalente a 6 unidades tributarias mensuales, con un tope mensual máximo de 12 unidades tributarias mensuales, cualquiera que sea el número de sesiones a que asistan en el mes respectivo, la que para todos los efectos legales tiene el carácter de honorario.

Además, perciben mensualmente, por concepto de remuneración fija, el equivalente a 7 unidades tributarias mensuales. El Presidente del Directorio, o quien lo subrogue, percibirá igual retribución, aumentada en un 100%. Según la citada norma, no puede asignarse a los directores ninguna suma por gastos de representación.

REMUNERACIONES PAGADAS AL DIRECTORIO		2015 M\$	2014 M\$
Presidente, Vicepresidente y Directores	Incorporación		
Jorge Inostroza Sánchez - Presidente	14-05-14	19.997	12.880
David Guzmán Silva - Vicepresidente	14-05-14	9.998	6.440
Magdalena Frei Larraechea	14-05-14	9.998	6.440
Luis Horacio Rojas Mansilla	14-05-14	9.998	6.440
José Miguel Cruz González	14-05-14	9.998	6.440
Oscar Peluchonneau Contreras	14-05-14	9.998	6.440
Pablo Lagos Puccio	14-05-14	9.998	6.440
Pedro Pérez Marchant (Representante de los trabajadores)	01-09-10	9.998	9.572
Ex - Directores	Término		
Joaquín Brahm Barril	13-05-14	-	6.264
Rafael Aldunate Valdés	13-05-14	-	3.132
José Luis Domínguez Covarrubias	13-05-14	-	3.132
Claudio Seebach Speiser	13-05-14	-	3.132
Jorge Claudio Retamal Rubio	13-05-14	-	3.132
Cristian Humberto Valenzuela Araya	13-05-14	-	3.132
Jorge Omar Alé Yarad	13-05-14	-	3.132

SEGURIDAD OPERACIONAL Y LABORAL

SEGURIDAD OPERACIONAL

El Grupo EFE mantiene una estricta política relativa a la gestión del riesgo asociado a los factores humanos, de infraestructura, vehicular y de entorno. Para esto, desarrolla y gestiona planes normativos, de control y de fiscalización, complementados con un riguroso proceso de investigación de incidentes y accidentes ferroviarios, para luego generar las respectivas acciones de mitigación y corrección.

En lo que respecta a la gestión del riesgo por factor humano, durante el año 2015 se inició un proceso de mejora, reestructurando el área de seguridad de la Empresa y dotándola de un nuevo sistema informático, el cual se pondrá en marcha durante el año 2016.

Entre las principales acciones del año sobre seguridad operacional se pueden destacar las siguientes:



Paneles de control de la nueva máquina registradora de vía



SEGURIDAD FERROVIARIA

Acciones de ingeniería, proyectos relativos a seguridad en cruces a nivel vehicular y peatonal, control y recuperación del confinamiento de la faja ferroviaria, reposición de señalización mínima en pasos a nivel, acciones de fiscalización sobre factor humano, vehicular y de infraestructura y acciones correctivas y de control en la investigación de incidentes y accidentes.

INGENIERÍA DE MANTENIMIENTO DE VÍA E INFRAESTRUCTURA - MÁQUINA REGISTRADORA DE VÍAS

A través de la próxima implementación y puesta en servicio de la nueva máquina registradora de vías - equipo de última generación adquirido por el Grupo EFE como parte de su inversión en el Plan Trienal 2014-2016 - se generan nuevas acciones de control efectivo de la calidad de la infraestructura, por medio del control geométrico, ultrasónico y de desgaste de la vía férrea y también de la catenaria en sectores electrificados. Asimismo se genera la opción de formular nuevos y efectivos sistemas de mantenimiento predictivo de la infraestructura mediante el control técnico de la degradación de sus componentes en función del tráfico solicitante.

ACCIONES NORMATIVAS Y DE SUPERVISIÓN

En 2015 se aprobó el nuevo reglamento de tráfico ferroviario (RTF), que se implementará en el año 2016, y que viene a modernizar y racionalizar todos los aspectos de seguridad en las operaciones y movilización de trenes.

Todo ello complementado con los sistemas de señalización y comunicaciones, para una efectiva y segura gestión del tráfico. De esa manera se actualizan los procedimientos que hasta el año 2015 han sido regulados por el reglamento general de movilización, utilizado por casi tres décadas en la operación ferroviaria. Este importante avance, requirió de la capacitación y examinación de más de 1.500 personas activas que participan de manera directa en la operación ferroviaria.

SEGURIDAD LABORAL

EFE mantiene un alto grado de compromiso con la seguridad de sus colaboradores, promoviendo acciones seguras por medio de su área de prevención de riesgos y la constante labor de sus comités paritarios. Los trabajadores de EFE están comprometidos con la seguridad propia, no asumiendo riesgos fuera de control que comprometan su salud y seguridad.

En el año 2015, en las operaciones del Grupo EFE y porteadoras, los accidentes relacionados al transporte de pasajeros tuvieron una reducción del 9% en relación a 2014, en tanto que los del transporte de carga se redujeron un 29% respecto del año anterior.

MEDIO AMBIENTE

Para Grupo EFE, el compromiso con el medio ambiente, la calidad, seguridad y la salud ocupacional son aspectos estratégicos dentro de su gestión. Por eso, la empresa tiene una "Política Integral", que se traduce en "Principios y Compromisos", todos establecidos en el Código de Ética y Conducta EFE, lo que permite gestionar de mejor manera nuestro servicio como empresa en estas materias.

En relación con la comunidad y el medio ambiente, EFE tiene un compromiso de respeto en ambas materias, por lo que cumple la legislación y las normas medioambientales vigentes, y acoge y apoya las preocupaciones de la comunidad, minimizando el impacto ambiental.

Entre sus acciones en esta materia, especialmente destacan el reconocimiento a los intereses de la comunidad respecto del transporte de sustancias peligrosas en las vías, exigiendo a los clientes porteadores de carga el cuidado especial en ello.

Además EFE procura operar los activos e instalaciones de la Empresa de manera de proteger el medio ambiente y la salud de la comunidad en general, evitando o minimizando cualquier impacto negativo de sus operaciones y actividades en el entorno.

A través de su filial Ferrocarril Arica La Paz, el Grupo EFE ha gestionado la remediación ambiental de más de 100 mil toneladas de tierra contaminada.

HECHOS RELEVANTES CONSOLIDADOS

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES

Resumen de los hechos Relevantes de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales, informados durante el período comprendido entre el 01 de enero y el 31 de Diciembre 2015:

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

FECHA	MATERIA	RESUMEN
24/06/2015	Colocación de Valores en Mercados Nacionales e Internacionales.	Con fecha 24 de junio de 2015, se realiza colocación de bonos AB, con cargo a la línea de bonos desmaterializados, con un plazo de vencimiento de 29,5 años. Su inscripción en la Superintendencia de Valores y Seguros fue el 11 de Junio de 2015, bajo el número 812.
12/06/2015	Colocación de Valores en Mercados Nacionales e Internacionales.	Con fecha 11 de junio de 2015 se realiza inscripción de bonos por un monto máximo de U.F. 3.000.000 cuyo plazo de vencimiento es de 30 años con Garantía del Estado de Chile. La inscripción se ha realizado bajo el número 812.

Trenes Metropolitanos S.A.

FECHA	MATERIA	RESUMEN
06/10/2015	Informe Cese Reserva Información.	Se informa el cese de reserva de la información contenida en el hecho esencial reservado de fecha 29-09-2015.
06/10/2015	Información Hecho Esencial Reservado.	Se informa en carácter de hecho esencial reservado la siguiente información: <ul style="list-style-type: none">• En sesión extraordinaria del 28-09-2015 se acordó suspender temporalmente-pero en forma total- los servicios de transporte ferroviarios de pasajeros.• Que dicha suspensión se realizara desde el 13-10-2015 hasta el día 03-12-2015 inclusive.• Motiva esta suspensión que la Empresa Ferrocarriles del Estado (EFE), en calidad de propietaria de la Infraestructura que opera Trenes Metropolitanos S.A. resolvió ejecutar la fase final del Proyecto Rancagua Express.• El Directorio estima que esta información tendrá carácter de reservada hasta el Viernes 02-10-2015, fecha que se procederá a informar oficialmente esta decisión al público usuario.

FECHA	MATERIA	RESUMEN
07/04/2015	Cambio Gerencia Mantenimiento y Proyectos.	El Directorio de Trens Metropolitanos S.A. ha acordado designar, a contar del día 01 de Abril de 2015, al Sr. Jorge Cornejo Pizarro, como nuevo Gerente de Mantenimiento y Proyectos de la empresa.
02/03/2015	Otros	El Directorio de Trens Metropolitanos S.A. ha acordado designar, a contar del día 01 de marzo de 2015, al Sr. Guillermo Ramírez Muñoz, como nuevo Gerente de Operaciones de la empresa. Asimismo, el Directorio acordó a contar de esa misma fecha, que el Sr. Fernando Rodríguez Vera dejará de ejercer el cargo de Gerente Comercial de la Compañía y se mantendrá vigente su contrato de trabajo hasta que la administración lo estime conveniente.

Inmobiliaria Nueva Via S.A.

FECHA	MATERIA	RESUMEN
28/05/2015	Cambios en la administración.	<p>En Junta Ordinaria de Accionistas se acordó designar como nuevos directores de la sociedad a las siguientes personas (periodo 2015-2018).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cecilia Araya Catalán. 2. María Isabel Seoane Estévez 3. Enrique Pérez Cuevas 4. Juan Pablo Lorenzini Paci 5. Dario Farren Spencer <p>Los Directores antes mencionados ejercerán sus funciones por un plazo de tres años, esto es hasta el mes de abril del 2018.</p> <p>En sesión de Directorio efectuada el 28 de abril de 2015 se designó como Presidenta del Directorio a la Sra. Cecilia Araya Catalán y como Vicepresidente al Sr. Enrique Perez Cuevas.</p> <p>Además en la dicha Junta de accionistas realizada el 27 de abril de 2015 se abordaron los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se aprobaron Memoria Anual, Balance General e Informe de los Auditores Externos (ejercicio 2014). • Distribución de Utilidades (ejercicio 2014): se acordó no distribuir utilidades Obtenidas en el ejercicio 2014. Se aprobó política de reparto de dividendos correspondientes al 30 % de las utilidades que se espera cumplir en el año 2015. • Remuneraciones de los Directores: se decidió que en tanto los Directores de la sociedad sean a su vez ejecutivos o trabajadores de la sociedad matriz o de filiales no percibirán dieta por el ejercicio de sus actividades. • Designación de Auditores Externos: se mantiene la empresa "KPMG Auditores Consultores Ltda.", quien deberá prestar servicio durante el año 2015. <p>Operaciones con Personas o Entidades Relacionadas: los avisos de citación de Juntas de Accionistas y demás materias deben publicarse en el Diario La Nación.</p>
16/04/2015	Cambios en la administración.	Con fecha 15 de abril, el Sr. José Fernando González Castillo presentó su renuncia al cargo de director de la empresa.

Metro Regional Valparaíso S.A.

FECHA	MATERIA	RESUMEN
02/12/2015	Incorporación a la flota de Trenes X-Trapolis.	El día 01 de Diciembre se incorporan a la flota de Metro Valparaíso 8 nuevos trenes X-Trapolis fabricados por la Empresa ALSTOM. Cada tren posee dos coches, con cabinas en ambos extremos y tienen una capacidad para 376 pasajeros con 96 asientos. Con esta incorporación se estima un aumento progresivo de la capacidad de transporte en un 30%.
04/12/2015	Complementa hecho esencial del día 2-12-2015.	La adquisición de los Trenes mencionados en el hecho esencial del 02-12-2015 se financio a través del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Fondos Espejo Transantiago). La operación conto con la intervención de la empresa matriz, Empresa Ferrocarriles del Estado, con quienes se suscribieron dos documentos en carácter de reconocimiento de deuda): <ul style="list-style-type: none"> • Primer reconocimiento de deuda por la compra de los trenes a la Empresa ALSTOM: por un total de 1.399.160,952 UF (a pagar en un plazo de 20 años). • Segundo reconocimiento de deuda por la adquisición de Equipos ATP y Acoples, equipos que se integraron a los 8 nuevos trenes: Por un total de 281.910,35 UF más un 3,5% anual sobre capital adeudado.
11/08/2015	Contingencias, Huelgas y Paralización de Actividades.	Como consecuencia de las fuertes lluvias y marejadas ocurridas el sábado 08 de Agosto de 2015, se produjeron varios daños en las vías férreas y en las instalaciones donde opera Merval, lo que implicó la suspensión total del servicio de pasajeros. Las estimaciones preliminares indican que se dejaron de percibir \$MM 30 por día a causa de estos hechos.

Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.

FECHA	MATERIA	RESUMEN
24/09/2015	Nueva Directora.	Se Comunica que el día 22 de Setiembre se designó a la Sra. Maria Angélica Fuentes Fuentealba, como nueva directora de la sociedad en reemplazo de la Sra. María Antonieta Saa. La Sra. Fuentes desempeñara dicho cargo hasta la próxima Junta Ordinaria de Accionista.
25/08/2015	Renuncia Directora.	Se comunica que le día Jueves 20 de Agosto de 2015, en sesión de Directorio, se acepta la renuncia de la Directora actual, la Sra. María Antonieta Saa Diaz.

FECHA	MATERIA	RESUMEN
06/05/2015	Junta Ordinaria de Accionistas, Citaciones, Acuerdos y Proposiciones.	<p>En Junta Ordinaria de Accionistas, realizada el 28 de abril de 2015 se designa nuevo Directorio para el periodo 2015-2018, integrado por las siguientes personas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alejandro Maximiliano Tudela Román • Jaime Campos Quiroga • María Antonieta Saa Díaz • Eduardo Araya Poblete • Andres Villagrán Hinostrroza.
06/05/2015	Junta Ordinaria de Accionistas, Citaciones, Acuerdos y Proposiciones.	<p>Se realizó la Junta Ordinaria de Accionistas el día 28 de abril de 2015. Los temas tratados fueron los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se aprobaron Memoria Anual, Balance General e Informe de los Auditores Externos (ejercicio 2014). • Distribución de Utilidades (ejercicio 2014), no existiendo utilidades no procede aprobar reparto de dividendos. • Designación Nuevo Directorio. • Remuneraciones de los Directores: se mantendrán durante el año 2015 la misma dieta fijada para los Directores en el año 2014. • Designación de Auditores Externos: se mantiene la empresa "KPMG Auditores Consultores Ltda." quien deberá prestar servicio durante el año 2015. • Operaciones con Personas o Entidades Relacionadas: los avisos de citación de Juntas de Accionistas y demás materias deben publicarse en el Diario La Nación.
13/04/2015	Junta Ordinaria de Accionistas, Citaciones, Acuerdos y Proposiciones.	<p>La próxima Junta Ordinaria de Accionistas tendrá lugar el martes 28 de abril de 2015. Las materias a tratar en dicha oportunidad serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memoria Anual, Balance General e Informe de los Auditores Externos (ejercicio 2014). • Distribución de Utilidades (ejercicio 2014). • Designación Nuevo Directorio. • Remuneraciones de los Directores. • Designación de Auditores Externos. • Operaciones con Personas o Entidades Relacionadas. • Toda otra materia de interés social que sea competencia de la Junta. <p>La Memoria, el Balance y el Informe de los Auditores externos se encuentran a disposición de los accionistas en el sitio web de la empresa.</p>

Ferrocarril de Arica a la Paz S.A.

FECHA	MATERIA	RESUMEN
09/04/2015	Junta Ordinaria de Accionistas, Citaciones, Acuerdos y Proposiciones.	<p>La próxima Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad tendrá lugar el 30 de abril de 2015, las materias a tratar son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aprobación Memoria Anual, Balance General e Informe de los Auditores Externos correspondiente al ejercicio 2014. • Renovación del Directorio y fijación de sus remuneraciones. • Designación de Auditores Externos. • Operaciones con Personas o Entidades Relacionadas; y toda otra materia de interés social y que sea competencia de la Junta. <p>La memoria, el balance e informe de los auditores externos, se encuentran a disposición de los accionistas.</p>
25/02/2015	Cambios en la administración	<p>El Directorio de la sociedad, en sesión extraordinaria de Directorio, ha procedido a la designación como nuevo Gerente General, al Sr. José Luis Hinojosa Ruiz, quien asumirá su cargo el día 9 de marzo de 2015.</p>

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

MEMORIA
2015

79

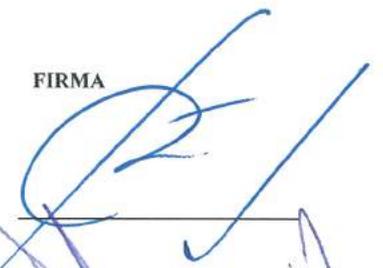
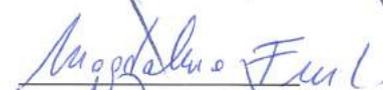
GRUPO EFE

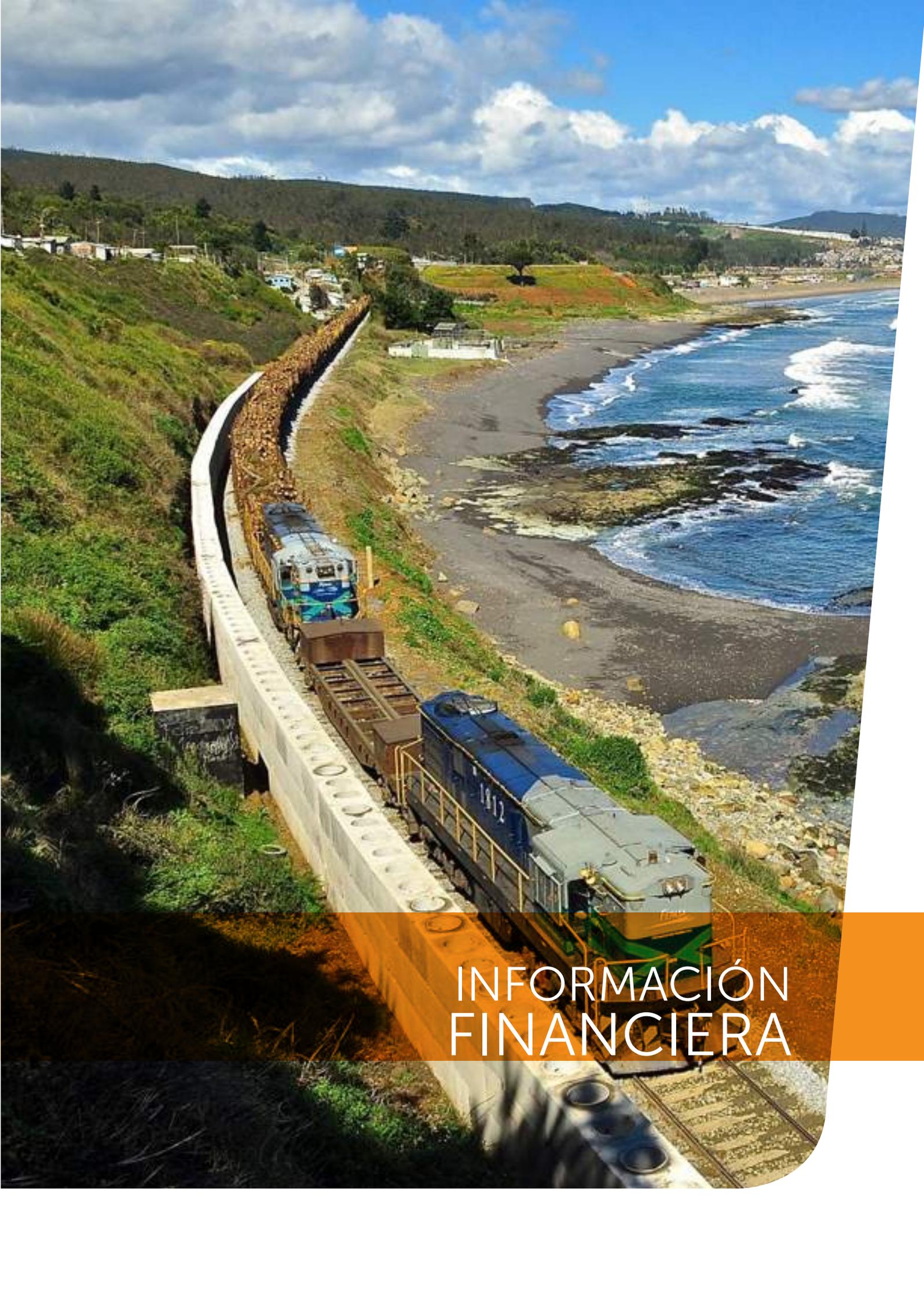
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

MEMORIA ANUAL 2015

Los Directores y Gerente General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, firmantes de esta declaración, se hacen responsables bajo juramento respecto de la veracidad de toda la información incorporada en la Memoria Anual año 2015.

La firma de esta Declaración es efectuada en cumplimiento a la Norma de Carácter General N° 30 y sus modificaciones, emitida por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile.

NOMBRE	CARGO	RUT	FIRMA
Jorge Inostroza Sánchez	Presidente	06.478.244-4	
David Guzmán Silva	Vicepresidente	05.745.033-9	
Magdalena Frei Larraechea	Director	09.095.955-7	
Luis Horacio Rojas Mansilla	Director	08.750.762-2	
José Miguel Cruz González	Director	08.863.501-9	
Oscar Peluchonneau Contreras	Director	08.791.325-2	
Osvaldo Pablo Lagos Puccio	Director	05.819.499-9	
Ricardo Silva Güiraldes	Gerente General	09.714.158-8	



INFORMACIÓN FINANCIERA

ANÁLISIS RAZONADO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Al 31 de diciembre de 2015

24 Trenes de última generación se adquirieron para los nuevos servicios Santiago - Nos; Santiago - Rancagua y mejora de frecuencias en Merval.

La inversión en trenes y nueva infraestructura ferroviaria, permitirá mejorar la calidad de vida de las personas, reduciendo sus tiempos de viaje, con altos estándares de seguridad, confiabilidad en los horarios, mejor conectividad y más comodidad.

I. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO	71
1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS	72
1.1. Ingresos de Pasajeros	72
1.2. Ingresos desde Operadores de Carga	74
1.3. Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos	78
2. INGRESOS POR COMPENSACIÓN DE SUBSIDIOS	82
3. COSTOS DE VENTA Y GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	83
3.1. Costos de Venta	83
3.2. Costos de Administración	84
II. ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	85
III. ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	86
A. ESTRUCTURA DEL ACTIVO	63
1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros	63
2. Aportes por recibir del Estado	64
3. Inmovilizado Material	64
4. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	65
B. ESTRUCTURA DEL PASIVO Y PATRIMONIO	66
IV. INDICADORES FINANCIEROS	66
1. Liquidez	66
2. Endeudamiento	66
3. Rentabilidad	66
4. Diferencias entre el valor libro y valores de mercado	67
5. Factores de Riesgos	

I. ANALISIS DE LOS RESULTADOS POR FUNCIÓN

RESULTADOS ACUMULADOS	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	DIFERENCIA M\$	VARIACIÓN %
INGRESOS POR VENTA	37.813.604	37.681.620	131.984	0%
Pasajeros	20.476.905	21.124.468	(647.563)	-3%
Operadores	11.345.239	10.741.618	603.621	6%
Inmobiliarios y otros	5.991.460	5.815.533	175.926	3%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN (antes de Depreciación)	(61.699.508)	(60.437.168)	(1.262.339)	-2%
EBITDA (antes de compensaciones)	(23.885.904)	(22.755.548)	(1.130.355)	-5%
Ingresos por Compensación	22.412.289	19.817.980	2.594.309	13%
Depreciación y amortización	(23.083.467)	(22.903.445)	(180.022)	-1%
Resultado no Operacional	(45.917.615)	(56.072.416)	10.154.800	18%
PÉRDIDA NETA	(70.474.697)	(81.913.429)	11.438.732	14%

La **pérdida neta** acumulada del ejercicio por MM\$70.475, se explica por el gasto de depreciación de los activos inmovilizados y por el impacto contable de los reajustes de la unidad de fomento y del dólar sobre la deuda financiera de EFE. Una menor tasa de crecimiento en el valor de la unidad de fomento respecto a 2014, como una menor exposición de la deuda al tipo de cambio USD, permitió reducir las pérdidas de EFE en un 14% respecto al año 2014.

Ingresos por ventas: En agosto de 2015, fuertes marejadas afectaron las instalaciones de la Filial Metro Valparaíso, lo que sumado a otros eventos sobre las vías y sistemas eléctricos, llevaron a tomar la decisión de reducir la frecuencia de los servicios hasta que las actividades de recuperación permitan garantizar la seguridad de los pasajeros, lo se estima para el primer semestre de 2016.

Por su parte, la Filial Tren Central informó una reducción de ingresos del servicio de pasajeros Metrotren como producto de la menor disponibilidad de vías por la ejecución del proyecto Rancagua Express. Esta menor disponibilidad durante todo el año 2015, implicó además la suspensión total de actividad ferroviaria entre el 14 de octubre y el 3 de diciembre de 2015.

Con todo, la disminución de ingresos de pasajeros del 3% fue compensada por un aumento en los ingresos de carga e inmobiliarios, manteniendo los niveles de ingresos alcanzados en el año anterior.

Costos de venta y administración: La estructura de costos del grupo EFE, es mayormente fija e indexada, según sus contratos de mantenimiento de infraestructuras, en el valor de la unidad de fomento. En este contexto y habiendo mantenido sus ingresos totales respecto de 2014, los costos del ejercicio 2015 aumentaron un 2%, valor muy inferior al crecimiento en el valor promedio de la UF, el que fue un 4,3% superior a su valor promedio del año anterior.

EBITDA (antes de compensación de costos)

Como resultado, el Ebitda de este ejercicio ha disminuido un 5% en comparación con el año 2014.

Los Ingresos por Compensación representan los valores aportados por Estado para el mantenimiento de vías y de sistemas, entre otros costos, lo que posibilita que EFE opere ciertos servicios de pasajeros que de otra manera no podrían ser entregados por la Empresa.

1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1. Ingresos de Pasajeros

FILIAL / SERVICIO	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN INGRESOS		PASAJEROS TRANSPORTADOS		INGRESO POR PASAJERO (INCLUYE SUBSIDIOS)		
			M\$	VAR '15 / '14	2015 MILES	VAR '15 / '14	2015 \$	VAR '15 / '14	
TOTALES	20.476.905	21.124.468	(647.563)	-3%	23.250	-8%			
TREN CENTRAL	Santiago - Chillán	2.263.884	2.409.152	(145.269)	-6%	227	-10%	9.963	4%
	Talca - Constitución	398.731	405.839	(7.108)	-2%	62	-4%	6.456	2%
	Santiago - San Fernando	1.339.064	2.316.482	(977.418)	-42%	1.074	-46%	1.247	7%
	Trenes Turísticos	271.962		271.962					
METRO VALPARAÍSO	Merval	13.151.018	13.066.797	84.221	1%	19.308	-6%	681	7%
FESUR	Corto Laja	2.145.798	2.014.580	131.219	7%	611	10%	3.512	-3%
	Fesur	626.111	575.479	50.632	9%	1.466	11%	427	-2%
	Victoria - Temuco	280.337	336.139	(55.802)	-17%	502	-10%	558	-7%

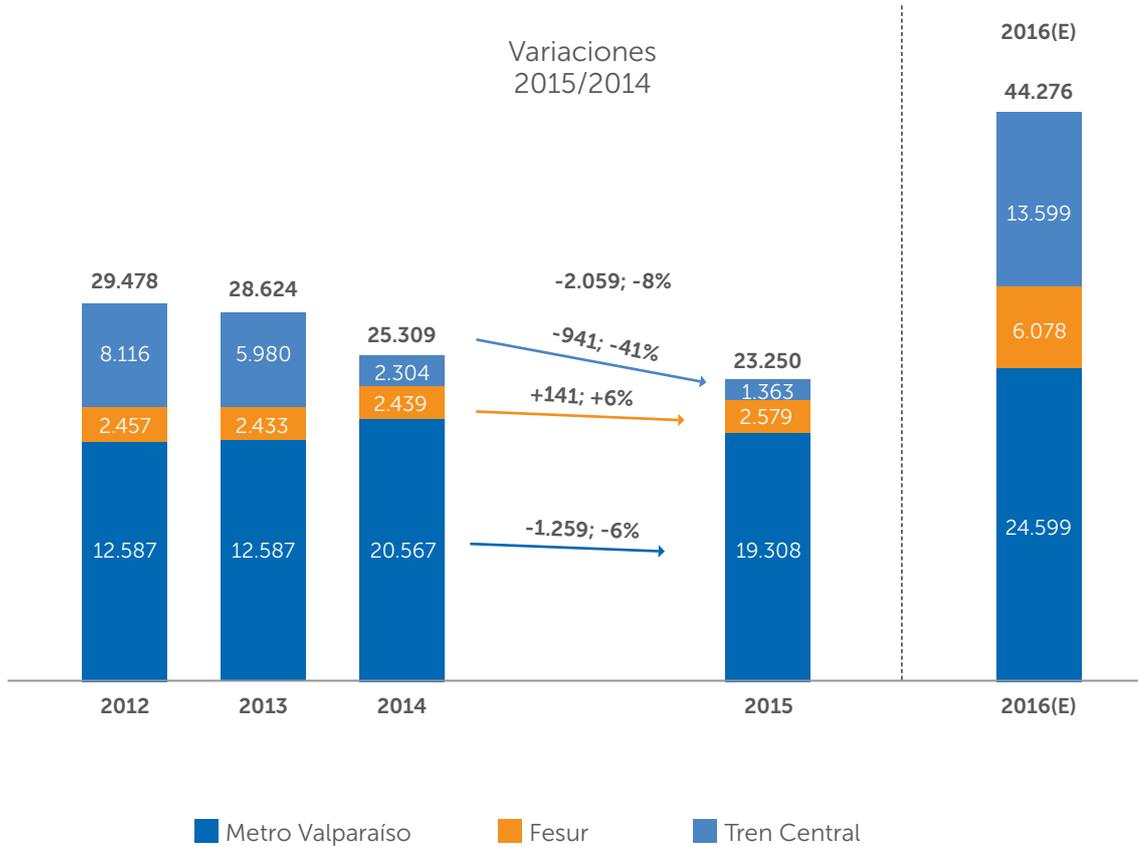
Los ingresos del ejercicio 2015 respecto a 2014, muestran una disminución de \$647 millones, explicado principalmente por la reducción de servicios de Tren Central con motivo de una menor disponibilidad de vías dadas las obras construcción del Proyecto Rancagua Express.

Por otra parte, las marejadas del mes de agosto sobre las costas de Valparaíso, que dañaron una parte de la infraestructura ferroviaria costera y mantuvieron la Estación Barón cerrada por casi dos meses, disminuyeron en un 6% el número de pasajeros movilizados en 2015 respecto al 2014, por la Filial Metro Valparaíso.

El proyecto Rancagua Express consiste en un servicio de alta frecuencia con trenes hasta Nos cada seis minutos en hora punta y un servicio entre Nos y Rancagua, con trenes cada 15 minutos en hora punta. En diciembre 2015 se pusieron en operación 8 nuevos trenes en Metro Valparaíso, lo que permitirá aumentar la frecuencia y calidad de los servicios y se están concluyendo los trabajos del Fesur que extienden la línea en 16,2 KM, hasta la ciudad de Coronel.

Con estos tres grandes proyectos ferroviarios, se espera duplicar en 2016 los pasajeros movilizados durante el presente año (Ver Gráfico).

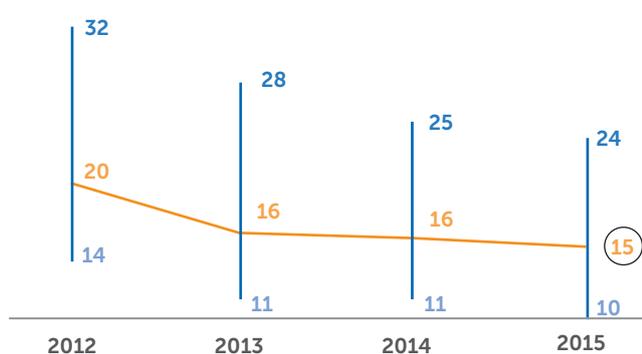
Miles de Pasajeros 2012-2015



1.1. Comparación trimestral de pasajeros por servicio, 2012-2015

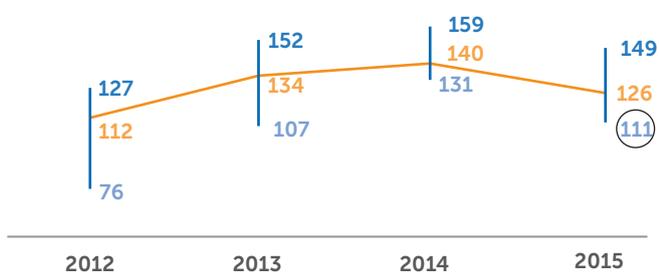
■ Trimestre más alto
 ■ Trimestre promedio
 ■ Trimestre más bajo
 ○ Último Trimestre

Talca-Constitución
Miles de pasajeros por Trimestre



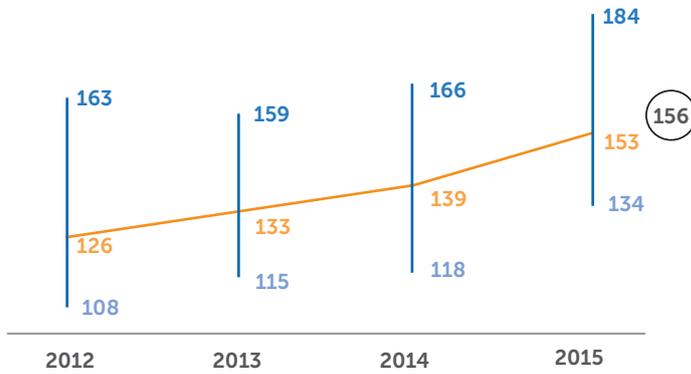
Este ramal, el último de Chile, movilizó 15 mil pasajeros en el cuarto trimestre, cifra que situó en el promedio trimestral de año. El total anual de 62 mil pasajeros fue inferior en un 4% al total anual del año 2014. Los residentes de la zona poseen una tarjeta que les da prioridad de atención y desde 2007 toda la infraestructura del ramal fue declarada Monumento Histórico. Su operación recibe un aporte directo del Estado de \$27 millones por mes, como beneficio directo a las comunidades usuarias.

Victoria-Temuco
Miles de pasajeros por Trimestre



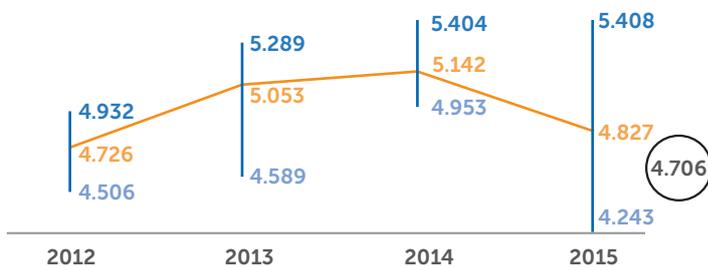
111 mil pasajeros utilizaron el servicio Victoria – Temuco entre octubre y diciembre 2015, un 9% inferior al trimestre anterior, lo se debe al término de las actividades escolares del año 2015. Efectivamente, con el inicio del año escolar, se suma el traslado diario de aproximadamente 800 alumnos del Liceo Claret de Temuco, desde y hacia su Campus Norte, ubicado a 11 kilómetros de la ciudad. El tramo Victoria – Temuco, con sus tres servicios diarios (ida y regreso), resulta fundamental para los habitantes de localidades como Perquenco, Quillén, Púa y Piñalelbun, cumpliendo el tren un importante rol social, lo que es apoyado por el Estado mediante la entrega de un subsidio de aproximadamente \$11 millones mensuales para su operación.

Corto Laja
Miles de pasajeros por Trimestre



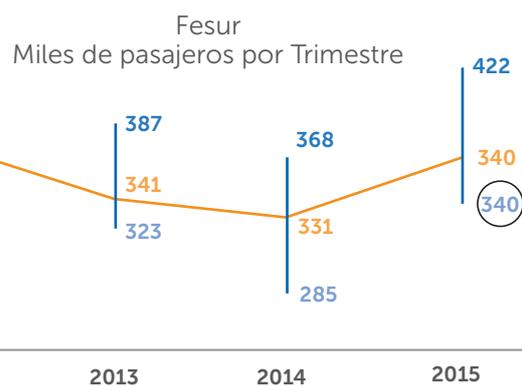
Este servicio movilizó 156 mil pasajeros en el trimestre, un 14% sobre el trimestre anterior y por sobre el promedio de 153 mil pasajeros trimestrales. Este servicio cubre con 22 estaciones los 88 kilómetros entre Talcahuano y Laja, con cuatro frecuencias diarias (ida y regreso). Es utilizado principalmente por habitantes de comunidades que no cuentan con alternativas de transporte hacia zonas de mayor desarrollo, por lo que el Estado aporta un subsidio de aproximadamente \$130 millones por mes.

Merval
Miles de pasajeros por Trimestre



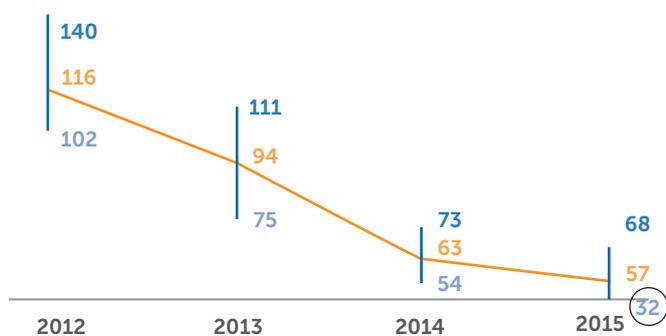
El servicio Merval movilizó 4,7 millones de pasajeros en el cuarto trimestre, un 11% superior al trimestre previo. La disminución en el número de pasajeros transportados en el tercer y cuarto trimestre del año fue resultado de los daños dejados por las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas a principios de agosto pasado y por otras incidencias que afectaron la capacidad de la empresa para otorgar normalmente sus servicios. La recuperación de las vías y el reemplazo de la Sala Técnica y su equipamiento, proyectado para abril de 2016, permitirá reponer los niveles de frecuencia cada 6 minutos, los que se llevaron a 12 minutos como medida de seguridad de los pasajeros.

El servicio Fesur, que presta servicios entre Concepción y la estación Lomas Coloradas, movilizó 340 mil pasajeros en tres meses, un 4% inferior al trimestre anterior. En el año 2015, este servicio presenta una mejora respecto al año 2014, la que se relaciona con su renovada oferta comercial y el cumplimiento estricto de frecuencias y horarios. Al término del año 2015, se encuentra en su etapa final la ejecución de los trabajos de extensión de la vía hasta Coronel (+16,2 km), lo que permitirá atender a los usuarios con mejores estándares de regularidad y rapidez (sólo 42 minutos entre Concepción y Coronel), mayor



seguridad y más comodidad. Los nuevos servicios entrarán en operación a inicios de 2016, y se proyecta que en plena operación, la cantidad de pasajeros aumentará en 3,6 millones, elevando su número a cinco millones anuales.

Santiago-Chillán
Miles de pasajeros por Trimestre



A partir de 2013, la construcción del proyecto Rancagua Express disminuyó -en rango de los valores estimados- la disponibilidad de vías para los servicios de pasajeros del tramo Santiago - Nos - Rancagua - Chillán. A pocos meses de la puesta en marcha de los nuevos servicios expresos, el avance de los trabajos ha obligado a reducir al mínimo la oferta de pasajes Santiago-Chillán y Metrotren, según dan cuenta los gráficos de evolución de pasajeros transportados por trimestre.

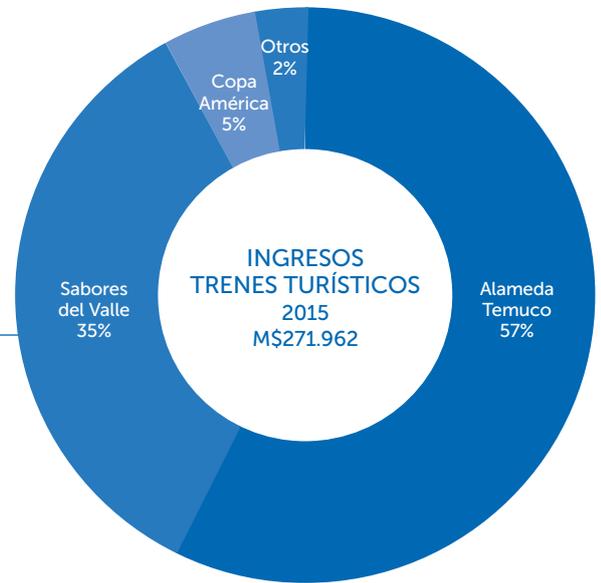
Metrotren
Miles de pasajeros por Trimestre



Entre el 13 de octubre y el 3 de diciembre de 2015, estos servicios fueron totalmente suspendidos para facilitar los trabajos sobre la vía férrea.

Con el funcionamiento de los nuevos servicios a Nos y Rancagua, se proyecta aumentar unos 20 millones de pasajeros hacia el año 2020.

1.1. Ingresos de Pasajeros: Trenes Turísticos



En el tren Sabores del Valle, se viaja de ida y regreso en Tren desde estación Alameda (Santiago), hasta San Fernando, donde se realizará combinación con buses que llevarán a los viajeros a conocer una Viña de la Asociación del Valle de Colchagua y lugares tradicionales de la ciudad de Santa Cruz.



Durante 2015, cumplió 100 años este tradicional viaje del Buscarril. Este recorrido permite no sólo apreciar la belleza natural de la zona en tren, sino también disfrutar de la gastronomía típica de la zona, ya que en las paradas Corinto y Curtiduría, artesanas locales ofrecen exquisitos productos como quesos, mermeladas y tortillas de rescoldo.

Tren del Recuerdo: Se realiza en coches del año 1920 y tiene capacidad para 400 pasajeros. Es un recorrido nostálgico que trae recuerdos a muchas personas que realizaron este viaje a la playa durante su infancia.



En la región del La Araucanía, se puso en marcha locomotoras de vapor, en un circuito turístico que une a las ciudades de Temuco y Victoria. Se viaja a bordo de un tren con capacidad para 240 pasajeros e incluye coche comedor que data del año 1930.



MEMORIA 2015

90

GRUPO EFE

La Góndola Carril realiza viajes turísticos entre Los Andes y Río Blanco. Recorre un hermoso e impresionante trazado cordillerano, se llega hasta el límite de la pre-cordillera en la Estación Vilcuya. La vía enfila entre los cerros, hasta llegar al Salto del Soldado, hermoso monumento nacional y natural. Finalmente se llega a Río Blanco y se transporta a los pasajeros hasta Guardia Vieja, para disfrutar la tarde y almorzar.

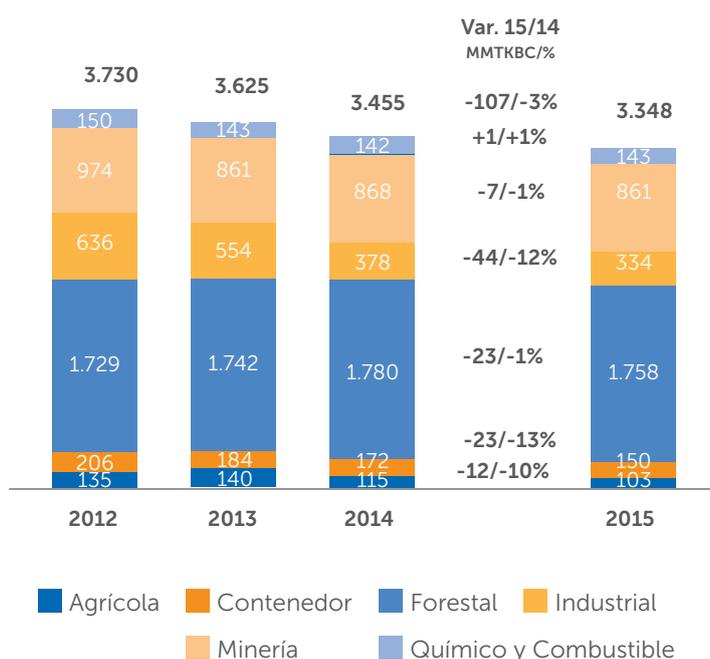


1.2. Ingresos desde Operadores de Carga

SERVICIO	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN		MM TKBC	
			M\$	%	2015	VAR '15 / '14
TOTAL OPERADORES	11.345.239	10.741.618	603.621	6%		
Peaje Variable	6.032.860	5.729.370	303.490	5%	3.348	-3%
Fepasa	4.442.547	4.237.424	205.123	5%	2.436	-4%
Transap	1.590.313	1.491.946	98.367	7%	912	-1%
Canon+Peaje Fijo+Pacios	5.312.379	5.012.248	300.131	6%		
Fepasa	3.617.195	3.357.103	260.092	8%		
Transap	1.695.184	1.655.145	40.039	2%		

El servicio de transporte de carga lo realizan las empresas porteadoras 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 percibe un peaje fijo que se detalla en la tabla. Los ingresos totales de carga crecieron un 6% respecto al año 2014.

Millones de TKBC por Sector
2012-2015



En el Sector Industrial respecto al ejercicio 2014, la disminución del 12%, se originó principalmente en (-25MMTKBC) de durmientes de hormigón movilizados durante el año 2014, y disminuciones en alimentos para salmones (-11 MMTKBC) y transporte de residuos (-10MMTKBC). La actividad de transporte de carga de este sector es realizada por Fepasa.

Respecto al sector forestal, la caída del 13% se origina en la disminución de carga de Celulosa con origen en Nueva Aldea y San Javier destinados a Lirquén (-57 MMTKBC), compensada parcialmente con nuevo transporte de Metro Ruma

desde Frutillar hacia Talcahuano (+25 MMTKBC), principalmente.

Respecto a Contenedores, la caída del 13% se origina en la disminución de carga con origen y destino Barranca-Colina por parte de Transap, disminución que se inicia a partir de septiembre de 2014.

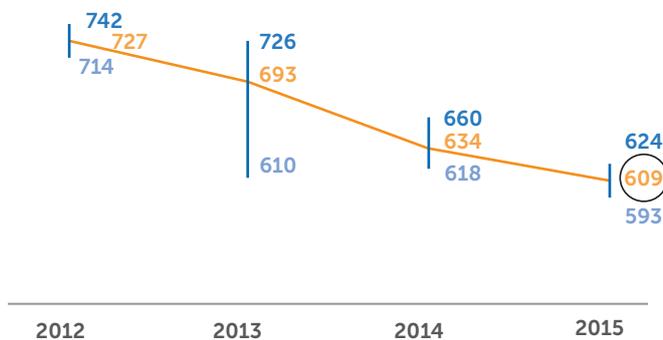
El uso de la infraestructura ferroviaria que hacen los operadores genera ingresos a EFE a través de cobros fijos por Canon, Peaje y mantenimiento de patios según el siguiente detalle:

COBROS FIJOS ANUALES A PORTEADORES AÑO 2015 (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	5.160	1.764
Totales anuales UF	142.135	68.401
*Peaje Fijo LC2	16.303	4.137
L Coloradas-Coronel	1.337	1.337
Concepción-Lirquen	1.448	1.448
Concepción-L Coloradas	932	932
Coigue-Nacimiento	421	421
San Pedro-Ventanas	7.322	-
Coronel-Horcones	1.944	-
Peaje Acceso Nueva Aldea	2.900	-

1.2. Comparación trimestral de carga por porteador Millones de TKBC, 2012-2015

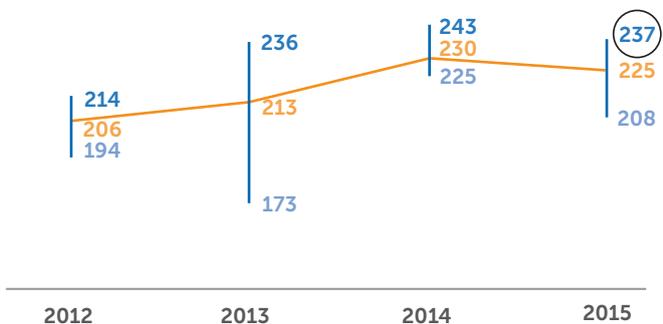
■ Trimestre más alto ■ Trimestre promedio ■ Trimestre más bajo ○ Último Trimestre

FEPASA
Millones de TKBC por Trimestre



El cuarto trimestre, respecto al periodo julio-septiembre, presentó un aumento en 16 MMTKBC (+3%), 12 de los cuales corresponden al sector agrícola, principalmente azúcar granulada, maíz y soya. Respecto a los trimestres de 2014, las disminuciones en transporte de Celulosa desde Nueva Aldea hacia Lirquen, de alimentos para salmones y el efecto de haber transportado por una vez durmientes de hormigón en el año 2014, disminuyeron comparativamente el total de carga transportada por Fepasa en un 4%.

TRANSAP
Millones de TKBC por Trimestre



Respecto al trimestre previo, Transap mantuvo los niveles en 237 MMTKBC, siendo sus principales componentes el transporte de celulosa y de ácido sulfúrico. Respecto al año 2014, el total de carga movilizada por Transap se mantuvo constante, con una leve disminución del 1%.

1.3. Ingresos inmobiliarios y otros ingresos

CONCEPTO	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN INGRESOS	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	5.991.460	5.815.533	175.926	3%
Ingresos Inmobiliarios	5.057.796	5.126.067	(68.271)	-1%
Arriendos	3.226.056	3.466.458	(240.402)	-7%
Paseo Estación	436.786	418.517	18.269	4%
Arriendos	2.789.270	3.047.941	(258.671)	-8%
Atravesos y Paralelismos	1.831.740	1.659.609	172.131	10%
Otros Ingresos	933.664	689.466	244.198	35%

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 paralelismo en la vía férrea.

Atravesos y paralelismos: El crecimiento de ingresos respecto a igual periodo de 2014, se origina principalmente en el nuevo cobro tarifario del contrato de apoyo de fibra óptica con Claro Chile por 1.524 kilómetros, el que a partir de marzo 2014 incrementó su valor desde UF8 a UF22 anuales por kilómetro. EFE se encuentra realizando un catastro de los atravesos instalados en la vía férrea y se está contactando con las empresas de servicios y otras, para regularizar contratos y ajustar a precios de mercado las prestaciones de estos servicios.

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

A partir de los estados financieros terminados al 31 de diciembre de 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.

La siguiente tabla, presenta los conceptos y las compensaciones sobre gastos que se han efectuado en cada periodo:

CONCEPTO	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN	
			M\$	%
EVOLUCIÓN DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	67.745.223	61.573.585	6.171.638	10%
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.	22.412.289	19.817.980	2.594.309	13%
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 las 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).	45.332.934	41.755.605	3.577.329	9%

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

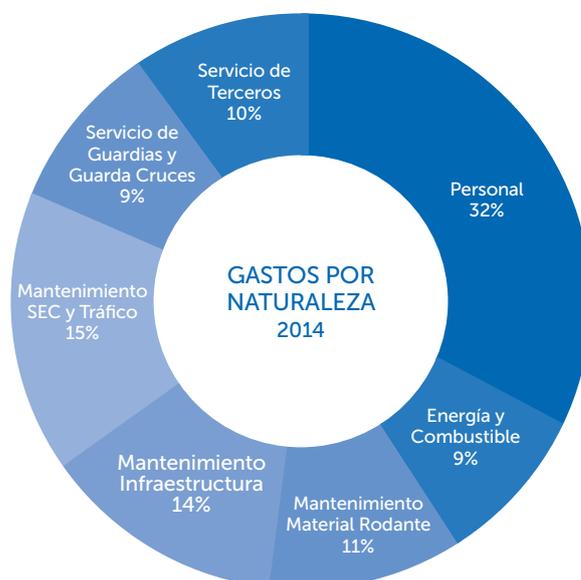
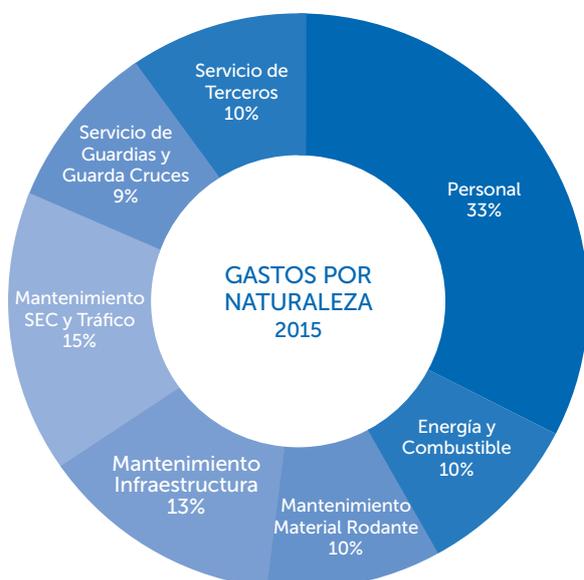
3.1. Costos de venta

En la tabla siguiente se presentan los costos de venta, netos de depreciación:

COSTOS DE VENTA	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN	
			M\$	%
Costos de Ventas	43.750.139	44.465.866	(715.727)	-2%
Personal	15.970.199	14.921.933	1.048.266	7%
Energía y Combustible	4.702.585	4.341.253	361.332	8%
Mantenimiento Material Rodante	4.999.509	5.370.838	(371.329)	-7%
Mantenimiento Infraestructura	6.662.918	6.893.591	(230.673)	-3%
Mantenimiento SEC y Tráfico	7.509.368	7.679.328	(169.960)	-2%
Servicios de Guardias y Guarda Cruces	4.681.574	4.506.905	174.669	4%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(5.484.102)	(4.009.570)	(1.474.532)	37%
Servicios a Terceros	4.708.088	4.761.588	(53.500)	-1%

Los costos de venta (antes de depreciación), alcanzaron \$43.908 millones, inferior a los costos del año anterior en un 3%. Es importante destacar que gran parte de estos costos están expresados en UF. El valor promedio de la UF del ejercicio 2015 respecto al 2014 creció un 4,3%.

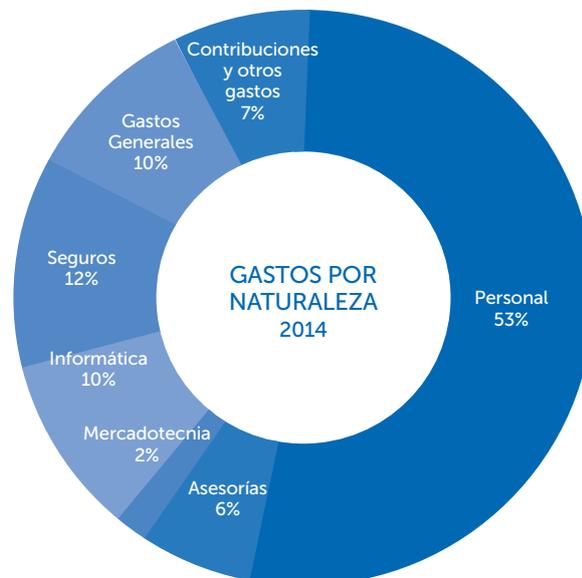
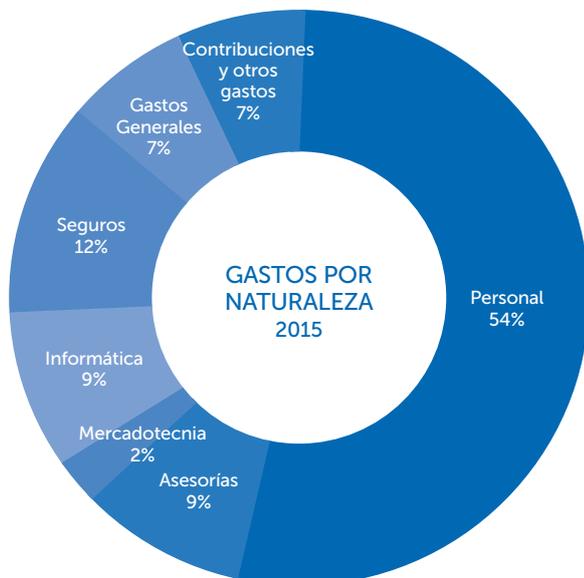
Se reconoce como inversión un conjunto de desembolsos fijos fundamentales para mantener la operación ferroviaria durante el periodo de interrupción de los servicios provistos por Tren Central, necesarios para dar espacio a la ejecución de las obras del Proyecto Rancagua Express.



3.2. Gastos de Administración

En la tabla siguiente se presentan los costos de administración, netos de depreciación:

GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN	
			M\$	%
Gastos de Administración	17.949.370	15.971.303	1.978.067	12%
Personal	9.001.957	8.364.543	637.414	8%
Asesorías y Servicios Externos	1.551.420	879.642	671.778	43%
Mercadotecnia	401.624	219.406	182.218	45%
Consumos Básicos	1.268.684	946.777	321.907	25%
Informática y Comunicaciones	1.481.986	1.439.962	42.024	3%
Fletes y Seguros	1.980.361	1.684.149	296.212	15%
Gastos Generales	1.152.033	1.392.598	(240.565)	-21%
Contribuciones y otros gastos	1.111.305	1.044.226	67.079	6%



Los gastos de administración muestran un aumento de \$2.680 millones (+18%), respecto a 2014.

I. ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES

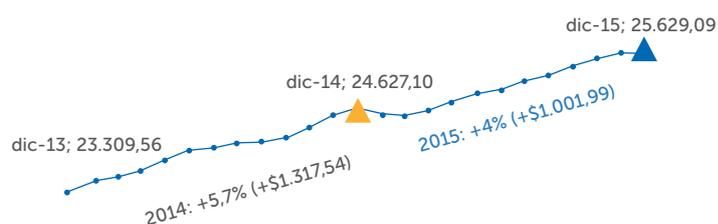
RESULTADOS NO OPERACIONALES	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN R/2104	
			M\$	%
Resultados no Operacionales Totales	(45.917.615)	(56.072.416)	10.154.801	18%
Diferencias de Cambio y UF	(44.584.662)	(56.870.003)	12.285.341	22%
Diferencias de Cambio	(4.695.666)	(10.022.495)	5.326.829	53%
Resultado por UF	(39.888.996)	(46.847.508)	6.958.512	15%
Otros resultados no Operacionales (netos)	(1.332.953)	797.587	(2.130.540)	-267%
Valuación por IVA de baja recuperación	(8.726.926)	(4.636.839)	(4.090.087)	-88%
Juicios y litigios	(95.600)	(876.575)	780.975	89%
Resultados en venta de activos y materiales	1.184.587	2.228.068	(1.043.481)	-47%
Ingresos Financieros	5.797.523	4.482.520	1.315.003	29%
Otros resultados no operacionales (netos)	(1.790.112)	(2.543.623)	753.511	-30%
Participación en IPESA	2.297.575	2.144.036	153.539	7%

Diferencias en el valor de la UF y USD

Las variaciones originadas por el crecimiento de un 17% en el tipo de cambio USD, y una variación de 4% en el valor de UF aplicada al stock de deuda financiera generó pérdidas "contables" de MM\$44.585, cifra inferior en un 22% a las pérdidas registradas por estos conceptos en el año 2014.

La administración estima que existe una cobertura implícita por la indexación de las deudas de EFE que cubre directamente el Estado, debido que al vencimiento de los créditos, las deudas son canceladas por el Estado, normalizando el patrimonio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, transitoriamente afectado por estas variaciones en el periodo previo a su vencimiento.

EVOLUCIÓN DEL VALOR DE LA UF DE CIERRE



EVOLUCIÓN TIPO DE CAMBIO DE CIERRE CH\$ 1USD



III. ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

A)

ESTADOS RESUMIDOS DE SITUACIÓN FINANCIERA	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN	
			M\$	%
Activos	1.506.914.112	1.389.331.751	117.582.361	8%
1. Efectivo, efectivo equivalente y otros activos financieros	105.692.454	151.111.176	(45.418.722)	-30%
2. Aportes por recibir del Estado	249.724.158	228.088.968	21.635.190	9%
3. Inmovilizado Material	1.114.918.632	969.522.578	145.396.054	15%
4. Inversiones en Empresas Relacionadas	14.141.286	12.513.830	1.627.456	13%
5. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	19.024.161	19.161.579	(137.418)	-1%
6. Otros activos	3.413.421	8.933.620	(5.520.199)	-62%

1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:

Los recursos de efectivo, equivalentes de efectivo y otros activos financieros están compuestos principalmente por inversiones financieras que por medio de un contrato, son administradas por el Banco Estado y Santander Asset Management, considerando la "Política de Inversiones Financieras" vigente y la definición de las "Estrategias de Inversión" de EFE. Según instruye el oficio Nro. 36 del Ministerio de Hacienda y su Política Interna de Inversiones, la Empresa sólo puede invertir en Depósitos a Plazo, Fondos Mutuos de renta fija y Pactos.

Los recursos líquidos disponibles al cierre, se destinarán principalmente a proyectos de inversión enmarcados en los planes trienales de desarrollo vigentes, que incluyen grandes inversiones como los Proyectos Rancagua Express y Extensión a Coronel, el 75% de los fondos disponibles al 31 de diciembre de 2015 están destinados a ambos proyectos.

2. Aportes por Recibir del Estado (Ley de Presupuestos y Convenios con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

Al 31 de diciembre 2015, el Balance refleja los compromisos del Estado fijados en la Ley de Presupuesto para el año 2016 y los montos que en virtud de convenios suscritos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), serán transferidos al Grupo EFE.

Es siguiente cuadro presenta la situación al 31 de diciembre de 2015:

APORTES DEL ESTADO Y SUBSIDIOS MTT POR COBRAR	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	CORRESPONDIENTE A LEY PRESUPUESTO 2015
LEY PRESUPUESTO	175.509	149.259	26.249
Fondos para indemnizaciones	729	646	83
Aporte Mantenimiento Infraestructura	24.743	21.974	2.769
Mantenimiento y rehabilitación Arica a La Paz	4.763	4.263	500
Servicio de la Deuda	22.029	22.029	0
Intereses de la Deuda	45.417	45.417	0
Aportes Planes Trienales	77.828	54.930	22.898
SUBSIDIOS MTT (Convenios a 20 años)	74.215	74.215	
FESUB-Extensión a Coronel y Trenes	40.881	40.881	
MERVAL-Trenes para Aumento Frecuencias	22.031	22.031	
TREN CENTRAL-Trenes adicionales RX	11.303	11.303	
TOTALES	249.724	223.474	26.249

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

La Empresa realiza sus análisis de inversión en base a una metodología específica 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 que se aprueba mediante un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Con fecha 6 de agosto de 2014, se publicó en el Diario Oficial el Plan Trienal de Inversiones para el periodo 2014-2016.

PROGRAMA	MMUSD 2014	MMUSD 2015	MMUSD 2014	MMUSD TOTAL
1. Continuidad Operacional	60,2	69,7	74,5	204,4
2. Productividad Operacional	44,2	60,3	42,5	147,0
3. Aumento Transporte de Carga	95,5	143,4	136,9	375,8
4. Aumento Transporte de Pasajeros	115,6	278,2	164,9	558,7
TOTAL PLAN TRIENAL 2014-2016	315,5	551,6	418,8	1.285,9

Los siguientes movimientos reflejan la variación del activo inmovilizado ocurrida en el ejercicio 2015:

AUMENTO: ADICIONES	INVERSIÓN AÑO 2015 MM\$	DISMINUCIÓN: DEPRECIACIÓN, BAJAS Y OTRAS	2015 MM\$
Proyecto Pasajeros	136.613	Depreciación	24.539
Inversiones Rancagua Express	85.438	Edificios	1.268
Fesur	31.623	Infraestructura Ferroviaria	12.657
Metro Valparaíso	19.552	Señales y Sistemas	5.628
Inversiones Ferrocarril Arica a La Paz	7.986	Material Rodante	4.472
Mantenimiento mayor de Vías	11.227	Herramientas, Repuestos y Otros	515
Otros Proyectos	23.110	Bajas	6.171
		Marejadas Valparaíso (agosto 2015)	1.628
		Terremoto Norte (abril 2014)	4.543
TOTAL INVERSIONES	178.936	Otras variaciones	1.333
		TOTAL DEPRECIACIÓN Y BAJAS	32.043

4. Deudores Comerciales y otras Cuentas por cobrar:

DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR	AL 30 DE SEPTIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	MOVIMIENTO NETO DEL PERÍODO
Créditos fiscales por Compras de Activo Fijo (*)	14.375	12.989	1.386
Cuentas comerciales	4.649	6.172	(1.523)
Cobro Bienes Nacionales	0	930	930
Cuentas por Cobrar a CGE	18	1.714	(1.695)
Cuentas por Cobrar FEPASA	1.122	1.230	(109)
Cuentas por Cobrar TRANSAP	183	45	138
Otras Cuentas por Cobrar, arriendos y otros	3.052	1.877	1.175
Cuentas por Cobrar EPA	191	293	(102)
Cuentas por Cobrar a NGR Inversiones	83	83	0
TOTALES	19.024	19.161	(137)

*Esta partida corresponde al valor del remanente imputable como devolución de impuesto al valor agregado a que da derecho el artículo 27 bis. de la Ley del IVA. Durante el ejercicio 2015 se obtuvo la devolución de \$19.305 millones por este concepto.

B)

ESTADOS RESUMIDOS DE SITUACIÓN FINANCIERA	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$	VARIACIÓN	
			M\$	%
Pasivos	1.506.914.112	1.389.331.751	117.582.361	8%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.646.613.191	1.484.911.381	161.701.810	11%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.146.628.733	1.066.458.345	80.170.388	8%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	427.384.234	370.251.825	57.132.409	15%
Cuentas por Pagar	41.943.359	19.113.568	22.829.791	119%
Otros Pasivos	30.656.865	29.087.643	1.569.222	5%
Patrimonio	(139.699.079)	(95.579.630)	(44.119.449)	46%
Capital y Reservas	1.509.163.110	1.482.807.862	26.355.248	2%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.648.862.222)	(1.578.387.531)	(70.474.691)	4%
Interés Minoritario	33	39	(6)	-15%

Gestión de Deuda Financiera:

Es importante destacar que desde 2010, EFE no ha requerido incrementar su deuda para cubrir déficit operacional. La gestión de la deuda se ha focalizado en disminuir la exposición al riesgo de monedas, reducir las tasas de interés como medida para rebajar los gastos financieros que cubre regularmente el Estado y financiar nuevos proyectos de Inversión.

- En el año 2015 se colocó una emisión de bonos locales, Serie AB por UF 3.000.000, con plazo de 29,5 años y a una tasa de colocación efectiva de 2,98% anual. La colocación ha tenido por objeto el financiamiento del Proyecto Rancagua Express y cuenta con Garantía del Estado.

- Según lo contemplado en la Ley de Presupuesto de la Nación para el año 2015, el Estado, a través de la Tesorería General de la República ha remitido a los acreedores financieros los montos correspondientes a las cuotas de capital e intereses que vencieron durante el ejercicio.

IV. INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD

1. LIQUIDEZ

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$95.931, 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, tales como Bonos, Créditos Bancarios y crédito de proveedores, 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.

EFE se ha certificado con el sello Propyme, lo que da cuenta de su compromiso de pago en un plazo no superior a 30 días.

2. ENDEUDAMIENTO

La gestión de la deuda se ha focalizado en disminuir la exposición al riesgo de monedas y a reducir las tasas de interés como medida para rebajar los gastos financieros que cubre regularmente el Estado

En ese sentido, las gestiones se han materializado mediante el prepago de deudas en USD y su refinanciamiento a través de emisiones de bonos en UF a tasas significativamente inferiores a los créditos 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 Express.

3. RENTABILIDAD

EFE controla su desempeño y gestión mediante un seguimiento al Ebitda, sin incorporar 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 EFE. 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

a) 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.

b) No existen riesgos no controlados en el ámbito financiero por las posiciones pasivas en moneda extranjera y 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.

c) Aproximadamente un 10% de los Costos de Venta (antes de depreciación), lo componen los gastos de energía eléctrica utilizados para movilizar los trenes de pasajeros, si bien existen contratos que fijan precios por ciertos periodos de tiempo, el precio general de la energía está dado por variables exógenas que EFE no puede controlar.



ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Al 31 de Diciembre de 2015

CONTENIDO

Informe de los Auditores Independientes.
Estados de Situación Financiera Consolidados
Estado Consolidado de Resultados Integrales
Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado
Estados de Flujos de Efectivo Consolidados
Notas a los Estados Financieros Consolidados



KPMG Auditores Consultores Ltda.
Av. Isidora Goyenechea 3520, Piso 2
Las Condes, Santiago, Chile

Teléfono +56 (2) 2798 1000
Fax +56 (2) 2798 1001
www.kpmg.cl

Informe de los Auditores Independientes

Señores Presidente y Directores de
Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

Informe sobre los estados financieros consolidados

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Empresa de los Ferrocarriles del Estado y filiales, que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2015 y 2014 y los correspondientes estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados, ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

MEMORIA
2015

107

GRUPO EFE

Opinión

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Empresa de los Ferrocarriles del Estado y filiales al 31 de diciembre de 2015 y 2014 y los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros.

Énfasis en un asunto

Tal como se indica en Nota 3.18 a los estados financieros y como se desprende de la lectura de los mismos, Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales depende del apoyo Estatal, el cual ha sido otorgado hasta la fecha a través de planes trienales y otras formas de financiamiento obtenidas del Estado. No se modifica nuestra opinión con respecto a este asunto.



Luis Inostroza C.

Santiago, 24 de marzo de 2016

KPMG Ltda.

Estados de situación Financiera Consolidados

ACTIVOS	NOTA N°	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$
Activos			
Activos corrientes			
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	6	64.826.153	96.679.411
Otros activos financieros	7	40.825.006	54.431.765
Otros activos no financieros	8	1.295.013	520.054
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	9	19.062.337	19.161.579
Cuentas por Cobrar a entidades relacionadas	10	103.626.556	113.967.953
Inventarios	11	279.466	102.908
Activos por impuestos	18	528.538	466.704
Activos corrientes		230.443.069	285.330.374
Activos disponibles para la venta	12	546.341	1.286.447
Activos corrientes totales			
Activos no corrientes			
Otros activos no financieros	13	-	6.323.638
Cuentas por Cobrar a entidades relacionadas	10	147.411.525	115.641.331
Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	14	14.141.286	12.513.830
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.586.161	1.559.634
Propiedades, Planta y Equipo	16	1.096.071.198	949.177.642
Propiedad de inversión	17	16.714.932	17.498.855
Activos no corrientes totales		1.275.925.102	1.102.714.930
TOTAL DE ACTIVOS		1.506.914.512	1.389.331.751

Las notas adjuntas 1 a 39, forman parte integral de estos estados financieros consolidados

Estados de situación Financiera Consolidados

PASIVOS	NOTA Nº	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$
Pasivos y patrimonio			
Pasivos			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros	19	19.865.529	36.370.520
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar	20	49.638.378	28.022.177
Provisiones por beneficios a los empleados	21	1.679.836	1.374.194
Otros pasivos no financieros	22	41.125.724	84.423.327
Pasivos corrientes totales		112.309.467	150.190.218
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros	19	1.113.909.904	1.011.316.598
Otras cuentas por pagar	23	2.717.392	9.867.683
Otras provisiones	37	641.808	839.542
Pasivos por impuestos diferidos	18	1.585.374	2.062.916
Provisiones por beneficios a los empleados	21	4.763.374	4.593.480
Otros pasivos no financieros	22	410.686.272	306.040.944
Pasivos no corrientes totales		1.534.304.124	1.334.721.163
Patrimonio			
Capital emitido		410.777.044	410.777.044
Pérdidas acumuladas		(1.648.862.222)	(1.578.387.531)
Otras reservas		1.098.386.066	1.072.030.818
Pasivos atribuible a los propietarios de la controladora		(139.699.112)	(95.579.669)
Participaciones no controladas		33	39
Patrimonio total	24	(139.699.079)	(95.579.630)
TOTAL DE PASIVOS Y PATRIMONIO		1.506.914.512	1.389.331.751

Las notas adjuntas 1 a 39, forman parte integral de estos estados financieros consolidados

Estados de resultados por Función Consolidados

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCIÓN	NOTA N°	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$
Estado de resultados			
Ganancia (pérdida)			
Ingresos de actividades ordinarias	25	60.225.893	57.596.973
Costo de ventas	26	(66.485.590)	(67.106.452)
Pérdida bruta		(6.259.697)	(9.509.479)
Ganancias que surgen de la baja en cuentas de activos financieros medidos al costo amortizado	28	3.589.577	3.844.272
Gasto de administración	27	(18.297.386)	(16.234.162)
Otras ganancias	29	36.512.993	36.352.669
Ingresos financieros	30	2.207.946	638.248
Costos financieros	30	(46.009.704)	(42.228.895)
Participación en las ganancias (pérdidas) de asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación	14	2.297.575	2.144.036
Diferencias de cambio	31	(4.695.666)	(10.022.495)
Resultados por unidades de reajuste	31	(39.888.996)	(46.847.508)
Ganancias (pérdidas) que surgen de la diferencia entre el valor libro anterior y el valor justo de activos financieros reclasificados medidos a valor razonable		-	-
Pérdida, antes de impuesto		(70.543.358)	(81.863.314)
Gasto por impuesto de las ganancias	18	68.661	(50.115)
Pérdida procedente de operaciones continuadas		(70.474.697)	(81.913.429)
PÉRDIDA DEL PERÍODO		(70.474.697)	(81.913.429)
Otro resultado Integral			
Ganancias (pérdidas) por cobertura de flujo de caja, neto de impuestos	24	(208.877)	(637.364)
Ganancias (pérdidas) actuariales		(212.614)	(1.448.482)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(421.491)	(2.085.846)
Resultado integral total		(70.896.188)	(83.999.275)
Ganancia (pérdida), atribuible a			
Pérdida, atribuible a los propietarios de la controladora		(70.896.182)	(83.999.268)
Ganancia (pérdida), atribuible a participaciones no controladoras		(6)	(7)
Pérdida Integral		(70.896.188)	(83.999.275)

Las notas adjuntas 1 a 39, forman parte integral de estos estados financieros consolidados

MEMORIA
2015

111

GRUPO EFE

Estados Consolidado de cambios en el Patrimonio Neto

Al 31 de diciembre de 2015

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	NOTA	Capital Emitido M\$	Reservas de coberturas de flujo de caja M\$	Reserva de ganancias o pérdidas actuariales M\$	Otras reservas M\$	Ganancia (pérdida) acumulada M\$	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora M\$	Participaciones no controladoras M\$	Total M\$
SALDO INICIAL PERÍODO ACTUAL 01/01/2015	24	410.777.044	(51.623)	(1.918.963)	1.074.001.404	(1.578.387.531)	(95.579.669)	39	(95.579.630)
Incremento (disminución) por cambios en políticas contables		-	-	-	-	-	-	-	-
Incremento (disminución) por correcciones de errores		-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo inicial Reexpresado		410.777.044	(51.623)	(1.918.963)	1.074.001.404	(1.578.387.531)	(95.579.669)	39	(95.579.630)
Cambios en patrimonio									
Resultado integral		-	(208.877)	(212.614)	-	-	(421.491)	-	(421.491)
Oficio 856 SVS cambio de tasa impuestos diferidos		-	-	-	-	-	-	-	-
Ganancias (pérdidas)		-	-	-	-	(70.474.691)	(70.474.691)	(6)	(70.474.697)
Incremento (disminución) por otras aportaciones de los propietarios	24	-	-	-	26.776.739	-	26.776.739	-	26.776.739
Incremento (disminución) por transferencia y otros cambios		-	-	-	-	-	-	-	-
Total de cambios en patrimonio		-	(208.877)	(212.614)	26.776.739	(70.474.691)	(44.119.443)	(6)	(44.119.449)
SALDO FINAL PERÍODO ACTUAL 31/12/2015		410.777.044	(260.500)	(2.131.577)	1.100.778.143	(1.648.862.222)	(139.699.112)	33	(139.699.079)

Las notas adjuntas 1 a 39, forman parte integral de estos estados financieros consolidados

Al 31 de diciembre de 2014

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	NOTA	Capital Emitido M\$	Reservas de coberturas de flujo de caja M\$	Reserva de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios M\$	Otras reservas M\$	Ganancia (pérdida) acumulada M\$	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora M\$	Participaciones no controladoras M\$	Total M\$
SALDO INICIAL PERÍODO ACTUAL 01/01/2014	24	410.777.044	585.741	(470.481)	1.036.670.852	(1.496.047.039)	(48.483.883)	96	(48.483.787)
Incremento (disminución) por cambios en políticas contables		-	-	-	-	-	-	-	-
Incremento (disminución) por correcciones de errores		-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo inicial Reexpresado		410.777.044	585.741	(470.481)	1.036.670.852	(1.496.047.039)	(48.483.883)	96	(48.483.787)
Cambios en patrimonio									
Resultado integral		-	(637.364)	(1.448.482)	-	-	(2.085.846)	-	(2.085.846)
Oficio 856 SVS cambio de tasa impuestos diferidos		-	-	-	-	(427.070)	(427.070)	-	(427.070)
Ganancias (pérdidas)		-	-	-	-	(81.913.422)	(81.913.422)	(8)	(81.913.429)
Incremento (disminución) por otras aportaciones de los propietarios	24	-	-	-	37.330.552	-	37.330.552	-	37.330.552
Incremento (disminución) por transferencia y otros cambios		-	-	-	-	-	-	(50)	(50)
Total de cambios en patrimonio		-	(637.364)	(1.448.482)	37.330.552	(82.340.492)	(47.095.786)	(57)	(47.095.843)
SALDO FINAL PERÍODO ACTUAL 31/12/2014		410.777.044	(51.623)	(1.918.963)	1.074.001.404	(1.578.387.531)	(95.579.669)	39	(95.579.630)

Las notas adjuntas 1 a 39, forman parte integral de estos estados financieros consolidados

Estados de flujos de efectivo Consolidados

Método Directo

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014

ESTADOS DE FLUJO DE EFECTIVO CONSOLIDADO	NOTA N°	AL 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	AL 31 DE DICIEMBRE 2014 M\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		60.433.030	57.967.409
Otros cobros por actividades de operación		3.039.565	3.775.973
Clases de pagos		-	-
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(67.340.650)	(68.855.378)
Pagos procedentes de contratos mantenidos para intermediación o para negociar		-	-
Pagos a y por cuenta de los empleados		(23.283.314)	(21.716.751)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(27.151.369)	(28.828.747)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		4.358.776	1.821.480
Compras de propiedades, planta y equipo	17	(178.936.385)	(117.203.905)
Compras de activos intangibles		(199.716)	(831.074)
Importes procedentes de otros activos a largo plazo (NRG Inversiones)		-	250.279
Importes procedentes de subvenciones del gobierno		74.098.850	64.221.175
Dividendos recibidos (IPESA)		746.623	935.000
Otras entradas (salidas) de efectivo		19.905.164	(11.073.595)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(80.026.688)	(61.880.640)
Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio (bonos)		75.324.799	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		-	75.304.565
Pago de préstamos		-	(6.922.000)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		75.324.799	68.312.565
Incremento neto (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		(31.853.258)	(22.396.822)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalente al efectivo		(31.853.258)	(22.396.822)
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del período	6	96.679.411	119.076.233
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período	6	64.826.153	96.679.411

MEMORIA
2015

113

GRUPO EFE

Las notas adjuntas 1 a 39, forman parte integral de estos estados financieros consolidados

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADO

1. Naturaleza, actividades, entorno jurídico legal y composición del grupo
2. Bases de preparación y presentación de los estados financieros
 - 2.1 Periodo contable
 - 2.2 Bases de preparación
3. Políticas y Criterios contables significativos
 - 3.1 Inversiones en coligadas y asociadas no controladas
 - 3.2 Bases y método de consolidación
 - 3.3 Transacciones en moneda diferente al peso chileno
 - 3.4 Instrumentos Financieros
 - 3.5 Inventarios
 - 3.6 Activos Disponibles para la Venta
 - 3.7 Propiedades, Plantas y Equipos
 - 3.8 Propiedades de Inversión
 - 3.9 Activos Intangibles
 - 3.10 Deterioro del Valor de los Activos
 - 3.11 Arrendamientos
 - 3.12 Pasivos Financieros Excepto Derivados
 - 3.13 Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar
 - 3.14 Provisiones
 - 3.15 Retribuciones a los empleados
 - 3.16 Impuesto a las Ganancias
 - 3.17 Reconocimiento de Ingresos y Gastos
 - 3.18 Transferencias del Estado
 - 3.19 Distribución de utilidades
 - 3.20 Políticas para la determinación de la Utilidad Líquida Distribuible.
4. Nuevos pronunciamientos contables aún no adoptados
5. Información financiera por segmentos

6. Efectivo y equivalentes de efectivo
7. Otros activos financieros corrientes
8. Otros activos no financieros Corrientes:
9. Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar Corrientes
10. Saldos y Transacciones con Partes Relacionadas
11. Inventarios
12. Activos disponibles para la venta
13. Otros activos no financieros no corrientes:
14. Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación
15. Activos intangibles distintos de la plusvalía
16. Propiedad, Planta y Equipos .
17. Propiedades de Inversión
18. Impuesto a las utilidades
19. Otros pasivos financieros corrientes y no corrientes
20. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.
21. Retribución a los empleados
22. Otros pasivos no financieros corrientes y no corrientes
23. Otras cuentas por pagar, no corrientes
24. Patrimonio
25. Ingresos de actividades ordinarias
26. Costos de Ventas
27. Gastos de administración
28. Ganancias de activos financieros medidos al costo amortizado
29. Otras ganancias
30. Ingresos y costos financieros
31. Diferencias de cambio y unidades de reajuste
32. Medio Ambiente
33. Administración del riesgo financiero
34. Garantías obtenidas de terceros
35. Sanciones
36. Restricciones
37. Contingencias
38. Avales otorgados
39. Hechos posteriores

1. NATURALEZA, ACTIVIDADES, ENTORNO JURÍDICO LEGAL Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante "EFE"), es una persona jurídica de derecho público, y constituye una empresa autónoma del Estado, dotada de patrimonio propio y cuyo capital pertenece en un 100% al Estado de Chile.

EFE se relaciona con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y está regida por el Decreto con Fuerza de Ley N°1 del año 1993 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se encuentra inscrita en el registro de valores que mantiene la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile bajo el número 253.

A) OBJETO SOCIAL Y DOMICILIO DE LA EMPRESA

EFE tiene como objeto social establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y de carga, a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transporte complementarios, cualquiera que sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad. Asimismo, puede explotar comercialmente los bienes de que es dueña.

Este objeto social lo puede realizar directamente o por medio de contratos u otorgamiento de concesiones o mediante la constitución de sociedades anónimas, las que se deben regir por las mismas normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas.

El domicilio de EFE es la ciudad de Santiago, calle Morandé N° 115 piso 6.

B) RÉGIMEN JURÍDICO Y DE CONTRATACIÓN

En todo aquello que no sea contrario a lo establecido en el DFL 1 de 1993 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, todos los actos y contratos que realice la Empresa en el desarrollo de su giro se rigen por las normas de derecho privado.

C) RÉGIMEN DE CONTABILIDAD Y CONTROL

EFE está sujeta a las normas financieras y contables que rigen a las sociedades anónimas abiertas; sus estados de situación financiera anuales y semestrales son sometidos a auditorías y revisiones intermedias, respectivamente, por firmas auditoras de reconocido prestigio.

EFE está obligada, según el artículo décimo de la Ley 20.285, a entregar a la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile, la misma información a que están obligadas las sociedades anónimas abiertas de conformidad con la Ley N°18.046.

D) RÉGIMEN DE PERSONAL

Los trabajadores de la Empresa se rigen por las normas del DFL 1, por las disposiciones del Código del Trabajo y por DFL N°3 de 1980 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en consecuencia no les es aplicable ninguna norma que afecte a los trabajadores del Estado o de sus Empresas. Para todos los efectos legales, los trabajadores de EFE se consideran trabajadores del sector privado.

E) RÉGIMEN PATRIMONIAL Y ECONÓMICO-FINANCIERO

EFE posee patrimonio propio y forman parte de él los siguientes ítems:

1. Las vías férreas que, por disposición del Gobierno, se hayan incorporado o se incorporen a ella, todo con sus dependencias y anexos;
2. Los terrenos ocupados por las vías férreas y por sus dependencias y anexos;
3. Los edificios, instalaciones, obras de arte y demás construcciones que, por disposición del Gobierno, se destinen permanentemente al servicio de la Empresa;
4. El material rodante, equipo, maquinaria, herramientas, repuestos, útiles, existencias y enseres;
5. Las concesiones y privilegios, por todo el tiempo de su otorgamiento;
6. Las entradas provenientes de la explotación de sus bienes;
7. El producto de la venta de sus bienes;
8. Las sumas que anualmente consulte la Ley de Presupuesto de Entradas y Gastos de la Nación y las cantidades que se le asignen por otras Leyes y decretos, y
9. En general, todos los bienes muebles e inmuebles y derechos que adquiera a cualquier título.

f) Composición del Grupo Consolidado

EFE administra sus negocios de gestión de tráfico, servicios a operadores de carga, y el servicio de transporte de pasajeros separadamente. Los servicios de pasajeros se operan a través de tres Empresas filiales, todas sociedades anónimas, dejando en la matriz todos los aspectos vinculados al desarrollo, gestión de la infraestructura ferroviaria y gestión de servicios a empresas operadoras de carga.

EFE posee participación mayoritaria significativa dentro de sus filiales, por lo tanto ejerce control sobre las siguientes sociedades, las que según normativa vigente, han sido consolidadas:

RUT	NOMBRE SOCIEDAD	PAÍS ORIGEN	MONEDA FUNCIONAL	INSCRIPCIÓN SVS N°	PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN			
					31.12.2015			21.12.2014
					DIRECTO %	INDIRECTO %	TOTAL %	TOTAL %
96.756.340-4	Inmobiliaria Nueva Vía S.A.	Chile	CLP	575	99,9997	0,0003	99,9999	99,9999
96.766.340-9	Metro Regional de Valparaíso S.A.	Chile	CLP	587	99,9998	0,0002	99,9999	99,9999
96.756.310-2	Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.	Chile	CLP	18	99,9999	0,0001	99,9999	99,9999
96.756.320-K	Trenes Metropolitanos S.A.	Chile	CLP	19	99,9999	0,0001	99,9999	99,9999
96.769.070-8	Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.	Chile	CLP	578	99,9995	0,0005	99,9999	99,9999
96.756.300-5	Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.	Chile	CLP	274	99,9000	0,0999	99,9999	99,9999
96.756.330-7	Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.	Chile	CLP	577	99,9000	0,0999	99,9999	99,9999

La información financiera relativa a estas participaciones en Empresas del Grupo y Asociadas se presenta en Nota 3.2.

2. BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

2.1 PERIODO CONTABLE

Los estados financieros consolidados (en adelante, "estados financieros"), cubren los siguientes ejercicios: Estados de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014; Estados de Cambios en el Patrimonio por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, Estados Integrales de Resultados por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, Estados de Flujos de Efectivo por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014. Para el ejercicio 2014 se han efectuado algunas reclasificaciones para fines comparativos.

2.2 BASES DE PREPARACIÓN

A) DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Los presentes estados financieros consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales, han sido preparados de acuerdo con las normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros, las cuales comprenden la aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el International Accounting Standards Board (en adelante IASB), con excepción de:

- La aplicación de la NIC 36 para la determinación del deterioro de activos del rubro Propiedades, Plantas y Equipos. En sustitución a dicha norma, la Superintendencia de Valores y Seguros, mediante oficio ordinario N°4887 de fecha 16 de febrero de 2011, autorizó a EFE y Filiales para aplicar excepcionalmente la Norma Internacional de Contabilidad del Sector Público (NICSP) N°21. En Nota 3.10, se detalla el alcance de esta norma.
- La aplicación del oficio circular N° 856 de la Superintendencia de Valores y Seguros la cual indica que las diferencias en activos y pasivos por concepto de impuestos diferidos que se produzcan como efecto directo del incremento en la tasa de impuestos de primera categoría introducido por la Ley 20.780, deberán contabilizarse en el ejercicio respectivo contra patrimonio.

Los presentes estados financieros han sido aprobados en sesión ordinaria de Directorio realizada el 24 de marzo de 2016.

B) PRINCIPIO DE EMPRESA EN MARCHA

Al 31 de diciembre de 2015, el Estado de Situación Financiera Consolidado de EFE muestra un patrimonio negativo por M\$ 140.044.932 y una pérdida del ejercicio de M\$ 70.820.547. No obstante, los presentes estados financieros consolidados se han formulado bajo el principio de "Empresa en Marcha", al considerar su condición de empresa pública y el acceso a recursos financieros que recibe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones según lo contemplado cada año en la Ley de presupuesto de la Nación. La Ley de Presupuesto para 2016 se encuentra aprobada y contempla recursos financieros para EFE por M\$149.260.720 (ver nota 10 a). Por otra parte, otro factor relevante tiene relación con la aprobación de los recursos del Plan Trienal 2011-2013, y Plan Trienal 2014-2016,

por un monto de MMUSD 1.285,9. (Ver nota 16). Finalmente, la Administración también consideró la aplicabilidad de este principio atendiendo a que una parte importante del endeudamiento de EFE cuenta con garantía del Estado (nota 38) y es servido directamente a los acreedores por el Estado de Chile a través de la Tesorería General de la República.

C) USO DE ESTIMACIONES Y JUICIOS

En la preparación de los estados financieros consolidados se han utilizado determinadas estimaciones realizadas por la Administración para cuantificar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellos. Estas estimaciones se refieren básicamente a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro
- Los parámetros utilizados en el cálculo actuarial de los pasivos con los empleados
- Las vidas útiles y los valores residuales de las propiedades, plantas y equipos e intangibles

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible a la fecha de emisión de los presentes estados financieros consolidados, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificaciones (al alza o a la baja) en próximos periodos, lo que se haría de forma prospectiva, reconociendo los efectos del cambio de estimación en los correspondientes estados financieros consolidados futuros.

D) CLASIFICACIÓN DE ACTIVOS Y PASIVOS

En los estados consolidados de situación financiera, los saldos se clasifican en función de sus vencimientos, es decir, como corrientes aquellos con vencimiento igual o inferior a doce meses y como no corrientes, aquellos con vencimiento superior a dicho ejercicio.

En el caso que existiesen obligaciones cuyo vencimiento es inferior a doce meses, pero cuyo refinanciamiento a largo plazo esté asegurado a discreción de la Empresa, mediante contratos de crédito disponibles de forma incondicional con vencimiento a largo plazo, estos se clasifican como pasivos no Corrientes.

E) MONEDA FUNCIONAL Y DE PRESENTACIÓN

Los presentes estados financieros consolidados y sus notas explicativas son presentados en pesos (CLP), que es la moneda funcional y de presentación de la Empresa y sus Filiales, los cuales han sido redondeados a miles de pesos (M\$), excepto cuando se indique de otra manera.

F) MEDICIÓN DE LOS VALORES RAZONABLES

Algunas de las políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la medición de los valores razonables tanto de los activos y pasivos financieros como de los no financieros.

La Administración revisa regularmente las variables no observables significativas y los ajustes de valorización. Si se usa información de terceros, como cotizaciones de corredores o servicios de fijación de precios, para medir los valores razonables, la Administración evalúa la evidencia obtenida de los terceros para respaldar la conclusión de que esas valorizaciones satisfacen los requerimientos de las NIIF, incluyendo en nivel dentro de la jerarquía del valor razonable dentro del que deberían clasificarse esas valorizaciones.

Cuando se mide el valor razonable de un activo o pasivo, EFE utiliza datos de mercado observables siempre que sea posible. Los valores razonables se clasifican en niveles distintos dentro de una jerarquía del valor razonable que se basa en las variables usadas en las técnicas de valoración, como sigue:

Nivel 1: precios cotizados (no-ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

Nivel 2: datos diferentes de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa (es decir. precios) o indirectamente (es decir. derivados de los precios).

Nivel 3: datos para el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables (variables no observables).

3. POLÍTICAS Y CRITERIOS CONTABLES SIGNIFICATIVOS

Las políticas contables establecidas más adelante, han sido aplicadas consistentemente a todos los periodos presentados en estos estados financieros consolidados, y por las sociedades filiales incluidas en la consolidación de las cuentas anuales.

3.1 INVERSIONES EN COLIGADAS Y ASOCIADAS NO CONTROLADAS

Corresponde a aquellas entidades sobre las que la Empresa ejerce influencia significativa pero no tiene control. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

La participación de la Empresa en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de sus coligadas o asociadas se reconoce en resultados. Si la coligada adopta ciertas políticas contables que implica reconocer temporalmente algunos efectos en otros resultados integrales, EFE también reconoce la participación que le corresponde en tales efectos contables.

3.2 BASES Y MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN

Son filiales todas las entidades sobre las que EFE tiene poder para dirigir sus políticas financieras y sus operaciones, influyen en los retornos de la inversión y está expuesta a retornos variables, existiendo una estrecha relación entre poder y retorno. Lo que generalmente viene acompañado de una participación superior al cincuenta por ciento de los derechos de voto. Para evaluar si la matriz controla a otra entidad, se consideró la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que son actualmente ejercidos.

La consolidación con las filiales controladas, se ha realizado mediante la aplicación del método de "consolidación por integración global", el cual consiste en incluir en los estados financieros consolidados la totalidad de los activos, pasivos, ingresos, gastos y flujos de efectivo, una vez realizadas las eliminaciones por transacciones relacionadas y las utilidades o pérdidas no realizadas.

EFE aplica la política de considerar las transacciones con no controladores como transacciones con terceros externos a la Empresa. Las participaciones de los no controladores representan la porción, de utilidad o pérdida y activos netos de ciertas filiales, de los que la Empresa matriz no es dueña, y son presentados en los estados de resultados consolidados y en el patrimonio, separadamente del patrimonio del propietario.

La información financiera resumida del Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre 2015 y 31 de diciembre de 2014 y de los resultados por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, de las filiales consolidadas con EFE es la siguiente:

NOMBRE SOCIEDAD	% PARTICIPACIÓN	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015					
		ACTIVOS CORRIENTES M\$	ACTIVOS NO CORRIENTES M\$	TOTAL ACTIVOS M\$	PASIVOS CORRIENTES M\$	PASIVOS NO CORRIENTES M\$	PATRIMONIO M\$
Inmobiliaria Nueva Vía S.A.	99,9994795	1.490.507	27.427.876	28.918.383	1.083.857	1.651.096	26.183.430
Metro Regional de Valparaíso S.A.	99,9999562	8.288.411	116.611.495	124.899.906	7.544.264	53.544.922	63.810.720
Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.	99,9997305	4.589.249	51.546.056	56.135.305	3.861.695	50.577.794	1.695.816
Trenes Metropolitanos S.A.	99,9999271	10.961.493	28.837.283	39.798.776	15.715.216	21.237.051	2.846.509
Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.	99,9000000	516.391	4.585	520.976	410.916	-	110.060
Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.	99,9997832	353	1.377	1.730	183	8.450.206	(8.448.659)
Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.	99,9000000	-	133	133	-	70.263	(70.130)

NOMBRE SOCIEDAD	% PARTICIPACIÓN	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014					
		ACTIVOS CORRIENTES M\$	ACTIVOS NO CORRIENTES M\$	TOTAL ACTIVOS M\$	PASIVOS CORRIENTES M\$	PASIVOS NO CORRIENTES M\$	PATRIMONIO M\$
Inmobiliaria Nueva Vía S.A.	99,9994795	1.829.223	25.558.245	27.387.468	151.798	2.140.643	25.095.027
Metro Regional de Valparaíso S.A.	99,9999562	5.036.481	68.621.824	73.658.305	4.038.911	3.247.449	66.371.945
Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.	99,9997305	2.473.360	50.378.768	52.852.128	2.220.008	46.470.191	4.161.929
Trenes Metropolitanos S.A.	99,9999271	10.827.611	17.559.909	28.387.520	11.616.904	11.231.270	5.539.346
Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.	99,9000000	1.460.112	5.848	1.465.960	1.355.900	-	110.060
Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.	99,9997832	61.164	3.661	64.825	232	8.503.891	(8.439.298)
Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.	99,9000000	-	130	130	-	67.656	(67.526)

(1) Información del Estado de Situación Financiera

(2) Información del Estado de Resultados Integrales por función:

NOMBRE SOCIEDAD	AL 31 DE DICIEMBRE 2015		AL 31 DE DICIEMBRE 2014	
	INGRESOS ORDINARIOS M\$	GANANCIA (PÉRDIDA) NETA M\$	INGRESOS ORDINARIOS M\$	GANANCIA (PÉRDIDA) NETA M\$
Inmobiliaria Nueva Vía S.A.	840.213	1.554.862	976.872	796.314
Metro Regional de Valparaíso S.A.	13.597.969	(2.562.385)	13.404.929	(1.807.039)
Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.	6.138.650	(2.466.113)	3.796.940	(1.900.111)
Trenes Metropolitanos S.A.	4.928.369	(2.692.837)	5.475.256	(2.522.861)
Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.	-	(9.361)	286	2.199
Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.	729.272	-	253.184	-
Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.	-	(2.604)	-	(3.076)

3.3 TRANSACCIONES EN MONEDA DIFERENTE AL PESO CHILENO

A) TRANSACCIONES Y SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA Y EN UNIDADES DE REAJUSTES (UF)

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias que resulten de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados. Las transacciones expresadas en UF, se convierten al valor de la UF al cierre de cada periodo contable.

B) BASES DE CONVERSIÓN

Los activos y pasivos mantenidos en dólares estadounidenses (USD) y Unidades de Fomento (UF) han sido convertidos a pesos chilenos, considerando los tipos de cambio observados a la fecha de cierre de cada periodo, de acuerdo a lo siguiente:

FECHA	USD	UF	EURO
31 de diciembre de 2015	710,16	25.629,09	794,52
31 de diciembre de 2014	606,75	24.627,10	738,05

3.4 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

El Ministerio de Hacienda, en su oficio circular Nro. 36 de 2006, autorizó a ciertas Empresas del sector público (incluida EFE), a participar en el mercado de capitales, ya sea a través de inversiones en depósitos a plazo, pactos de retrocompra y cuotas de fondos mutuos. Autorizó además, a efectos de que las Empresas puedan tener cobertura de riesgos de activos, pasivos o flujos subyacentes, a realizar operaciones en el mercado de derivados, tales como futuros, forwards, opciones y swap. Sin perjuicio de ello, por presentar EFE un déficit operacional y tener una parte importante de su deuda garantizada por el Estado de Chile, la Dirección de Presupuesto (DIPRES), no autoriza a la Empresa

a tomar seguros de cambio para protegerse de las variaciones de las deudas ya contraídas, por ser, como se indica, el Fisco es quien cubre esos pagos y por lo tanto asume directamente esos costos y riesgos. En el caso de flujos de pagos futuros contratados, es posible tomar cobertura de dichos flujos.

3.4.1 ACTIVOS FINANCIEROS, EXCEPTO DERIVADOS

EFE tiene activos financieros no derivados tales como activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, activos financieros mantenidos hasta el vencimiento y partidas por cobrar y activos disponibles para la venta.

La Empresa clasifica sus activos financieros, excluidas las inversiones contabilizadas por el método de participación y las mantenidas para la venta, en tres categorías:

- **Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar a Empresas relacionadas**

Este grupo de cuentas corresponden a aquellos activos financieros por cobrar con pagos fijos y determinables que no tienen cotización en el mercado activo y son reconocidos inicialmente por el importe de la factura.

Se establece una pérdida por deterioro de cuentas comerciales a cobrar cuando existe evidencia objetiva de que la Empresa no será capaz de cobrar todos los importes que se le adeudan de acuerdo con los términos originales de las cuentas por cobrar. El cálculo de la provisión, se determina aplicando un factor de morosidad según el comportamiento histórico de las cuentas, a excepción de las cuentas por cobrar empresa relacionada, las que se analizan caso a caso.

- **Activos financieros registrados a valor razonable con cambios en resultados**

Incluye activos financieros que han sido designados como tales en el momento de su reconocimiento inicial, gestionados y evaluados según el criterio de valor razonable. Los instrumentos financieros para negociación corresponden a valores adquiridos con la intención de generar ganancias por la fluctuación de precios en el corto plazo o a través de márgenes en intermediación, o que están incluidos en un portafolio en el que existe un patrón de toma de utilidades de corto plazo.

- **Activos financieros registrados a valor razonable con cambios en resultados, continuación**

Los activos disponibles para la venta, se encuentran valorizados a su valor razonable de acuerdo con los precios de mercado a la fecha de cierre. Las utilidades o pérdidas provenientes de los ajustes para su valorización a valor razonable, como asimismo los resultados por las actividades de negociación, se registran directamente en resultados en el momento que ocurren.

- **Instrumentos financieros mantenidos hasta el vencimiento**

Los instrumentos financieros mantenidos hasta el vencimiento, son aquellos que la Empresa y sus filiales tienen la intención y capacidad de conservar hasta su vencimiento.

3.4.2 EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO

Bajo este rubro del estado de situación se registra el efectivo en caja y cuentas corrientes bancarias, depósitos a plazo y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez que son rápidamente realizables en caja y que no tienen riesgo de cambios de su valor. El vencimiento de las inversiones que se incluyen en este rubro vence en un plazo máximo de 90 días. Los recursos financieros transferidos a EFE por el Estado, son controlados en cajas diferenciadas, a fin de destinarlos exclusivamente a los fines para los que fueron recibidos.

3.4.3 INSTRUMENTOS DERIVADOS Y OPERACIONES DE COBERTURA DE FLUJOS DE CAJA

Los derivados, corresponden fundamentalmente a operaciones contratadas con el fin de protegerse de las variaciones del tipo de cambio en futuros usos de créditos bancarios aprobados previamente. Estas coberturas se registran a su valor razonable en el rubro otros activos u otros pasivos financieros, según corresponda. Los cambios en el valor razonable se registran en otras reservas de patrimonio denominada "Coberturas de Flujos de Caja". Según lo establece la NIC 39, párrafo 88, las operaciones registradas bajo este concepto cumplen los requisitos de ser altamente probables (debido a que protegen el valor de los flujos de entrada por los créditos efectivamente contraídos), flujos de entrada que se encuentran expuestos a variaciones del tipo de cambio. La eficacia de esta cobertura es alta, ya que el valor razonable de la partida cubierta y del instrumento de cobertura se determina en forma fiable. El resultado de estas operaciones se traspasa al estado de resultados integrales en la medida que el subyacente tiene impacto en el estado de resultados por el riesgo cubierto.

En cuanto al tratamiento de las diferencias de cambio por las obligaciones financieras servidas directamente por el Estado, son registrados directamente en los resultados del ejercicio.

3.5 INVENTARIOS

Los Inventarios se valorizan al menor valor entre el costo de adquisición y el valor neto realizable. El método de costeo utilizado es el precio medio ponderado e incluye los desembolsos incurridos en su adquisición y traslado.

No se visualizan índices de deterioro para este grupo de activos.

3.6 ACTIVOS DISPONIBLES PARA LA VENTA

Los terrenos prescindibles para la actividad ferroviaria que se espera sean vendidos en un plazo igual o menor a doce meses, se valorizan al menor valor resultante entre el costo y el valor neto realizable. El valor neto realizable, es el precio estimado de venta de un activo en el curso normal de la operación menos los costos estimados para terminar su producción y los necesarios para llevar a cabo la venta.

EFE ha realizado licitaciones públicas por la venta de algunas de las propiedades disponibles para la venta, no existiendo postores a los mínimos ofrecidos. Pese a ello, la Empresa mantiene su intención de vender estas propiedades en un plazo no mayor a doce meses a partir de los presentes estados financieros.

Si por alguna circunstancia la Empresa cambia su decisión de venta, estos activos son clasificados inmediatamente como propiedades de inversión, la diferencia de valor que genere esta reclasificación, será registrada en el Estado de Resultados Integrales.

3.7 PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

A) RECONOCIMIENTO INICIAL

La Empresa aplica el modelo de Costo en la valorización de sus propiedades, plantas y equipos. Para ello, con posterioridad de su reconocimiento como activo, los componentes de propiedades, plantas y equipos se contabilizan por su costo menos la depreciación acumulada, de acuerdo a NIC 16.

A continuación, se presenta el tratamiento para registrar el costo de los activos:

- Los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción que sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de activos.
- Los gastos de personal relacionados directamente con las obras en curso.
- Los costos inevitables de mantener servicios durante el periodo de construcción, estos se capitalizan cuando los costos están incurridos y son de carácter temporal y son fundamentales para dejar los activos en condiciones de funcionamiento.
- Los costos de interrupción temporal de servicios
- Las obras en curso se traspasan a activos en explotación una vez finalizado el período de prueba cuando se encuentran disponibles para su uso, a partir de cuyo momento comienza su depreciación.

B) COSTOS POSTERIORES

- Los costos de ampliación, modernización o mejora que representan un aumento de la productividad, capacidad o eficiencia o un alargamiento de la vida útil de los bienes se capitalizan como mayor costo de los correspondientes bienes.
- Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se registran como mayor valor de los respectivos bienes, con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados.
- Los costos de rehabilitación y preservación de las vías, que se rigen por el concepto de mantención de estándar de servicio, se capitalizan cuando las actividades realizadas aumentan la vida útil del bien.
- Los gastos por mantenimiento mayor del material rodante, que considera entre otros conceptos la inspección y el reemplazo de partes y piezas son capitalizados como un activo independiente del bien principal, siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas para su reconocimiento en NIC 16, el costo de las partes reemplazadas se da de baja del bien principal.
- Los gastos de reparaciones, conservación y mantenimiento se imputan a resultados del ejercicio en que se producen, cabe mencionar que algunos elementos de propiedades, plantas y equipos de EFE requieren revisiones periódicas, en este sentido, los elementos objeto de sustitución son

reconocidos separadamente del resto del activo y con un nivel de desagregación que permita amortizarlos en el periodo que medie entre la actual y hasta la siguiente revisión.

C) DEPRECIACIÓN

- Las propiedades, plantas y equipos, netos en su caso del valor residual de los mismos, se deprecian distribuyendo linealmente el costo de los diferentes elementos que lo componen entre los años de vida útil estimada, que constituyen el período en el que la Empresa espera utilizarlos. Los métodos de depreciación, vidas útiles y valores residuales son revisados en cada ejercicio y se ajustan si es necesario. Los terrenos tienen vida útil indefinida por lo cual no se deprecian.

A continuación se presentan los principales años de vida útil utilizados para la depreciación de los activos nuevos que se incorporan a la Empresa:

	INTERVALO DE AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA
Terrenos	Indefinido
Comunicaciones	30
Edificios y construcciones	2-60
Equipo tractor y rodante (1)	5-30
Infraestructura de la vía	30-100
Líneas de contacto	20-36
Máquinas y herramientas	10-20
Señalizaciones	7-30
Subestaciones	2-50
Superestructuras de la vía	7-50
Muebles y enseres	5-6

(1) Para el material rodante en uso, se aplica una vida útil remanente que es amortizada linealmente, el mantenimiento mayor del material es activado y amortizado en un plazo de 5 años.

- Las ganancias o pérdidas que surgen en ventas o retiros de bienes de propiedades, plantas y equipos se reconocen como resultados del ejercicio y se calculan como la diferencia entre el valor de venta y el valor neto contable del activo.

3.8 PROPIEDADES DE INVERSIÓN

Las propiedades de inversión incluyen fundamentalmente terrenos y construcciones que se mantienen con el propósito de obtener plusvalía y/o rentas por arrendamiento. La Empresa aplica el modelo de costo en la valorización de sus propiedades de inversión. Posteriormente al reconocimiento inicial, las propiedades de inversión se valorizan al costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro que hayan experimentado.

En el año de transición a las NIIF (año 2009), la Empresa revalorizó sus propiedades de inversión, considerando este monto como costo atribuido, haciendo uso de la exención según lo establecido en NIIF 1 "Adopción por primera vez". Cualquier ganancia ó pérdida por la venta de una propiedad de inversión se reconoce en resultado.

3.9 ACTIVOS INTANGIBLES

Corresponden fundamentalmente a licencias computacionales y se valorizan según el modelo del costo. Con posterioridad a su reconocimiento, los activos intangibles se contabilizan por su costo menos su amortización acumulada y las pérdidas por deterioro de valor que, en su caso, hayan experimentado. Este grupo de activos se amortiza linealmente durante la vida útil estimada de 5 años. Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales son revisados en cada ejercicio financiero y se ajustan si es necesario.

3.10 DETERIORO DEL VALOR DE LOS ACTIVOS

A) NO FINANCIERO

Bajo NIC 36 "Deterioro de Activos", una Sociedad calcula como deterioro de sus activos la diferencia entre el valor realizable y el valor libros, si es que el valor libros resulta superior al primero. Para establecer el valor realizable se debe optar por el mayor valor entre el valor razonable y el valor de uso.

NIC 36, no establece criterios de valoración para los flujos de efectivo que reciben las entidades públicas, toda vez que los mismos corresponden a las características de Empresas cuya finalidad principal es obtener beneficios económicos, pero no a las de las entidades cuya finalidad principal es prestar servicios públicos bajo un criterio de rentabilidad social. Por lo anterior, no resulta posible para EFE aplicar las normas de deterioro considerando los criterios establecidos en la NIC 36.

Mediante oficio 4887 del 16/02/2011 la SVS autorizó a Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales a aplicar excepcionalmente la Norma Internacional de Contabilidad del Sector Público (NICSP) N° 21, en sustitución de la Norma Internacional de contabilidad NIC36, para determinar el deterioro de sus activos.

Esta norma define el valor en uso de un activo no generador de efectivo como el valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial. El valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial se determina usando el métodos de costo de reposición depreciado o el enfoque del costo de rehabilitación. Producto de la entrada a NIIF durante el año 2010, los principales activos de la Empresa y sus Filiales han sido registrados a costo de reposición depreciado, no generándose en consecuencia un valor de deterioro para sus activos inmovilizados.

No obstante, cuando bajo circunstancias específicas determinados activos no mantengan su servicio potencial, la pérdida de valor debe reconocerse directamente en resultados.

B) FINANCIERO

Para determinar la necesidad de realizar un ajuste por deterioro en los activos financieros, se sigue el siguiente procedimiento:

- En el caso de los préstamos y cuentas por cobrar, la Empresa tiene definida una política para el registro de estimaciones por deterioro en función del porcentaje de recuperabilidad de los saldos por cobrar, que se aplica con carácter general, excepto en aquellos casos en que exista alguna particularidad que hace aconsejable el análisis específico de la cobrabilidad.
- En el caso de los instrumentos financieros, la Empresa tiene la política de evaluar si hay evidencia de deterioro de valor, considerando aquellos indicios relacionados con dificultades financieras del emisor, impagos e incumplimientos de contrato.

3.11 ARRENDAMIENTOS

- Cuando la Empresa es el arrendatario - Arrendamiento Operativo

Los arrendamientos en los que el arrendador conserva una parte importante de los riesgos y beneficios derivados del uso del bien se han clasificado como arrendamientos operativos. Los pagos por concepto de arrendamiento operativo se cargan en el estado de resultados sobre una base lineal durante el ejercicio de arrendamiento.

- Cuando la Empresa es el arrendador - Arriendo Operativo

Cuando los activos son arrendados bajo arrendamiento operativo, el valor actual de los pagos por arrendamiento se reconoce como una cuenta por cobrar. Los ingresos por arrendamiento operativo se reconocen durante el ejercicio del arrendamiento sobre una base lineal durante el ejercicio del arrendamiento. Los activos arrendados a terceros bajo contratos de arrendamiento operativo se incluyen dentro del rubro de propiedad, planta y equipos o en propiedades de inversión, según corresponda.

La empresa no ha efectuado contratos de arrendamientos financieros.

3.12 PASIVOS FINANCIEROS EXCEPTO DERIVADOS

- Préstamos bancarios

Las obligaciones con bancos e instituciones financieras corresponden a los préstamos solicitados a la banca nacional e internacional, los que en gran parte de los casos cuentan con aval del Estado. Se reconocen inicialmente, por su valor razonable, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, se valorizan por su costo amortizado. Cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso,

se reconoce en el estado de resultados durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de la tasa de interés efectiva.

El método de la tasa de interés efectiva consiste en estimar los flujos de efectivo a pagar a lo largo de la vida de la deuda, teniendo en cuenta todas las condiciones contractuales de ésta.

Los créditos que se han suscrito con fines de inversión y cuyas amortizaciones serán cubiertas con transferencias financieras del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se registran según lo indicado en los párrafos anteriores, no obstante, se ha reconocido un activo equivalente que refleja el derecho a percibir esos fondos. Los créditos suscritos con la garantía de estos convenios con el MTT, no generan a EFE gastos de intereses ni de reajustes. Por otra parte la Administración estima que ha podido documentar el criterio de coberturas de transacciones esperadas para instrumentos no derivados para las obligaciones financieras servidas directamente por el Estado de Chile, lo que significaba que las diferencias cambiarias podrían ser registradas en otros resultados integrales. Con fecha 29 de febrero de 2012, a efectos de validar con la Superintendencia de Valores y Seguros el ejercicio de esta opción establecida por NIC 39, EFE presentó una solicitud sobre esta materia a fin de ratificar este criterio. Con fecha 29 de marzo de 2012, se recibió Ord N° 8.136, dando respuesta negativa a esta solicitud. En virtud de lo oficiado por la Superintendencia de Valores y Seguros y en cumplimiento de dicho instructivo, EFE ha procedido a registrar los efectos por las diferencias de cambio provenientes de las obligaciones financieras servidas directamente por el Estado, reconociéndolos directamente en los resultados del ejercicio. No obstante lo anterior, EFE encargó un estudio a una Empresa Auditora independiente orientado a encontrar una forma diferente a la señalada que permita que los estados financieros consolidados de la Empresa reflejen la realidad económica y financiera respecto al pago íntegro de las deudas que hace el Estado en su rol de garante de los créditos vigentes. Sobre esta materia, la empresa se encuentra aplicando a partir del ejercicio anual 2012 el método de la renta establecido en NIC 20, y bajo esta norma se estudia la posibilidad de reconocer la cobertura implícita de los créditos de largo plazo cubiertos con garantía estatal.

• Otros Pasivos Financieros

Los pasivos financieros no derivados con pagos fijos o determinables y vencimiento fijo, que inicialmente se registran por el efectivo recibido, neto de los costos incurridos en la transacción, se valorizan posteriormente a su costo amortizado, utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

La deuda fija es aquella que a lo largo de su vida paga cupones de interés establecidos desde el inicio de la operación, ya sea explícita o implícitamente.

3.13 ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

Los acreedores comerciales y otras cuentas por pagar se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente se valoran por su costo amortizado utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

3.14 PROVISIONES

Las obligaciones existentes a la fecha de los estados financieros consolidados, surgidas como consecuencia de sucesos pasados de los que pueden derivarse perjuicios patrimoniales de probable materialización para EFE, cuyo monto y momento de pago son inciertos, se registran en el estado de situación financiera como provisiones por el valor actual del monto más probable que se estima que la Empresa tendrá que desembolsar para pagar la obligación.

Los criterios utilizados por EFE para establecer provisiones son los siguientes:

- (a) Se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un suceso pasado;
- (b) Es probable que la Empresa tenga que desprenderse de recursos, que incorporen beneficios económicos para cancelar tal obligación; y
- (c) Puede hacerse una estimación fiable del importe de la obligación.

EFE no reconoce provisiones si no se han cumplido las tres condiciones indicadas.

Las provisiones se cuantifican teniendo en consideración la mejor información disponible en la fecha de la emisión de los estados financieros, sobre las consecuencias del suceso y son reestimadas en cada cierre contable posterior, incluyendo, de ser necesario, la opinión de expertos independientes, tales como asesores legales y consultores.

3.15 RETRIBUCIONES A LOS EMPLEADOS

- **Vacaciones del personal**

EFE reconoce el gasto por vacaciones del personal mediante el método del devengo. Este beneficio corresponde a todo el personal y se registra según la situación de vacaciones pendientes de cada trabajador y sus remuneraciones respectivas. Este beneficio es registrado a su valor nominal.

- **Indemnización por años de servicio**

EFE contabiliza pasivos por futuras indemnizaciones por cese de servicios de sus trabajadores, en base a lo estipulado en los contratos colectivos e individuales del personal. Si este beneficio se encuentra pactado, la obligación se trata, de acuerdo con la NIC 19, de la misma manera que los planes de beneficios definidos y es valorizada de acuerdo a un cálculo actuarial. Los planes de beneficios definidos establecen el monto del beneficio que recibirá un empleado al momento estimado de su retiro de la Empresa, el que usualmente depende de uno o más factores, tales como: edad del empleado, rotación del personal, años de servicio y nivel de compensación, entre otros.

El pasivo reconocido en el estado de situación financiera es el valor presente de la obligación del beneficio definido más/menos los ajustes por ganancias o pérdidas actuariales no reconocidas y los

costos por servicios pasados. El valor presente de la obligación de beneficio definido se determina descontando los flujos de salida de efectivo estimados usando las tasas de interés promedio de mercado para instrumentos BCP (Bonos del Banco Central de Chile en Pesos), relacionadas con la misma moneda en la que los beneficios serán pagados y en los términos en que será pagada la indemnización por años de servicio hasta su vencimiento. Los cambios en dichas provisiones originadas por diferencias actuariales se imputan en resultados integrales, las otras variaciones se reconocen en resultado en el ejercicio en que se incurren.

- **Otras retribuciones a los empleados**

La Empresa entrega a sus trabajadores un beneficio consistente en permisos remunerados por enfermedad, cubriendo de esta manera el diferencial no cubierto por el uso de licencias médicas. Estos valores son reconocidos en el estado de resultados cuando se producen.

3.16 IMPUESTO A LAS GANANCIAS

El 29 septiembre de 2014, fue promulgada la Ley 20.780 de Reforma Tributaria, la cual entre otros aspectos, define el régimen tributario por defecto que le aplica a la sociedad, la tasa de impuesto de primera categoría que por defecto se aplicará en forma gradual a las entidades entre 2014 y 2018 y permite que las sociedades puedan además optar por uno de los dos regímenes tributarios establecidos como Atribuido o Parcialmente Integrado, quedando afectos a diferentes tasas de impuesto a partir del año 2017.

Cabe señalar que la tasa de impuesto que afectará al régimen atribuido será de 25%, y la misma aplicará para el año comercial 2017 y la tasa que aplicará al régimen parcialmente integrado será del 27%, sin embargo, la misma se aplicará para el año comercial 2018, ya que para el año 2017 se aplicará un 25,5% por el incremento progresivo señalado en la ley.

Si la evaluación del régimen tributario aplicable a la sociedad da como resultado que el régimen que tendrá es el parcialmente integrado, los efectos de los impuestos diferidos deberían reflejar como tope la tasa del 27%, en consideración al plazo de reverso de las diferencias temporarias.

Impuestos Diferidos

El impuesto diferido se mide empleando las tasas fiscales que se espera sean de aplicación a las diferencias temporarias en el período en el que se reversen, usando tasas fiscales que por defecto les aplican a la fecha de reporte, tal como se indica a continuación:

Año	Parcialmente Integrado
2014	21%
2015	22,5%
2016	24%
2017	25,5%
2018	27%

Con excepción de INVIA, la Empresa Matriz y sus Filiales no han contabilizado impuestos diferidos, debido a que las diferencias existentes entre la base contable y tributaria son de carácter permanente, al mantener en el tiempo su situación de pérdida tributaria.

Como consecuencia de la instrucción de la SVS en su Oficio Circular No. 856 del 17 de octubre de 2014, las diferencias en activos y pasivos que se originaron por concepto de impuestos diferidos producidos como efecto directo del incremento en la tasa de impuestos de primera categoría introducido por la Ley 20.780 al 30 de septiembre de 2014, se reconocieron excepcionalmente y por única vez en el patrimonio en el rubro de Ganancias (pérdidas) acumuladas por M\$427.069. De igual manera, los efectos de medición de los impuestos diferidos que surgieron con posterioridad a esta fecha, se reconocen en los resultados del ejercicio conforme a los criterios señalados anteriormente.

Los ingresos ordinarios de la Empresa provienen principalmente de la venta de pasajes (incluidos los subsidios al pasajero, cobro de servicios por uso de infraestructura de la Empresa a portadores de carga e ingresos por derechos de atravesado y paralelismo).

La venta de pasajes que al cierre de cada ejercicio no ha sido utilizada por los usuarios, se presenta como ingresos percibidos por adelantado y se registra en resultados en la medida que los usuarios utilizan el servicio de transporte. En lo que se refiere al transporte de carga y otras ventas, éstas se registran en resultados sobre base devengada. Los ingresos ordinarios se valoran por el valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, derivada de los mismos.

Los gastos por intereses se contabilizan considerando la tasa de interés efectiva aplicable al principal pendiente de amortizar, durante el período de devengo correspondiente.

3.17 DISTRIBUCIÓN DE UTILIDADES

La distribución de utilidades de la Empresa se encuentra normada en el artículo Nro. 31 de la Ley Orgánica de la Empresa de Los Ferrocarriles del Estado (DFL-1 de 1993), la que indica que las utilidades anuales que obtenga la Empresa se traspasarán a rentas generales de la Nación, salvo que su Directorio, con el voto favorable de no menos de cinco de sus siete miembros, acuerde retener todo o parte de ellas como reserva de capital. El señalado acuerdo está sujeto a la autorización previa y escrita del Ministerio de Hacienda. Por otra parte, la misma Ley indica que la Empresa está sujeta a las normas que afectan a las sociedades anónimas abiertas, en cuyo caso, las utilidades a distribuir se calcularán después de absorber pérdidas acumuladas provenientes de ejercicios anteriores.

3.18 TRANSFERENCIAS DEL ESTADO

- Provenientes de la Ley de Presupuestos de la Nación

Se reciben aportes del Estado para ejecutar el Plan Trienal de Inversiones aprobados para EFE por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y para dar cumplimiento a los pagos de obligaciones financieras, además, se reciben aportes especiales para financiar otras operaciones que pueden o no estar contempladas inicialmente en la Ley de presupuestos que aprueba la transferencia de recursos desde el Estado a la Empresa y aportes para mantenimiento de infraestructura. Estos aportes se reconocen inicialmente como un activo financiero a valor razonable y un abono a pasivos no financieros.

El pasivo no financiero se amortiza con efectos en los resultados o llevados a patrimonio, sobre una base sistemática y en función del devengo de los gastos que dieron origen a esos aportes. Con el fin de correlacionar de buena manera los ingresos con los gastos de la Empresa, las compensaciones señaladas no se presentan netas de los gastos, sino que en un ítem separado de ingresos operacionales o no operacionales, según sea la naturaleza del gasto subvencionado.

Por otra parte, en virtud del artículo 4 de la Ley 19.170, EFE recibe recursos para solventar los desembolsos relacionados con beneficios remunerativos de ex trabajadores de la Empresa, los que se presentan netos en el estado de resultados, en atención a que esta obligación legal la asume el Estado de Chile, y materializa su cumplimiento mediante la transferencia a EFE de los recursos necesarios para cumplir esta obligación, hasta su extinción total.

- [Provenientes del Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros](#)

[Reconocimiento de Ingresos y Gastos](#)

Los ingresos y gastos se contabilizan en función del criterio del devengo. Sólo se reconocen ingresos ordinarios derivados de la prestación de servicios cuando éstos pueden ser estimados con fiabilidad y en función del grado de realización de la prestación del servicio a la fecha del estado de situación financiera, siendo independientes del momento en que se recibe el pago o financiamiento derivado de ello.

El Estado, en virtud de la Ley 20.378 de 2009, y luego de suscribir un convenio, entrega un subsidio mensual a las Empresas de servicio de transporte público de pasajeros que otorgan una tarifa liberada o rebajada a estudiantes. Este subsidio está destinado a compensar esas rebajas de tarifa a los estudiantes y es reembolsada mensualmente en la medida de la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte. El monto de estas compensaciones es reconocido como ingresos de la operación sobre base devengada.

El día 20 de mayo de 2010 se firmó un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el cual la Sociedad se compromete a rebajar las tarifas de transporte a los usuarios del servicio Fesur, la diferencia en los ingresos que se produzca por la disminución de las tarifas será reintegrada por dicho Ministerio. Este beneficio se comenzó a otorgar a contar del mes de mayo de 2010.

El día 06 de mayo de 2011 se firmó un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el cual dicha entidad se compromete a subsidiar el servicio Corto Laja con el propósito de mejorar la accesibilidad de los habitantes de los sectores usuarios de este servicio, a localidades con mayor nivel de desarrollo. Este beneficio se comenzó a recibir a contar del mes de agosto de 2011. Por otra parte, existe un subsidio por el Ramal Talca Constitución, que se calcula de acuerdo a la frecuencia del servicio.

Todas estas transferencias se registran según el método de la "Renta", indicado en la NIC 20.

- [Provenientes de la Ley Espejo del Transantiago](#)

Las empresas del grupo EFE han suscrito con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, convenios destinados a financiar inversiones con recursos de esta Ley según el siguiente detalle:

- (a) Mejoramiento del Servicio Corto Laja, Estaciones y Baños tiene un monto asignado de M\$568.000. Convenio suscrito con fecha 12 de octubre de 2012.
- (b) Construcción de Obras para "Aumento de Frecuencias del Servicio Fesur", tiene un monto asignado de M\$2.846.000 y tiene por objeto, la construcción de nuevas vías férreas y un nuevo paradero ferroviario. Convenio suscrito con fecha 12 de octubre de 2012.
- (c) Mejoramiento estaciones Paine, Buin, Rancagua, San Fernando por \$ 2.379 millones.
- (d) Compra de 4 nuevos trenes para Trenes Metropolitanos por un monto de UF 493.684
- (e) Convenio Merval, para compra de 8 trenes. Por un monto de UF 919.544,958.
- (f) Extensión a Coronel. Por un monto de UF 1.753.990. Convenio suscrito con fecha 22 de Noviembre de 2013.
- (g) Ingeniería Básica y de Detalle y trenes Alameda Malloco. Por un monto de UF 2.510.457.

Además, existe un subsidio a los servicios Victoria-Temuco, en línea con los recursos compensatorios de la Ley Espejo del Transantiago, los que se reconocen contablemente por el método de la Renta establecido en NIC 20.

3.19 POLÍTICAS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA UTILIDAD LÍQUIDA DISTRIBUIBLE.

A través de carta del 6 de diciembre de 2010, la Empresa informó a la SVS, que ha adoptado la política de controlar separadamente los ajustes derivados de la primera aplicación NIIF del resto de las utilidades retenidas, no considerando estos valores cuando en un año se generen utilidades líquidas a distribuir luego de rebajar las pérdidas acumuladas. En consecuencia no se aplicarán ajustes al ítem "Ganancia (pérdida), atribuible a los propietarios de la Controladora", por efecto de variaciones en el valor razonable de activos y pasivos, cuando estas no estén realizadas.

La decisión anterior fue tomada por el Directorio de Empresa de los Ferrocarriles del Estado en su octava sesión extraordinaria celebrada con fecha 26 de Noviembre de 2010.

4. NUEVOS PRONUNCIAMIENTOS CONTABLES

a) Las siguientes nuevas Normas e Interpretaciones han sido emitidas pero su fecha de aplicación aún no está vigente:

Nuevas NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 9, Instrumentos Financieros	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2018. Se permite adopción anticipada.
NIIF 14 Cuentas Regulatorias Diferidas	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.
NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2018. Se permite adopción anticipada.
NIIF 16: Arrendamientos	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2019. Se permite adopción anticipada.
Enmiendas a NIIFs	
NIC 1: Iniciativa de revelación	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.
NIIF 11, Acuerdos Conjuntos: Contabilización de Adquisiciones de Participaciones en Operaciones Conjuntas	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.
NIC 16, Propiedad, Planta y Equipo, y NIC 38, Activos Intangibles: Clarificación de los métodos aceptables de Depreciación y Amortización.	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.
NIIF 10, Estados Financieros Consolidados, y NIC 28, Inversiones en Asociadas y Negocios Conjuntos: Transferencia o contribución de activos entre un inversionista y su asociada o negocio conjunto.	Fecha efectiva diferida indefinidamente..
NIC 27, Estados Financieros Separados, NIIF 10, Estados Financieros Consolidados y NIIF 12, Revelaciones de Participaciones en Otras Entidades. Aplicación de la excepción de consolidación.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016.
NIC 41, Agricultura, y NIC 16, Propiedad, Planta y Equipo: Plantas que producen frutos.	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.
NIC 27, Estados Financieros Separados, Método del Patrimonio en los Estados Financieros Separados.	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.

La Administración de EFE estima que la futura adopción de las Normas e Interpretaciones antes descritas no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

5. INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS

EFE revela la información por segmentos de acuerdo con lo indicado en la NIIF 8, que establece las normas para informar respecto de los segmentos operativos y revelaciones asociadas. Los segmentos operativos son definidos como componentes de una entidad para los cuales existe información financiera separada que es regularmente utilizada por el principal tomador de decisiones para decidir respecto a la asignación de recursos y controlar y evaluar el desempeño.

EFE gestiona y mide el desempeño de sus operaciones por segmento de negocio, siendo éstos coincidentes con la organización societaria vigente. En tal sentido, los segmentos están referidos a tres actividades: Infraestructura de la vía (EFE), servicios de pasajeros (Metro Valparaíso, Tren Central, Fesur) y negocio inmobiliario (INVIA).

La información presentada a continuación se basa en la información financiera de las sociedades que se han integrado en el proceso de consolidación y que como se indicó en el párrafo anterior, representan los distintos segmentos de la actividad ferroviaria, operando en diversas zonas geográficas del país. Los activos y pasivos resumidos de las filiales que operan los negocios de pasajeros (Fesur, Metro Valparaíso y Tren Central), e inmobiliarios (INVIA), pueden leerse en nota 3.2.

Este nuevo modelo de negocios refleja la búsqueda constante de modernizar los procesos de EFE, tanto en su marco institucional, como en la entrega de servicios y en la gestión administrativa y comercial, lo que permite maximizar el uso operativo de la infraestructura y la tecnología ferroviaria, fomentando el desarrollo de servicios de transporte con una rentabilidad social positiva.

A) SERVICIOS EFE:

Los Servicios de EFE, se refieren principalmente a la provisión de infraestructura ferroviaria para la operación del transporte de carga y de pasajeros, los primeros a Empresas independientes de la compañía y los segundos, a las filiales de pasajeros de EFE.

B) SERVICIOS DE PASAJEROS METRO VALPARAISO :

Metro Regional de Valparaíso, S.A., es la Empresa de transporte ferroviario de pasajeros de la V Región y opera en las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Limache. Merval brinda un servicio de transporte público eficiente, seguro y ambientalmente sustentable. Durante los meses de enero a diciembre del año 2015, estos servicios movilizaron a 19,30 millones de pasajeros, aproximadamente, 20,6 millones en el mismo ejercicio del año 2014.

C) SERVICIOS DE PASAJEROS TREN CENTRAL:

Trenes Metropolitanos S.A. (Tren Central), es la Empresa que atiende el mercado de transporte

suburbano, a través de sus servicios "Metrotren" y "Terrasur" entre las ciudades de Santiago a Chillán y estaciones intermedias. Además, provee servicios de pasajeros entre las ciudades de Talca y Constitución (Buscarril). Tren Central ofrece un transporte urbano y suburbano moderno, de alta calidad, seguro e integrado con el sistema de transporte público en la Región Metropolitana y regiones aledañas. Durante los meses de enero a diciembre del año 2015, estos servicios movilizaron a 1,4 millones de pasajeros, aproximadamente, 2,3 millones en el mismo ejercicio del año 2014. La disminución se explica por las obras del Proyecto Rancagua Express, en donde se ha debido intervenir las vías para cruces, nuevas estaciones y sistemas.

D) SERVICIO DE PASAJEROS FESUR :

La Empresa Ferrocarriles Suburbanos S.A. (Fesur), presta servicios en la VIII y IX regiones, conectando a Lomas Coloradas, Talcahuano, Hualqui y otras con la ciudad de Concepción y tiene la responsabilidad de administrar el transporte ferroviario de pasajeros en la Región del Biobío y la Araucanía. Sus servicios se denominan "Fesur", "Victoria Temuco" y "Corto Laja". La misión de Fesur es entregar un buen servicio de transporte a los usuarios del modo ferroviario, teniendo en cuenta la seguridad, rapidez y comodidad de los usuarios. Durante los meses de enero a diciembre del año 2015, estos servicios movilizaron a 2,6 millones de pasajeros, aproximadamente, 2,4 millones en el mismo ejercicio del año 2014.

Por el período terminado al 31 de diciembre 2015	Segmento Infraestructura ferroviaria y carga M\$	Segmento Servicios de pasajeros			Segmento Inmobiliario INVIA Territorio Nacional M\$	Total M\$	
		FESUR	TC				MERVAL
		VIII Región y IX Región	Santiago	Chillán			V Región
1. Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos	34.720.691	6.138.650	4.928.370	13.597.969	840.213	60.225.893	
2. Ingresos de las actividades ordinarias entre segmentos						-	
3. Partidas significativas de costos de explotación	(41.177.552)	(6.653.200)	(5.613.751)	(12.969.567)	(71.520)	(66.485.590)	
a. Gastos en personal	(7.644.358)	(3.579.325)	(3.080.589)	(1.665.927)	-	(15.970.199)	
b. Energía y combustibles	(242.981)	(854.240)	(1.598.878)	(2.006.486)	-	(4.702.585)	
c. Mantenimiento material rodante e infraestructura	(3.770.533)	(1.087.138)	1.916.010	(3.234.614)	(2.050)	(6.178.325)	
d. Otros gastos de explotación	(29.519.680)	(1.132.497)	(2.850.294)	(6.062.540)	(69.470)	(39.634.481)	
4. Gasto de administración	(10.771.166)	(1.629.972)	(1.993.385)	(3.220.314)	(682.549)	(18.297.386)	
5. Otras ganancias (pérdidas)	35.835.962	(301.769)	(7.998)	(28.368)	1.015.166	36.512.993	
6. Ganancias (pérdidas) Activo Financiero	3.589.577	-	-	-	-	3.589.577	
7. Resultado financiero, neto segmento	(44.117.116)	(19.821)	(5.337)	(18.090)	358.606	(43.801.758)	
a. Ingresos financieros	1.842.947	-	-	2.695	362.304	2.207.946	
b. Gastos financieros	(45.960.063)	(19.821)	(5.337)	(20.785)	(3.698)	(46.009.704)	
8. Diferencia de cambio	(4.696.651)	-	(736)	(781)	2.502	(4.695.666)	
9. Unidad de reajuste	(39.967.587)	-	-	76.765	1.826	(39.888.996)	
10. Participación de la entidad en el resultado de asociadas	2.297.575	-	-	-	-	2.297.575	
a. Participación Inversión en asociadas	2.297.575	-	-	-	-	2.297.575	
b. Participación Inversión en otras asociadas	-	-	-	-	-	-	
11. Gasto sobre impuesto a la renta	-	-	-	-	68.661	68.661	
12. Participaciones No Controladora		-	-	-	-	-	
Resultado Neto	(64.286.267)	(2.466.112)	(2.692.837)	(2.562.386)	1.532.905	(70.474.697)	

Por el período terminado al 31 de diciembre 2014	Segmento Infraestructura ferroviaria y carga M\$	Segmento Servicios de pasajeros			Segmento Inmobiliario INVIA Territorio Nacional M\$	Total M\$	
		FESUR	TC				MERVAL
		VIII Región y IX Región	Santiago	Chillán			V Región
1. Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos	33.942.976	3.796.940	5.475.256	13.404.929	976.872	57.596.973	
2. Ingresos de las actividades ordinarias entre segmentos						-	
3. Partidas significativas de costos de explotación	(44.170.788)	(4.517.712)	(6.379.092)	(11.942.226)	(96.634)	(67.106.452)	
a. Gastos en personal	(9.482.999)	(1.698.468)	(2.250.995)	(1.489.472)	-	(14.921.934)	
b. Energía y combustibles	(503.860)	(594.679)	(1.415.830)	(1.825.080)	(1.804)	(4.341.253)	
c. Mantenimiento material rodante e infraestructura	(4.497.617)	(1.275.632)	393.898	(2.868.452)	(7.055)	(8.254.858)	
d. Otros gastos de explotación	(29.686.312)	(948.933)	(3.106.165)	(5.759.222)	(87.775)	(39.588.407)	
4. Gasto de administración	(9.609.006)	(1.066.128)	(1.664.315)	(3.296.870)	(597.843)	(16.234.162)	
5. Otras ganancias (pérdidas)	36.139.032	(107.623)	49.875	67.515	203.870	36.352.669	
6. Ganancias (pérdidas) Activo Financiero	3.844.272	-	-	-	-	3.844.272	
7. Resultado financiero, neto segmento	(41.970.497)	(5.485)	(4.012)	29.187	360.160	(41.590.647)	
a. Ingresos financieros	247.540	92	-	29.380	361.236	638.248	
b. Gastos financieros	(42.218.037)	(5.577)	(4.012)	(193)	(1.076)	(42.228.895)	
8. Diferencia de cambio	(10.021.705)	(104)	(574)	(117)	5	(10.022.495)	
9. Unidad de reajuste	(46.778.053)	-	1	(69.456)	-	(46.847.508)	
10. Participación de la entidad en el resultado de asociadas	2.144.036	-	-	-	-	2.144.036	
a. Participación Inversión en asociadas	-	-	-	-	-	-	
b. Participación Inversión en otras asociadas	2.144.036	-	-	-	-	2.144.036	
11. Gasto sobre impuesto a la renta	-	-	-	-	(50.115)	(50.115)	
12. Participaciones No Controladora	-	-	-	-	-	-	
Resultado Neto	(76.479.733)	(1.900.112)	(2.522.861)	(1.807.038)	796.315	(81.913.429)	

6. EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO

- Efectivo y equivalentes de efectivo

Los planes Trienales de Desarrollo, determinan las inversiones de la empresa y las formas de financiamiento requeridos para ejecutar esas inversiones. Anualmente la "Ley de Presupuestos" contempla los recursos de caja que el Estado Transferirá a EFE, para el desarrollo de su plan trienal, lo que complementa otras fuentes de financiamiento, como emisión de deuda y aportes recibidos en filiales de la Ley Espejo del Transantiago, para ciertos proyectos específicos. Casi la totalidad del efectivo, equivalentes de efectivo y otros activos financieros corrientes, corresponden a recursos cuyo uso está restringido a los ítems antes descritos.

El Ministerio de Hacienda, restringe los tipos de instrumentos financieros en los cuales EFE puede invertir a depósitos a plazo, fondos mutuos y pactos.

La composición de los saldos del efectivo y equivalentes al efectivo al cierre de cada ejercicio es el siguiente:

Efectivo y equivalentes al efectivo	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Caja y Bancos (a)	9.420.151	5.446.713
Depósitos a plazo (b)	55.118.183	90.329.635
Cuotas de fondos mutuos (c)	287.819	903.063
Efectivo y equivalentes al efectivo	64.826.153	96.679.411

a) Caja y Bancos: El saldo corresponde a los dineros mantenidos en caja y en cuentas corrientes bancarias.

b) Depósitos a plazo: El saldo corresponde a instrumentos financieros emitidos por bancos comerciales y su detalle al 31 de diciembre del 2015 es el siguiente:

Días al vencimiento	Días al vencimiento	Institución	Tasa %	Capital Moneda local M\$	Intereses Devengados M\$	C. M. M\$	Saldo al 31 dic. 2015 M\$	
1 - 30	\$	Banco Bice	0,97%	493.006	4.764	-	497.770	
		Banco Santander	0,09%	6.722.735	6.342	-	6.729.077	
		Banco Estado	0,48%	1.118.185	4.886	-	1.123.071	
		Banco ITAU Chile	0,67%	1.668.928	11.208	-	1.680.135	
		HSBC Bank Chile	0,04%	1.019.692	622	-	1.020.314	
		Banco BBVA	0,23%	718.985	1.655	-	720.640	
		Banco de Chile	0,23%	3.105.541	4.058	-	3.109.599	
		Banco BCI	0,44%	871.032	6.811	-	877.844	
		Banco Scotiabank	0,54%	2.035.647	6.672	-	2.042.319	
		Banco Security	0,75%	1.637.891	9.303	-	1.647.194	
	EUR	Banco Estado	0,00%	590.318	16	20.335	610.670	
	U.F.	Banco Santander	0,01%	1.477.503	115	6.598	1.484.216	
	Banco Estado	0,01%	8.850.119	680	172.091	9.022.889		
	Banco ITAU Chile	0,01%	513.500	54	7.448	521.002		
Banco BCI	0,01%	989.767	100	8.675	998.542			
Sub Total				31.812.851	57.285	215.147	32.085.283	
30 - 60	\$	Banco Santander	0,26%	1.531.708	3.535	0	1.535.244	
		Banco Estado	1,48%	8.937	133	-	9.070	
		Banco ITAU Chile	0,54%	1.254.669	9.485	-	1.264.154	
		Banco BBVA	0,34%	302.824	404	-	303.228	
		Banco de Chile	0,58%	1.585.336	10.261	-	1.595.597	
		Banco BCI	1,07%	416.515	4.118	-	420.634	
		Banco Scotiabank	0,51%	2.372.775	11.239	-	2.384.015	
		Banco Security	0,97%	705.918	7.407	-	713.325	
		EUR	Banco BCI	0,00%	124.110	3	514	124.628
		U.F.	Banco Bice	0,00%	128.376	6	635	129.017
	Banco Santander	0,01%	2.139.207	15	22.479	2.161.701		
	Banco Estado	0,01%	13.480	1	136	13.618		
	Banco ITAU Chile	0,01%	510.602	48	2.558	513.207		
	Banco BBVA	0,01%	2.586.316	235	19.866	2.606.417		
	Banco BCI	0,00%	10.196	0	10	10.206		
	Sub Total				13.690.972	46.890	46.198	13.784.060
60 - 90	\$	Banco Santander	0,09%	181.669	95	-	181.764	
		Banco Estado	0,83%	951.049	3.106	-	954.155	
		Banco ITAU Chile	0,67%	2.058.551	15.747	-	2.074.298	
		Banco BBVA	0,64%	1.255.183	8.641	-	1.263.824	
		Banco de Chile	0,30%	1.361.260	4.367	-	1.365.626	
		Banco BCI	0,55%	355.383	2.602	-	357.985	
		Banco Scotiabank	0,48%	570.654	729	-	571.382	
		Banco Security	0,16%	69.723	110	-	69.834	
	EUR	Banco Estado	-1,47%	18.147	(266)	124	18.004	
	U.F.	Banco Santander	0,01%	119.325	8	527	119.860	
	Banco Estado	0,01%	792.422	68	6.494	798.984		
	Banco BBVA	0,01%	1.351.470	101	7.811	1.359.382		
Banco BCI	0,01%	112.612	10	1.120	113.742			
Sub Total				9.197.447	35.316	16.077	9.248.840	
Total				54.701.269	139.491	277.422	55.118.183	

c) El siguiente es el detalle de las cuotas de fondos mutuos, los cuales se mantienen en instrumentos de intermediación financiera de renta fija:

Institución	Moneda	Número de Cuotas	Valor Cuota \$	31.12.2015
Santander	\$	1.821,04	158.052,13	M\$
Total		281.362		287.819

7. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS CORRIENTES

Corresponden a depósitos a plazo con vencimientos superiores a 90 días. Al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, estos activos ascienden a M\$ 40.825.006 y M\$54.431.765, respectivamente.

El siguiente cuadro muestra el detalle de los depósitos a plazo a más de 90 días vigentes al 31 de Diciembre de 2015:

Días al vencimiento	Moneda	Institución	Tasa %	Capital Moneda local M\$	Intereses Devengados M\$	C. M. M\$	Saldo al 31 dic. 2015 M\$
> - 90	\$	Banco Santander	0,46%	1.525.349	10.147	-	1.535.496
		Banco Estado	0,86%	3.110.842	17.219	-	3.128.061
		Banco ITAU Chile	0,75%	1.114.985	9.073	-	1.124.059
		HSBC Bank Chile	0,04%	1.242.298	588	-	1.242.886
		Banco BBVA	0,42%	3.232.792	12.735	-	3.245.527
		Banco de Chile	0,52%	2.358.725	18.535	-	2.377.259
		Banco BCI	0,59%	2.338.402	8.193	-	2.346.595
		Banco Scotiabank	0,15%	4.137.235	6.439	-	4.143.675
		Banco Security	0,57%	2.316.849	7.868	-	2.324.717
			EUR	Banco Estado	0,00%	690.297	27
	U.F.	Banco Bice	0,01%	1.297.261	47	19.280	1.316.588
		Banco Estado	0,01%	8.522.040	793	194.053	8.716.886
		Banco ITAU Chile	0,01%	247.591	31	7.474	255.095
		Banco BCI	0,01%	5.423.938	415	58.107	5.482.459
		Banco Scotiabank	0,00%	2.603.171	48	1.705	2.604.925
		Banco Security	0,00%	253.433	8	298	253.736
Total				40.415.207	92.165	317.635	40.825.006

8. OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS CORRIENTES:

La composición del rubro al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, es la siguiente:

Institución	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Pagos anticipados	157.154	218.979
Cuentas por cobrar por activación de pólizas por siniestros	1.069.279	-
Otros	68.580	301.075
Total	1.295.013	520.054

Las pólizas por cobrar corresponden a seguro por terremoto Arica ocurrido el 1 de abril de 2014.

9. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES

La composición del rubro al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre 2014, es la siguiente:

Conceptos	Moneda o Unidad Reajuste	31.12.2015			31.12.2014		
		Valor Bruto M\$	Deterioro de valor M\$	Valor Neto M\$	Valor Bruto M\$	Deterioro de valor M\$	Valor Neto M\$
Cuentas por cobrar a Empresa Portuaria Arica (1)	Pesos	191.045	-	191.045	293.097	-	293.097
Ferrocarril del Pacifico S.A.	Pesos	1.121.772	-	1.121.772	1.230.459	-	1.230.459
Transap S.A.	Pesos	182.773	-	182.773	44.580	-	44.580
Ministerio de Bienes Nacionales	Pesos	-	-	-	930.000	-	930.000
Deudores de terrenos Invia	Pesos	362.202	-	362.202	120.097	-	120.097
Entel	Pesos	23.297	-	23.297	-	-	-
Codelco	Pesos	13.557	-	13.557	-	-	-
CGE Distribución	Pesos	18.312	-	18.312	1.713.600	-	1.713.600
CMET S.A.C.I	Pesos	38.136	-	38.136	-	-	-
CEMENTO BICENTENARIO	Pesos	61.583	-	61.583	-	-	-
NGR Inversiones	Pesos	83.426	-	83.426	83.426	-	83.426
VTR global Com S.A.	Pesos	23.447	-	23.447	32.643	-	32.643
Impuestos por Recuperar (2)	Pesos	14.375.166	-	14.375.166	12.989.123	-	12.989.123
Deudores principalmente arriendos propiedades	Pesos	2.826.397	(258.776)	2.567.621	2.069.373	(344.819)	1.724.554
Totales		19.321.112	(258.776)	19.062.337	19.506.398	(344.819)	19.161.579

(1) Cuentas por Cobrar a Empresa Portuaria de Arica

Por iniciativa estatal, fue iniciada en el año 2007, la rehabilitación, operación y mantenimiento de la vía férrea del ferrocarril Arica La Paz, tarea que fue encomendada a la Empresa Portuaria de Arica. Los recursos necesarios para esta tarea fueron transferidos

a EFE, quien los entregaba a la Empresa Portuaria Arica como un fondo por rendir. El mandato con Empresa Portuaria Arica, se mantuvo vigente hasta el 31/08/2012 y el saldo pendiente al 31 de Diciembre de 2015 se encuentra en proceso de liquidación. Actualmente, la filial Ferrocarril de Arica a La Paz S.A. continúa con esta tarea y se hace cargo de la operación y el mantenimiento de la infraestructura necesaria para la operación del ferrocarril.

(2) Impuestos por recuperar

Los impuestos por recuperar clasificados en este rubro, corresponden al valor del Impuesto al Valor Agregado recuperable por compras de activo fijo, lo que se concreta cada seis meses mediante una solicitud de devolución presentada al SII, en virtud del artículo 27 bis de la Ley del IVA.

Previo al castigo de las provisiones por deterioro, se requiere contar con las aprobaciones de los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones. EFE no otorga crédito a sus clientes, por lo cual no se han constituido garantías asociadas a ello, salvo los arriendos en garantía por arriendos. Los riesgos de crédito se describen en nota 33.

10. SALDOS Y TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

a) Las siguientes partidas corresponden a las cuentas por cobrar a partes relacionadas al 31 de diciembre 2015 y 31 de diciembre de 2014:

Sociedad	RUT	País Origen	Naturaleza de la relación	Origen de la transacción	Moneda	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Inmobiliaria Paseo Estación S.A.	96.547.010-7	Chile	Coligada	Dividendos	Pesos	696.179	981.564
Estado de Chile		Chile	Propietario (1)	Transferencias	Pesos	97.681.577	106.479.085
Otros por cobrar al Estado de Chile		Chile		Ley 19.170	Pesos	-	-
Ministerio de Transportes		Chile	Em. Del Estado	Tarifa escolar	Pesos	617.744	538.752
Ministerio de Transportes (Fesur)		Chile	Em. Del Estado (2)	Subsidio Coronel	Pesos	3.138.165	3.320.718
Ministerio de Transportes (Metro Valparaíso)		Chile	Em. Del Estado (2)	8 Automotores	Pesos	820.360	1.721.091
Ministerio de Transportes (Tren Central)		Chile	Em. Del Estado (2)	4 Automotores	Pesos	672.531	926.743
				Total Corriente		40.415.207	103.626.556

Sociedad	RUT	País Origen	Naturaleza de la relación	Origen de la transacción	Moneda	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Estado de Chile		Chile	Propietario (1)	Transferencias	Pesos	77.827.640	48.760.497
Ministerio de Transportes		Chile	Em. Del Estado (2)	Subsidio Coronel	Pesos	37.742.880	37.372.763
Ministerio de Transportes		Chile	Em. Del Estado (2)	8 Automotores	Pesos	21.210.479	19.203.544
Ministerio de Transportes		Chile	Em. Del Estado (2)	4 automotores	Pesos	10.630.526	10.304.527
				Total Corriente		40.415.207	147.411.525

MEMORIA
2015

144

(1) Las cuentas por cobrar al Estado de Chile representan los aportes fiscales comprometidos por el Estado para el año 2016. Al 31 de diciembre 2015, las transacciones (transferencias efectivas) y los valores correspondientes al año 2015 son los siguientes:

Transferencia 2015 - Ley de Presupuestos	Ley Presupuesto 2015				Por recibir LEY 2016 M\$	Comprometido 2016 M\$
	Comprometido 2015 M\$	Recibido durante 2015 M\$	Recibido en 2016 Ley 2015 M\$	Total Ejecutado M\$		
Fondos para Indemnizaciones	1.395.646	1.169.150	82.533	1.251.683	1.251.683	728.602
Mantenimiento Infraestructura	21.115.000	18.346.026	2.768.964	21.114.990	21.114.990	24.743.424
Rehabilitación y mantención Ferrocarril Arica - La Paz	5.306.457	2.326.614	500.000	2.826.614	2.826.614	4.763.479
Servicio de la Deuda (Amortizaciones)	37.330.552	42.059.958	-	42.059.958	42.059.958	22.029.051
Intereses de la Deuda	41.331.430	49.851.233	-	49.851.233	49.851.233	45.417.021
Aportes recibidos en Enero de 2016						820.360
Total Corriente	106.479.085	113.752.981	3.351.497	117.104.478	94.330.080	97.681.577

Transferencia 2015 - Ley de Presupuestos	Comprometido 2015 M\$	Recibido durante 2015 M\$	Recibido en 2016 Ley 2015 M\$	Total Ejecutado M\$	Por recibir LEY 2016 M\$	Comprometido 2016 M\$
Inversiones Planes Trienales	48.760.497	26.007.563	22.898.000	48.905.563	54.929.640	77.827.640
Total no Corriente	48.760.497	26.007.563	22.898.000	48.905.563	54.929.640	77.827.640

(2) Las cuentas por cobrar al Ministerio de Transportes representan los aportes fiscales comprometidos por ese Ministerio por un total de 20 cuotas anuales para los siguientes proyectos:

- Extensión Ferroviaria Bio Bio Coronel UF 1.753.990,235
- Adquisición Material Rodante e Infraestructura Asociada Merval UF 919.544,958
- Adquisición Material Rodante Adicional Rancagua Express UF 493.684,283

Las primeras cuotas fueron pagadas en el mes de marzo de 2015.

Los valores correspondientes a los aportes fiscales para mantenimiento Infraestructura e intereses de la deuda, compensan, por aplicación del método de la renta de NIC 20, los desembolsos para mantenimiento y la amortización de los intereses de la deuda, los que son presentados como "Ingresos por compensación" en el rubro "Ingresos por venta de servicios y otros" y en otros ganancias no operacionales del estado de resultados integrales consolidados, respectivamente.

b) El personal de la Empresa se distribuye como sigue:

Dotación del Personal Información Consolidada	2015	2014
Gerentes y Ejecutivos principales	58	56
Profesionales y Técnicos	405	346
Otros Trabajadores	896	1.019
Total	1.359	1.421

c) Remuneraciones del Directorio

El DFL nro. 24, relacionado con las remuneraciones del Directorio, establece honorarios por asistencia de 6 UTM mensuales, con un tope mensual de 12 UTM y una remuneración fija mensual de 7 UTM.

Los valores pagados a los Directores de la Empresa de Los Ferrocarriles del Estado, durante los periodos terminados al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, son las siguientes:

REMUNERACIONES PAGADAS AL DIRECTORIO		2015 M\$	2014 M\$
Presidente, Vicepresidente y Directores	Incorporación		
Jorge Inostroza Sánchez - Presidente	14-05-14	19.997	12.880
David Guzmán Silva - Vicepresidente	14-05-14	9.998	6.440
Magdalena Frei Larraechea	14-05-14	9.998	6.440
Luis Horacio Rojas Mansilla	14-05-14	9.998	6.440
José Miguel Cruz González	14-05-14	9.998	6.440
Oscar Peluchonneau Contreras	14-05-14	9.998	6.440
Pablo Lagos Puccio	14-05-14	9.998	6.440
Pedro Pérez Marchant (Representante de los trabajadores)	01-09-10	9.998	9.572
Ex - Directores	Término		
Joaquín Brahm Barril	13-05-14	-	6.264
Rafael Aldunate Valdés	13-05-14	-	3.132
José Luis Domínguez Covarrubias	13-05-14	-	3.132
Claudio Seebach Speiser	13-05-14	-	3.132
Jorge Claudio Retamal Rubio	13-05-14	-	3.132
Cristian Humberto Valenzuela Araya	13-05-14	-	3.132
Jorge Omar Alé Yarad	13-05-14	-	3.132

d) Remuneraciones de la alta Dirección

El detalle de las remuneraciones de los Gerentes y Ejecutivos de la Empresa al cierre de cada periodo es el siguiente:

Remuneraciones Alta Dirección Información Consolidada	2015 M\$	2014 M\$
Remuneraciones	2.590.734	2.250.151
Otros Beneficios	302.974	283.181
Remuneraciones	2.590.734	2.250.151

11. INVENTARIOS

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es la siguiente:

Remuneraciones Alta Dirección Información Consolidada	2015 M\$	2014 M\$
Tarjetas PVC (Metroval) (*)	192.128	34.946
Repuestos para equipos electromecánicos	84.876	67.962
Repuestos para Informática Interna	2.462	-
Total	279.466	102.908

Los inventarios corresponden a tarjetas sin contacto de PVC (Metroval) que son vendidas a los usuarios de Metro Regional de Valparaíso, siendo de rápida rotación y no se visualizan índices de deterioro, sólo aquellas que eventualmente pudiesen presentar problemas técnicos, las que son repuestas por el proveedor. También forman parte de este rubro los repuestos para equipos computacionales y electromecánicos, especialmente del sistema de peaje (torniquetes).

(*) El incremento observado se debe a compras realizadas en el período.

a) Los movimientos en la cuenta de Existencias (Tarjetas PVC) entradas y consumos (costo de ventas):

TARJETAS PVC PARA VENTA	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Saldo inicial	34.946	26.078
Entradas	320.696	127.766
Consumos	(163.514)	(118.898)
Saldo final	192.128	34.946

CONSUMOS: corresponden a los importes reconocidos como costo de cada período producto de la venta de tarjetas PVC.

La Sociedad no mantiene inventarios entregados en garantía.

b) Los movimientos en la cuenta de Repuestos, entradas y consumos:

REPUESTOS PARA CONSUMO INTERNO	2015 M\$	2014 M\$
Saldo inicial	67.962	121.098
Entradas	64.218	47.429
Consumos	(47.304)	(100.565)
Saldo final	84.876	67.962

CONSUMOS: corresponden a reemplazos de piezas de los equipos electromecánicos y forman parte de los costos de mantenimiento del sistema de peajes (torniquetes). La Sociedad no mantiene repuestos entregados en garantía.

REPUESTOS PARA INFORMATICA INTERNA	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Saldo inicial	-	-
Entradas	3.481	-
Consumos	(1.019)	-
Saldo final	2.462	-

Corresponde a repuestos de reemplazo para los equipos de computación y forman parte de los costos de mantenimiento del sistema de Informática Interna. La Sociedad no mantiene repuestos entregados en garantía.

12. ACTIVOS DISPONIBLES PARA LA VENTA

Los activos inmobiliarios agrupados en esta nota, principalmente terrenos de propiedad de la Filial INVIA, fueron clasificados como disponibles para la Venta de acuerdo a NIIF 5, es decir, se consideran sólo aquellos bienes para los que existe un plan concreto de ventas y cuya ejecución se espera no supere los doce meses, otros activos inmobiliarios fueron clasificadas como propiedades de inversión (ver nota 17).

El siguiente es el detalle de las propiedades disponibles para la venta al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014:

Activos Disponibles para la Venta	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Puerto Montt - Faja Vía	-	19.487
Chillán (lote 6)	355.367	912.292
Curicó	181.888	201.877
Tomé	9.086	9.086
Parral	-	75.123
Otras	-	68.582
Total	546.341	1.286.447

13. OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS NO CORRIENTES

El remanente de IVA no generado por compras de activo fijo se presenta en otros activos no financieros no corrientes por M\$ 6.323.638 al 31 de diciembre de 2014, y al 31 de diciembre de 2015, considerando la lentitud de la recuperación de estos valores, se han constituido provisiones de valuación por M\$ 17.360.259 y M\$8.633.333 en 2015 y 2014, respectivamente.

14. Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación

Para los periodos terminados al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, el detalle de las Empresas asociadas, así como el resumen de su información financiera es el siguiente:

a) Inmobiliaria Paseo Estación S.A.- IPESA, (RUT 96.547.010-7)

El objeto social de IPESA, es la realización de actividades relacionadas con comercio e industria y otras actividades, como adquirir, enajenar, dar y tomar en arrendamiento o subarrendamiento bienes muebles, construir en ellos y realizar negocios de tipo inmobiliario. Participa como controladora en el patrimonio de Plaza Estación S.A., Administradora de Comercio Ltda. y Terminal San Borja S.A.

EFE tiene influencia significativa en esta coligada, debido a que posee un Director que participa en los procesos de fijación de políticas, entre los que se incluyen las decisiones sobre dividendos y otras distribuciones. Con esta coligada existen transacciones significativas.

Al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, la participación de EFE en esta coligada corresponde al 17% de su patrimonio, el 83% restante pertenece a Parque Arauco S.A.

Al cierre de estos estados financieros consolidados, el valor patrimonial proporcional en esta inversión

es de M\$14.105.629 (M\$12.478.173 al 31.12.2014). La participación que corresponde a la Empresa en las utilidades del ejercicio fue de M\$ 2.297.575 (M\$ 1.752.949 al 31.12.2014).

b) Desarrollo Inmobiliario San Bernardo S.A. - DIBSA, (RUT 96.794.010-0)

El objeto social de DIBSA, es la explotación comercial del inmueble denominado Maestranza Central San Bernardo, mediante el desarrollo o construcción de proyectos inmobiliarios, su administración, explotación o venta.

La participación de EFE en esta inversión corresponde al 35% de su patrimonio. Se reconoció una utilidad de M\$1.692 en diciembre de 2014. En el año 2014 DIBSA vendió 76.722,83 M2 de terrenos calificados como monumento histórico y por los cuales EFE había realizado una provisión de valuación el año 2010. El efecto de la regularización de esta inversión producto de la venta indicada fue de M\$389.395 y se presenta en resultados no operacionales en 2014. Actualmente DIBSA no está realizando operaciones.

c) Transporte Suburbano de Pasajeros S.A. – TRANSUB, (RUT 96.850.680-3)

La Sociedad tiene por objeto atender servicios de transporte suburbano de pasajeros y la explotación de sus bienes en actividades o servicios complementarios. Esta sociedad se constituyó en 1998 junto a Metro S.A. y desde esa fecha no ha desarrollado actividades comerciales.

EFE participa en un 33.33% del patrimonio de esta Empresa, la que presenta patrimonio negativo por M\$31.936 al 31 de diciembre de 2015 y diciembre de 2014.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015, no ha habido transacciones de compra o venta de inversiones en Empresas relacionadas contabilizadas utilizando el método de la participación

d) Resumen de Información financiera de Empresas asociadas

31.12.2015	Activos Corrientes M\$	Activos no Corrientes M\$	Pasivos Corrientes M\$	Pasivos no Corrientes M\$	Patrimonio M\$	Ingresos Ordinarios M\$	Gastos Ordinarios M\$	Resultado M\$	Inversiones M\$	Resultado VP M\$
DIBSA	19.723	90.811	8.656	-	101.878	-	-	-	35.657	-
IPESA	14.616.851	101.695.766	5.246.446	28.091.882	82.974.289	17.971.326	(4.456.189)	13.515.137	14.105.629	2.297.575
TRANSUB	3.983	-	-	35.919	(31.936)	-	-	-	-	-

31.12.2014	Activos Corrientes M\$	Activos no Corrientes M\$	Pasivos Corrientes M\$	Pasivos no Corrientes M\$	Patrimonio M\$	Ingresos Ordinarios M\$	Gastos Ordinarios M\$	Resultado M\$	Inversiones M\$	Resultado VP M\$
DIBSA	19.723	90.811	8.656	-	101.878	1.475.843	(1.471.010)	4.833	35.657	1.692
IPESA	15.491.569	95.456.442	10.333.573	27.213.422	73.401.016	16.877.409	(6.565.944)	10.311.456	12.478.173	1.752.949
TRANSUB	3.983	-	-	35.919	(31.936)	-	-	-	-	-

15. ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA

Las licencias computacionales corresponden a licencias por uso de software, principalmente a licencias del sistema SAP y sistema de venta de pasajes largo recorrido, para las cuales se ha definido una vida útil finita, por lo tanto, la administración ha adoptado el criterio de amortizarlas linealmente en un plazo de 5 años. El mismo criterio se ha adoptado para las marcas.

a) La composición de los activos intangibles para los periodos terminados el 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014 es la siguiente:

Concepto	Saldos al 31 de diciembre de 2015			Saldos al 31 de diciembre de 2014		
	Valor Costo M\$	Amortización acumulada M\$	Valor Libros M\$	Valor Costo M\$	Amortización acumulada M\$	Valor Libros M\$
Marcas	205.153	(203.266)	1.887	218.714	(211.599)	7.115
Licencias Computacionales	2.902.790	(1.318.516)	1.584.274	2.689.513	(1.136.994)	1.552.519
Totales	3.107.943	(1.521.782)	1.586.161	2.908.227	(1.348.593)	1.559.634

b) Los Movimientos ocurridos en el ejercicio entre el 1 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2015 son los siguientes:

Movimientos	Marcas	Licencias	Valor Libros
	M\$	M\$	M\$
Saldos al 31 de diciembre de 2013	233	890.203	890.436
Adiciones y bajas	8.292	822.782	831.074
Amortización	(1.410)	(160.466)	(161.876)
Saldos al 31 de diciembre de 2014	7.115	1.552.519	1.559.634
Adiciones y bajas	(13.561)	213.277	199.716
Amortización	8.333	(181.522)	(173.189)
Saldos al 31 de diciembre de 2015	1.887	1.584.274	1.586.161

16. PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS

A continuación se presenta el detalle y los movimientos de las Propiedades, Plantas y Equipos al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014:

a) Detalle de propiedades, planta y equipos al 31 de diciembre 2015 y 31 de diciembre de 2014:

Clases de Propiedades, Planta y Equipos, Neto	SalDOS al	
	Al 31-12-2015 M\$	Al 31-12-2014 M\$
Propiedades, Planta y Equipos, Neto	1.096.071.198	949.177.642
Obras en Curso	289.389.356	178.261.174
Terrenos	126.457.247	126.613.175
Edificios	38.428.777	36.874.527
Obras Civiles de Infraestructura Ferroviaria	417.416.267	423.031.913
Equipos de Señales, Eléctricos, Subestaciones y Comunicaciones	89.118.848	97.902.075
Material Rodante	119.427.916	77.923.614
Maquinarias y Herramientas	1.400.890	1.515.073
Materiales y Repuestos	10.341.638	4.583.060
Otros	4.090.259	2.473.031

Clases de Propiedades, Planta y Equipos, Bruto	SalDOS al	
	Al 31-12-2015 M\$	Al 31-12-2014 M\$
Propiedades, Planta y Equipos, Bruto	1.275.321.851	1.105.185.927
Obras en Curso	289.389.356	178.261.174
Terrenos	126.457.247	126.613.175
Edificios	47.984.682	45.207.492
Obras Civiles de Infraestructura Ferroviaria	496.490.058	489.991.880
Equipos de Señales, Eléctricos, Subestaciones y Comunicaciones	131.528.581	135.322.843
Material Rodante	164.666.925	118.760.918
Maquinarias y Herramientas	2.434.891	2.380.778
Materiales y Repuestos	10.341.638	4.583.060
Otros	6.028.473	4.064.607

Clases de Propiedades, Planta y Equipos, Depreciación Acumulada	Saldos al	
	Al 31-12-2015 M\$	Al 31-12-2014 M\$
Total Propiedades, Planta y Equipos, Depreciación Acumulada	(179.250.653)	(156.008.285)
Edificios	(9.555.905)	(8.332.965)
Obras Civiles de Infraestructura Ferroviaria	(79.073.791)	(66.959.967)
Equipos de Señales, Eléctricos, Subestaciones y Comunicaciones	(42.409.733)	(37.420.768)
Material Rodante	(45.239.009)	(40.837.304)
Maquinarias y Herramientas	(1.034.001)	(865.705)
Otros	(1.938.214)	(1.591.576)

b) A continuación se presentan los movimientos de Propiedades, Planta y Equipos a valores netos, brutos y depreciación acumulada:

Movimientos		Obras en Curso	Terrenos	Edificios	Obras Civiles de Infraestructura Ferroviara	Equipos de Señales, Elec., SS.EE., y Comunicaciones	Material Rodante	Maquinarias y Herramientas	Materiales y Repuestos	Otros	Propiedades, Planta y Equipos, Neto
		M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Saldo Neto al 01 de Enero de 2015		178.261.174	126.613.175	36.874.527	423.031.913	97.902.075	77.923.614	1.515.073	4.583.060	2.473.031	949.177.642
Movimientos	Adiciones	167.686.984		59.879	61	51.778	2.287.745	48.415	6.763.502	2.038.021	178.936.385
	Transferencias	(55.844.672)		2.915.310	11.041.412	(2.217.317)	43.867.016	5.698		232.553	0
	Bajas	(714.130)	(155.928)	(197.999)	(4.543.295)	(*) (1.628.723)	(93.371)		(1.004.924)	(306.708)	(8.645.078)
	Deterioro automotores (Trenes Metropolitanos)						(155.383)				(155.383)
	Gasto por depreciación			(1.267.582)	(12.656.674)	(5.627.817)	(4.472.243)	(168.296)		(346.638)	(24.539.250)
	Depreciación Acumulada (Bajas)			44.642	542.850	638.852	70.538				1.296.882
	Total movimientos	111.128.182	(155.928)	1.554.250	(5.615.646)	(8.783.227)	41.504.302	(114.183)	5.758.578	1.617.228	146.893.556
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2015		289.389.356	126.457.247	38.428.777	417.416.267	89.118.848	119.427.916	1.400.890	10.341.638	4.090.259	1.096.071.198

Movimientos		Obras en Curso	Terrenos	Edificios	Obras Civiles de Infraestructura Ferroviara	Equipos de Señales, Elec., SS.EE., y Comunicaciones	Material Rodante	Maquinarias y Herramientas	Materiales y Repuestos	Otros	Propiedades, Planta y Equipos, Neto
		M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Saldo Neto al 01 de Enero de 2014		70.212.373	111.732.090	37.844.546	425.512.878	103.743.423	82.687.580	1.634.065	7.874.942	18.356.237	859.598.134
Movimientos	Adiciones	114.030.634		156.115	2.819	87.884	1.551.792	19.369	1.549.608	203.353	117.601.574
	Transferencias	(5.801.491)	15.178.590	178.798	9.481.360	(128.787)		18.600	(3.528.954)	(15.398.116)	0
	Bajas	(180.342)	(297.505)		(49.693)	(141)	(1.462.968)		(1.312.536)	(373.086)	(3.676.271)
	Menor Valor Bajas Terremoto (a)										-
	Ajustes por Mermas de Materiales (b)										-
	Deterioro por siniestro automotores						(413.818)				(413.818)
	Gasto por depreciación			(1.304.932)	(11.925.054)	(5.800.304)	(4.438.972)	(156.961)		(315.357)	(23.941.580)
	Depreciación Acumulada (Bajas)				9.603						9.603
	Total movimientos	108.048.801	14.881.085	(970.019)	(2.480.965)	(5.841.348)	(4.763.966)	(118.992)	(3.291.882)	(15.883.206)	89.579.508
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2014		178.261.174	126.613.175	36.874.527	423.031.913	97.902.075	77.923.614	1.515.073	4.583.060	2.473.031	949.177.642

c) EFE no tiene planes ni obligaciones de desmantelamiento de bienes, por lo tanto no existen provisiones constituidas por este concepto.

d) La Empresa no tiene automotores que estén totalmente depreciados y que se encuentren todavía en uso.

e) Con fecha 1 de diciembre de 2011 se publicó en el Diario Oficial, el plan Trienal de Desarrollo de la Empresa para los años 2011-2013. El 15 de mayo de 2012 fue publicada una actualización de este plan quedando como sigue:

Programa	2011 MMUSD	2012 MMUSD	2013 MMUSD	Total MMUSD
1. Continuidad y Seguridad Operacional	37,3	30,2	25,7	93,2
2. Mejoramiento Productividad Infraestructura.	0,2	4,0	4,0	8,2
3. Nueva Carga: Acceso a Grandes Centros Productivos.	10,0	16,8	-	26,8
4. Aumento de Transporte de Pasajeros.	9,7	7,1	-	16,8
5. Proyecto Rancagua Express	30,0	146,1	109,7	285,8
6. Nuevos Proyectos Aumento Pasajeros	7,6	14,1	251,3	273,0
TOTAL PLAN TRIENAL 2011-2013	94,8	218,3	390,7	703,8

f) Con fecha 26 de diciembre de 2014, se publicó una modificación del Plan Trienal de Inversiones por el periodo 2014 y 2016 , el cual queda como sigue:

Programa	2014 MMUSD	2015 MMUSD	2016 MMUSD	Total MMUSD
1. Continuidad y Seguridad Operacional	60,2	69,7	74,5	204,4
2. Productividad Operacional	44,2	60,3	42,5	147,0
3. Aumento Transporte de Carga	95,5	143,4	136,9	375,8
4. Aumento de Transporte de Pasajeros.	115,6	278,2	164,9	558,7
TOTAL PLAN TRIENAL 2014-2016 *	315,5	551,6	418,8	1.285,9

Como se ha descrito anteriormente, el plan trienal es financiado con transferencias del Estado, contratación de deuda con o sin garantías del Estado, aportes de la Ley Espejo del Transantiago y recursos internos.

Al 31 de diciembre de 2015, las principales obras en curso que desarrolla la Empresa con cargo al plan 2011 y 2014 son las siguientes: Rehabilitación y mantenimiento mayor de la vía M\$25.877.537, Rehabilitación Vías FCALP M\$ 7.989.978 (Terremoto), Recuperación de estaciones M\$ 662.834, Rehabilitación de sistemas SEC (Señalizaciones, electrificación y comunicaciones) M\$3.108.921, Reparación Puentes M\$ 10.429.898 Inversiones Proyecto Rancagua Express M\$ 188.344.293, Proyecto Extensión Coronel M\$ 32.458.156, Compra y Gran reparación de automotores \$ 20.005.925, entre otros.

17. PROPIEDADES DE INVERSIÓN

EFE ha clasificado en este rubro un grupo de terrenos de propiedad de sus filiales Inmobiliaria Nueva Vía S.A. (144 propiedades en diferentes regiones del país) y Metro Regional de Valparaíso S.A., para las cuales no existe intención de venta en el mediano plazo. Estas propiedades, principalmente terrenos, son mantenidos con el fin de obtener plusvalía.

Los totales por comuna en que se ubican estas propiedades son los siguientes:

Comuna	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Estación Central	7.948.332	9.433.232
San Bernardo	2.049.611	2.052.325
Estación Central	584.024	585.890
Coquimbo	333.197	323.905
Freire	245.560	246.255
Los Ángeles	240.145	240.825
Concepción	464.587	466.173
San Antonio	125.366	125.721
Padre Hurtado	117.470	117.803
Llanquihue	107.526	107.830
Collipulli	103.109	103.401
Valparaíso	62.152	62.152
O´higgins	117.553	117.553
Maule	1.072.177	1.071.597
Biobío	36.232	36.232
Araucanía	576.112	576.112
Los Lagos	331.867	331.867
Metropolitana	168.007	168.007
Los Ríos	35.315	35.315
Viña del Mar	703.125	714.298
Limache	58.018	58.018
Villa Alemana	113.874	113.874
Quilpue	182.844	182.844
Puerto Montt - Faja Vía	19.487	-
Parral	75.123	-
Chillan	556.925	-
Otras	59.568	-
Valparaíso	227.626	227.626
Total propiedades de Inversión	16.714.932	17.498.855

Las variaciones se deben a los efectos de la depreciación de los inmuebles y a las mejoras que se realizan en las propiedades de inversión.

EFE incluye bajo propiedades de inversión, algunos terrenos y edificios que generan ingresos derivados de las rentas y gastos directos de operaciones según el siguiente detalle:

Ingresos y Gastos por propiedades de inversión	2015 M\$	2014 M\$
Total importe de ingresos por arriendo	554.684	554.684
Total importe gastos directos operacionales	(121.227)	(121.227)

18. PASIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS

- Información general

En el desarrollo normal de sus operaciones, EFE está sujeta a regulación y fiscalización por parte del Servicio de Impuestos Internos, producto de esto pueden surgir diferencias en la aplicación de criterios en la determinación de los impuestos.

Al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, Inmobiliaria Nueva Vía S.A. ha constituido provisión por impuesto a la renta de primera categoría ascendente a M\$ 400.413 y M\$ 134.000, respectivamente.

La composición del gasto por impuesto a la renta es la siguiente:

Ingresos y Gastos por propiedades de inversión	2015 M\$	2014 M\$
Gasto por impuesto corriente	400.413	134.000
Gasto por impuesto AT 2014	8.468	12.361
Gasto por impuesto diferido	(477.542)	(96.246)
Total	(68.661)	50.115

- Activos por impuestos corrientes

EFE registra M\$ 528.538 y M\$ 466.704 al 31 de diciembre de 2015 y 2014, en activos por impuestos corrientes, respectivamente.

- Activos y pasivos por impuestos diferidos

La Empresa registra M\$ 1.585.374 y M\$ 2.062.916 al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014 en pasivos no corrientes por impuestos diferidos, respectivamente, los que se originan principalmente en diferencias temporales de Inmobiliaria Nueva Vía S.A., derivado de los ajustes por retasación de sus terrenos.

EFE y sus otras filiales, no registran impuestos diferidos, por estimar que las pérdidas tributarias acumuladas son de carácter permanente.

19. OTROS PASIVOS FINANCIEROS CORRIENTES Y NO CORRIENTES

Para los periodos terminados el 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, se ha incluido en este rubro el conjunto de créditos bancarios y obligaciones con el público, los cuales se han ajustado utilizando el método de la tasa efectiva:

Al 31 de diciembre de 2015	Vencimiento			Total corriente M\$	Vencimiento			Total No corriente M\$	Total General al 31-12-2015 M\$
	Naturaleza	Moneda	hasta 90 días M\$		90 días a 1 año M\$	1 a 3 años M\$	3 a 5 años M\$		
Deuda Bancaria	US\$	6.538.979	13.872.510	20.411.489	12.882.160	3.493.748		16.375.908	36.787.397
Deuda Bancaria	UF	3.183.407	5.556.986	8.740.393	5.197.965	5.714.910	59.046.078	69.958.953	78.699.346
Bonos	UF	597.136	6.621.502	7.218.638	18.947.796	23.721.540	882.312.401	924.981.737	932.200.375
Totales		3.092.527	16.773.002	19.865.529	35.273.789	31.705.753	1.046.930.362	1.113.909.904	1.133.775.433

Al 31 de diciembre de 2014	Vencimiento			Total corriente M\$	Vencimiento			Total No corriente M\$	Total General al 31-12-2014 M\$
	Naturaleza	Moneda	hasta 90 días M\$		90 días a 1 año M\$	1 a 3 años M\$	3 a 5 años M\$		
Deuda Bancaria	US\$	6.538.979	13.872.510	20.411.489	12.882.160	3.493.748		16.375.908	36.787.397
Deuda Bancaria	UF	3.183.407	5.556.986	8.740.393	5.197.965	5.714.910	59.046.078	69.958.953	78.699.346
Bonos	UF	597.136	6.621.502	7.218.638	18.947.796	23.721.540	882.312.401	924.981.737	932.200.375
Totales		10.319.522	26.050.998	36.370.520	37.027.921	32.930.198	941.358.479	1.011.316.598	1.047.687.118

Detalle de colocación de los últimos bonos locales emitidos:

Series	Monto UF	Fecha de Colocación	Plazo años	Tasa Nominal	Tasa de Colocación
V	7.800.000	6.12.2012	21	3,7%	3,69%
X	1.895.000	9.04.2013	26	3,7%	3,54%
Z	2.900.000	20.12.2013	29,5	3,6%	3,23%
AB	3.000.000	24.06.2015	29,5	3,6%	3,19%

Con fecha 28 de marzo de 2014 Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha suscrito un Contrato de Apertura de Financiamiento, a 20 años, por un monto de hasta UF 1.413.229,24 (nominal), con una tasa de 4,5% sobre el valor de la UF. El repago de este financiamiento provendrá del convenios suscritos entre las filiales TREN CENTRAL y FESUR con la Subsecretaría de Transporte y Telecomunicaciones con ocasión del proyecto Lomas Coloradas- Coronel.

Con fecha 8 de agosto de 2014 Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha suscrito un Contrato de Apertura de Financiamiento, a 20 años, por un monto de hasta UF 1.753.990,235(nominal), con una tasa de 4,5% sobre el valor de la UF. El repago de este financiamiento provendrá del convenio suscrito entre la filial FESUR y la Subsecretaría de Transporte y Telecomunicaciones con ocasión del proyecto Lomas Coloradas- Coronel.

El detalle del rubro otros pasivos financieros corrientes y no corrientes se presentan a continuación:

a) Préstamos bancarios de largo Plazo y su porción corto plazo al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre 2014 es el siguiente:

Al 31 de diciembre de 2015					Corriente			No Corriente				Total General al 31-12-2015	
R.U.T. Acreedor	Banco o Institución Financiera	Moneda	Saldo Capital Moneda	Tasas		Vencimiento		Total corriente M\$	Vencimiento			Total No Corriente M\$	M\$
				Efectiva	Nominal	hasta 90 días M\$	90 días a 1 año M\$		1 a 3 años M\$	1 a 3 años M\$	más de 5 años M\$		
Créditos a tasa Fija USD			23.531.721			-	7.122.102	7.122.102	9.709.378	-	-	9.709.378	16.831.480
O-E	BNP Paribas	US\$	17.274.402	4,29%	4,29%	-	4.137.224	4.137.224	8.178.393	-	-	8.178.393	12.315.617
O-E	SOCIETE GENERALE	US\$	6.257.319	6,605%	6,605%	-	2.984.878	2.984.878	1.530.985	-	-	1.530.985	4.515.864
Créditos a tasa variable USD			3.457.826			2.469.803	0	2.469.803	-	-	-	-	2.469.803
O-E	BNP Paribas	US\$	3.457.826	Libor + 1,2%	Libor + 1,2%	2.469.803	0	2.469.803	-	-	-	-	2.469.803
Créditos a tasa Fija UF													
	BCO CHILE SINDICADO	UF	1.276.147	4,8016%	4,50%	-	1.193.775	1.193.775	2.543.295	2.789.762	26.192.593	31.525.649	32.719.424
		UF	1.564.584	4,7387%	4,50%	-	1.471.946	1.471.946	3.133.528	3.433.152	32.075.891	38.642.570	40.114.516
						2.469.803	9.787.823	12.257.626	15.386.200	6.222.914	58.268.484	79.877.598	92.135.224

Al 31 de diciembre de 2014					Corriente			No Corriente				Total General al 31-12-2014	
R.U.T. Acreedor	Banco o Institución Financiera	Moneda	Saldo Capital Moneda	Tasas		Vencimiento		Total corriente M\$	Vencimiento			Total No Corriente M\$	M\$
				Efectiva	Nominal	hasta 90 días M\$	90 días a 1 año M\$		1 a 3 años M\$	1 a 3 años M\$	más de 5 años M\$		
Créditos a tasa Fija USD			33.120.394			-	5.974.326	5.974.326	10.784.125	3.153.704	-	14.277.872	20.252.198
O-E	BNP Paribas	US\$	23.032.536	4,29%	4,29%	-	3.548.460	3.548.460	6.987.496	3.153.704	-	10.481.243	14.029.703
O-E	SOCIETE GENERALE	US\$	10.087.858	6,605%	6,605%	-	2.425.866	2.425.866	3.796.629	-	-	3.796.629	6.222.495
Créditos a tasa variable USD			27.118.597			6.538.979	7.898.184	14.437.163	2.098.036	-	-	2.098.036	16.535.199
O-E	BNP Paribas	US\$	27.118.597	Libor + 1,2%	Libor + 1,2%	6.538.979	7.898.184	14.437.163	2.098.036	-	-	2.098.036	16.535.199
Créditos a tasa variable UF			251.852			3.183.407	3.101.183	6.284.590	-	-	-	-	6.284.590
97.080.000-k	BICE	UF	62.774	Tab + 1,125%	Tab + 1,125%	793.462	772.967	1.566.429	-	-	-	-	1.566.429
97.919.000-k	ABN AMOR	UF	151.262	Tab + 1,15%	Tab + 1,15%	1.911.956	1.862.573	3.774.529	-	-	-	-	3.774.529
97.053.000-2	SECURITY	UF	37.816		Tab + 1,15%	477.989	465.643	943.632	-	-	-	-	943.632
Créditos a tasa Fija UF													
	BCO CHILE SINDICADO	UF	1.320.270	4,8016%	4,50%	-	1.099.458	1.099.458	2.327.950	2.561.207	26.538.639	31.427.796	32.527.254
	BCO CHILE SINDICADO	UF	1.619.028	4,7380%	4,50%	-	1.356.343	1.356.343	2.870.015	3.153.704	32.507.440	38.531.159	39.887.502
						9.722.386	19.429.494	29.151.880	18.080.126	8.868.615	59.046.079	86.334.863	115.486.743

b) El detalle de las Obligaciones con el Público (Bonos), de largo Plazo y su porción corto plazo al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:

Al 31 de diciembre de 2015

Clases	Moneda	Tipo Amortización	Tasa Efectiva	Tasa Nominal	Valor Nominal	Vencimiento	Corriente			No Corriente			
							Vencimiento		Total Corriente al 31-12-15 M\$	Vencimiento			Total No Corriente al 31-12-15 M\$
							Hasta 90 días M\$	90 días a 1 año M\$		1 a 3 años M\$	3 a 5 años M\$	5 años y más M\$	
Bono Serie D	UF	Semestral	6,70%	6,75%	700.000	2014	-	-	-	-	-	-	-
Bono Serie F	UF	Semestral	6,16%	6,00%	670.000	2019	299.044	1.146.201	1.445.245	2.895.928	1.450.910	-	4.346.838
Bono Serie G	UF	Semestral	6,37%	6,50%	1.280.000	2025	-	1.829.740	1.829.740	3.655.674	3.650.048	10.002.229	17.307.951
Bono Serie H	UF	Al vencimiento	6,44%	6,50%	660.000	2027	323.680	26.356	350.036	700.694	3.449.327	12.049.865	16.199.886
Bono Serie I	UF	Al vencimiento	7,26%	6,80%	350.000	2028	-	159.304	159.304	2.239.044	2.313.823	3.915.536	8.468.403
Bono Serie J	UF	Al vencimiento	6,53%	6,00%	340.000	2029	-	515.218	515.218	1.545.653	515.218	6.044.876	8.105.747
Bono Serie K	UF	Al vencimiento	5,94%	6,40%	720.000	2030	-	37.124	37.124	81.000	90.915	19.399.249	19.571.164
Bono Serie L	UF	Al vencimiento	5,52%	5,50%	765.000	2031	-	1.063.911	1.063.911	3.191.733	1.063.911	14.507.733	18.763.377
Bono Serie M	UF	Al vencimiento	5,29%	6,00%	815.000	2030	-	63.613	63.613	137.498	152.427	22.508.482	22.798.407
Bono Serie N	UF	Al vencimiento	5,05%	5,70%	2.000.000	2033	-	140.580	140.580	302.826	334.196	55.139.246	55.776.268
Bono Serie O	UF	Al vencimiento	5,03%	5,70%	1.860.000	2033	-	132.795	132.795	285.966	315.461	51.667.291	52.268.718
Bono Serie P	UF	Al vencimiento	4,54%	5,70%	2.400.000	2033	-	316.597	316.597	676.963	739.821	70.038.637	71.455.421
Bono Serie Q	UF	Al vencimiento	4,81%	5,70%	2.750.000	2034	-	262.665	262.665	563.837	619.377	77.428.408	78.611.622
Bono Serie R	UF	Al vencimiento	3,74%	5,20%	3.500.000	2034	-	645.356	645.356	1.363.964	1.467.813	105.933.065	108.764.842
Bono Serie S	UF	Al vencimiento	3,10%	4,00%	2.600.000	2035	-	331.466	331.466	694.041	737.688	74.078.872	75.510.601
Bono Serie T	UF	Al vencimiento	3,90%	4,40%	2.400.000	2036	-	142.892	142.892	302.701	326.745	66.285.427	66.914.873
Bono Serie V	UF	Al vencimiento	3,69%	3,70%	7.800.000	2037	-	10.371	10.371	21.904	23.549	201.404.146	201.449.599
Bono Serie X	UF	Al vencimiento	3,58%	3,70%	1.895.000	2039	-	26.348	26.348	945.889	7.931.089	41.181.711	50.058.689
Bono Serie Z	UF	Al vencimiento	3,19%	3,60%	2.900.000	2043	-	126.938	126.938	266.170	283.446	79.695.481	80.245.097
Bono Serie AB	UF	Al vencimiento	3,19%	3,60%	2.900.000	2043	-	7.704	7.704	16.103	17.075	77.381.624	77.414.802
Totales							622.724	6.985.179	7.607.903	19.887.588	25.482.839	988.661.878	1.034.032.305

Al 31 de diciembre de 2014

Clases	Moneda	Tipo Amortización	Tasa Efectiva	Tasa Nominal	Valor Nominal	Vencimiento	Corriente			No Corriente			
							Vencimiento		Total Corriente al 31-12-14 M\$	Vencimiento			Total No Corriente al 31-12-14 M\$
							Hasta 90 días M\$	90 días a 1 año M\$		1 a 3 años M\$	3 a 5 años M\$	5 años y más M\$	
Bono Serie D	UF	Semestral	6,70%	6,75%	700.000	2014	-	-	-	-	-	-	-
Bono Serie F	UF	Semestral	6,16%	6,00%	670.000	2019	286.863	1.100.271	1.387.134	2.779.191	2.786.446	-	5.565.637
Bono Serie G	UF	Semestral	6,37%	6,50%	1.280.000	2025	-	1.759.327	1.759.327	3.515.216	3.510.133	11.364.139	18.389.488
Bono Serie H	UF	Al vencimiento	6,44%	6,50%	660.000	2027	310.273	25.895	336.168	672.897	1.994.282	13.235.710	15.902.889
Bono Serie I	UF	Al vencimiento	7,26%	6,80%	350.000	2028	-	153.851	153.851	2.186.096	1.590.677	4.513.628	8.290.401
Bono Serie J	UF	Al vencimiento	6,53%	6,00%	340.000	2029	-	495.075	495.075	1.485.225	495.075	5.788.475	7.768.775
Bono Serie K	UF	Al vencimiento	5,94%	6,40%	720.000	2030	-	33.671	33.671	73.466	82.459	18.685.761	18.841.686
Bono Serie L	UF	Al vencimiento	5,52%	5,50%	765.000	2031	-	1.022.317	1.022.317	3.066.950	1.022.317	13.938.911	18.028.178
Bono Serie M	UF	Al vencimiento	5,29%	6,00%	815.000	2030	-	58.056	58.056	125.485	139.111	21.703.615	21.968.211
Bono Serie N	UF	Al vencimiento	5,05%	5,70%	2.000.000	2033	-	128.588	128.588	276.993	305.687	53.148.054	53.730.734
Bono Serie O	UF	Al vencimiento	5,03%	5,70%	1.860.000	2033	-	121.491	121.491	261.625	288.609	49.802.599	50.352.833
Bono Serie P	UF	Al vencimiento	4,54%	5,70%	2.400.000	2033	-	291.009	291.009	622.249	680.027	67.663.757	68.966.033
Bono Serie Q	UF	Al vencimiento	4,81%	5,70%	2.750.000	2034	-	240.814	240.814	516.932	567.851	74.705.850	75.790.633
Bono Serie R	UF	Al vencimiento	3,74%	5,20%	3.500.000	2034	-	597.785	597.785	1.263.424	1.359.618	102.509.676	105.132.718
Bono Serie S	UF	Al vencimiento	3,10%	4,00%	2.600.000	2035	-	308.940	308.940	646.876	687.558	71.542.526	72.876.960
Bono Serie T	UF	Al vencimiento	3,90%	4,40%	2.400.000	2036	-	132.157	132.157	279.960	302.198	63.853.930	64.436.088
Bono Serie V	UF	Al vencimiento	3,69%	3,70%	7.800.000	2037	-	9.611	9.611	20.299	21.824	193.541.607	193.583.730
Bono Serie X	UF	Al vencimiento	3,58%	3,70%	1.895.000	2039	-	24.444	24.444	907.065	7.623.734	39.596.122	48.126.921
Bono Serie Z	UF	Al vencimiento	3,19%	3,60%	2.900.000	2043	-	118.200	118.200	247.847	263.934	76.718.041	77.229.822
Totales							597.136	6.621.502	7.218.638	18.947.796	23.721.540	882.312.401	924.981.737

La Entidad Deudora de todas las series es la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, todas las series cuentan con un 100% de garantía del Estado.

20. CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR.

La composición de este rubro para el periodo terminado al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, es el siguiente:

Proveedores	31-12-15 M\$	31-12-14 M\$
Mantenición,Vias ,Sec y otras	27.514.300	13.460.274
CONSORCIO TECDRA S.A.	7.811.760	6.674.250
COMSA PROYECTO ZONA NORTE S.A.	2.324.148	2.229.294
ICIL ICAFAL S.A. ZONA SUR	263.288	253.219
COMSA DE CHILE S.A.	291.699	153.649
SISTEMAS SEC S.A.	537.159	1.144.599
SACYR CHILE S.A.	1.304.226	631.112
QBE CHILE SEGUROS GENERALES S.A.	-	-
ICAR SEGURIDAD LIMITADA	-	215.423
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	278.665	597.179
M. VIDAURRE Y CIA MONT. E INGENIEROS	-	-
SIEMENS S.A.	182.144	60.648
ECISA SICE SPA	921.272	-
ICIL ICAFAL S.A.	1.480.792	25.150
SOCIEDAD DE INGENIERIA RIVERMAQ S.P	134.530	-
SONDA S.A.	304.610	-
SERV. DE TRANSPORTES ACI LTDA.	-	378
BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENT	438.619	-
EME SERVICIOS GENERALES LTDA.	-	40.565
C BARRIOS CONSTRUCTORA E.I.R.L.	52.188	-
SERVIPERS LTDA.	23.713	60.178
ALSTOM CHILE S.A. neto con anticipo	729.132	347.255
ALSTOM TRANSPORTE S.A.	1.518.994	-
BESALCO	2.422.079	757.954
ASSIGNIA INFRAESTRUCTURA S.A.	-	272.154
VIMAC S.A. AGENCIA EN CHILE	352.596	-
CASAGRANDE MOTORI LTDA	-	241.566
CRUZ Y DAVILA INGENIEROS CONSULTORES	-	136.064
PEYCO,PROY EST. Y CONSTRUC S.A.	-	117.467
EMPRESA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES	63.708	-
MER MEC S.P.A.	-	113.081
ARTBASE LTDA.	48.479	84.738
JUAN OSCAR MERINO SANCHEZ E.I.R.L	-	81.302
SYNOPSIS SPA	-	77.062
ENERCAT LTDA.	-	47.365
AUTORENTAS DEL PACIFICO S.A.	-	41.029
IDOM INGENIERÍA Y CONSULTORÍA	-	37.813
INEREXPORT TELECOMUNICACIONES	-	35.302
GROUPE LOYAL S.A.	53.411	-
CONSORCIO KB-INES CHILE INGENIEROS	-	31.500
SERVICIOS INTEGRALES AGUILAR Y CIA	49.143	-
E-PARTNERS SPA	-	27.662
NEXTEL	-	26.945
IDRA SISTEMAS CHILE S.A.	537.723	-
Total	49.638.378	28.022.177

Las cuentas por compras y prestaciones de servicios que tiene EFE, son pagadas a 30 días una vez que se completan todos los procedimientos de autorización y control realizados por los administradores de contratos.

21. RETRIBUCIÓN A LOS EMPLEADOS

a) EFE presenta en el rubro "Provisiones corrientes por beneficios a los empleados", una provisión por las vacaciones devengadas del personal por un monto de M\$ 1.679.836 y M\$1.374.194, al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, respectivamente.

b) La provisión por Indemnizaciones por años de Servicio se presenta en "Provisiones no corrientes por beneficios a los empleados", por un monto de M\$ 4.763.374 y M\$ 4.593.480, al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, respectivamente.

Las bases actuariales y demográficas consideradas para la determinación del valor razonable de las obligaciones por beneficios a los empleados, son las siguientes:

- La tasa de descuento utilizada queda determinada a través de un vector que utiliza de referencia las tasas de los BCP (Bonos del Banco Central de Chile emitidos en pesos) para 2, 5, 10 y 15 años, más un spread de un punto porcentual.
- Para el cálculo de los incrementos salariales se utiliza una tabla de incrementos según la proyección de inflación que trimestralmente establece el Banco Central de Chile, a través del "Informe de Política Monetaria".
- Las tasas de egresos y rotación del personal quedan determinadas a través de una tabla, según edad y antigüedad laboral en EFE, construida con base en datos históricos de la Empresa.
- Se utiliza la tabla de mortalidad M-95, emitida por la Superintendencia de Valores y Seguros según Circular N° 1476 del año 2000.
- Otros supuestos actuariales significativos: edades de jubilación por género, 65 años para hombres y 60 años para mujeres.

Los valores de los parámetros determinados según los criterios señalados son los siguientes:

HIPÓTESIS UTILIZADAS EN LA DETERMINACIÓN DE LAS PROVISIONES

	31 de diciembre 2015 M\$	31 de diciembre 2014 M\$	31 de diciembre 2013 M\$	31 de diciembre 2012 M\$
Tasa de Interés de descuento	4,50%	4,39%	5,10%	5,25%
Tabla de Mortalidad M-95 (margen de mortalidad sobre tabla)	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Tasa de Rotación Empleados	8,50%	26,96%	10,19%	
Tasa de Incremento real Remuneraciones	2,00%	2,00%	2,00%	1,00%

La variación de la tasa de rotación se debe al traspaso a filiales de 142 personas efectuado en el ejercicio 2014.

Los movimientos para la provisión por indemnización por años de servicio para el 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:

Indemnización por años de servicio	31 de diciembre 2015 M\$	31 de Diciembre 2014 M\$
Valor Actual de las obligaciones al inicio del Ejercicio	4.593.479	4.478.839
Costo del servicio del período actual (Service Cost)	638.902	806.228
Costo por intereses (interest Cost)	206.707	196.620
Beneficios pagados en el período actual	(888.328)	(2.336.689)
Ganancias (pérdidas) actuariales	212.614	1.448.482
Total Obligación al final del período	4.763.374	4.593.480

El modelo de cálculo de la indemnización por años de servicio a los empleados ha sido realizado por un actuario externo calificado. El modelo utiliza variables y estimaciones de mercado de acuerdo a la metodología establecida por la NIC 19 para la determinación de esta provisión.

22. OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS CORRIENTES Y NO CORRIENTES

El detalle de este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:

Sociedad	RUT	País Origen	Naturaleza de la relación	Origen de la transacción	Moneda	Plazo	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Inmobiliaria Paseo Estación S.A. (1)	96.547.010-7	Chile	Coligada	Arriendo diferido	CLP	60 días	446.737	429.271
Ingresos Anticipados (2)				Pasajes- IVA			1.147.282	906.066
Ingresos diferidos ejercicio 2014 NIC 20 (4)							37.330.552	78.661.982
Aportes Ministerio de Transportes (3)							1.876.960	4.238.066
Otros pasivos no financieros							324.193	187.942
Total pasivos no financieros corrientes							41.125.724	84.423.327
inmobiliaria Paseo Estación S.A. (1)	96.547.010-7	Chile	Coligada	Arriendo diferido	CLP		9.381.468	9.443.963
Ingresos diferidos arriendos, Atravieso y paralelismo							2.527.685	2.311.193
Ingresos diferidos ejercicio 2014 NIC 20 (4)							315.997.513	212.740.258
Ingresos diferidos Ministerio de Transportes Fesub Coronel (5)							43.964.270	42.455.620
Ingresos diferidos Ministerio de Transportes Merval Automotores (5)							22.030.839	20.924.635
Ingresos diferidos Ministerio de Transportes Trenes metropolitanos Automotores (5)							10.898.442	11.231.270
ingresos diferidos pasivos a valor actual							1.188.488	2.376.976
Otros pasivos no financieros							4.697.567	4.557.029
Total pasivos no financieros no corrientes							410.686.272	306.040.944

(1) Se ha incluido en este rubro, tanto en el pasivo corriente como en el no corriente, el valor de los ingresos diferidos por arriendo de inmuebles a la sociedad coligada Inmobiliaria Paseo Estación S.A., con una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2037. Inmobiliaria Paseo Estación pagó anticipadamente la totalidad de las rentas de arrendamiento. Al 31 de diciembre de 2015, queda pendiente la amortización mensual a resultados de 264 cuotas iguales y sucesivas de UF 1.452,57 c/u. Al 31 de diciembre de 2015 se ha reconocido en los ingresos del periodo un total de 12 cuotas, por un total de UF 17.430,84.

(2) Los valores incluidos en esta línea corresponden a cargas de pasajes en tarjetas de transporte, no utilizadas por los usuarios al cierre del periodo y arriendos cobrados por anticipado de contratos con Empresas de telefonía celular.

(3) Al 31 de diciembre de 2014 se registró bajo este rubro el saldo de un aporte de M\$4.238.066 recibido, desde el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en el marco de la ejecución de los proyectos de inversión denominados "Mejoramiento del Servicio Corto Laja, Estaciones y Baños" y "Construcción de Obras para Aumento de Frecuencias del servicio Fesur" y al mejoramiento de las estaciones Paine, Buin, San Francisco de Mostazal y Rancagua. Estos aportes constituyen un Fondo por Rendir a favor del Ministerio de Transportes, el cual disminuye a medida que se realizan y entregan las rendiciones mensuales correspondientes.

(4) Estos valores corresponden a los ingresos diferidos por amortizar, cuyo origen representa las transferencias del Estado aprobadas para ser transferidas a EFE durante el año 2015, como a los saldos no amortizados por transferencias del año 2014 y anteriores, principalmente aquellas destinadas al financiamiento de Inversiones en Inmovilizado Material.

(5) Estos valores corresponden a los ingresos diferidos por amortizar, cuyo origen representa las transferencias del Ministerio de Transporte aprobadas para ser transferidas a EFE por el proyecto Bio-Bio Coronel y la adquisición de trenes de Metro Valparaíso y Tren Central.

23. OTRAS CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

Al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, este rubro incluye principalmente valores por pagar a proveedores por actividades relacionadas con la rehabilitación de vías férreas, según contratos de los años 2004 y 2005 con las Empresas Comsa y Tecdra, respectivamente. Los saldos por pagar en el largo plazo son los siguientes:

Otras cuentas por Pagar, no Corrientes	31 de diciembre 2015 M\$	31 de Diciembre 2014 M\$
Crédito por Rehabilitación Vías Férreas Tecdra (1)	2.717.392	7.634.399
Crédito por Rehabilitación Vías Férreas Comsa (2)	-	2.233.284
Total	2.717.392	9.867.683

(1) Estas cuentas tienen pagos semestrales y sus vencimientos finales son para Tecdra el año 2017 y para Comsa el año 2016. La porción corto plazo de Tecdra, se incluye en Cuentas por Pagar Comerciales y Otras Cuentas por Pagar Corrientes, por M\$ 7.811.760 y M\$6.674.250 al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, respectivamente.

(2) La porción corto plazo de Comsa, se incluye en Cuentas por Pagar Comerciales y Otras Cuentas por Pagar Corriente, por M\$ 2.324.148 y M\$2.229.294 al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, respectivamente.

24. PATRIMONIO

Capital

EFE es una persona jurídica de derecho público, por lo que su capital no está constituido por acciones. El capital social asciende a M\$410.777.044.

La gestión de capital, (entendido como patrimonio neto según define el Marco Conceptual de las NIIF, en su párrafo 102), tiene como objeto principal asegurar el establecimiento, mantenimiento y explotación de los servicios de transporte de pasajeros y carga a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad. (Ver nota 1. a).

El patrimonio neto de EFE, compuesto principalmente por terrenos, vías férreas, material rodante y otros recursos descritos en detalle en nota del régimen patrimonial y económico financiero (ver nota 1 e), se ve anualmente modificado por los resultados operacionales de la actividad ferroviaria y hasta 2010, por las pérdidas financieras generadas por el devengo de los intereses que genera su nivel de deuda. Cuando el Estado cancela el capital de las deudas originadas en el señalado déficit histórico, el patrimonio se incrementa en el valor de dicho pago, tendiendo a recuperar el patrimonio negativo de la Empresa.

Como se mencionó en nota de cambios contables 2.2 (c), las transferencias del Estado se registran bajo el método de la renta sugerido por NIC 20 y por lo tanto estos aportes compensan pérdidas registradas en el estado de Resultado.

No existen covenants financieros que impongan restricciones al mantenimiento de una determinada estructura de capital.

Las variaciones en los componentes del Patrimonio Neto de la Empresa, se originan principalmente por los resultados del periodo y por los pagos que hace el Estado de las deudas históricas de EFE, todo lo cual es clasificado en Otras Reservas. Estas variaciones y aportaciones se presentan en los "Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado".

Reservas de cobertura de flujos

El saldo al 31 de diciembre de 2015, de la reservas de cobertura de flujos de caja asciende a M\$ (260.500), conformado por un saldo inicial de M\$(51.623) y un movimiento del periodo de M\$ (208.877), provenientes de un derivado tomado por la sociedad Inmobiliaria Paseo Estación.

El saldo al 31 de diciembre de 2014, de la reservas de cobertura de flujos de caja asciende a M\$51.623, conformado por un saldo inicial de M\$585.741 y un movimiento del ejercicio de M\$(637.364).

25. INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

El detalle de los ingresos al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente:

Nombre Sociedad	2015 M\$	2014 M\$
Pasajeros	20.476.905	21.124.468
Metro Regional de Valparaiso S.A.	13.151.018	13.066.797
Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.	3.052.247	2.926.198
Trenes Metropolitanos S.A. (incluye Terra S.A.)	4.273.640	5.131.473
Operadores	11.345.240	10.741.618
FEPASA	8.059.742	7.594.527
TRANSAP	3.285.498	3.147.091
Inmobiliarios	5.057.796	5.223.440
Atravesos y paralelismos	1.831.740	1.659.607
Arriendos y Otros Inmobiliarios	3.226.056	3.563.833
Ventas de Servicios y Otros	23.345.952	20.507.447
Ajuste NIC 20 Compensa Gastos de Mantenimiento (1)	22.412.289	19.817.980
Otras ventas de servicios	933.663	689.467
Totales	60.225.893	57.596.973

(1) Corresponde a la compensación de los gastos de mantenimiento de Infraestructura que transfiere el Estado a través de Ley Anual de Presupuestos. Está compuesto por mantención e Infraestructura para EFE ascendente a M\$ 21.115.000 y mantención Ferrocarril Arica La Paz por M\$2.826.614

26. COSTOS DE VENTAS

La gestión de capital, (entendido como patrimonio neto según define el Marco Conceptual de las AI 31 de diciembre de 2015 y 2014, el siguiente cuadro corresponde al detalle de los principales costos de venta de la Empresa:

Conceptos	2015 M\$	2014 M\$
Personal	15.970.199	14.921.933
Energía y Combustible	4.702.585	4.341.253
Mantenimiento Material Rodante	4.999.509	5.370.838
Mantenimiento Infraestructura	6.662.918	6.893.591
Costos Activables por Interrupción temporal de Servicio Rx.	(5.484.102)	(4.009.570)
Mantenimiento SEC y Tráfico	7.509.368	7.679.328
Servicio de Guardia y Guarda Cruces	4.681.574	4.506.905
Servicios de Terceros	4.708.088	4.761.588
	43.750.139	44.465.866
Depreciación (1)	22.735.451	22.640.586
Totales	66.485.590	67.106.452

(1) En 2014 se ha reconocido como inversión en el proyecto Rancagua Express un conjunto de desembolsos fijos que han sido fundamental mantener durante el periodo de interrupción de los servicios ferroviarios de Trenes Metropolitanos S.A. para dar espacio a la ejecución de las obras. La capitalización de dichos desembolsos se mantendrá hasta el término del proyecto. El gasto por Depreciación, se ha rebajado en M\$1.564.419 y M\$ 1.226.607, al 31 de Diciembre de 2015 y 2014, respectivamente, como amortización del ingreso diferido generado por aplicación de NIC20.

27. GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

El siguiente cuadro corresponde al detalle de los gastos de administración al 31 de diciembre de 2015 y 2014:

Conceptos	2015 M\$	2014 M\$
Personal	9.001.957	8.364.543
Asesorías y Servicios Externos	1.551.420	879.642
Mercadotecnia	401.624	219.406
Consumos Básicos	1.268.684	946.777
Informática y Comunicaciones	1.481.986	1.439.962
Fletes y Seguros	1.980.361	1.684.149
Gastos Generales	1.152.033	1.392.598
Serv. Adm. e Impuestos	1.111.305	1.044.226
	17.949.370	15.971.303
Depreciación y Amortiz. Administración	348.016	262.859
Totales	18.297.386	16.234.162

28. GANANCIAS DE ACTIVOS FINANCIEROS MEDIDOS AL COSTO AMORTIZADO

En este rubro se presentan los intereses ganados por las inversiones en depósitos a plazo que se realizan como parte de las operaciones financieras normales.

Ganancias de activos financieros medidos al costo amortizado	2015 M\$	2014 M\$
Intereses ganados por depósitos a plazo	3.589.577	3.844.272
Total	3.589.577	3.844.272

29. OTRAS GANANCIAS

El siguiente cuadro corresponde al detalle de otras ganancias (pérdidas) al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014:

Otras ganancias (pérdidas)	2015 M\$	2014 M\$
Resultado en venta de Terrenos y Activos Fijos	1.256.991	1.821.480
Ingresos por Venta de Materiales Obsoletos	463.439	2.067.793
Costo Venta de Materiales	(535.843)	(1.661.205)
Juicios y Litigios	(95.600)	(876.575)
Indemnización Extraordinaria a extrabajadores	(81.946)	(326.090)
Costo Master Plan Grupo EFE, reestructuración	(534.172)	(1.330.688)
Provisión de valuación de IVA remanente (1)	(8.726.926)	(4.636.839)
Otros Egresos	(565.885)	(460.812)
Compensación Gastos Financieros por aplicación NIC 20 (2)	45.332.934	41.755.605
Total	36.512.993	36.352.669

(1) Corresponde a una provisión de valuación del remanente del crédito fiscal IVA, del cual no se visualiza una recuperación en el mediano plazo.

(2) Corresponde a la compensación de los gastos financieros que transfiere el Estado a través de Ley Anual de Presupuestos. Las diferencias con la nota 30 corresponden a diferencias de cambio entre la fecha de devengo y pago. Dichas diferencias han sido reflejadas en nota 31 de diferencias de cambio.

30. INGRESOS Y COSTOS FINANCIEROS

El detalle de los ingresos y costos financieros al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente:

Resultado Financiero Neto	2015 M\$	2014 M\$
Ingresos por intereses y reajustes	2.207.946	638.248
Intereses por préstamos de instituciones bancarias y bonos (1)	(46.009.704)	(42.228.895)
Totales	(43.801.757)	(41.590.647)

El Estado es quien cubre directamente estos costos, por lo tanto se relaciona con lo indicado en la nota 29. La compensación de dichos gastos se hace de acuerdo a la aplicación de la NIC 20

31. DIFERENCIAS DE CAMBIO Y UNIDADES DE REAJUSTE

El detalle de las diferencias de cambio y unidades de reajuste al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente:

Diferencia de cambio y Resultado por unidad de reajuste	2015 M\$	2014 M\$
Diferencia de cambio	(4.695.666)	(10.022.495)
Resultado por unidad de reajuste	(39.888.996)	(46.847.508)
Totales	(44.584.662)	(56.870.003)

Las diferencias de cambio y de unidades de reajuste de las deudas servidas directamente por el Estado de Chile, constituyen una cobertura implícita que anula en términos reales los efectos del tipo de cambio y la variación de la UF.

32. MEDIO AMBIENTE

EFE y sus filiales, como Empresa líder en el transporte ferroviario y propietaria de la infraestructura para el transporte de carga y pasajeros, reconoce y asume su responsabilidad ambiental, compatibilizando las exigencias propias de sus actividades económicas e industriales con el cuidado al Medio Ambiente, a través de una estrategia de negocio que incorpora la variable ambiental en forma preventiva e integral a las actividades de la Empresa.

EFE cumple con la legislación vigente, minimizando el impacto ambiental, protegiendo eficazmente la salud de sus trabajadores, realizando el trabajo con seguridad y calidad, satisfaciendo los requerimientos y necesidades de sus clientes y comunidades.

La Empresa sabe que no puede cumplir con esta visión si no cuenta con el apoyo de sus clientes, proveedores, contratistas y subcontratistas, y por ello ha realizado una importante labor para integrarlos e incentivarlos a cumplir con las normas medioambientales y los compromisos asumidos por nuestra Empresa.

EFE, comprometida con la protección del medio ambiente, está trabajando en la implementación de un sistema de gestión ambiental (SGA), basado en cuatro etapas: Manejo Ambiental, Capacitación Ambiental, Comunicación y Difusión y Auditoría. En términos generales se tienen contemplados una serie de proyectos y actividades en el marco de las cuatro etapas del programa SGA.

33. ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

EFE es una persona jurídica de derecho público y se constituye como una Empresa autónoma del Estado con patrimonio propio. Como consecuencia de ello, tiene la responsabilidad de administrar sus propios recursos patrimoniales y generar estrategias financieras que le permitan cumplir con su objeto social.

El sistema ferroviario en Chile se desarrolla en un ambiente con fuerte competencia de la industria del transporte por carreteras, tanto de carga como de pasajeros, además, EFE posee una infraestructura ferroviaria cuyo desarrollo y mantención supera los ingresos del servicio ferroviario, generando un déficit de recursos financieros. Este déficit, sólo podía ser financiado mediante endeudamiento directo en el sistema financiero nacional e internacional, o a partir del año 2011, mediante transferencias del Estado, lo que ha permitido solventar aquellos gastos operacionales de mantenimiento de infraestructura que no pueden ser cubiertos con recursos propios, evitando de este modo gestionar financiamiento para cubrir gastos operacionales. Por otra parte, las inversiones que requiere acometer la Empresa para cubrir su objetivo social, son presentadas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a efectos de obtener el financiamiento necesario o bien mediante endeudamiento con garantía estatal.

La situación expuesta, compromete de la administración un relevante esfuerzo de gestión en todos sus ámbitos, siendo clave la administración eficaz de los recursos financieros de la Empresa.

Los principales instrumentos financieros de la sociedad son los siguientes:

	Diciembre 2015 M\$	Diciembre 2014 M\$	CRITERIO
Activos Corriente			
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	64.826.153	96.679.411	NIVEL I
Otros Activos Financieros	40.825.006	54.431.765	NIVEL I
Deudores Comerciales y Otras Cuentas Por Cobrar	19.062.337	19.161.579	NIVEL I
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	103.626.556	113.967.953	NIVEL I
Activos No Corriente			NIVEL I
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	147.411.525	115.641.331	NIVEL I
Pasivos Corriente			
Otros Pasivos Financieros	19.865.529	36.370.520	NIVEL I
Cuentas Comerciales y Otras Cuentas Por Pagar	49.638.378	28.022.177	NIVEL I
Pasivos No Corriente			
Otros Pasivos Financieros	1.113.909.904	1.011.316.598	NIVEL I
Otras Cuentas Por Pagar	2.717.392	9.867.683	NIVEL I

Las cuentas señaladas a anteriormente han sido medidas en Nivel 1 y 2.

Riesgo de mercado

Este riesgo se relaciona con las incertidumbres asociadas a las variables de tipo de cambio y tasa de interés que afectan los activos y pasivos de la Empresa:

a) Riesgo tipo de cambio y de unidades de reajuste

La Empresa desarrolla sus operaciones en Chile, y en consecuencia no está expuesta directamente a la variación del tipo de cambio por actividades relacionadas con sus operaciones comerciales de compra o venta de activos y servicios. Sin embargo, mantiene compromisos financieros denominados en USD y UF, los cuales están expuestos a "riesgos contables de moneda". Las variaciones de USD y UF, están cubiertas directamente por el Estado de Chile.

Al 31 de diciembre de 2015, el efecto de las diferencias de cambio en el estado de resultados integrales consolidado es de \$ 4.695.666 millones de pérdida. Considerando que la deuda en USD asciende a USD \$ 48 millones, el efecto de una variación de \$1 en el valor del tipo de cambio dólar es de \$ 48 millones de utilidad o pérdida según el sentido de esa variación, asumiendo constante el nivel de deuda y otras variables que marginalmente pudieran incidir en la estructura de costos de la Empresa.

Al 31 de diciembre de 2015, la Empresa posee deudas y otros pasivos denominadas en unidades de fomento por UF 42.983.578, de este total, UF 3 millones corresponden a deudas suscritas en el año 2014 para financiar los proyectos de extensión a Coronel y compra de trenes, para sus filiales y UF 3 millones corresponden a la colocación del Bono AB de junio de 2015. Estos créditos sindicados serán pagados con fondos provenientes de la Ley Espejo del Transantiago, y para los cuales el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha comprometido su pago íntegro, en consecuencia, no existen riesgos de variación de la UF para estas deudas que deban ser reconocidos en los estados financieros. El resultado por unidades de reajuste (solamente UF), reconocido en los estados consolidados de resultados al 31 de diciembre de 2015 asciende a \$ 39.889 millones de pérdida. Una variación de la UF de 1% respecto a su valor al 31 de diciembre de 2015, esto es \$ 256,29, considerando constante la base neta de deuda en UF y otras variables que marginalmente pudieran incidir en la estructura de costos e ingresos de la Empresa, arrojaría una ganancia o pérdida de aproximadamente \$ 11.016 millones, según el sentido de esa variación.

EFE ha contratado la adquisición de material rodante para el proyecto Rancagua Express. Los montos de este contrato están expresados en Euros y sus desembolsos se harán en base al calendario de entrega de dicho material Rodante.

b) Riesgo en Tasa de interés

Al 31 de diciembre de 2015, las obligaciones con bancos e instituciones financieras, crédito de proveedores y obligaciones con el público por emisión de bonos ascienden a MM USD 1.578, un 91,57 % de estos créditos han sido contratados a una tasa fija. Al 31 de diciembre de 2015, EFE no ha contratado swap de tasas de interés.

Riesgo de liquidez o financiamiento

No existe el riesgo de liquidez en la Empresa, asociado a la capacidad de cumplir sus obligaciones financieras en el corto plazo debido a que las necesidades de flujo de caja son cubiertas por los aportes del Estado, definidos en la Ley de presupuesto anual del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Es objetivo de EFE mantener un equilibrio entre los flujos de fondos derivados de su operación, tanto de corto como de largo plazo, para lo que proyecta sus flujos de caja y administra el cumplimiento de sus compromisos financieros y la obtención de nuevos recursos necesarios para operar la Empresa con normalidad.

EFE informa anualmente al Ministerio de Hacienda sus necesidades financieras para que el Ministerio de Transportes pueda incluir los pagos correspondientes dentro de su presupuesto anual.

Riesgo de crédito

El riesgo de crédito, identificado como el riesgo de pérdida financiera que podría ocasionar un incumplimiento de pago de un cliente o contraparte en un instrumento financiero, se produce principalmente en las cuentas por cobrar a clientes comerciales y otras cuentas por cobrar, EFE ha creado una unidad responsable de gestionar la cobranza de cuentas, lo que minimiza el riesgo de tener que castigar partidas de cuentas a cobrar. Es política de EFE hacer una pérdida por deterioro de valor de todas las cuentas vencidas con base en factores de morosidad histórica.

A continuación se presentan los principales activos financieros con riesgos de crédito al 31 de diciembre de 2015 y 2014:

	2015 M\$	2014 M\$
Activo Corriente		
Cuentas por Cobrar EPA	191.045	293.097
Cuentas por cobrar a Clientes Porteadores de Carga	1.304.545	1.275.039
Otros Deudores Comerciales (1)	2.567.621	1.724.554
Otras Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	696.179	981.564
Total	4.759.390	4.274.254

(1) Sobre estos activos, los saldos provisionados por deterioro de cuentas asciende a M\$ 258.776 y M\$ 344.819, al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014.

34. GARANTÍAS OBTENIDAS DE TERCEROS

La Empresa ha obtenido garantías de terceros, principalmente por contratos de Provisión de Infraestructura Ferroviaria (CPIF), Zona Centro y Zona Norte.

35. SANCIONES

Durante el periodo terminado el 31 de diciembre de 2015, la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile no ha aplicado sanciones a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, a sus filiales ni a los Directores y Ejecutivos del Grupo de Empresas. Tampoco se han aplicado sanciones de otras autoridades administrativas.

36. RESTRICCIONES

No existen restricciones a la gestión o límite a indicadores financieros originados por contratos y convenios con acreedores, con requisitos contractuales, las que son verificadas por los administradores de contratos.

37. CONTINGENCIAS

a) Terremoto

Sobre el terremoto ocurrido con fecha 1° de abril de 2014 en la zona norte del país, existen daños en la infraestructura de la vía férrea, cuyos costos de recuperación se han estimado en MM\$4.543.

Actualmente se encuentra desarrollando la segunda etapa de reconstrucción de la vía denominada "Obras de Recuperación de Infraestructura Ferroviaria Etapa N° 2", el cual tiene \$ 2.206,5 millones de presupuesto.

Para el desarrollo de la recuperación se firmó contrato con la empresa Icil Icafal S.A. con fecha 19 de agosto de 2016, quien lleva a cabo la recuperación de vía con un avance al 31 de diciembre de 2015 de un 13,59%, por un total de \$ 299.888.277.

b) Juicios

Existen juicios civiles interpuestos en contra de la Empresa, de los cuales, no todos fueron revelados, debido a que la Administración estima obtener un resultado favorable, por lo cual se están realizando las acciones que permitan resolverlos en tal sentido.

La Empresa ha constituido provisiones para responder a posibles contingencias derivadas de algunos de los juicios indicados relacionados con multas, accidentes y juicios laborales. Por un monto ascendente a M\$ 641.808 al 31 de diciembre de 2015 y M\$ 839.542 al 31 de diciembre de 2014

1. Por Ley No 19.170 del 03 de octubre de 1994, se autorizó al Presidente de la República para otorgar la garantía del Estado hasta por un monto máximo de UF 7.000.000, con la cual se emitieron Bonos Serie D, E, F, G, H, I, J, K, L y M.
2. En el año 2003 se otorgó la garantía del Estado sobre la cual se emitieron los Bonos Series "N" y "O" hasta por un monto de UF 3.860.000.
3. El año 2004 se autorizó la garantía del Estado para la emisión hasta por un monto máximo de UF 5.150.000, sobre la cual se efectuó la colocación de los Bonos Serie "P" por UF 2.400.000 al 23 de marzo de 2004 y los Bonos Serie "Q" por UF 2.750.000, cuya colocación se efectuó el 18 de junio de 2004.
4. En el año 2005 se autorizó la garantía del Estado hasta por un monto de UF 3.500.000, sobre la cual se efectuó la colocación de Bonos Serie "R" con fecha 08 de abril de 2005 y además, la Serie "S" por un monto de UF 2.600.000 en septiembre de 2005.
5. El año 2006 se autorizó la garantía del Estado por un monto de UF 2.400.000 sobre la cual se colocó el Bono Serie "T" con fecha de 10 de mayo de 2006.
6. El año 2012 se autorizó la garantía del Estado por un monto de UF 7.800.000 sobre la cual se colocó el Bono Serie "V" con fecha de 06 de diciembre de 2012.
7. El año 2013 se autorizó la garantía del Estado por un monto de UF 1.850.000 sobre la cual se colocó el Bono Serie "X" con fecha de 9 de abril de 2013. Además, se autorizó la garantía del Estado por un monto de UF 2.900.000 sobre la cual se colocó el bono serie "Z" con fecha 20 de diciembre de 2013.
8. El año 2015 se autorizó la garantía del Estado por un monto de UF 3.000.000 sobre la cual se colocó el Bono Serie "AB" con fecha de 24 de junio de 2015.

39. HECHOS POSTERIORES

MEMORIA
2015

176

GRUPO EFE

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado se encuentra complementando la información solicitada mediante la resolución del 22 de febrero de 2016 del Tribunal Ambiental.

Dicha instancia mandató incorporar antecedentes a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago- Rancagua.

Actualmente, Grupo EFE mantiene el desarrollo de estas obras, teniendo como precedente la orden de no innovar dispuesta en la resolución del 28 de marzo de 2016 por la Excma. Corte Suprema. Ese dictamen acogió la suspensión de los efectos de la sentencia del Tribunal Ambiental de Santiago que declaró la nulidad de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) del proyecto Mejoramiento de la

Infraestructura Ferroviaria -parte de la iniciativa Rancagua Xpress-, mientras se conoce y resuelve un recurso de queja contra ese mismo Tribunal.

Este pronunciamiento de la Corte Suprema suspende los efectos de la sentencia que declaró la nulidad de la RCA e implica que la propia resolución se encuentra vigente y ampara la continuidad de los trabajos.

Reinaldo Neira Molina
Contador General

Ricardo Silva Güiraldes
Gerente General



TRENES TURÍSTICOS

TRENES TURÍSTICOS: UN TESORO PATRIMONIAL SOBRE RIELES

Desde mediados del siglo XIX los trenes han acompañado a Chile en la aventura de hacer país. Desde su aporte en el transporte de mineral en el Norte minero y la expansión de la República a cada rincón del Sur, los ferrocarriles y su gente han contribuido a unir y conectar los sueños en este austral rincón del mundo.

Ese esfuerzo ha marcado una especial huella en el corazón de los chilenos, que con añoranza observan el pasado ferroviario e intuyen que el futuro palpita en casa palmo de las vías que recorren Chile.

Los trenes son parte importante del alma de nuestro país y por eso Grupo EFE desarrolla importantes esfuerzos para poner en valor su patrimonio, a través de una serie de servicios turísticos y patrimoniales que resguardan y transmiten el legado y la riqueza de nuestra tradición ferroviaria.

Se trata de una rica oferta que contribuye al desarrollo patrimonial y cultural, apoyando el rescate de nuestras tradiciones en torno a los diferentes ferrocarriles que conectan zonas del centro sur de Chile, dando a conocer las mejores cualidades de cada región, mostrando sus paisajes, gastronomía típica, artesanía y fomentando su economía local.

Esta labor, desarrollada con la colaboración de las Asociaciones de Patrimonio Ferroviario, además del interés y apoyo de diversos gobiernos locales y regionales, han permitido avanzar en el afianzamiento de una serie de servicios ferroviarios turísticos que se han convertido en un hito obligado para quienes quieren conocer a nuestro país.

El Tren del Recuerdo, El Buscarril Turístico Talca – González Bastias, El Valdiviano o El Tren de la Araucanía, hoy representan hitos de desarrollo turístico y patrimonial que benefician a diversas regiones del país y cuya utilización sobrepasa el 90%, dando cuenta del interés y el cariño que los chilenos y visitantes extranjeros manifiestan por los trenes turísticos de Grupo EFE.

A estos servicios se suman los trenes turísticos comerciales Sabores del Valle, Sabores del Maule y Santiago – Temuco, operados por la filial de Grupo EFE, Tren Central, además del recorrido Corto Laja, gestionado por Ferrocarriles del Sur (FESUR), en la región del Biobío. Estas alternativas componen una oferta turística en constante desarrollo, con que nuestras empresas filiales buscan desarrollar un aporte permanente al desarrollo del turismo y de las comunidades que les rodean.

TRENES TURÍSTICO - PATRIMONIALES

TREN DEL RECUERDO SANTIAGO-SAN ANTONIO

El Tren del Recuerdo –que cuenta con cinco años en operación- evoca el antiguo viaje en tren que desde principios del siglo XX unió la ciudad de Santiago con San Antonio.

El trayecto que realiza, de 117 kilómetros, es una invitación a viajar como en antaño, a disfrutar de los paisajes, del tren y de una acogedora atención a bordo. El convoy cuenta con antiguos coches alemanes de 1923, de interior de madera; coches de la década de 1950 con la comodidad de las primeras unidades con aire acondicionado y asientos tipo pullman, y un coche súper salón de 1929, con amplios ventanales que permiten una vista privilegiada del entorno.

En ocasiones especiales, el tren es traccionado por la histórica locomotora a vapor 607, declarada es Monumento Nacional, máquina de origen alemán que en 2004 fue reparada a partir de un trabajo conjunto entre la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario y Grupo EFE.



BUSCARRIL TURÍSTICO

El ramal ferroviario del Maule cumplió 100 años en diciembre de 2015 y fue celebrado en una actividad encabezada por la Presidenta de la República, Michelle Bachelet.

Durante su recorrido, que parte en la ciudad de Talca, se puede apreciar el paisaje del Río Claro y los campos que lo rodean, junto con degustar los productos y gastronomía típica de la zona de Corinto, que es la primera parada del recorrido.



Posteriormente, visita Curtiduría, estación ícono del ramal donde se encuentra la placa que conmemora el centenario del ferrocarril. El recorrido termina en la localidad de González Bastías, estación que lleva el nombre del famoso poeta oriundo de estas tierras. En este lugar se puede visitar la casa del poeta y recorrer la viña artesanal del sector, previo paso en bote a través del río Maule.

TREN DE LA ARAUCANÍA

Tren turístico realizado en conjunto por Grupo EFE y el Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda de Temuco. El viaje es realizado en una locomotora a vapor de 1930 construida en Philadelphia, la máquina más grande operativa en nuestro país y Sudamérica.

Sus coches son de primera clase y fueron construidos entre 1955 y 1975. Tienen la calidad de Monumento Nacional, al igual que todos los equipos que se encuentran en la Casa de Máquinas del Museo Ferroviario desde el año 1998.



El recorrido del Tren de la Araucanía comienza en Temuco, pasa por Lautaro y arriba en Victoria, ciudad ubicada a 65 kilómetros al norte de Temuco, donde el público es recibido por la comunidad con sus productos locales, artesanía y folklor.

TREN VALDIVIANO

Traccionado por una locomotora North British de 1913 tipo 57, que recorrió los ramales del sur de Chile con carga y pasajeros hasta mediados de la década de los 80, este servicio recorre la ruta Antilhue-Valdivia, con detenciones en Pishuinco, Huellélhue y Antilhue, donde los 400 pasajeros pueden degustar de la gastronomía típica de la zona como las tortillas de rescoldo, pan amasado y empanadas de pino, beneficiando a los habitantes del sector.

Este tren está compuesto por cuatro coches de primera clase Linke Hofmann de origen Alemán, construidos en 1923, 1930 y 1955 en la actual Polonia, dos coches dormitorio que se cuentan entre las piezas más lujosas de ferrocarriles, además de otros coches comedor, turista y salón.

Su viaje es de alrededor de cinco horas y se trata de uno de los principales atractivos turísticos de la Región de los Ríos. A bordo del tren se puede revivir la mejor época de ferrocarriles, complementado con el imponente paisaje del río Calle Calle.



TRENES TURÍSTICOS COMERCIALES

TREN SABORES DEL VALLE

El Tren Sabores del Valle es un servicio turístico de Tren Central y el operador turístico "Ruta del Vino" que tiene por objetivo dar a conocer los paisajes, aromas y sabores de Colchagua, Santa Cruz en la Región de O'Higgins.

Se combina el romanticismo del tren con lo mejor de las tradiciones del campo chileno, sus mejores viñas y vinos de uno de los mejores valles del país.

En cada una de las viñas se da a conocer la producción vitivinícola desde las viñas hasta las bodegas, en donde se realiza nuevamente una degustación de los vinos. Posteriormente, se recorre el pueblo de Santa Cruz con sus tradiciones y artesanías típicas del campo chileno, incluyendo una visita al museo de la ciudad, para regresar a Santiago al atardecer.



TREN SABORES DEL MAULE

El tren Sabores del Maule es un servicio turístico de la filial de Grupo EFE, Tren Central, en asociación con la viña Vía Wines de la comuna de San Rafael, donde se puede disfrutar de lo mejor del campo y el vino de la región.

La salida desde Santiago es a las 9:50 horas y es posible viajar en clase salón o preferente. En ambas opciones se cuenta con la música en vivo de saxofón y cantautoras de la séptima región. A cargo de

la viña se realiza una degustación de distintas cepas de vino, entre los que se encuentra el Oveja Negra.

En San Rafael los turistas son trasladados en mini buses hasta la viña Vía Wines, donde son recibidos por los guías del lugar quienes invitan a un almuerzo fuera de la bodega principal.

El tour posterior comienza con la visita a los viñedos en donde se comenta sobre el proceso vitivinícola y sus fases de producción, finalizando la visita en la bodega.



TREN TURÍSTICO CORTO LAJA

Se trata de una iniciativa conjunta de la filial de Grupo EFE Ferrocarriles del Sur y el Servicio Nacional de Turismo (Sernatur) de la Región del Biobío, que busca poner en valor el tramo Talcahuano – Laja, desarrollado como servicio habitual a través de 4 servicios diarios.

El Tren Corto visita las comunas de Hualpén, Concepción, Chiguayante, Hualqui, San Rosendo,



Laja, uniendo poblados intermedios como Buenuraqui, Chanco, Quilacoya y Talcamávida, realizando este circuito especial en fechas específicas del año.

Para realizar este servicio se utilizan automotores UT que operan en el servicio Biotrén, cumpliendo un importante rol social, ya que se trata de un tramo que une sectores de difícil conectividad uniéndolos con los centros urbanos de la región.

SERVICIO DE LARGA DISTANCIA SANTIAGO-TEMUCO

El servicio Santiago-Temuco es un tren nocturno operado por Tren Central, filial de Grupo EFE, que sale los días viernes en las quincenas del verano con destino a la capital de la Región de la Araucanía. Se compone de dos clases de coches de pasajeros: Salón y Preferente, ambos cuentan con aire acondicionado, calefacción, asientos reclinables y conexión a 220V para celulares o laptop.

Durante el viaje se puede disfrutar del coche comedor que cuenta con capacidad para 40 personas sentadas y un amplio menú para cenar o desayunar, además de atención a la mesa.

A su vez, este tren cuenta con servicio de transporte de automóviles "Autotren", en el cual se puede embarcar todo tipo de vehículo a bordo y se puede bajar en Temuco.





Morandé 115, piso 6, Santiago - Chile.
T. 56 2 2585 5050
www.efe.cl



@GrupoEFE



Grupo EFE