



Trenes Metropolitanos S.A.
Memoria 2009



Índice

01. Carta Presidente Directorio	→ 05
02. Carta Gerente General	→ 08
03. Principales Hitos 2009	→ 010
04. La Contaminación y el Azar: Reseña Histórica Metrotren	→ 011
05. Una nueva Sociedad Anónima a cargo: Presentación Trenes Metropolitanos S.A.	→ 012
06. Empresa joven y en movimiento: Identidad Corporativa	→ 015
07. Nueva Estructura y Campañas: Gestión Comercial	→ 017
08. Alinear la oferta a la demanda: Oferta de Transporte	→ 019
09. 71% de Clientes Satisfechos: Evaluación Calidad de Servicio	→ 021
010. Procesos básicos para el Personal: Gestión de Personas	→ 023
011. Importante Mejoramiento del EBITDA: La Situación Financiera y el Impacto Económico-Social	→ 027
012. Control: Diagnóstico y Levantamiento de Procesos Críticos	→ 031
013. TMSA 2016: El Plan del futuro de TMSA	→ 032
014. Anexos: Tablas de Datos	→ 038
015. Estados Financieros	→ 044

En abril del año 2009 los miembros del Directorio fuimos invitados a participar en un proceso que consideramos de gran interés público: la creación y puesta en marcha de una nueva empresa, **Trenes Metropolitanos S.A. (TMSA)**, Filial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), encargada de la gestión y operación de los servicios suburbanos de trenes de pasajeros (*Metrotrén*), entre Santiago y San Fernando, pudiendo extenderse a otras áreas en la Región Metropolitana u otras que tengan relaciones de transporte suburbano con ésta.

La tarea propuesta constituye un gran desafío ya que se trata de un proceso complejo de instalación de una gestión descentralizada, del establecimiento de relaciones claras y adecuadas entre Matriz y Filiales, del desarrollo de una capacidad estratégica que permita contar con una visión integrada y de largo plazo para la empresa que permita orientar, entre otras decisiones, aquellas referidas a nuevos proyectos de inversión. Cabe destacar que se trata de una experiencia ajena a las prácticas y a la cultura prevaleciente tanto en los ejecutivos como en los trabajadores de EFE.

Esta iniciativa forma parte de una idea matriz mayor: transformar el rol que cumplía el Estado a través de EFE, en el sentido de crear las condiciones que permitieran un mejor servicio, con un mayor beneficio económico – social para el país, en condiciones de mayor eficiencia económica y financiera, y con altos estándares de transparencia. Para esto, el Directorio de EFE aprobó la constitución de Sociedades Anónimas, con especializaciones bien definidas en el mercado, cada una de ellas con su correspondiente Directorio responsable de su administración, autónomo, con capacidad de establecer objetivos estratégicos y responsable por los resultados de la empresa.

Nuestra apreciación como Directorio es que hemos cumplido con la misión encomendada. Hemos constituido un equipo técnico muy competente orientado a mejorar la gestión, dar un servicio de calidad a nuestros clientes y mejorar los resultados financieros de la empresa. Fue necesario regular las relaciones jurídicas de las prestaciones que **Trenes Metropolitanos S.A.** recibía de la Matriz (EFE) y establecer mecanismos de coordinación y de determinación de funciones entre matriz y filial para proyectar un transporte ferroviario más eficaz y más eficiente.

En el desarrollo de éstas y otras iniciativas relevantes, logramos una adecuada coordinación con el Directorio de EFE asegurando una suficiente alineación de políticas que permitieron avanzar en los distintos ámbitos indicados anteriormente, con los resultados que se señalan a continuación:

1. Regulación de Contratos de Servicios entre EFE y TMSA: A diciembre de 2009, se cuenta con contratos entre EFE y TMSA, referidos a Conducción de Trenes, de Redes y Comunicaciones y de Uso de la Faja Vía. Están en proceso de elaboración y formalización los Servicios de Mantenimiento y Aseo de Trenes y Energía de Tracción.

2. Resultados Financieros: La pérdida operacional neta (EBITDA) alcanzó a M\$ 1.621.074, lo que representa una mejora significativa en la gestión de nuestra empresa, tanto por el lado de los ingresos como por contención de gastos. Si bien no se dispone de datos contables exactos para el año 2008, en los tres primeros trimestres de dicho año TMSA aún se mantenía en período de desarrollo, el valor presupuestario 2009 reflejo de los ingresos y gastos de ese año 2008, preveía una pérdida operacional neta de EBITDA de M\$ 3.462.644; lo que representa en la práctica una 53% de menor pérdida.

3. Plan de Desarrollo para TMSA: En 2009 se diseñó y aprobó un proyecto de desarrollo con horizonte al año 2016, que pretende poner en marcha un programa específico que permita visualizar claramente los objetivos pretendidos y que integre las diversas acciones de cambio que cada área debe realizar. Este plan pretende convertir a TMSA en un referente de conectividad entre las áreas suburbanas y la Región Metropolitana, que asegure la movilidad de las personas, ofrezca viajes de alta calidad, amplíe e integre nuestra red y desarrolle nuestro negocio basado en la eficiencia operacional y financiera, con el compromiso de un desarrollo sostenible y de protección al medio ambiente. El plan se encuentra ya en ejecución, editado y disponible.

4. Estudios y Proyectos: Los proyectos que hemos abordado y definido (*algunos ya en marcha*) son Mejoramiento de Trenes, Medio de Pago con Tarjeta BIP, Nuevas Estaciones en tramo Alameda – Rancagua, Estudio Integración Tarifaria a Transantiago en zona urbana y Rediseño Malla Transantiago, y Nuevos Trazados en Alameda – Padre Hurtado / Quinta Normal – Lampa. Estos proyectos son la base del Plan de Desarrollo TMSA – 2016.

5. Plan de Auditorías: El mejoramiento y el control de los procesos fue una actividad muy relevante para nuestro Directorio. Se realizó el levantamiento, formalización y control de 6 de los procesos más críticos del negocio, proceso en el cual el Comité de Auditoría del Directorio participa activamente. Con el apoyo de auditores externos (*Guerra & Raby*), se identifican los procesos críticos, sus actividades de control y nivel de exposición al riesgo. El levantamiento de los riesgos de los procesos, plantea compromisos y tareas a la Administración, traducidos en un plan de mitigación de los riesgos para el periodo 2009 – 2010.

Los logros que hemos obtenido no habrían sido posibles sin el excelente equipo directivo con el que ha contado la empresa, apoyado por el esfuerzo desarrollado por cada uno de nuestros trabajadores y, por cierto, con el apoyo del Presidente, Directorio y Ejecutivos de EFE. Es también nuestra convicción que estamos en un proceso aún no consolidado, quedando pendientes áreas donde deben realizarse

01. Carta Presidente Directorio

nuevas mejoras, algunas de ellas requieren de un análisis conjunto entre la Matriz y las Filiales, en tanto la primera continúa con su rol de prestadora de servicios relevantes para el funcionamiento de las filiales, como es el caso de la gestión de la vía y de los contratos de reparación; en ambos casos la responsabilidad corresponde a la Matriz pero repercuten fuertemente en la gestión y resultados de las filiales en general y de TMSA, en particular.

Seguidamente, y como parte de una reflexión urgente y de gran trascendencia también en el largo plazo, es aquella sobre el papel del Estado en el desarrollo del modo de transporte ferroviario, tanto de carga como de pasajeros, sus objetivos y fundamentos así como de las políticas e instrumentos correspondientes.

No está demás recordar aquella afirmación repetida *“el Estado interviene en sectores y/o mercados donde el productor privado no captura, a través del mercado, todos los beneficios que genera para la sociedad con su actividad y que tiene como consecuencia una rentabilidad privada insuficiente o negativa, cuando la rentabilidad social resulta positiva”*. La experiencia internacional muestra que usualmente y de manera muy generalizada, los servicios de transporte ferroviario de pasajeros no logran financiar su operación a través de los precios de mercado. **Trenes Metropolitanos** no es una excepción y es así como pese a las notables mejoras en el ejercicio 2009 en la dimensión financiera, disminuyendo notablemente sus pérdidas, continúa teniendo déficit operacional; este déficit operacional no incorpora como parte de los ingresos generados aquellos beneficios a la sociedad que la empresa no recupera por la vía de los precios (*pasajes*).

Estos efectos económico – sociales son beneficios reales que la sociedad en su totalidad recibe, sean estas personas y/o empresas, pero no retribuyen por ello a la empresa que los genera, es decir, a **TMSA.**; estos beneficios efectivamente producidos se expresan en menor contaminación, reducción de congestión, de accidentes, de tiempos de viaje, entre otros. Son estas consideraciones las que explican la necesidad de intervención pública en esta materia la cual debe traducirse en la concurrencia de las correspondientes compensaciones financieras requeridas que aseguren su operación y las mejoras en la calidad del servicio que demandan nuestros clientes.

Los servicios de trenes de pasajeros suburbanos constituyen, sin lugar a dudas, un importante aporte al transporte público para el Área Metropolitana y otras zonas aledañas, teniendo presente, además, el impacto del transporte en la calidad de vida de una muy importante parte de la población de dichas áreas.

El desafío siguiente es producir una mejoría significativa en el transporte de pasajeros, buscando una mayor articulación e integración del transporte urbano, suburbano e interurbano en la Región Metropolitana y regiones vecinas, ampliando servicios con nuevos trazados, aumentando la cobertura y mejorando la accesibilidad de las personas que habitan las comunas cercanas y que requieren servicios de transporte público rápidos, seguros, cómodos y a costos razonables; el modo ferroviario tiene el potencial requerido y es indispensable en esta gran tarea.

Finalizando, me permito la licencia de expresar mi personal satisfacción y la del Directorio por la oportunidad de haber participado en este interesante proyecto, por haber compartido con directores comprometidos y dedicados, por contar con una administración que, en contexto de crisis, demostró una alta capacidad de trabajo, un alto nivel técnico y profesional y, por la dedicación y compromiso de todo el personal de la empresa.



Juan Cavada Artigues
Presidente del Directorio



Directorio

Presidente

Juan Cavada Artigues

VicePresidente

Juan Enrique Coeymans Avaria

Director

Luis Manuel Rodríguez Cuevas

Director

Jaime Pilowsky Greene

Director

Franco Faccilongo Forno

Secretario

Cristian Ruiz Santibáñez

El inicio de la operación de **Trenes Metropolitanos S.A. (TMSA)** se efectuó, formalmente, a contar del 1 de octubre de 2008. Las necesarias definiciones estratégicas sobre el ámbito y los objetivos de negocios de la nueva compañía, así como el equipo ejecutivo mínimo e indispensable, fija la efectiva puesta en marcha de **TMSA** en los primeros meses del año 2009.

El diseño y puesta en marcha de una nueva empresa demanda requerimientos y enfoques metodológicos que servirán de base para su diseño y no menores grados de experiencias previas en procesos de cambio y puesta en operación de nuevas organizaciones. Destacable resulta el trabajo efectuado sobre los planes de desarrollo de la empresa, basados en las definiciones estratégicas puntualizadas y aprobadas por el Directorio.

En este interesante proceso de implementación debió diseñarse y tomar acción sobre la estructura organizacional, la formación del equipo ejecutivo, las políticas comerciales, los medios y mecanismos de control y mitigación de riesgos y, un aspecto de alto impacto, las relaciones operacionales con EFE. Esta relación es de gran relevancia debido a que EFE se encarga de la provisión de una infraestructura segura, en condiciones para la circulación de los trenes y de la gestión del tráfico de trenes. Estos últimos aspectos tienen una gravitante incidencia en la calidad, seguridad, efectiva predictibilidad y cumplimiento de los compromisos con nuestros clientes.

A la fecha, **TMSA** se encuentra en operación con algunos procesos aún en etapa de transición y cuenta con una razonable capacidad para cumplir sus demandas y responsabilidades sobre los servicios que ofrece y los activos a su cargo.

Durante 2009, en la búsqueda de una mayor eficiencia financiero-operacional se realizaron diversas acciones tales como la modificación de la estructura tarifaria, el ajuste de la dotación de personal, mayor eficiencia en la oferta de transporte, menor gasto en energía eléctrica de tracción y mantención de trenes, control de gastos en consumos básicos, gastos en publicidad y en la gestión de los contratos de prestación de servicios de terceros (*precios de mercado*). Con estas medidas se obtuvo un resultado operacional neto (*ebitda*) de - \$ 1.621 millones, cifra que comparada con la pérdida estimada de \$ 3.455 millones del año 2008, representa una mejora del 53%, con una menor pérdida de \$ 1.834 millones.

La situación financiera de la compañía se ve muy bien reflejada en el indicador del margen por pasajero-kilómetro transportado, cifra que en 2008 registró un margen estimado de - \$ 10,6, y que, en cambio, durante el ejercicio del año 2009, disminuyó a - \$ 5,0 por pasajero-kilómetro.

Cabe destacar que como referencia de costos optimizados, existe un estudio sobre empresa costo-eficiente aplicado a **TMSA**, donde se define como costo eficiente un margen de - \$ 5,3, reafirmando una eficiente gestión del año 2009. Paralelamente y asegurando el aporte del modo ferroviario-suburbano de pasajeros, desde la perspectiva económico-social, **TMSA** y su servicio Metrotren aporta beneficios por \$ 36 por pasajero-kilómetro, cifra que supera largamente la pérdida operacional y deja de manifiesto la conveniencia de la mantención y desarrollo de servicios de trenes suburbanos.

Respecto de nuestros pasajeros contamos con una positiva evaluación a la calidad del servicio, (*registrada en septiembre*), esta alcanzó un nivel de satisfacción global del 71%, declarándose un 85% leales al servicio y un 90% reconoce estar dispuesto a seguir utilizándolo. En cuanto a la cantidad de pasajeros, 2009 registró una disminución de un 4,1% en los pasajeros transportados respecto del año 2008, debido fundamentalmente a los efectos de la crisis financiera y a algunas situaciones relativas a la operación del tráfico de trenes.

En la gestión de los procesos internos de la compañía se avanzó decididamente por dos frentes: uno se enfocó en mejorar los procesos relativos a la producción-operación del servicio (*en el espacio posible*), en la gestión de personas abordando la definición de perfiles y competencias, la seguida e indispensable evaluación del desempeño, con una medición del clima laboral general; y el segundo frente se enmarcó en el levantamiento, rediseño y mejoramiento de los procesos críticos, limitando los riesgos financieros, operacionales y de gestión general.

Trenes Metropolitanos S.A. se ha definido como una empresa fresca, ágil, responsable con el medioambiente y que considera al cliente como su principal preocupación, con amplia apertura y transparencia pública. La nueva marca logra por medio de un monograma – **las iniciales TM** – entregar una imagen de movimiento, de velocidad, en medio de dos círculos que refuerzan la idea de desplazamiento. Sus colores verde y azul representan un medio de transporte amigable con el medio ambiente, haciendo hincapié en el nulo efecto en contaminación.

02. Carta Gerente General

Dejando marcas, el 2009 ha dejado registros en nuestra situación financiera, en la percepción de nuestros clientes, en nuestra gestión comercial, en el desarrollo de nuestra identidad corporativa, en el mejoramiento de los procesos internos. Nuestra efectiva capacidad de gestión y control sobre la operación de los trenes está aún en transición, dado que, como esta dicho, EFE provee la infraestructura y la gestión del tráfico y, aún de mayor alcance, se encuentra pendiente la situación financiera (*estructural*), que debe ser resuelta en los próximos periodos.

Los trenes suburbanos con su eficiencia financiero-operacional y los importantes beneficios económico-sociales, tienen asegurando un espacio en el transporte público. El futuro cercano necesariamente demandará la ampliación con nuevos trazados y con aumentos en la cobertura de viajes y, naturalmente, la integración física y tarifaria con el transporte público de la región metropolitana. Son estos los próximos desafíos, pero eso será otro día.



Jorge Inostroza Sánchez
Gerente General



Gerencia

Gerente General
Jorge Inostroza Sánchez

Gerente de Administración
y Finanzas
Alejandro Socías Ibáñez

Gerente de Operaciones
Cristian Moya Silva

Gerente Comercial
Rafael Lubascher Ramírez



03. Principales Hitos 2009

Intentado un apretado resumen del año 2009, y más allá de todas las definiciones, decisiones y diversas actividades requeridas para poner en operación una nueva empresa y organización, es necesario mencionar específicamente los hitos que marcaron el primer año de operación de **TMSA**. Entre ellos destacan la importante disminución de las pérdidas operacionales y su relación con los beneficios económico-sociales que presta el Servicio Metrotren; una muy buena calificación del servicio por parte de los pasajeros; el avance hacia el uso de una tarjeta sin contacto como medio de pago (*eventualmente BIP*) al ajustar y acercar la estructura tarifaria a la funcionalidad de dicha tecnología y naturalmente los esfuerzos por posicionar una nueva (*y necesaria*) imagen corporativa.

- **Importante Disminución de las pérdidas:** Tras un año de operación se logró disminuir la pérdida en **\$ 1.834 millones (-53%)**, esto gracias a la gestión realizada respecto a las tarifas, el ajuste de la oferta de transporte, el control de gastos de energía de tracción y la disminución de gastos en mantención, en servicios, entre otros.

En 2009, los pasajeros transportados disminuyen en un 4,1% respecto 2008, debido a la crisis financiera (*desempleo en la VI región pasó de 7,3% en enero - marzo a 11,5% en julio - septiembre*). Sin embargo, en cifras monetarias, los ingresos por venta de pasajes aumentaron en 2009 en 10,6%.

- **Beneficios económico-sociales:** Metrotren aporta como beneficios económico-sociales \$ 36 por cada pasajero-kilómetro transportado, por menor accidentabilidad, menor contaminación del aire, menores tiempos de recorridos, sin impacto en el cambio climático (*no emite CO2*), entre otros. Si se utiliza la cifra indicada a los pasajeros-kilómetros transportados el año 2009, el servicio de METROTREN ha aportado beneficios económico-sociales por un valor de \$ 11.572 millones, cifra muy superior al resultado operacional neto de - \$ 1.621 millones.

- **Evaluación de calidad del servicio:** Un 85% de lealtad hacia Metrotren y 71% de satisfacción con el servicio fueron los resultados arrojados por el estudio de "Perfil de Clientes Metrotren", a cargo de la empresa Collect Gfk, realizado a usuarios del servicio Metrotren en el mes de agosto. El estudio entrega la visión de los usuarios frente al servicio, arrojando que la idea transversal es la gran lealtad hacia éste y una alta satisfacción, esta última marcada por la comodidad (61%) y puntualidad en el viaje (75%). Se destaca que el 78% de los usuarios reconoce que lo recomendaría.

- **Modificación de la Estructura tarifaria:** En el mes de febrero, el Directorio aprueba la modificación del esquema tarifario, buscando mayor simplicidad, aumentar los ingresos y acercarse a una próxima y eventual integración tarifaria mediante el medio de pago ya en uso en el transporte público. Se definieron cuatro zonas de cobro con una estación de origen dominante y motivos de uso similares, siempre con valores que no superasen los de la competencia.

Este nuevo formato permitió facilitar el control a bordo y evitar la evasión de los pasajeros. Además se modificó la tarifa de venta al interior del tren, incentivando la compra de pasajes en las boleterías de cada estación.

En promedio los precios subieron en un 14,4%, considerando que los valores no se modificaban desde 2004.

- **Nueva imagen corporativa:** Se diseñó y aplicó la nueva imagen corporativa, aprobada por Directorio en enero, tanto en los trenes como en las estaciones que identifica al nuevo operador del servicio. Se despliega el nuevo logotipo que define a la organización como una empresa fresca, ágil, responsable con el medioambiente y que considera al cliente como su principal preocupación, con gran accesibilidad y transparencia pública.

04. La Contaminación y El Azar: Reseña Histórica Metrotren

La creación del servicio Metrotren se realiza casi por azar. El 24 de mayo de 1990, las autoridades metropolitanas decretaron restricción vehicular de cuatro dígitos y como una medida para evitar el caos, se dispusieron trenes locales que permitieran un transporte expedito entre las localidades de Rancagua por el sur y Til Til por el norte, con la capital. Fue tal la demanda que las autoridades del momento decidieron mantener el servicio por una semana.

Luego de esa experiencia y al evidenciar la alta demanda en el corredor Alameda – Rancagua, el 25 de octubre de 1990 se inaugura oficialmente el servicio Metrotren, realizando seis servicios diarios, tres con dirección a la VI región y tres de vuelta hacia Alameda. Los servicios hacia Til Til se suspenden debido a la baja demanda.

De esta forma, el servicio Metrotren comenzó a ser utilizado como un tren de cercanías permitiendo acceder al centro de Santiago a personas que viven en comunas aledañas y habitantes de la VI región, en un reducido período de tiempo y a precios accesibles.

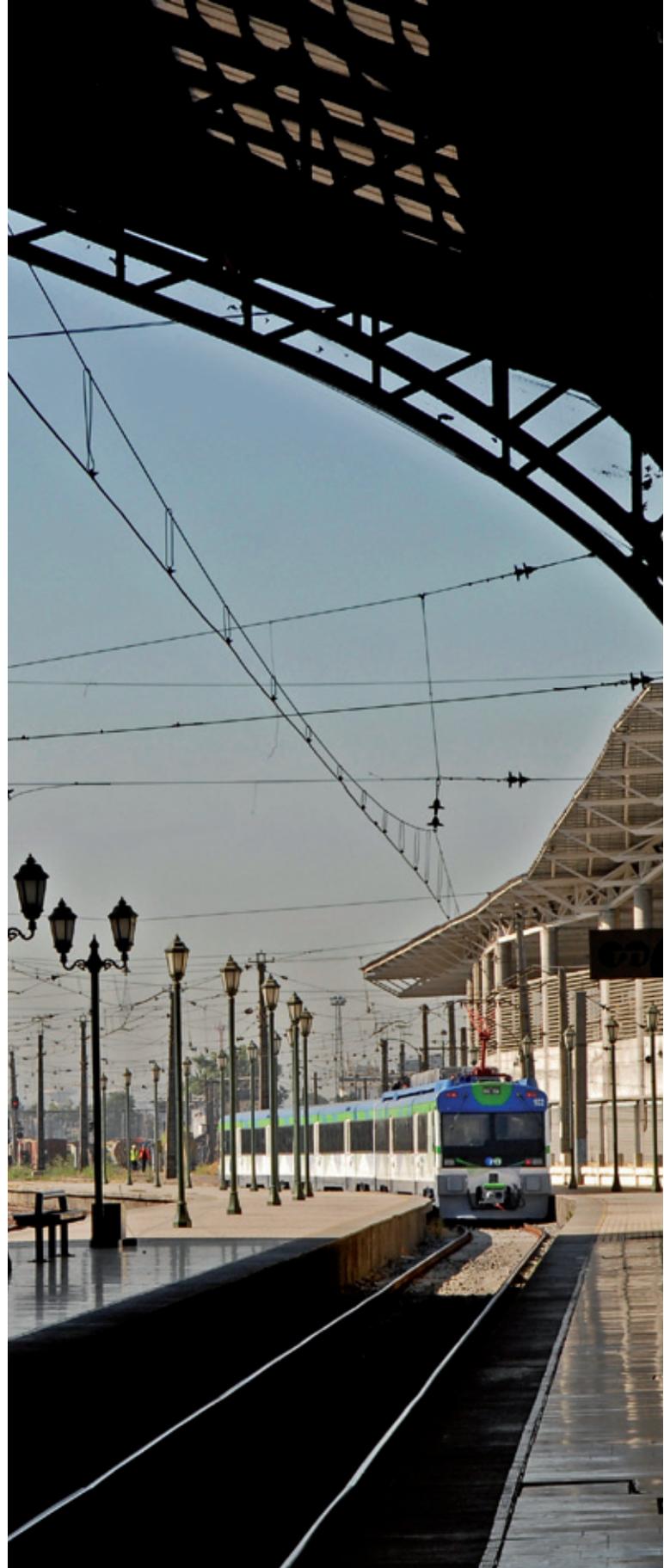
Si bien al comenzar la operación se utilizaron trenes disponibles en ese momento (3 trenes del tipo AEL – de origen japonés de tecnologías de los años 70-75), en octubre de 1997 comenzó el recambio de los automotores, con la llegada de los primeros trenes adquiridos y reacondicionados especialmente para Metrotren (tipo UT – 440), hecho que marca un hito histórico ya que hacía más de 20 años que no se renovaba ningún material rodante para servicios de pasajeros.

A los diez años de inaugurado el servicio, éste continuó su expansión y fue así que el 28 de diciembre de 2000, se extiende el servicio hasta San Fernando, logrando cubrir una extensión de 133,8 kilómetros.

A medida que fueron estableciéndose desarrollos inmobiliarios a lo largo de la línea, se requirió la construcción de nuevas estaciones como Maestranza, Rosario, Buin Zoo (inaugurada el 27 de junio de 2002) y la estación de Pedro Aguirre Cerda.

Trenes Metropolitanos S.A.: Desde el 1 de octubre de 2008 el servicio Metrotren pasa a ser operada por la sociedad anónima **Trenes Metropolitanos S.A** en respuesta a la reestructuración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).¹

¹ Conforme al nuevo modelo de negocios de EFE, oficializado a través de Decreto N° 43 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, firmado por la señora Presidenta de la República, con fecha 7 de mayo de 2008; con ocasión de la aprobación del Plan Trienal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2008-2010.





05. Una Nueva Sociedad Anónima a Cargo: Presentación Trenes Metropolitanos S.A.

a. Objetivo

Transformarnos en un referente de conectividad entre las áreas suburbanas y la Región Metropolitana, que asegure la movilidad de las personas, ofrezca viajes de alta calidad, amplíe e integre nuestra red y desarrolle nuestro negocio basado en la eficiencia operacional y financiera, con el compromiso de un desarrollo sostenible y de protección del medio ambiente.

b. Ejes Estratégicos

• **Eficiencia Financiera y Operacional:** El desafío considera mejorar la eficiencia del sistema y en primer lugar limitar-minimizar el déficit financiero-operacional y, a la vez, aumentar los pasajeros transportados, maximizando el valor económico-social. Paralelamente, TMSA se hace cargo de la historia y la cultura de una empresa (EFE), lo que importa claros desafíos respecto de la eficiencia financiera y operacional.

• **Competencia y Cobertura:** Todas las actividades internas o de soporte deben orientarse hacia la competitividad, es decir, contribuir a que nuestros servicios sean la mejor solución en calidad y en costo para los actuales y potenciales usuarios. Adicionalmente, aumentar la conectividad y cobertura de viajes, fortaleciendo la cohesión social y territorial de zonas y regiones en condiciones de baja movilidad.

• **Innovación y Liderazgo:** El logro de los objetivos exige el esfuerzo de todos para buscar formas distintas e innovadoras para hacer el trabajo. No se puede pretender alcanzar distintos resultados repitiendo las mismas tareas de igual forma. Los directivos, ejecutivos y profesionales con responsabilidad directiva, deben desempeñar un papel fundamental y asumir una doble responsabilidad: la propia participación y la de contribuir al compromiso de sus colaboradores.

¹ *Trenes Metropolitanos nace como Ferrocarriles de Pasajeros S.A., pero se modifica su razón social y nombre de fantasía el 16 de diciembre de 2008, a Trenes Metropolitanos y TMSA respectivamente.*

Trenes Metropolitanos S.A.¹ fue puesta en operación con fecha 1 de octubre de 2008, bajo el formato de sociedad anónima en respuesta a la reestructuración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), para encargarse del desarrollo, gestión y operación de los Servicios de transporte de pasajeros en trenes suburbanos a través de su servicio Metrotren, que conecta la Región Metropolitana y VI Región, es decir, Santiago con Rancagua y San Fernando; y de la explotación de las estaciones entre dichas localidades.

El transporte ferroviario suburbano de pasajeros (*o de cercanías*), surge como una opción complementaria y urgente al sistema de transporte público de Santiago, debido a las demandas insatisfechas de conectividad efectiva tanto en la Región Metropolitana como en regiones aledañas. El servicio busca asegurar la conectividad a estas zonas, mejorando la accesibilidad general de sus habitantes en sus viajes diarios (*trabajo, estudio*), para acceder a otras oportunidades de trabajo, de desarrollo y de calidad de vida.

TMSA cuenta a la fecha con un parque de 15 trenes; opera en 18 estaciones, en una extensión de 133,8 kilómetros, distancia que cubre Santiago con la ciudad de San Fernando. Sus oficinas se encuentran ubicadas en los andenes de Estación Central (*Andén 1 y 6*), para estar completamente involucrados en la operación y para presenciar en terreno los requerimientos de los pasajeros.

Trenes Metropolitanos S.A. está en un proceso de transformación, caminando desde una organización ferroviaria que mueve trenes y transporta pasajeros, a convertirse en un medio de conectividad, de accesibilidad y movilidad de los habitantes de los sectores suburbanos. Se dirige a ser un referente de la operación ferroviaria en seguridad, fiabilidad, calidad de servicio, imagen y resultados.

PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA

Identificación de la Empresa

Razón Social: Trenes Metropolitanos S.A.
Rol Único Tributario: N° 96.756.320-k
Domicilio Legal: Avenida Libertador Bernardo O'Higgins
N° 3170, Andén 1, Estación Central.
Teléfono: 56-2-585 5221
Fax: 56-2-585 5252

Objeto Social

Trenes Metropolitanos tiene por objeto:

a) establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transportes 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; y

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 le sean entregados en concesión, arriendo o a cualquier otro título por la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Socios y Participación

	Socios	RUT	%
SOCIOS Y PARTICIPACIÓN	Empresa de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	99,999927
	Infraestructura y Tráfico Ferroviario S. A.	96.756.330-7	0,000073
	Total Participación		100

Organización Legal

Nuestra empresa, es una sociedad anónima, formada por la Empresa de Ferrocarriles del Estado y la Sociedad Anónima Infraestructura y Tráfico Ferroviario (ITF). Fue constituida con fecha 29 de septiembre de 1995 por escritura pública, otorgada ante el Notario Público de Santiago Camilo Valenzuela Riveros. Se encuentra inscrita en el Registro de Valores con el N°579 con fecha 2 de septiembre de 1996 y está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

La sociedad se encontraba en etapa de desarrollo desde el 5 de diciembre de 1995 hasta el 30 de septiembre de 2008. A partir del 1 de octubre de 2008, comenzó sus actividades en forma normal, dejando su estado de puesta en marcha.

- Cambio de nombre

Con fecha 16 de diciembre de 2008, en Junta Extraordinaria de Accionistas número 1, se acuerda modificar la Razón Social de la sociedad, Ferrocarriles de Pasajeros S. A., a "Trenes Metropolitanos S.A." para la razón social y "T.M." para el nombre de fantasía.

Régimen Económico y Fiscalización

La Empresa Trenes Metropolitanos S.A. está sujeta a normas financieras, contables y tributarias que rigen para las sociedades anónimas abiertas, siendo sus balances y estado de situación auditados por firmas auditoras externas.

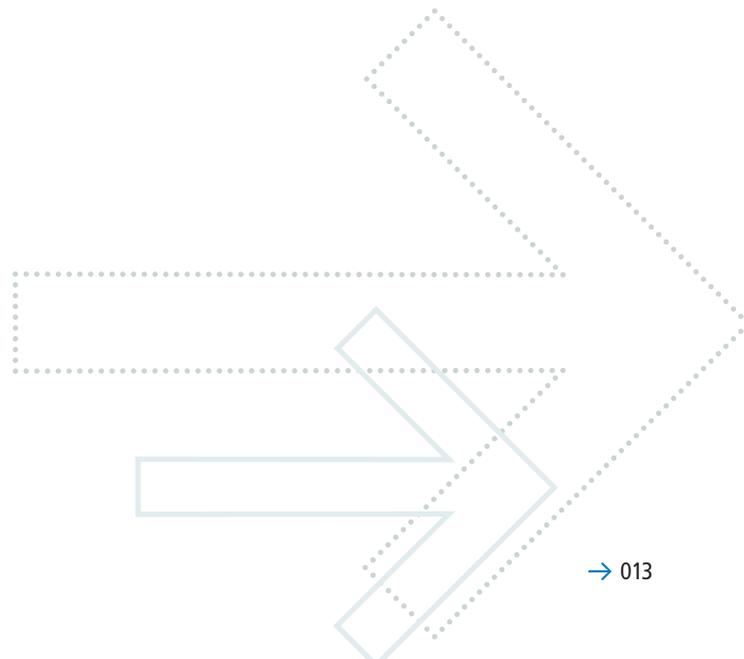
Está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros en lo que respecta a su calidad de empresa que se administra como sociedad anónima y a la Contraloría General de la República en cuanto a los aportes y subvenciones del Fisco.

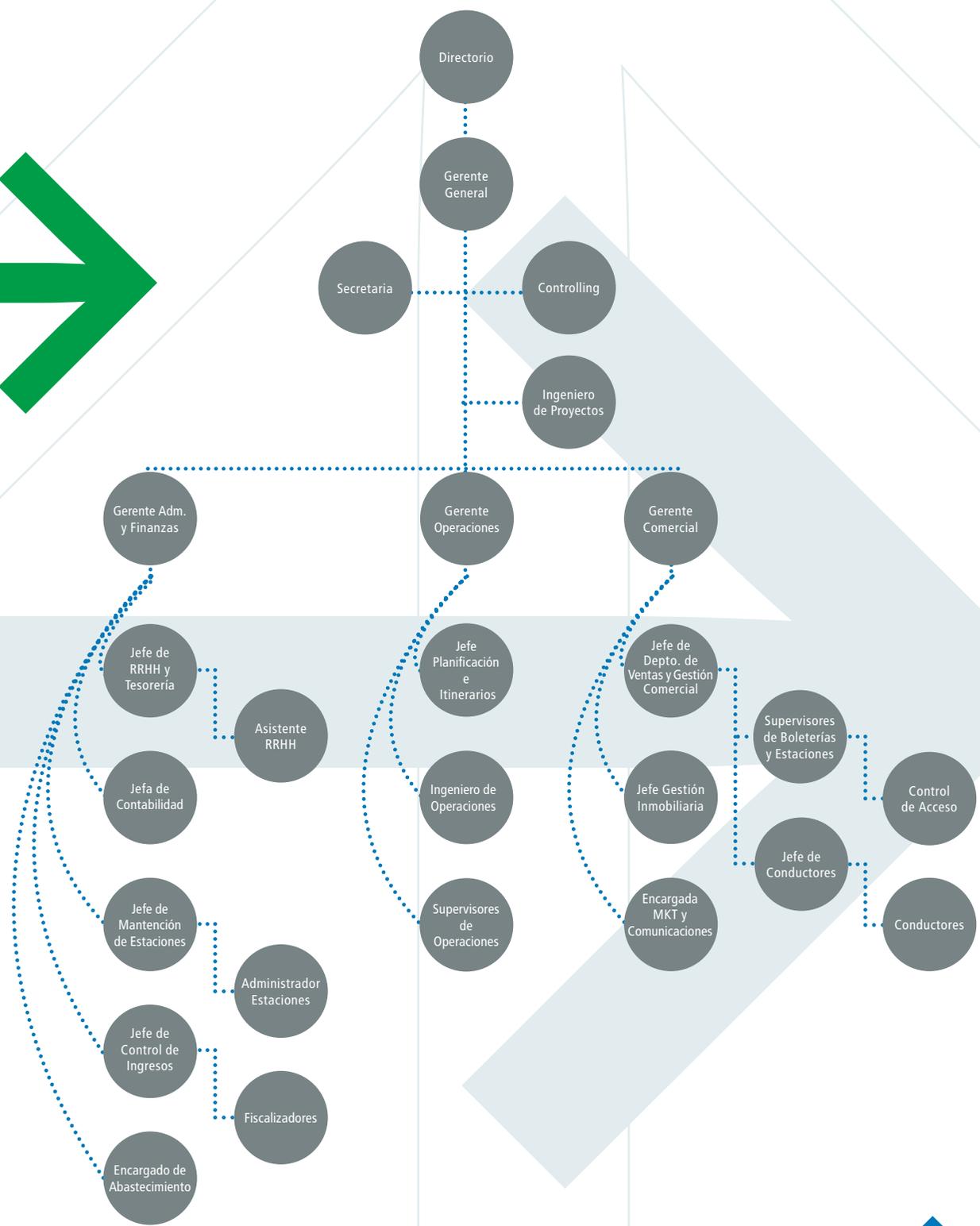
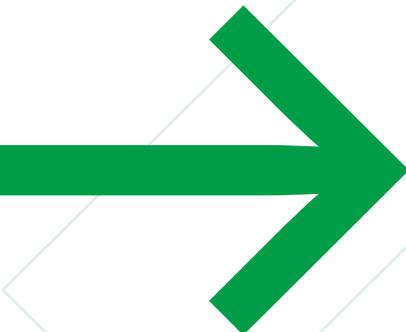
Patrimonio

El Patrimonio de TM está conformado por:

- Material rodante
- Los ingresos netos provenientes de la explotación, y
- Aporte de Capital otorgado por EFE

Las ventas de la sociedad provienen en lo principal, de ventas de pasajes a clientes que utilizan nuestra red, entre Alameda a San Fernando; las ventas son en efectivo, de manera que no se estima que esté expuesta a riesgo crediticio.





c. Organización





06. Empresa Joven y en Movimiento: Identidad Corporativa

Trenes Metropolitanos se define como una empresa fresca, ágil, responsable con el medioambiente, que considera al cliente como su principal preocupación, con amplia apertura y transparencia pública.

Al tomar el control como nuevo operador del servicio de transporte, se decidió mantener la marca **Metrotren** reconocida ampliamente por la opinión pública y con una buena evaluación general. Sin embargo, se definió desarrollar una nueva imagen corporativa acorde a la personalidad autónoma de **TMSA**, aprobada en enero por el Directorio.

En enero de 2009 se determinaron las bases de acción:

- Accesibilidad a la información para medios de comunicación (*disposición, confiabilidad, precisión y entrega oportuna de información*).
- Comunicación fluida y permanente con los usuarios.
- Incorporación de nuestra imagen corporativa en gráfica, trenes y estaciones.

La nueva marca logra por medio de un monograma – **las iniciales TM** – entregar una imagen de movimiento, velocidad, en medio de dos círculos que refuerzan la idea de desplazamiento. Sus colores verde y azul representan a un medio de transporte amigable con el medio ambiente, haciendo hincapié en la baja contaminación y en la descongestión.

Los atributos claves que se representan en la marca TM son: *Desarrollo, servicio, cercanía, predictibilidad, rapidez, seguridad, confort y medioambientalmente amigable.*



Trenes
Metropolitanos
S.A.



Imagen

Durante 2009 se realizaron diversas acciones enmarcadas en el cambio de imagen corporativa dentro de los que destacan:

- Cambio de imagen de boleterías y andenes de Estación Central.
- Mejoramiento de trenes en los que estuvo incluido el cambio de imagen.
- Instalación de señalética en Estación Central y al interior de los trenes.
- Nuevos itinerarios con nuevos diseños.
- Nuevo vestuario de conductores y controladores de acceso.
- Campañas de hábito para los usuarios.

Abriéndonos a mundos virtuales

La creación de la página web (*mayo 2009*) permite estar presentes en los hogares, oficinas y blackberrys de cualquier persona – tanto usuarios como no usuarios – y entregarles las últimas informaciones del servicio.

Con un buscador de viajes online se ofrece la posibilidad de programar el viaje según el día y hora de su preferencia, conocer la tarifa y servicios especiales que se pudiesen programar en fechas o eventos puntuales.

La “Sala de Prensa” informa las últimas novedades que Metrotren entrega en sus viajes, mejoras en el servicio, nuevos horarios, campañas y/o promociones.

Otro de los beneficios que proporciona la página web, es la comunicación directa con los pasajeros en la sección de “Última Hora”, donde se actualiza información en tiempo real de cualquier incidente o servicios especiales que se programen. Y en casos particulares, como cortes en el servicio, permite el envío de mensajes a los correos electrónicos de los usuarios inscritos en la página, avisándoles de tal situación.

Redes sociales

Aprovechando la tecnología vigente, Trenes Metropolitanos crea su propia cuenta en Facebook (*julio 2009*), haciendo la comunicación aún más instantánea. En ella se reciben comentarios de más de 300 amigos que siguen las novedades que ofrece Metrotren, se comparten fotografías e historias relativas al servicio. Es una ventana a las necesidades de los usuarios, que permite un feedback reforzando los canales de comunicación con los pasajeros de Metrotren.

Cambio de Estructura Tarifaria:

El 21 de febrero de 2009 se llevó a cabo una modificación de la estructura tarifaria del servicio Metrotren, como una forma de simplificar el esquema anterior y acercarse a las necesidades de una futura y cercana integración tarifaria. Tomando en consideración el comportamiento de la demanda, con estaciones claramente dominantes, se definió un esquema tarifario que agrupa cuatro zonas con estaciones de comportamiento similar y competencia definida, considerando la conducta de los competidores y las motivaciones de uso.

Este cambio redujo el anterior esquema con múltiples pares Origen-Destino a un esquema de 10 combinaciones, por ejemplo, Estación Alameda contaba con 11 combinaciones y hoy sólo con 4.

Cada zona cuenta con una estación de origen dominante y motivos de uso similares. Así por ejemplo, la zona urbana tiene como sustituto al transporte público de Santiago y como eje principal la estación de San Bernardo. Las zonas siguientes tienen como estaciones dominantes a Paine, Rancagua y San Fernando respectivamente, contando como su principal destino Estación Central (*Estación Alameda*).

Este nuevo formato permitió facilitar la comprensión de las tarifas por parte de los usuarios y también mejorar el control al interior del tren y evitar la evasión en el pago del pasaje. Además, se modificó la tarifa a bordo, incentivando la compra de boletos en las cajas o boleterías de cada estación.



07. Nueva Estructura y Campañas: Gestión Comercial

La estrategia de precio se basó principalmente en la mantención de las tarifas levemente más bajas que la competencia, teniendo en cuenta las limitaciones de accesibilidad a las estaciones (*no ubicadas en el centro de la ciudad*). En promedio, los precios subieron en un 14,4%, considerando que los valores no se modificaban desde 2004.

Los resultados del alza de tarifas fueron en general positivos, ya que a pesar de la baja natural en el flujo de pasajeros que afectó al todo el sector transporte durante 2009, se lograron mantener ingresos superiores al 2008.



Zonas de cobro Servicio Metrotren

Estación Alameda

	Destino	Precio
1	Pedro Aguirre Cerda	\$550
	San Bernardo	\$550
	Maestranza	\$550
	Nos	\$550
2	Buín Zoo	\$850
	Buín	\$850
	Linderos	\$850
	Paine	\$850
	Hospital	\$850
3	San Francisco	\$1.400
	Graneros	\$1.400
	Rancagua	\$1.400
4	Requinoa	\$1.700
	Rosario	\$1.700
	Rengo	\$1.700
	Pelequén	\$1.700
	San Fernando	\$1.700

¹ Tarifas vigentes al 21 de febrero de 2009. Fuente: TMSA.

Haciendo una diferenciación entre las zonas urbana y rural, se realizaron activaciones en terminales de buses y paraderos de Transantiago (*competencia*), donde se entregó información sobre las características de nuestro servicio, junto con cupones de descuentos y viajes gratuitos invitando a probar el servicio.

Con la campaña se lograron capturar a nuevos clientes que no conocían el servicio, lo cual contribuyó al aumento del número de pasajeros en un 16%.

En ambas campañas se utilizaron redes sociales como Facebook y Twitter para comunicar los beneficios a los usuarios.

“Mejores Tiempos”

Esta campaña se realiza en conjunto con la agencia de comunicaciones HKC Captiva, con el objetivo dar a conocer el servicio a la opinión pública, generar presencia de la marca y difundir el aumento de frecuencia cada 30 minutos en horario valle. Esto para reforzar los motivos de uso estacionales de diciembre y enero, como las compras navideñas y el aumento de los viajes en meses estivales.

Mediante diversas acciones se dieron a conocer los mensajes. El primero fue la realización de DocuRealities, es decir, relatos verídicos de usuarios frecuentes de Metrotren que contaban sus historias y motivos de uso. Estos fueron difundidos en diversos medios regionales, Internet y en la red de televisión de Metro.

Entre las activaciones que se realizaron se destacan los eventos con rostros que difundían los mensajes arriba de los escenarios dispuestos para el evento, en radios regionales y al interior del tren. Entre bailes, concursos y volantes los presentes se pudieron informar de las novedades que traía el nuevo itinerario. Estas actividades permitieron generar una amplia cobertura de prensa dando a conocer los mensajes y generando presencia en los medios tanto de la Región Metropolitana como de la VI región.

“Guía de Verano”

Otro objetivo fue potenciar el uso del servicio Metrotren en la temporada veraniega. Para ello se lanzó la última semana de diciembre una guía con los principales atractivos turísticos de las zonas y estaciones que cubre el servicio. La guía se difunde tanto al interior de los trenes como en estaciones y en forma virtual en la página web de la empresa. Su presentación contó con el apoyo del Director Nacional de Sernatur, Oscar Santelices, atrayendo gran cobertura por parte de los medios y acaparando gran atención de los clientes.

Estos dos últimos esfuerzos promocionales permitieron aumentar las ventas de pasajes en un 6% por sobre las proyecciones (situación sin proyecto).

Planes y Campañas:

Durante 2009 se implementaron diversas campañas orientadas al aumento de pasajeros y al posicionamiento de la marca entre clientes y no clientes. Entre ellas se destacan:

“Promoción Salvaje”

Para las vacaciones de invierno (*julio*) se realiza una alianza estratégica entre TMSA, Buín Zoo y Mall Paseo Estación, que consistió en la venta de un paquete que incluía un descuento en el pasaje ida y vuelta a Buín Zoo, entrada a dicho zoológico y la obtención de un valor preferencial en el estacionamiento del Mall por todo el día de paseo.

Gracias a la campaña se consiguió aprovechar la exposición mediática del zoológico en época de vacaciones, aumentando en gran medida la afluencia en el mes de julio. Si habitualmente la afluencia aumentaba en un 11% durante las vacaciones, con esta campaña se logró aumentar un 30%.

“Muévete en Metrotren”

Entre julio y agosto se realiza la primera campaña que tuvo como objetivo generar presencia e interés en quienes no conocían el servicio, invitándolos a utilizarlo por primera vez y, por consecuencia, crear un conocimiento de los beneficios que entrega el servicio. De esta manera, demostrar en terreno los beneficios que proporciona Metrotren como un servicio más rápido, más económico y más seguro, y así posicionar la marca en quienes no utilizaban el servicio.

08. Alinear La Oferta a la Demanda: Oferta de Transporte

a. Aumento de Oferta en Horario Punta y Valle

El primer semestre de 2009 se modifica la frecuencia del servicio en los horarios de punta mañana y punta tarde, disminuyendo el intervalo de salida de servicios cada 15 minutos, utilizado en 2008, a 10 minutos, en ambos periodos punta. La medida mejoró la oferta de transporte, aumentando de 4 a 6 trenes-hora, lo que incrementó la capacidad del corredor Santiago – Rancagua en un 50%. Esto permitió alcanzar una capacidad de transporte de 3.102 pasajeros-hora-sentido (*oferta calculada a una capacidad de 4 pasajeros por metro cuadrado, capacidad sin duda discutible respecto del confort para un suburbano con tiempos medios de viajes de alrededor de 38 minutos*).

La demanda máxima, en hora punta de mañana, en el sentido sur-norte alcanzó cifras del orden de 2.100 pasajeros hora-sentido, demanda muy cercana a una oferta calculada a 2 pasajeros por metro cuadrado. En suma, los aumentos de oferta cubren muy cercanamente la demanda máxima, siempre considerando el periodo de mayor exigencia (*hora punta de mañana, sentido sur-norte*).

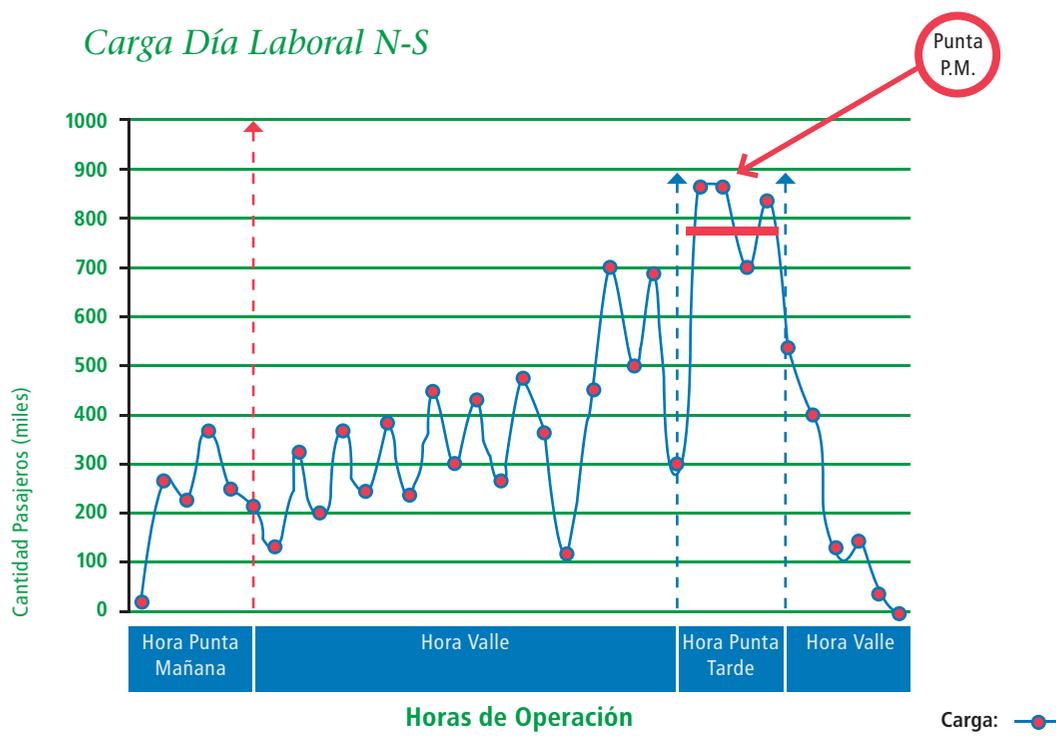
El segundo semestre trae consigo, como parte de un plan mayor, la mejora de la frecuencia del servicio en hora valle, pasando de 1 hora a 30 minutos de intervalo, en el mismo corredor.

El desafío planteado fue establecer una oferta de transporte base que permitiera satisfacer las necesidades de los clientes habituales y que tuviese la capacidad de integrar demandas puntuales (*festividades y otras*).

b. Medición de Pasajeros

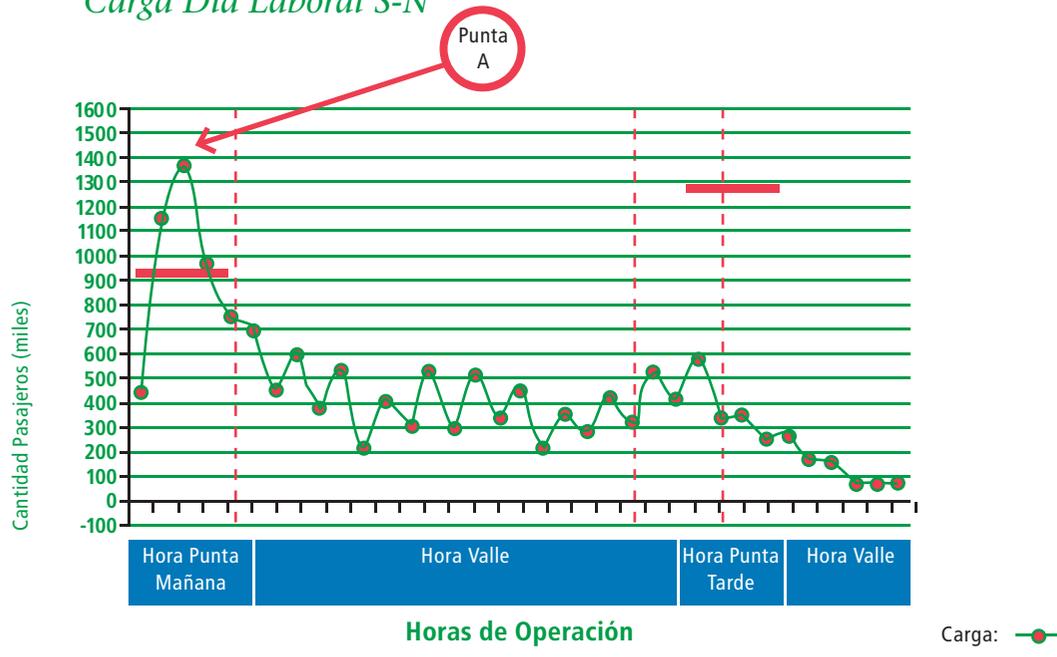
Con el objeto de contar con elementos cuantitativos que permitiesen modelar y proponer una oferta de transporte que se ajustara a las reales necesidades de los clientes (*horarios, intervalos, capacidad ofertada, sectores, estaciones y otras*), en junio se encarga una medición de pasajeros del servicio Metrotren a la empresa IPSOS. Esto permitió confeccionar el diagrama de carga de TMSA (*perfil horario de pasajeros en los servicios para distintos tipos de días*), estableciéndose los puntos de máxima y mínima carga en el corredor Santiago – San Fernando, que constituyen datos primordiales para la definición de la oferta de transporte y con ello la optimización del uso del material rodante.

Se determinó que los trenes más cargados en sentido Sur – Norte circulan entre las 07:00 horas y las 09:00 (*horario pasada por San Bernardo*), y sentido Norte – Sur circulan entre 18:30 y 20:00 horas (*horario salida desde Alameda*).



¹ Fuente: IPSOS, junio de 2009.

Carga Día Laboral S-N



¹ Fuente: IPSOS, junio de 2009.

c. Expresos

En junio se implementa una nueva modalidad de operación con el estreno de trenes expresos, los cuales fueron diseñados para ofrecer menores tiempos de recorrido y detenerse sólo en las estaciones intermedias con mayor demanda en el corredor Santiago – Rancagua, con la particularidad de operar exclusivamente en los sentidos y horarios de mayor demanda. Es así que se implementan dos servicios en punta mañana desde Rancagua hacia Santiago (6:53 y 7:43 hrs.), y se programa una salida por la tarde desde Santiago dirección Rancagua (19:35 hrs.). En términos de tiempo, esta modalidad significa un ahorro del 20%, respecto de los servicios regulares.

d. Aumento de Oferta en Época Estival

Para atender adecuadamente los requerimientos generados por las festividades de fin de año y el verano 2010, se definió cuidadosamente una oferta de transporte para las demandas puntuales (navidad y año nuevo) y, a la vez, atractiva para los viajeros temporales de vacaciones. Esta oferta se puso en marcha el 9 de diciembre.

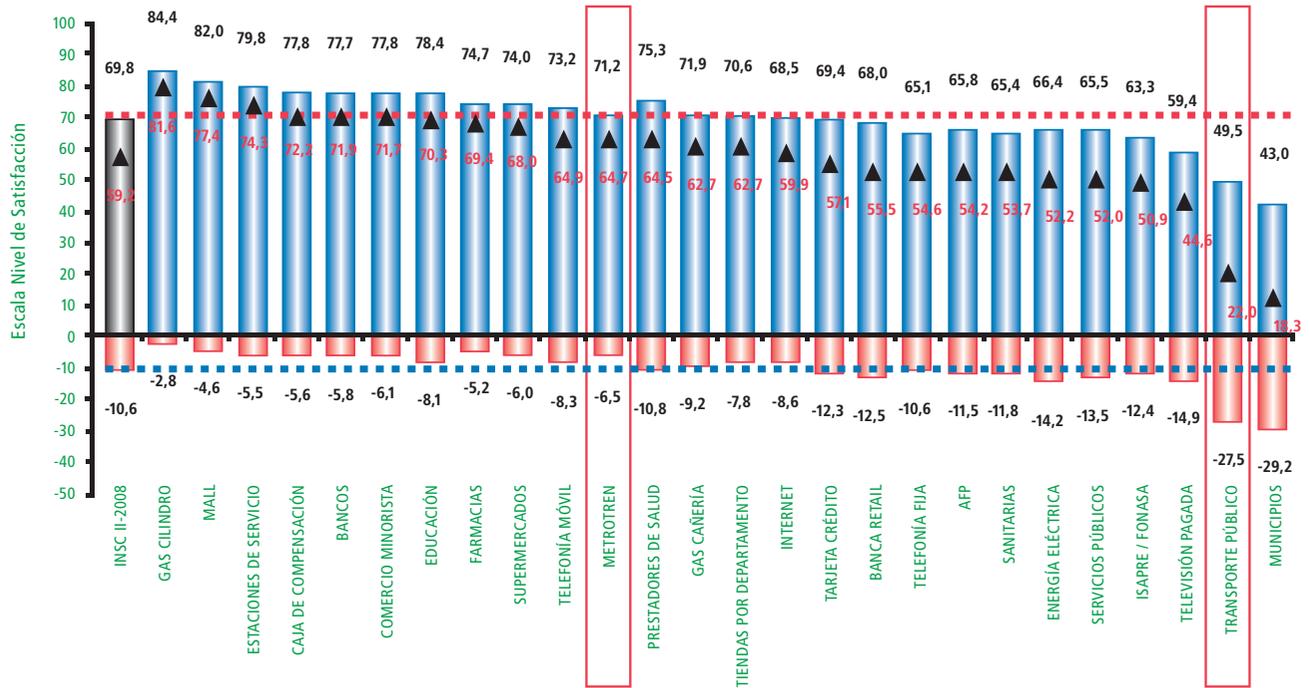
La planificación consideró como elementos centrales la rotación del parque de trenes disponibles y el efecto en la cantidad de trenes-kilómetros circulados. El modelo definido potenció el corredor Santiago – Rancagua de lunes a domingo, operando con un intervalo de 30 minutos, sin alterar la oferta de transporte de San Fernando. Esto dio como resultado la incorporación de 17 servicios adicionales, con un aumento del 20% de los trenes-kilómetros-mes, aumentando en el mes de diciembre en 44 mil pasajeros sobre lo estimado.

e. Gestión de Tráfico: Dependencia de EFE

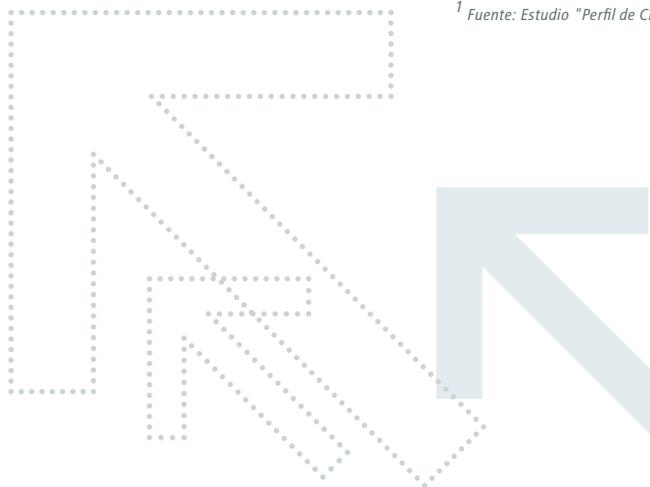
La gestión de los servicios y el cumplimiento de los estándares de calidad comprometidos con los clientes – **particularmente el tiempo y la ejecución efectiva de los servicios planificados** – están condicionados por una variable gravitante como es la gestión del tráfico. En el caso de Metrotren, dicha gestión es realizada por EFE, que si bien cuenta con un moderno sistema de señalización, no tiene implementado sistemas de Control, de Regulación de Tráfico y de Protección de Trenes, lo que limita los niveles de eficiencia para la calidad del servicio y en el uso de los recursos, es decir, de los trenes y del personal.

La carencia de los sistemas señalados en la gestión del tráfico, afecta la eficiencia global de operación del sistema, sin brindar una efectiva “predictibilidad” y “confiabilidad” de que los servicios se ejecutarán en los tiempos e itinerarios previstos. Lo anterior es un punto crítico tanto para los clientes como para las empresas operadoras de los servicios. Por ejemplo, en el segundo semestre de 2009 se registró un promedio de atrasos de 5.067 minutos mensuales (ver tabla de datos incluida en anexo).





¹ Fuente: Estudio "Perfil de Clientes Metrotren", Collect GfK.



09. 71% de Clientes Satisfechos: Evaluación Calidad de Servicio

Un 85% de lealtad hacia Metrotren y 71% de satisfacción con el servicio fueron los resultados arrojados por el estudio de "Perfil de Clientes Metrotren", a cargo de la empresa Collect GfK, realizado a usuarios del servicio Metrotren en el mes de agosto.

El estudio entrega la visión de los usuarios frente al servicio, arrojando que la idea transversal es la gran lealtad hacia éste y una alta satisfacción, esta última marcada por la comodidad (61%) y puntualidad en el viaje (75%). Se destaca que el 78% de los usuarios reconoce que lo recomendaría.

De acuerdo al Índice Nacional de Satisfacción de Consumidores, el índice de satisfacción global de Metrotren es de 71,2, superando ampliamente a la calificación lograda por el transporte público que está calificado con un 49,5. Se debe destacar que Metrotren sobrepasa el promedio que alcanza un 69,8, en dicho índice.

En cuanto a la caracterización de los clientes, se logra identificar a los usuarios como hombres y mujeres jóvenes que utilizan el servicio principalmente por razones de trabajo, tales como administrativos y obreros. Otro grupo que destaca son los estudiantes y quienes utilizan el servicio para gestión de trámites o paseos.



Perfil Socioeconómico:

- El perfil socioeconómico de nuestros pasajeros es en su mayoría C3 y D.
- El 36% de nuestros clientes son empleados de perfil medio o administrativo.
- El 64% tiene acceso a Internet.

Perfil de usuario:

- Se usa el servicio en promedio 3.6 días a la semana.
- El 41% de los usuarios utilizan el servicio más de 5 días a la semana.
- La combinación de horario más utilizada es en horario de trabajo.
- El 80% de nuestros usuarios aborda los trenes sin compañía.

Satisfacción y Lealtad:

- El 71% de nuestros usuarios está satisfecho con el servicio en general.
- El 85% se declara leal al servicio.
- El 78% está dispuesto a recomendar a Metrotren.
- El 62% de los usuarios nos utiliza por rapidez.



010. Procesos Básicos para el Personal: Gestión de Personas

En 2009, TMSA fue configurando su estructura organizacional en función de los grados de autonomía y escala de operación. Así, en octubre de 2008, inicio formal de TMSA, la dotación directa era de 3 personas, pasando a 15 en diciembre de 2008, para finalmente quedar en 81 personas a fines de 2009.

En este período el desafío fue la creación de una cultura de empresa, orientada a alinear habilidades y conductas que TMSA deseaba desarrollar y reconocer entre su personal. Todo esto, en un adecuado ambiente de trabajo y en equilibrio con los estándares de productividad requeridos, para el logro de los objetivos estratégicos de nuestra empresa.

El Contexto:

Se definieron los procesos generales en tres etapas de acción:

Inicialmente se realizó la debida descripción de cargos y competencias, para posteriormente efectuar la respectiva evaluación del desempeño que midiera la brecha (*gap*), entre los perfiles (*deseados*) y la efectiva realidad. Finalmente se define la realización de un estudio de clima laboral.



Competencias Organizacionales Definidas para TMSA (sep-2009)

- Orientación al Cliente
- Orientación a Resultados
- Compromiso y Calidad del Trabajo
- Integridad y Transparencia
- Calidez, Cercanía y Trabajo en Equipo

Evaluación de Desempeño (sep-2009)

Basándose en las competencias identificadas para la empresa, se realizó una primera evaluación del desempeño de los trabajadores de TMSA. Se califican en total 58 trabajadores con contrato indefinido.

Las cifras de las competencias individuales, como también los datos agregados, están en nivel 3, que corresponde a "Conforme a lo Esperado". El análisis en detalle permitirá trabajar las mejoras de las competencias y la capacitación en las debilidades detectadas.

TMSA	Orientación al Cliente	Orientación a Resultados	Compromiso y Calidad del Trabajo	Integridad y Transparencia	Calidez, Cercanía y Trabajo en Equipo	Competencias Organizacionales	Competencias Funcionales	Evaluación Final
PROMEDIO %	76,9	76,8	78,6	77,9	79,5	77,9	76,8	77,2
MODA %	70,0	75,0	75,0	70,0	80,0	75,8	81,0	78,9
MEDIANA %	76,8	75,0	80,0	75,0	80,0	76,6	75,0	76,0
DESV. ESTÁNDAR %	7,7	8,5	8,8	10,8	8,6	8,2	8,3	8,0
Nivel Promedio	3	3	3	3	3	3	3	3

Nota: El nivel 3 corresponde a "Conforme a lo esperado" (Puntaje 60-79).

El puntaje va desde 0 a 100 y se distribuye en 5 niveles, desde "Conducta en forma aislada (1) a "Conducta por sobre lo esperado agregando valor agregado" (5).

Diagnóstico de Clima Laboral (nov-2009)

Se realiza el diagnóstico de Clima Interno, para obtener información sobre brechas y generar planes de acción que permitan mejorar los aspectos críticos identificados.

El promedio General obtenido alcanzó a 67,9 que sitúan las respuestas en el nivel Mínimo Aceptable (entre 60 y 75 puntos).

- 1 Camaradería
- 2 Colaboración Inter Áreas
- 3 Compensaciones
- 4 Comunicaciones Internas
- 5 Condiciones Físicas
- 6 Credibilidad
- 7 Desarrollo y capacitación
- 8 Imparcialidad
- 9 Liderazgo y Supervisión
- 10 Orgullo
- 11 Respeto
- 12 Impacto del Estudio



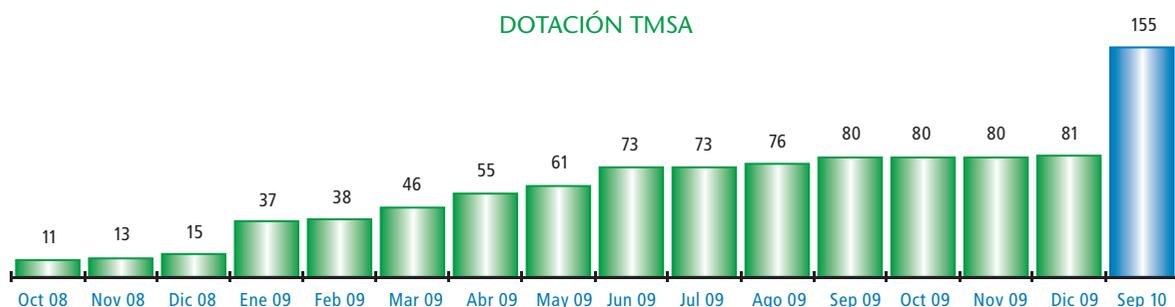
Nota: El puntaje varía entre 0 y 100 y se distribuye en cinco niveles, nivel 1 Crítico (0-39), nivel 2 Preocupante (40-59), nivel 3 Mínimo Aceptable (60-75), nivel 4 Aceptable (76-85) y nivel 5 Fortaleza (86-100).

Dotación

TMSA se encuentra en un proceso de adquisición paulatina de mayores grados de autonomía y responsabilidad en la gestión de su negocio, asumiendo actividades en la medida que se abren los espacios necesarios para la toma de control de tareas que le son propias y de acuerdo a ello las va incorporando a su quehacer.

Para el año 2010, se prevé incorporar directamente las tareas de Conducción y Mantenimiento de Trenes, Centro de Comunicaciones y Atención de Clientes y Prevención de Riesgos, lo que debería llevar la dotación a unas 155-160 personas.

Lo anterior plantea, desde la perspectiva de los recursos humanos, la necesidad de ir ajustando su dotación a los nuevos requerimientos, y asegurar un proceso de reclutamiento del personal idóneo para las tareas y desafíos.



ADMINISTRACIÓN Y RECURSOS HUMANOS

Directorio y Administración

	Nombre	RUT	Cargo	Profesión - Grado Académico	2009 M\$
DIRECTORES	Juan Cavada Artigues	4209625-2	Presidente	Ingeniero Comercial U. de Chile. Master of Art en Economía del Desarrollo del Center of Development Economics, Williams College, MASS. EE.UU.	8.372
	Juan Enrique Coeymans Avaria	3397510-4	Vicepresidente	Ingeniero Civil, Master of Science y Doctor of Philosophy, Southampton University, Inglaterra	10.476
	Jaime Pilowsky Greene	9528387-k	Director	Abogado Pontificia U. Católica de Chile	6.984
				MBA ICADE Pontificia Universidad de Comillas, Madrid. Diploma en Estudios Avanzados en Gobierno y Administración, Instituto Ortega y Gasset de la Universidad Complutense de Madrid	
	Luis Manuel Rodríguez Cuevas	7256950-4	Director	Abogado U. de Chile	2.442
	Franco Faccilongo Forno	5902973-8	Director	Ing. Civil Electrónico, U. Federico Santa María. Master of Science, University of London	0
	Exequiel Silva Ortiz	9405257-2	Director [↗]	Médico Veterinario U. de Chile	3.495

[↗] Renunciado con fecha 22-09-2009

	Nombre	RUT	Cargo	Profesión - Grado Académico	Remuneración Anual 2009 M\$
EJECUTIVOS	Jorge Inostroza Sánchez	06478244-4	Gerente General	Ingeniero Ejecución, U. de Santiago. Diplomado en Administración U. de Chile y Master Business Administration UAI (MBA)	72.496
	Cristian Moya Silva	10398971-K	Gerente Operaciones	Ingeniero de Transporte de la PUC de Valpo. Diplomado en Gestión de Empresas en la U. de Chile. Master en Business Administration (MBA) de la U. de Chile (Escuela de Economía y Administración)	38.588
	Pablo Hernández Sarabia	10687333-K	Gerente Comercial [↗]	Ingeniero Comercial U. de Chile	27.966
	Rafael Lubascher Ramírez	14475092-6	Gerente Comercial ¹	Ingeniero Civil Industrial U. de Chile	9.683
	Alejandro Socías Ibáñez	06056877-4	Gerente Ad. Y Finanzas	Ingeniero Agrónomo U. de Chile. Diplomado en Gestión y Estrategias Financieras U. de Chile. Diplomado en Six Sigma, Black Belt, Telefónica Móviles de Chile.	37.348

[↗] El Sr. Pablo Hernández se desempeñó como Gerente Comercial hasta septiembre de 2009

¹ El Sr. Rafael Lubascher ingresó como Gerente Comercial, a contar de octubre de 2009

Dotación de Personal

	Cargos	Dotación	Remuneración Anual M\$
DOTACIÓN DE PERSONAL	Ejecutivos	4	186.081
	Personal Administrativo	15	141.532
	Personal A Bordo de Trenes	33	203.675
	Personal de Estaciones	30	163.676
		82	694.965

011. Importante Mejoramiento del Ebitda: la Situación Financiera y el Impacto Económico – Social

a. Indicadores Operacionales *(Ver Tabla de Datos en Anexos)*

INDICADORES OPERACIONALES	Año 2009	Año 2008 ²
VENTAS DE PASAJES (M\$) ¹	6.266.617	5.678.827
PASAJEROS TRANSPORTADOS	6.882.622	7.177.173
TRENES KILÓMETRO	1.862.895	1.761.597
PASAJEROS - KILÓMETRO	321.453.951	325.096.320

¹ M\$ dic-2009.

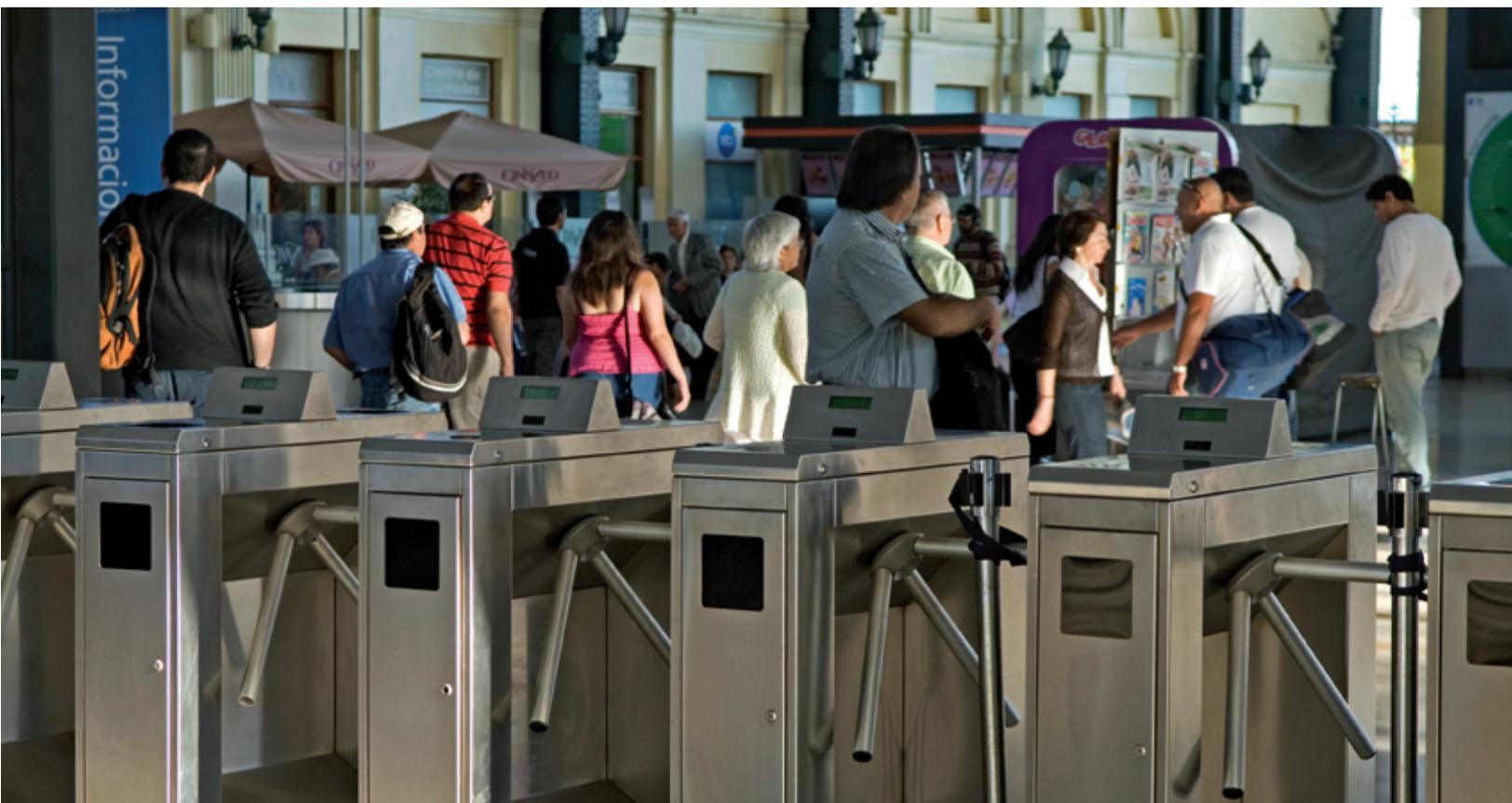
² Incluye enero a septiembre 2008, como Unidad de Negocio EFE y octubre a diciembre como Trenes Metropolitanos S.A.

En 2009, los pasajeros transportados disminuyen en un 4,1% respecto de 2008. Este indicador se ve afectado en forma significativa por el desempleo en la VI región (*que pasó de 7,3% en enero – marzo a 11,5% en julio – septiembre*), y por la variabilidad en el cumplimiento de los itinerarios de los trenes, *en el entendido que un 57% de los pasajeros declaran el trabajo como motivo de viaje.*

En cambio, en cifras monetarias, las ventas de pasajes aumentaron en 2009 en 10,4%, favorecidas por la modificación de tarifas implementada a contar del 21 de febrero, lo que representó un alza promedio de 14%.

La oferta Trenes-Km. resulta incrementada en 2009, bajo la gestión de TMSA, respecto del año anterior en 5,8%, sin embargo, esta diferencia es en términos reales del orden de 2,4%, dado que en 2008 hubo una huelga de los trabajadores durante quince días (*meses de julio y agosto*).

En cuanto a la demanda, medida en Pax-Km. sigue el comportamiento de la baja en ventas físicas.



b. Resultado Operacional Neto (EBITDA) (Ver Tabla de Datos en Anexos)

RESULTADOS OPERACIONALES (M\$ DIC-2009)	Año 2009 M\$ dic-2009	Año 2008 ¹ M\$ dic-2009
INGRESOS OPERACIONALES	6.308.942	5.704.478
GASTO EN PERSONAL	-1.451.419	-2.101.789
GASTO EN BIENES Y SERVICIOS	-6.478.596	-7.057.965
GASTOS OPERACIONALES	-7.930.016	-9.159.753
EBITDA	-1.621.074	-3.455.275

¹ El resultado operacional de 2008 (EBITDA) corresponde a una estimación, dado que durante los meses de enero a septiembre de dicho año Metrotren operó como Unidad de Negocio, y sólo entre los meses de Octubre a Diciembre de 2008 operó como Trenes Metropolitanos. Como base de confirmación de la pérdida del 2008 se cuenta con la referencia del presupuesto de 2009 que consideraba una pérdida de \$ 3.462 millones.

Los resultados obtenidos en 2009 anotan una mejora significativa en relación a las cifras estimadas para el año 2008, donde sólo existía una unidad de negocio equivalente, que registró cifras de EBITDA negativo por MM\$ 3.462.

El último trimestre de 2008 - correspondiente al inicio de la operación de TMSA-, la sociedad estuvo en proceso de creación de su estructura, con un tamaño administrativo básico donde definió y ajustó rápidamente la dotación del personal.

Resumiendo, la gestión de 2009, estuvo marcada por los siguientes y principales hitos:

- Cambio en la Estructura Tarifaria y Ajuste de Tarifas
- Ajuste de Dotación de Personal
- Ajustes en la Oferta de transporte
- Menor Gasto en Energía Eléctrica de Tracción y en Mantenición de Trenes
- Control de Gastos en Consumos Básicos
- Control Gastos de Publicidad
- TMSA gestiona contratos de prestación de servicios de terceros a precios de mercado

En 2009, una parte de la gestión estuvo orientada a formalizar los precios de transferencia de los servicios de la matriz, llevándolos a precios de mercado, tales como contratos de conducción, de redes y comunicaciones, y uso de faja vía; y a asumir en forma directa el control de los ingresos (*Contrato de Recaudación*). Adicionalmente, se modifican las tarifas en febrero de 2009, recuperando parte de la inflación acumulada en el período 2005-2008, en que las tarifas no registraron cambios de importancia.



c. Empresa Costo Eficiente – Costos Optimizados

DÉFICIT SERVICIO METROTREN ¹	Déficit Pax \$	Déficit \$ Pax km
FERNÁNDEZ & DE CEA ²	247	5,3
TMSA REAL 2009	236	5,0

¹ Considera el Modelo Actual de Cobro Manual y el Modelo de Prorrateo de Gastos de Energía vía TKBC.

² Fecha Estudio, octubre 2007.

El modelo de costo implementado por TMSA se planteó bajo un concepto de empresa eficiente, es decir, aquella que es capaz de prestar sus servicios al mínimo gasto. La consultora Fernández y De Cea efectuó un estudio sobre los costos eficientes de la operación del servicio Metrotrain, en atención a la estructura y los costos efectivos del modo ferroviario de pasajeros (*Análisis de Empresas Costo – Eficientes, Unidad de Negocios Metrotrain. Fernández & De Cea Ingenieros Ltda., octubre de 2007*).

En tal sentido, los esfuerzos se dirigieron a asegurar condiciones de mercado en los precios de los servicios, tanto de aquellos prestados directamente por la Matriz EFE, como aquellos que en definitiva fueron contratados en forma directa. En este contexto, se entiende a EFE como el proveedor de los servicios necesarios para operar, bajo el concepto de separar la rueda del riel.

Costo Peaje

Como se observa en la comparación de margen del cuadro anterior, determinados por el estudio de Fernández y De Cea y los datos reales 2009, TMSA exhibe una pérdida menor a los niveles calculados para una empresa costo eficiente.

En ambos casos, el costo de peaje calculado se basa en el valor de Peaje Variable – aplicado también a los Portadores de Carga – de UF 71 por millón de TKBC y Costos de Señalización, Electrificación y Comunicaciones, valorados en MM\$ 600 año.

Cabe señalar que EFE se encuentra estudiando un escenario alternativo que incluye canon de acceso, de mantenimiento y reserva, nuevos valores y costos que podrían impactar significativamente los resultados financieros de TMSA para los próximos años.

d. Externalidades: Beneficios Económico – Sociales

En 2008, se efectúa un “Estudio de Evaluación Ex-Post Servicio de pasajeros Suburbanos EFE” (Steer Davies Glaves–2008), utilizando el modelo de “External Cost of Transport” INFRAS 2004.

Esta Metodología se utiliza considerando tres dimensiones principales:

I. Ajustar los datos de la Comunidad Europea (*fuentes*) al caso Chileno – Gross Domestic Product – Purch Power Parity.

II. Identificar los distintos tipos de externalidades generadas por proyecto de transporte

- Accidentes
- Ruido
- Contaminación del aire
- Impactos Urbanos
- Naturaleza & Paisaje
- Cambio Climático
- Up-/Down –Stream (*costos procesos indirectos/congestión-energía*)

III. Asignar costo por pasajero-kilómetro

Como resultado del estudio, el servicio Metrotren aporta como beneficios económico-sociales por menor accidentabilidad; menor contaminación del aire, menores tiempos de recorridos, sin impacto en el cambio climático (*no emite CO₂*), entre otros, un beneficio económico de \$ 36 por cada pasajero-kilómetro transportado.

Si se utiliza la cifra indicada a los pasajeros-kilómetros transportados en 2009, el servicio de Metrotren ha aportado beneficios económico-sociales por una valor de \$ 11.572 millones, cifra muy superior al resultado operacional neto de - \$ 1.621 millones.

e. Subsidios a la Competencia

El sistema tributario asociado al transporte de pasajeros debe estar asociado a las externalidades producidas por los vehículos.

El transporte carretero de pasajeros (*buses*), genera externalidades negativas respecto al uso y deterioro de la infraestructura vial, congestión y contaminación y accidentabilidad, entre otros, mientras que los trenes eléctricos generan externalidades positivas. Existe un subsidio indirecto, transferido por los automovilistas hacia los buses, en la mantención de la infraestructura tanto de las autopistas como de la red caminera del país, dado por el hecho de que el desgaste de la infraestructura caminera es producido casi exclusivamente por buses y camiones, mientras que los costos son también cobrados a los autos.

Entre las distorsiones que actualmente existen en la tributación asociada al transporte, se destacan:

• Permisos de circulación:

Los Autos pagan 7 veces más que los Buses

Los vehículos más antiguos provocan más congestión y contaminación y los buses y camiones provocan mayor deterioro en la infraestructura vial. De acuerdo a datos de la I. Municipalidad de Santiago, comuna considerada representativa de la situación promedio del país en este tema, la recaudación promedio anual en permisos de circulación para buses es de

\$29.703 para un recorrido anual promedio de 100.000 Km., resultando en un valor de **0,3 \$/Km.**

En cambio los vehículos livianos recaudan en promedio \$42.968 anual para un recorrido promedio de 20.000 Km., resultando un valor de **2,14 \$/Km.**

Esto último genera un **subsidio cruzado** de los vehículos livianos a los buses, pagando más de 7 veces que lo cancelado por los Buses.

• Buses:

Un 35% de menor pago en los peajes:

De acuerdo a la ley 20.278 del 26 de junio de 2008 los buses interurbanos de pasajeros se encuentran **exentos del 35% del valor de los peajes** en carreteras concesionadas.

No ha ocurrido lo mismo con el resto de los vehículos que circulan por dichas vías, lo que genera un **subsidio cruzado** del resto de los vehículos hacia buses interurbanos.

• Impuesto específico a los combustibles:

Los buses pagan 15 veces menos que los autos:

Se favorece el uso de los vehículos diesel en desmedro de los bencineros. Para los vehículos diesel, como los buses interurbanos, el impuesto se ha rebajado desde 1,5 UTM/m³ a **0,3 UTM/m³**.

En cambio para los vehículos bencineros se ha rebajado desde 6 UTM/m³ a **4,5 UTM/m³**, generando nuevamente un **subsidio cruzado** de los vehículos bencineros que pagan 15 veces lo cancelado por los Buses.

f. Pérdidas Operacionales – Mirada Estructural

No obstante la notable mejora en la gestión financiero-operacional exhibida en 2009, TMSA mantiene un margen negativo financiero estructural, que necesariamente deben cubrirse con recursos provenientes desde la Matriz – vía aportes de capital –, recursos que provienen en su mayor parte de venta de activos y de endeudamiento en el sistema financiero.

Teniendo en cuenta los beneficios sociales que aporta el servicio Metrotren y la existencia de significativos subsidios a otros modos de transporte de pasajeros; se hace necesario un cambio del marco institucional y la definición del rol del Estado para resolver el margen negativo operacional y favorecer los pasajeros transportados, maximizando el valor social de la empresa.

En el Plan de Desarrollo – **TMSA 2016** – se considera como posible alcanzar el equilibrio financiero-operacional al año 2015. Esta premisa se basa fundamentalmente en dos aspectos: un importante aumento en la escala de operaciones (*incorporación de nuevos trazados*) que permitan alcanzar alrededor de 22 millones de pasajeros-año (*hoy 6,9 millones*) y una integración física y tarifaria con el Transantiago que le asegure la demanda necesaria y los ingresos requeridos.

Queda, entonces, sin resolver la situación estructural de caja para cubrir los déficit de los años 2010 al 2014.

Política Financiamiento

En 2009 TMSA financió con recursos propios provenientes de sus ingresos operacionales el 80% de los costos operativos. Los déficit de caja derivados de los déficit operacionales y las necesidades de inversión son cubiertos por la Matriz vía aumento de capital, quien en principio obtiene recursos de ventas de activos y/o del sistema financiero.



012. Control: Diagnóstico y Levantamiento de Procesos Críticos

Uno de los desafíos importantes que TMSA abordó durante 2009, está referido al levantamiento, formalización y control de sus procesos críticos del negocio, proceso en el cual el Comité de Auditoría del Directorio participa activamente. Con el apoyo de auditores externos (*Guerra & Raby*), se identifican los procesos críticos, sus actividades de control y nivel de exposición al riesgo.

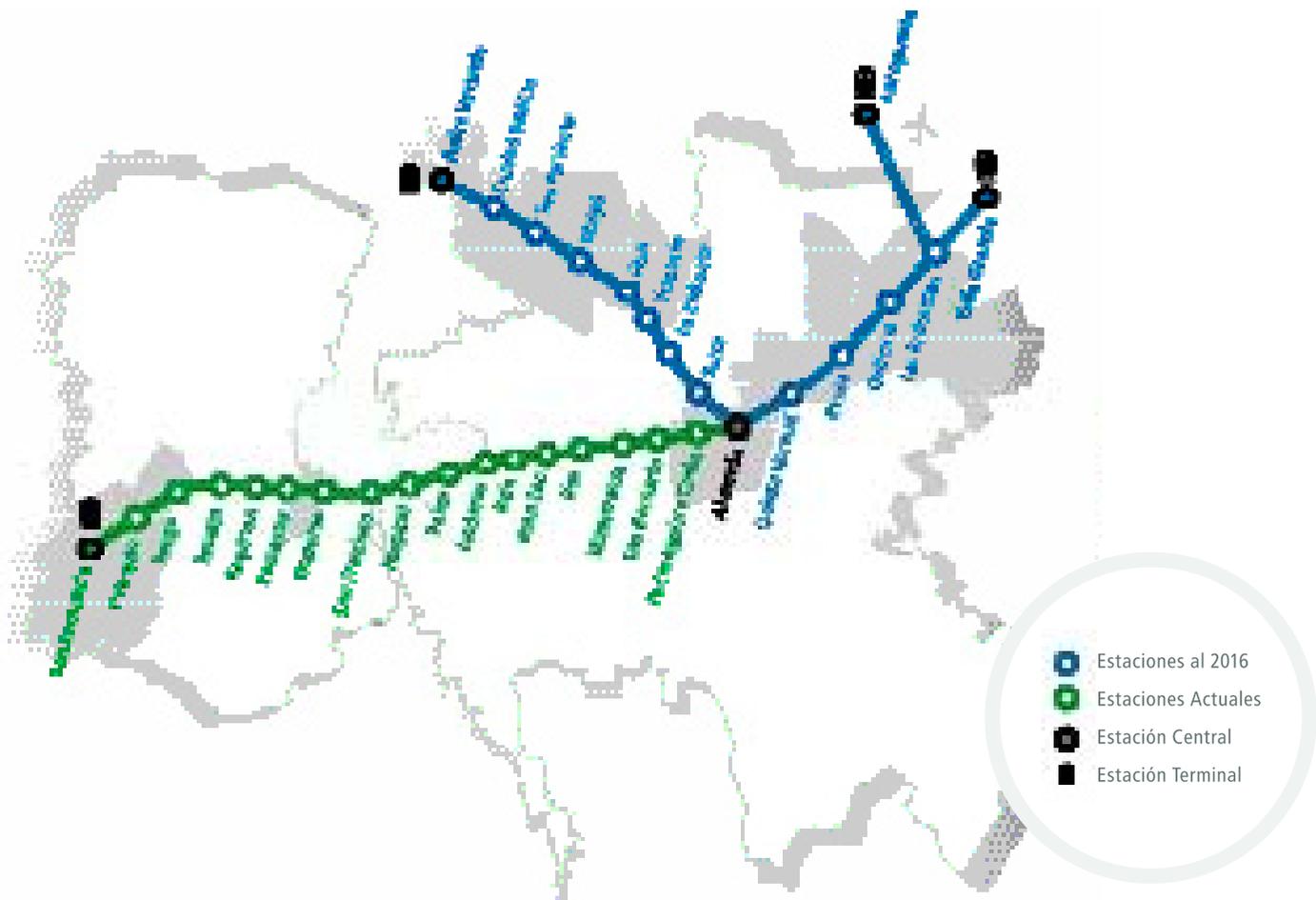
El resultado de este trabajo permite a la empresa identificar su Matriz de Riesgos, y se inicia el Plan de Auditoría de estos procesos.

En los meses de noviembre y diciembre de 2009, se presentan a Directorio las auditorías de aquellos procesos de mayor exposición al riesgo:

- Operaciones
- Control de Ingresos
- Tesorería
- Recursos Humanos

El levantamiento de los riesgos de los procesos indicados, plantea compromisos y tareas a la Administración, traducidos en un plan de mitigación de los riesgos para el periodo 2009 – 2010. Durante 2009 se efectuaron mitigaciones en el área operacional (*puesta en operación de una central de comunicaciones*), en el control de ingresos (*mejoramiento en los equipos y en el software de control*) y en los contratos de personal y en el Reglamento Interno de Orden Higiene y Seguridad.

013. TMSA 2016: El Plan del Futuro de TMSA



A comienzos de 2009, el Directorio definió y aprobó un primer Plan de Desarrollo para TMSA, que apuntaba básicamente a mejorar las operaciones, la eficiencia financiera, a maximizar los pasajeros transportados y a reducir al mínimo posible las pérdidas anuales. A partir de septiembre de 2009 se inicia el ajuste del plan original, dando forma al Plan de Desarrollo actualmente vigente – TMSA 2016 –.

El Plan TMSA 2016 esta planteado conceptualmente como un importante reto el que naturalmente debe tener un plazo para alcanzarlo, sin él ningún resultado puede hacerse efectivo. TMSA tiene prisa y, siempre de forma segura, quiere llegar muy lejos. En 2016, TMSA deberá ser una empresa sustancialmente distinta de la que es hoy, tanto en resultados, como en volumen de actividad, en productividad, en orientación al cliente, en las relaciones internas, en la implicación, participación y desarrollo de sus profesionales y en otros importantes aspectos.

Al 2016 Metrotren habrá conectado a más de 11 comunas: Padre Hurtado; Maipú; Cerrillos; Estación Central; Quinta Normal; Renca; Quilicura; Independencia; Conchalí; Colina; Lampa y el Aeropuerto; con Santiago y con la VI Región. Se prestarán servicios en un área de influencia de más de 1 millón de habitantes. Habrá una conexión entre Metrotren, buses urbanos y rurales, Metro de Santiago y con Transantiago.

Se aportará a más de 22 millones de personas (*viajes-año*), rapidez, seguridad, confort, conectividad, cohesión social y mayor accesibilidad al trabajo, estudio o esparcimiento, en definitiva, a mejores posibilidades de vida para los habitantes de las zonas suburbanas.

1. Plan Inicial Periodo 2009 – 2011

En enero de 2009 se inició un proceso de planificación estratégica del periodo 2009-2011, que debió basarse en dos grandes aristas: el desafío de intentar resolver el déficit operacional de MM\$ -3.455 alcanzado en 2008, y la necesidad de aumentar los pasajeros transportados, maximizando el valor social.

Se optó por la utilización directa de la metodología del BSC, definiendo el mapa estratégico de TMSA en ejes estratégicos que definen el futuro esperado para la empresa.

- Optimizar la Situación Actual
- Nuevos Negocios – Ingresos
- Desarrollo / Nuevos Trazados

Esta proyección contempló la ejecución de 46 proyectos, de los cuales 16 no requerían inversión y 30 iniciativas demandarían inversiones por un total de MM\$ 12.238, cifra a desembolsar principalmente durante el año 2010 e inicios del año 2011. Se destacan proyectos de inversión tales como: Mejoramiento de los trenes; Incorporación de un medio de pago; Nuevas Estaciones para Metrotren; Adquisición de trenes y Nuevos trazados de suburbanos (*P. Hurtado – Alameda y Quinta Normal – Lampa*), entre otros.

El proceso de planificación estratégica definió un aumento del 38% en los pasajeros transportados, un importante aumento en los ingresos y una drástica reducción de la pérdida operacional neta a - \$ 565 millones al 2011. Este escenario resguardaba la búsqueda de transportar la mayor cantidad de pasajeros posibles y una razonable eficiencia financiera.

Durante 2009 se llevaron a cabo los siguientes proyectos sin inversión:

- Cambio de Tarifas (*febrero – 2009*), un alza de 14% en promedio, con una tarificación en cuatro zonas.
- Diseño y puesta en marcha de planes de control de evasión, principalmente en Estación Alameda y San Bernardo, a través de personal de Control de Acceso.
- Reducción de gastos por consumos básicos, a través de la instalación de medidores de servicio de agua potable y electricidad.
- Contratación directa de servicios de apoyo (*Sistemas, Apoyo Legal, Contraloría*).
- Estudio de Flujo de Pasajeros (*carga de trenes*).

Proyectos con Inversión iniciados durante 2009:

- Gran revisión de Trenes UT-440 (*Gran R*), con inicio en 2009.
- Punto de Combinación Rancagua Buses (*Punto de Intercambio Modal*)
- Aprobación Proyecto Medio de Pago mediante Tarjeta Sin Contacto
- Estudio Localización y Diseño Nuevas Estaciones Servicio Metrotren Tramo Santiago – Rancagua.

2. Segundo Plan De Desarrollo: Periodo 2010 – 2016.

Durante 2009, la demanda de transporte esperada no fue alcanzada por diversos factores, entre ellos, los efectos de la crisis financiera mundial (*recogida inicialmente pero no con la suficiente profundidad e impacto*), la baja en el nivel del servicio por atrasos de regulación del tráfico, el desfase en la implementación de algunos proyectos (*medio de pago, mejoramiento de trenes, publicidad, entre otros*), y la necesidad de EFE de definir las inversiones requeridas para los siguientes 7 años. Por esta razón es que TMSA decide reformular su planificación estratégica al año 2016.

El objetivo del **Plan de Desarrollo TMSA 2016** es convertir este sistema de manera progresiva en el elemento central para la articulación del transporte, que sirva de efectiva conexión entre las regiones, zonas suburbanas y el centro urbano de Santiago, junto con dar cumplimiento al objetivo de maximizar el beneficio social.

Se conservan los focos estratégicos establecidos en la primera versión del Plan de Desarrollo.

Los proyectos de alto impacto que TMSA requiere llevar a cabo son la Implementación del Medio de Pago con tarjeta sin contacto (*Tarjeta BIP*), Construcción de Nuevas Estaciones, Mejoramiento de Trenes, Adquisición de trenes para cubrir demanda 2011, Construcción de Nuevos Trazados (*Padre Hurtado – Alameda – Quilicura – Lampa*), Integración física y tarifaria a Transantiago -Metro, entre otros.

Los desafíos de TMSA requieren, inescapablemente, un aumento de cobertura (*nuevos trazados*), la modificación del marco institucional (*compensaciones*), Integración física y tarifaria al transporte público de la Región Metropolitana (*Transantiago, Metro, Buses*).

Las aspiraciones de negocio de TMSA son elevadas: El Plan de Desarrollo marca un crecimiento en los pasajeros transportados en el período 2010-2016 en un 185%, alcanzando a 22 millones de pasajeros-año, un aumento en el 126% de los ingresos con respecto al nivel actual, llegando a un ingreso el año 2016 de 17.031 millones de pesos.

** Nota: Se elaboró un documento especial que describe y desarrolla el Plan - TMSA 2016-.*

Puntos Críticos/Áreas Grises

Se reconocen los siguientes puntos críticos para el cumplimiento de las metas establecidas en el nuevo plan de desarrollo:

- **2010:** Para cumplir las metas del Plan de Desarrollo se requiere iniciar la ingeniería de detalles de los nuevos trazados, para realizar puesta en operación en 2014-2015.
- **2012:** Realizar integración tarifaria de Metrotren al transporte público de la RM. Obtención de compensaciones por ajuste tarifario-déficit operacional / Impactos operacionales y financieros.
- **2012:** Operación de Metrotren en el tramo Rancagua – San Fernando / Eliminar tramo a San Fernando.
- **2012:** Rediseño de Malla Transantiago Área Urbana: Modelo de Alimentación y no competencia.
- **2014:** Estrategia de Mantenimiento, Conservación, Adquisición de Trenes / Término de contrato con TEMOINSA.
- **2014:** Puesta en operación de nuevos trazados (*A fines de año*).
- **2014:** Integración tarifaria de nuevos trazados al transporte público de la RM.

3. Principales Proyectos:

a. Implementación de Medio de Pago Mediante Tarjeta Sin Contacto (*en marcha a partir de septiembre de 2009*)

TMSA debe disponer de un sistema de medio de pago mediante tarjeta sin contacto compatible con el utilizado por el transporte público de la Región Metropolitana. Ella permitirá una mayor calidad del servicio, asegurar control de evasión, obtener información detallada acerca de la demanda de transporte, mejorar la dinámica de los flujos de pasajeros en las estaciones y la implementación de distintas reglas de negocio para una tarificación diferenciada por zona, horario, usuario, contrato.

Para un periodo de evaluación de 10 años, los indicadores de evaluación VAN y TIR resultan MM\$ 732.1 y 11.74 % respectivamente, con una inversión neta requerida de MM\$ 2.271, lo que hace concluir que la ejecución de este proyecto resulta rentable privadamente para TMSA.

Se generarán ingresos adicionales estimados por MM\$ 249 anuales por control de evasión (3,5%), y una disminución de costos de MM\$ 110 por menor uso de recurso humano. Aporte anual aproximado a mejorar EBITDA de MM\$ 359.

b. Nuevas Estaciones Tramo Alameda – Rancagua (*estudio en marcha a contar de octubre de 2009*)

En una primera etapa se realiza un estudio que busca identificar, localizar, dimensionar y diseñar posibles estaciones para el tramo Alameda – Rancagua con el objeto de poder incorporarlas en el sistema Metrotren.

Del mismo modo, se busca identificar y caracterizar las posibles actividades complementarias a las estaciones que permitan la explotación comercial y hacer rentable la operación de éstas.

Para el proyecto consolidado (*Estudio Localización y Diseño, Ingeniería de Detalles, Construcción y Habilitación*), en un periodo de evaluación de 10 años, los indicadores de evaluación VAN y TIR resultan MM\$ 689 y 10.33 % respectivamente, con una inversión neta requerida de MM\$ 3.490, lo que hace concluir que la ejecución de este proyecto resulta rentable privadamente para TMSA.

Para el proyecto de puesta en marcha de las estaciones se generan ingresos adicionales estimados por MM\$ 411 anuales por nuevos pasajeros (*420.000 pax/año*). Aporte anual aproximado a mejorar EBITDA de MM\$ 130.



c. Mejoramiento de Trenes

(en marcha a contar de septiembre de 2009).

Pretende provocar un cambio en la percepción del servicio del Metrotren para fidelizar a los actuales clientes y aumentar la demanda de transporte, asegurando el necesario aumento marginal en la capacidad de los trenes.

Para un periodo de evaluación de 4 años, los indicadores de evaluación VAN y TIR resultan MM\$ 133 y 19.82 % respectivamente, con una inversión neta requerida de MM\$ 506, lo que hace concluir que la ejecución de este proyecto resulta rentable privadamente para TMSA.

Se generarán ingresos adicionales por MM\$ 154 anuales por nuevos pasajeros por aumento de capacidad (55 pax/tren por 10 servicios HP/día).

d. Adquisición de Trenes

(en ejecución el proceso de diseño y modelo de negocio a aplicar).

Para comienzos del segundo semestre de 2010 se espera un aumento en la demanda (*fin de la crisis*), situación que hará necesario aumentar el parque de trenes.

Se debe definir el tipo de vehículo más apropiado a la operación de TMSA que se encuentre disponible en el mercado, para la posterior adquisición de dos trenes con el propósito de enfrentar la demanda 2011-2012 proyectada para el servicio Metrotren.

Para el proyecto consolidado de adquisición de dos trenes se generan ingresos adicionales por MM\$ 155 anuales por nuevos pasajeros transportados (160.000 pax/año). Aporte anual aproximado a mejorar EBITDA de MM\$ 78.





e. Terminales de Combinación Intermodal
(Rancagua, Nos, Paine, San Francisco, San Fernando)

En una primera etapa, el estudio considerará diseñar, analizar y evaluar la implementación de Terminales de Combinación de Transporte Público y/o Privado en las Estaciones de Rancagua, Nos, Paine, San Francisco y San Fernando.

Para un periodo de evaluación de 5 años, los indicadores de evaluación VAN y TIR resultan MM\$ 99.6 y 12.64 % respectivamente, con una inversión neta de MM\$ 554,4, lo que hace concluir que la ejecución de este proyecto resulta rentable privadamente para TMSA.

Para el proyecto consolidado de Construcción y Habilitación de Terminales de Integración Modal se generan ingresos adicionales por MM\$ 117 anuales por nuevos pasajeros transportados (120.000 pax/año). Aporte anual aproximado a mejorar EBITDA de MM\$ 41.

A diciembre de 2009, se ha puesto en operación un punto de integración básico con Buses Rurales en la estación de Rancagua.



f. Nuevos Trazados

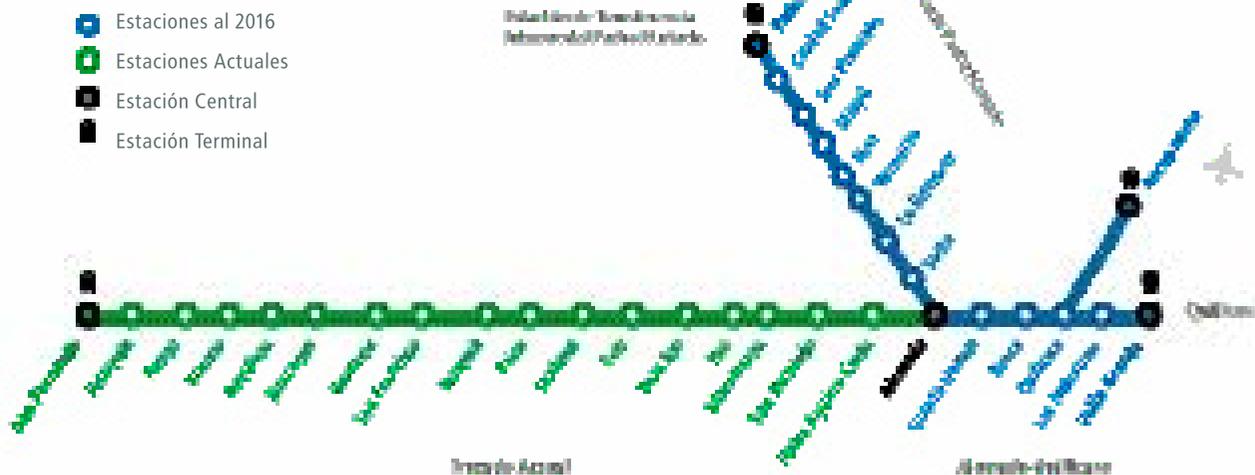
(Desde enero de 2009, TMSA está participando con EFE, SECTRA y MTT, en la contraparte del estudio de Pre-factibilidad de los Nuevos Trazados. Término: marzo 2010)

Diversos planes e iniciativas para el Gran Santiago buscan la integración territorial y social de Santiago, conectando los frentes de expansión regional, mejorando la accesibilidad a los centros de empleo y favoreciendo la renovación de nuestro centro.

Dentro de los proyectos considerados se encuentra el habilitar trenes suburbanos de cercanía para conectar el frente de expansión de Quilicura, por el norte y Padre Hurtado por el poniente.

Quinta Normal-Quilicura-Lampa (Aeropuerto)

El trazado Quinta Normal – Quilicura – Lampa, requiere de una inversión total (a nivel de perfil): MM US\$ 153. Al nivel de perfil este trazado, en evaluación efectuada por SECTRA, alcanza una TIR social del 12,96 %.



h. Integración al Transporte Público de la Región Metropolitana - Transantiago, Metro, Buses (En estudio alternativas de integración en Metrotren)

El mejoramiento del sistema de transporte requiere de proyectos que le aporten saltos cuánticos en cuanto a la escala, cobertura, nivel de servicio y calidad, para ayudar a resolver las demandas espaciales y temporales del transporte público en Santiago, y las áreas de influencia suburbanas.

Esto permitirá mejorar la eficiencia del sistema público de transporte (financiera y operacional), fortalecer la cohesión social y territorial (ampliar y mejorar la cobertura de viajes) y mejorar la competitividad, contribuyendo a la sostenibilidad e impulsando el desarrollo económico.

Padre Hurtado-Alameda

Respecto del sector poniente, se pretende incorporar un servicio de cercanías entre las estaciones Alameda y Padre Hurtado en el ramal Santiago – Barrancas. El trazado que comienza en Estación Central (Alameda), recorre la línea central por aproximadamente 1 km. y luego ingresa hacia el ramal a Barrancas bordeando la Avenida del Ferrocarril en las comunas de Cerrillos y Maipú. Desde la antigua estación Maipú (Camino a Melipilla – Pajaritos), transcurre paralelo al Camino a Melipilla hasta llegar a la estación Padre Hurtado.

El proyecto considera ocho estaciones y su trazado tiene una extensión aproximada de 19 Km., con una inversión total (a nivel de perfil) de MM US\$178,8. Al nivel de perfil, este trazado en evaluación efectuada por SECTRA, alcanza una TIR social del 8,25 %.

Para lograr lo anterior, los servicios Suburbanos deben integrarse al sistema de transporte público de la Región Metropolitana, física y tarifariamente. Esta situación va a requerir por una parte, ajustes en la malla de recorridos de buses (competencia – alimentación) y por otra, los eventuales aportes financieros respectivos (compensaciones) al integrarse tarifariamente.

TMSA y los trenes suburbanos, deben constituirse en una efectiva solución, extendiendo su red y, de este modo, transformarse en un medio amplio e integrado al sistema de transporte del área Metropolitana y las regiones aledañas.

014. Anexos – Tablas de Datos

- *Pasajeros Transportados Año 2009 – Por Mes y Total Año v/s 2008*
- *Pasajeros Transportados Por Tipo de Día*
- *Trenes-Kilómetros*
- *Pasajeros-Kilómetros*
- *Distancia y Tiempo Medio de Viaje*
- *Regularidad de los Trenes (segundo semestre 2009)*
- *Ingresos por ventas año 2009 – por mes y total año v/s 2008*
- *Gastos Año 2009 – Por Mes y Total Año V/S 2008*
- *Resultado Operacional Neto (Ebitda) año 2009 v/s 2008*
- *Margen por Pasajero-Kilómetro*
- *Margen por Tren-Kilómetro*



Pasajeros Transportados

Año 2009 - Por Mes y Total Año v/s 2008

Mes	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Total año	
N° PASAJEROS TRANSPORTADOS	2.009	680.133	625.031	630.673	574.099	547.600	471.564	569.523	566.426	531.062	540.699	548.085	597.727	6.882.622
	2.008	612.164	599.117	611.336	566.644	577.266	591.593	494.386	460.584	624.112	658.635	658.783	722.553	7.177.173
	Variación 2009 / 2008	11.1%	4.3%	3.2%	1.3%	- 5.1%	- 20.3%	15.2%	23.0%	- 14.9%	- 17.9%	- 16.8%	- 17.3%	- 4.1%

Pasajeros Transportados

Por Tipo de Día

Mes	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Promedio Anual	
Día Laboral	2.009	22.345	22.101	18.589	19.227	18.215	16.377	17.926	17.518	18.138	17.559	17.762	19.871	18.802
	N° días	21	20	22	21	19	21	22	21	21	22	21	21	21
	2.008	19.863	19.941	19.505	19.909	18.835	20.419	15.545	17.435	21.130	21.884	22.555	23.697	20.060
	N° días	22	21	20	22	21	21	22	20	20	21	20	21	21
	Variación 2009 / 2008	12,5%	10,8%	- 4,7%	- 3,4%	- 3,3%	- 19,8%	15,3%	0,5%	- 14,2%	- 19,8%	- 21,2%	- 16,1%	- 6,3%
Día Sábado	2.009	21.124	23.048	20.108	18.641	17.719	15.762	18.337	18.002	17.362	18.479	19.577	21.020	19.098
	N° días	5	4	4	3	5	4	4	4	3	4	4	4	4
	2.008	19.004	21.442	17.431	18.513	18.046	18.036	16.015	19.342	19.732	19.597	21.008	22.204	19.197
	N° días	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4
	Variación 2009 / 2008	11,2%	7,5%	15,4%	0,7%	- 1,8%	- 12,6%	14,5%	- 6,9%	- 12,0%	- 5,7%	- 6,8%	- 5,3%	- 0,5%
Días Festivos	2.009	18.600	21.757	14.895	19.496	16.969	12.219	15.342	21.159	16.205	15.992	17.240	17.465	17.278
	N° días	5	4	5	6	7	5	5	6	6	5	5	6	5
	2.008	17.962	21.109	18.175	16.670	16.039	15.368	13.548	16.100	16.849	19.091	18.657	18.764	17.361
	N° días	5	4	7	4	5	5	5	6	6	6	6	6	5
	Variación 2009 / 2008	3,6%	3,1%	- 18,1%	17,0%	5,8%	- 20,5%	13,2%	31,4%	- 3,8%	- 16,2%	- 7,6%	- 6,9%	- 0,5%

Trenes - Kilómetros

Mes	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Total año
2.009	161.201	146.664	158.978	158.977	155.970	145.578	152.941	154.553	150.485	155.713	151.556	170.279	1.862.895
2.008	151.151	142.521	151.397	143.474	151.076	147.345	116.373	121.947	153.123	164.166	156.472	162.552	1.761.597
Variación años 2009 / 2008	6,7%	2,9%	5,0%	10,8%	3,2%	- 1,2%	31,4%	26,7%	- 1,7%	- 5,2%	- 3,1%	4,8%	5,8%

Pasajeros - Kilómetros (millones)

Mes	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Total año
2.009	33,0	31,0	30,0	27,5	25,6	21,3	25,8	25,7	24,9	24,9	24,9	26,7	321,5
2.008	27,5	27,4	27,1	24,4	25,0	26,1	22,6	21,6	28,9	30,9	29,9	33,8	325,1
Variación años 2009 / 2008	20,1%	13,2%	10,8%	12,9%	2,3%	- 18,5%	14,4%	19,4%	- 13,9%	- 19,2%	- 16,6%	- 21,1%	- 1,1%

Distancia y Tiempo Medio de Viaje

Mes		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Promedio año
Distancia Media (Km)	2.009	48,6	49,6	47,6	47,9	46,7	45,2	45,2	45,5	46,9	46,1	45,4	44,7	46,6
	2.008	44,9	45,7	44,4	43,0	43,3	44,2	45,6	46,8	46,4	46,4	45,5	46,8	45,3
	Variación años 2009 / 2008	8,1%	8,5%	7,4%	11,4%	7,9%	2,2%	- 1,0%	- 2,7%	1,2%	- 0,6%	- 0,2%	- 4,6%	3,0%
Tiempo Medio de Viaje por Pax transportado (Minutos)	2.009	45	46	39	39	39	38	38	38	39	38	38	37	40
	2.008	42	44	41	36	36	37	38	38	39	38	37	38	39
	Variación años 2009 / 2008	8,0%	4,4%	- 4,8%	9,2%	7,2%	1,6%	- 0,0%	- 1,5%	1,0%	0,6%	1,0%	- 2,2%	2,0%

Regularidad de los Trenes (segundo semestre 2009)

Mes	Servicios	N° trenes	%	Total minutos de Atrasos	Trenes con Atrasos < 5 min	Trenes con Atrasos > 5 min	Atraso Medio (minutos)	Moda (minutos)	Mediana (minutos)	Atraso Mínimo (minutos)	Atraso Máximo (minutos)	Desv Estándar (minutos)
Junio	Total Servicios del mes	1.594	100%	2.828	515	163	4	1	3	1	36	4
	Itinerarios en Horario	916	57%									
	Itinerarios Afectados	678	43%									
Julio	Total Servicios del mes	1.656	100%	3.228	533	155	5	1	3	1	58	6
	Itinerarios en Horario	968	58%									
	Itinerarios Afectados	688	42%									
Agosto	Total Servicios del mes	1.638	100%	3.883	615	196	5	2	3	1	48	5
	Itinerarios en Horario	827	50%									
	Itinerarios Afectados	811	50%									
Septiembre	Total Servicios del mes	1.548	100%	8.012	748	511	6	3	5	1	48	6
	Itinerarios en Horario	289	19%									
	Itinerarios Afectados	1.259	81%									
Octubre	Total Servicios del mes	1.587	100%	7.911	709	340	5	1	4	1	28	5
	Itinerarios en Horario	538	34%									
	Itinerarios Afectados	1.049	66%									
Noviembre	Total Servicios del mes	1.581	100%	3.561	722	164	4	1	3	1	59	5
	Itinerarios en Horario	695	44%									
	Itinerarios Afectados	886	56%									
Diciembre	Total Servicios del mes	1.742	100%	6.044	607	205	4	1	3	1	29	4
	Itinerarios en Horario	930	53%									
	Itinerarios Afectados	812	47%									

Segundo Semestre	Itinerarios Afectados (Promedio)	Promedio Minutos	Atraso Promedio	Mínimo	Máximo (Promedio)
	55%	5.067	5	1	45

Ingresos por Ventas Año 2009
- Por Mes y Total Año v/s 2008
(Cifras en M\$ de dic. 2009)

Mes	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Acumulado
Ingresos año 2009	560.773	540.595	596.369	547.410	509.779	431.353	557.621	509.544	481.113	555.297	506.533	512.553	6.308.942
Ingresos año 2008	511.472	505.410	497.342	439.892	446.604	452.681	381.407	353.029	476.611	502.299	492.900	644.833	5.704.478
Variación años 2009 / 2008	9,6%	7,0%	19,9%	24,4%	14,1%	- 4,7%	46,2%	44,3%	0,9%	10,6%	2,8%	- 20,5%	10,6%

Gastos Año 2009
- Por Mes y Total Año 2009 v/s 2008
(Cifras en M\$ de dic. 2009)

MES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Total año
Total Costos año 2009	712.261	677.855	744.811	784.382	718.538	576.487	677.975	699.878	708.537	601.087	678.658	349.547	7.930.015
Total Costos año 2008	778.307	735.422	921.531	720.052	1.058.706	483.258	691.322	1.153.892	832.282	544.195	666.643	574.144	9.159.753
Variación 2009 / 2008	- 8,5%	- 7,8%	- 19,2%	8,9%	- 32,1%	19,3%	- 1,9%	- 39,3%	- 14,9%	10,5%	1,8%	- 39,1%	- 13,4%

Resultado Operacional Neto (Ebitda)
Año 2009 v/s 2008
(Cifras en M\$ de dic. 2009)

MES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	TOTAL AÑO
EBITDA año 2009	-151.488	-137.260	-148.442	-236.972	-208.759	-145.133	-120.354	-190.334	-227.424	-45.789	-172.125	163.006	-1.621.074
EBITDA año 2008	-266.835	-230.012	-424.189	-280.160	-612.102	-30.577	-309.915	-800.863	-355.670	-41.896	-173.743	70.689	-3.455.275
Variación EBITDA real año 2009 / 2008	- 43,2%	- 40,3%	- 65,0%	- 15,4%	- 65,9%	374,7%	- 61,2%	- 76,2%	- 36,1%	9,3%	- 0,9%	130,6%	-53,1%

Margen por Pasajero - Kilómetro (Cifras en \$ de dic. 2009)

Mes		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Acumulado
INGRESO POR PAX KM \$	2.009	17	17	20	20	20	20	22	20	19	22	20	19	20
	2.008	19	18	18	18	18	17	17	16	16	16	17	19	18
	Variación años 2009 / 2008	- 8,7%	- 5,5%	8,3%	10,3%	11,5%	16,9%	27,8%	20,9%	17,3%	36,9%	23,2%	0,7%	11,8%
COSTO POR PAX KM \$	2.009	21.6	21.9	24.8	28.5	28.1	27.1	26.3	27.2	28.5	24.1	27.2	13.1	24.7
	2.008	28.3	26,9	34,0	29.5	42,4	18.5	30,6	53,5	29,9	17,6	22,3	17,0	28.2
	Variación años 2009 / 2008	- 23,8%	- 18,6%	- 27,0%	- 3,05%	- 33,7%	46,4%	- 14,3%	- 49,2%	- 1,1%	36,7%	22%	- 22,9%	- 12,4%
MARGEN POR PAX KM \$	2.009	-5	-4	-5	-9	-8	-7	-5	-7	-9	-2	-7	6	-5
	2.008	-10	-8	-16	-11	-24	-1	-14	-37	-12	-1	-6	2	-11
	Variación años 2009 / 2008	- 52,7%	- 47,3%	- 68,4%	- 25,0%	- 66,7%	482,4%	- 66,1%	- 80,1%	- 25,7%	35,3%	18,7%	192,1%	- 52,6%

Margen por Tren - Kilómetro (Cifras en \$ de dic. 2009)

Mes		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC	Acumulado
INGRESO POR TREN KM \$	2.009	3.479	3.686	3.751	3.443	3.268	2.963	3.646	3.297	3.197	3.566	3.342	3.010	3.387
	2.008	3.384	3.546	3.285	3.066	2.956	3.072	3.277	2.895	3.113	3.060	3.150	3.967	3.238
	Variación años 2009 / 2008	2,8%	3,9%	14,2%	12,3%	10,6%	- 3,6%	11,2%	13,9%	2,7%	16,6%	6,1%	- 24,1%	4,6%
COSTO POR TREN KM \$	2.009	4.418	4.622	4.685	4.934	4.607	3.960	4.433	4.528	4.708	3.860	4.478	2.053	4.257
	2.008	5.149	5.160	6.087	5.019	7.008	3.280	5.941	9.462	5.435	3.315	4.260	3.532	5.200
	Variación años 2009 / 2008	- 14,2%	- 10,4%	- 23,0%	- 1,7%	- 34,3%	20,7%	- 25,4%	- 52,1%	- 13,4%	16,5%	5,1%	- 41,9%	- 18,1%
MARGEN POR TREN KM \$	2.009	-940	-936	-934	-1.491	-1.338	-997	-787	-1.232	-1.511	-294	-1.136	957	-870
	2.008	-1.765	-1.614	-2.802	-1.953	-4.052	-208	-2.663	-6.567	-2.323	-255	-1.110	435	-1.961
	Variación años 2009 / 2008	- 46,8%	- 42,0%	- 66,7%	- 23,7%	- 67,0%	380,4%	- 70,5%	- 81,2%	- 34,9%	15,2%	2,3%	120,1%	- 55,6%

015. Estados Financieros

Balance Individual M\$ Activos

Código	Descripción	NOTA N°	2009	2008
5.11.00.00	Total Activos Circulantes		486.271	1.554.617
5.11.10.10	Disponible		181.548	8.277
5.11.10.20	Depósitos a plazo			
5.11.10.30	Valores negociables (neto)			
5.11.10.40	Deudores por venta (neto)	5	3.088	
5.11.10.50	Documentos por cobrar (neto)			
5.11.10.60	Deudores varios (neto)	5	1.623	
5.11.10.70	Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas	6-37	12	1.543.521
5.11.10.80	Existencias (neto)			
5.11.10.90	Impuestos por recuperar			2.819
5.11.20.10	Gastos pagados por anticipado			
5.11.20.20	Impuestos diferidos			
5.11.20.30	Otros activos circulantes	10-11	300.000	
5.11.20.40	Contratos de leasing (neto)			
5.11.20.50	Activos para leasing (neto)			
5.12.00.00	Total Activos Fijos		9.475.067	11.751.549
5.12.10.00	Terrenos			
5.12.20.00	Construcción y obras de infraestructura	12	16.334	
5.12.30.00	Maquinarias y equipos	12	11.965.318	11.965.319
5.12.40.00	Otros activos fijos	12	19.277	
5.12.50.00	Mayor valor por retasación técnica del activo fijo			
5.12.60.00	Depreciación (menos)	12	-2.525.862	-213.770
5.13.00.00	Total Otros Activos		1.111	
5.13.10.10	Inversiones en empresas relacionadas			
5.13.10.20	Inversiones en otras sociedades			
5.13.10.30	Menor valor de inversiones			
5.13.10.40	Mayor valor de inversiones (menos)			
5.13.10.50	Deudores a largo plazo			
5.13.10.60	Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas largo plazo			
5.13.10.65	Impuestos diferidos a largo plazo			
5.13.10.70	Intangibles		1.111	
5.13.10.80	Amortización (menos)			
5.13.10.90	Otros			
5.13.20.10	Contratos de leasing largo plazo (neto)			
5.10.00.00	Total Activos		9.962.449	13.306.166

Balance Individual M\$

Pasivos

Código	Descripción	NOTA N°	2009	2008
5.21.00.00	Total Pasivos Circulantes		2.199.961	2.380.828
5.21.10.10	Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo		0	0
5.21.10.20	Obligaciones con bancos e instituciones financieras largo plazo - porción corto plazo		0	0
5.21.10.30	Obligaciones con el público (pagarés)		0	0
5.21.10.40	Obligaciones con el público - porción corto plazo (bonos)		0	0
5.21.10.50	Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro un año		0	0
5.21.10.60	Dividendos por pagar		0	0
5.21.10.70	Cuentas por pagar	37	124.799	16.061
5.21.10.80	Documentos por pagar		0	0
5.21.10.90	Acreedores varios		0	0
5.21.20.10	Documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas	6-37	1.788.643	2.194.590
5.21.20.20	Provisiones	23-37	268.905	163.801
5.21.20.30	Retenciones	37	176.14	6.376
5.21.20.40	Impuesto a la renta		0	0
5.21.20.50	Ingresos percibidos por adelantado		0	0
5.21.20.60	Impuestos diferidos		0	0
5.21.20.70	Otros pasivos circulantes		0	0
5.22.00.00	Total Pasivos a Largo Plazo		52.944	51.726
5.22.10.00	Obligaciones con bancos e instituciones financieras		0	0
5.22.20.00	Obligaciones con el público largo plazo (bonos)		0	0
5.22.30.00	Documentos por pagar largo plazo		0	0
5.22.40.00	Acreedores varios largo plazo		0	0
5.22.50.00	Documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas largo plazo	6-37	52.944	51.726
5.22.60.00	Provisiones largo plazo		0	0
5.22.70.00	Impuestos diferidos a largo plazo		0	0
5.22.80.00	Otros pasivos a largo plazo		0	0
5.23.00.00	Interes Minoritario		0	0
5.24.00.00	Total Patrimonio		7.709.544	10.873.612
5.24.10.00	Capital pagado	27	12.755.523	11.975.414
5.24.20.00	Reserva revalorización capital		0	0
5.24.30.00	Sobreprecio en venta de acciones propias	27	154	154
5.24.40.00	Otras reservas		0	0
5.24.50.00	Utilidades retenidas (sumas códigos 5.24.51.00 al 5.24.56.00).		-5.046.133	-1.101.956
5.24.51.00	Reservas futuros dividendos		0	0
5.24.52.00	Utilidades acumuladas		0	0
5.24.53.00	Pérdidas acumuladas (menos)	27	-1.101.957	-63.441
5.24.54.00	Utilidad (pérdida) del ejercicio	27	-3.944.176	-1.038.515
5.24.55.00	Dividendos provisorios (menos)		0	0
5.24.56.00	Déficit acumulado período de desarrollo		0	0
5.20.00.00	Total Pasivos		9.962.449	13.306.166

Balance Individual
Estado Resultado M\$

Código	Descripción	NOTA N°	2009	2008
5.31.11.00	Resultado De Explotacion		-3.933.207	-1.041.837
5.31.11.10	Margen De Explotacion	2	-1.864.772	-648.694
5.31.11.11	Ingresos de explotacion		6.308.942	1.546.482
5.31.11.12	Costos de explotacion (menos)		-8.173.714	-2.195.176
5.31.11.20	Gastos de administracion y ventas (menos)		-2.068.435	-393.143
5.31.12.00	Resultado Fuera De Explotacion		-10.969	3.322
5.31.12.10	Ingresos financieros		768	0
5.31.12.20	Utilidad inversiones empresas relacionadas	28	0	0
5.31.12.30	Otros ingresos fuera de la explotacion		1.950	0
5.31.12.40	Pérdida inversión empresas relacionadas (menos)		0	0
5.31.12.50	Amortización menor valor de inversiones (menos)		0	0
5.31.12.60	Gastos financieros (menos)	28	-745	-743
5.31.12.70	Otros egresos fuera de la explotacion (menos)	29	-265	-658
5.31.12.80	Corrección monetaria		-12.677	4.723
5.31.12.90	Diferencias de cambio		0	0
5.31.10.00	Resultado Antes De Impuesto A La Renta E Items Extraordinarios		-3.944.176	-1.038.515
5.31.20.00	Impuesto A La Renta		0	0
5.31.30.00	Items Extraordinarios		0	0
5.31.40.00	Utilidad (Perdida) Antes De Interes Minoritario		-3.944.176	-1.038.515
5.31.50.00	Interes Minoritario		0	0
5.31.00.00	Utilidad (Perdida) Liquida		-3.944.176	-1.038.515
5.32.00.00	Amortización mayor valor de inversiones		0	0
5.30.00.00	Utilidad (Perdida) Del Ejercicio		-3.944.176	-1.038.515

Balance Individual M\$
Estado De Flujo Efectivo-Directo

Código	Descripción	NOTA N°	2009	2008
5.41.11.00	Flujo Neto Originado Por Actividades De La Operacion		-1.398.827	8.770
5.41.11.10	Recaudación de deudores por venta		4.729.096	19.430
5.41.11.20	Ingresos financieros percibidos		768	0
5.41.11.30	Dividendos y otros repartos percibidos		0	0
5.41.11.40	Otros ingresos percibidos		1.950	0
5.41.11.50	Pago a proveedores y personal(menos)		-6.130.641	-8.970
5.41.11.60	Intereses pagados (menos)		0	-1.690
5.41.11.70	Impuesto a la renta pagado (menos)		0	0
5.41.11.80	Otros gastos pagados (menos)		0	0
5.41.11.90	I.V.A. y otros similares pagados (menos)		0	0
5.41.12.00	Flujo Neto Originado Por Actividades De Financiamiento		1.906.263	0
5.41.12.05	Colocación de acciones de pago		784.029	0
5.41.12.10	Obtención de préstamos		0	0
5.41.12.15	Obligaciones con el público		0	0
5.41.12.20	Préstamos documentados de empresas relacionadas		1.579.846	0
5.41.12.25	Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas		0	0
5.41.12.30	Otras fuentes de financiamiento		0	0
5.41.12.35	Pago de dividendos (menos)		0	0
5.41.12.40	Repartos de capital (menos)		0	0
5.41.12.45	Pago de préstamos (menos)		0	0
5.41.12.50	Pago de obligaciones con el público (menos)		0	0
5.41.12.55	Pago préstamos documentados de empresas relacionadas (menos)		-457.612	0
5.41.12.60	Pago de otros préstamos de empresas relacionadas (menos)		0	0
5.41.12.65	Pago de gastos por emisión y colocación de acciones (menos)		0	0
5.41.12.70	Pago de gastos por emisión y colocación de obligaciones con el público (menos)		0	0
5.41.12.75	Otros desembolsos por financiamiento (menos)		0	0
5.41.13.00	Flujo Neto Originado Por Actividades De Inversion		-38.429	0
5.41.13.05	Ventas de activo fijo		0	0
5.41.13.10	Ventas de inversiones permanentes		0	0
5.41.13.15	Ventas de otras inversiones		0	0
5.41.13.20	Recaudación de préstamos documentados a empresas relacionadas		0	0
5.41.13.25	Recaudación de otros préstamos a empresas relacionadas		0	0
5.41.13.30	Otros ingresos de inversión		0	0
5.41.13.35	Incorporación de activos fijos (menos)		-38.429	0
5.41.13.40	Pago de intereses capitalizados (menos)		0	0
5.41.13.45	Inversiones permanentes (menos)		0	0
5.41.13.50	Inversiones en instrumentos financieros (menos)		0	0
5.41.13.55	Préstamos documentados a empresas relacionadas (menos)		0	0
5.41.13.60	Otros préstamos a empresas relacionadas (menos)		0	0
5.41.13.65	Otros desembolsos de inversión (menos)		0	0
5.41.10.00	Flujo Neto Total Del Periodo		469.007	8.770
5.41.20.00	Efecto De La Inflacion Sobre El Efectivo Y Efectivo Equivalente		4.264	-493
5.41.00.00	Variacion Neta Del Efectivo Y Efectivo Equivalente		473.271	8.277
5.42.00.00	Saldo Inicial De Efectivo Y Efectivo Equivalente		8.277	0
5.40.00.00	Saldo Final De Efectivo Y Efectivo Equivalente	33	481.548	8.277

Balance Individual M\$

Conciliación Flujo – Resultados

Código	Descripción	NOTA N°	2009	2008
5.50.10.00	Utilidad (Pérdida) del ejercicio		-3.944.776	-1.038.515
5.50.20.00	Resultado en venta de activos		0	0
5.50.20.10	(Utilidad) Pérdida en venta de activos fijos		0	0
5.50.20.20	Utilidad en venta de inversiones (menos)		0	0
5.50.20.30	Pérdida en venta de inversiones		0	0
5.50.20.40	(Utilidad) Pérdida en venta de otros activos		0	0
5.50.30.00	Cargos (Abonos) a resultado que no representan flujo de efectivo		2.427.727	209.047
5.50.30.05	Depreciación del ejercicio		2.313.799	213.770
5.50.30.10	Amortización de intangibles		0	0
5.50.30.15	Castigos y provisiones		101.251	0
5.50.30.20	Utilidad devengada en inversiones en empresas relacionadas (menos)		0	0
5.50.30.25	Pérdida devengada en inversiones en empresas relacionadas		0	0
5.50.30.30	Amortización menor valor de inversiones		0	0
5.50.30.35	Amortización mayor valor de inversiones (menos)		0	0
5.50.30.40	Corrección monetaria neta	29	12.677	-4.723
5.50.30.45	Diferencia de cambio neto		0	0
5.50.30.50	Otros abonos a resultado que no representan flujo de efectivo (menos)		0	0
5.50.30.55	Otros cargos a resultado que no representan flujo de efectivo		0	0
5.50.40.00	Variación de Activos que afectan al flujo de efectivo (aumentos) disminuciones		-1.826	-1.543.858
5.50.40.10	Deudores por ventas	37	0	-1.543.521
5.50.40.20	Existencias		0	0
5.50.40.30	Otros activos		-1.826	-337
5.50.50.00	Variación de pasivos que afectan al flujo de efectivo aumentos (disminuciones)		119.448	2.382.096
5.50.50.10	Cuentas por pagar relacionadas con el resultado de la explotación		119.448	2.382.096
5.50.50.20	Intereses por pagar		0	0
5.50.50.30	Impuesto a la Renta por pagar (neto)		0	0
5.50.50.40	Otras cuentas por pagar relacionadas con el resultado fuera de explotación		0	0
5.50.50.50	I.V.A. y otros similares por pagar (neto)		0	0
5.50.60.00	Utilidad (Pérdida) del interés minoritario		0	0
5.50.00.00	Flujo Neto Originado Por Actividades De La Operacion		-1.398.827	8.770

ANÁLISIS RAZONADO A ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES

Hasta septiembre de 2008, la sociedad se encontraba en etapa de desarrollo y a partir del 1 de octubre inicia su período de operaciones. Por lo tanto, sus cifras sólo reflejan los movimientos del negocio en los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre 2008. En consecuencia, los datos de resultado de 2009, muestran la operación real referida a la escala del negocio, por el período completo de doce meses, en tanto que del año 2008, sólo el último trimestre, es relevante en su movimiento operativo.

Año 2008:

Los Ingresos de explotación, como está dicho, correspondientes al último trimestre con la Sociedad en operación; registran en cifras de diciembre 2009, M\$ 1.546.482, con un margen operacional de -M\$ 1.041.837, un resultado final de -M\$ 1.038.515 y una pérdida EBITDA de M\$ 400.575.

Año 2009:

Los ingresos de la explotación, suman M\$6.308.942, un 99,3% (M\$6.266.617) corresponden a ventas de pasajes y el resto, 0,67% (M\$ 42.325) son ingresos de publicidad.

Los pasajeros transportados en el período, suman 6.882.622, un 4,1% por debajo de lo anotado en todo el año 2008 (7.177.173 pasajeros), que se debe en lo principal al alza de la desocupación en la VI Región, que pasa de 7,3% enero - septiembre a 11,5% en el tercer trimestre. Hay que tener presente que los motivos de viaje de nuestros clientes son principalmente de trabajo, con significativa presencia de la VI Región. Sin embargo, en cifras monetarias, respecto del presupuesto operativo del mismo año, las ventas de pasajes fueron estimadas en M\$5.500.154, por lo que los ingresos anotan un crecimiento de 14% debido al mayor ingreso medio, favorecido por el ajuste tarifario que se implementó a contar de la última semana de febrero.

Dentro de los costos 2009, las principales partidas son (cifras en M\$):

	2009
Depreciación	2.312.907
Mantenión y Aseo de Trenes	2.188.997
Energía de Tracción	1.797.280
Mano de obra Conducción Trenes	656.230
Mantenión Vías	542.150
Señalización, Electrificación y Comunicaciones	516.149
Otros	160.001
Total Costos de la Explotación	8.173.714
Servicios	791.641
Gastos en Personal y Directorio	795.187
Seguros y Otros	357.690
Consumos Básicos	123.917
Gastos de Administración y Ventas	2.068.435
Total Costos Operacionales	10.242.149
Resultado Operacional	-3.933.207
Resultado No Operacional	-10.969
EBITA	-1.621.074

El resultado no operacional de -M\$10.969, está referido en lo principal a los ajustes por corrección monetaria, que representan en el período, un valor neto de -M\$12.677. Adicionalmente, se registran egresos fuera de la explotación por -M\$1.010, que corresponden a gastos bancarios y otros egresos. Los ingresos fuera de la explotación por M\$2.718, corresponden a ingresos por inversiones en pactos, ventas de bases de licitación y otros.

La pérdida final llega a M\$ 3.944.176. Deducida la depreciación, el EBITDA llega a -M\$ 1.621.074.

Esta pérdida representa una mejora significativa en la gestión, tanto por el lado de los ingresos, como por contención de gastos. Si bien no puede compararse con el año 2008, que en sus tres primeros trimestres se mantenía en período de desarrollo, el valor presupuestario 2009, reflejo de los ingresos y gastos de ese año, prevé una pérdida EBITDA de M\$3.462.644; lo que representa un 53% de ahorro.

Indicadores Financieros

Los principales movimientos de a diciembre de 2009, corresponden a las cuentas relacionadas con la Matriz, generadas por la operación.

La deuda representa los servicios entregados por EFE, en tanto que por el lado de los activos, se representan los trenes (*activos fijo*), y las cuentas por cobrar relacionadas, referidas en lo principal a ingresos de TMSA, entre octubre de 2008 y hasta el 23 de marzo de 2009, que fueron compensadas por facturas por pagar a la Matriz.

El otro movimiento significativo que afecta el respaldo patrimonial, corresponde al aumento de capital registrado en diciembre de 2008 (*traspaso de trenes*).

ÍNDICE	Dic. 2009	Dic. 2008
Liquidez Corriente, veces	0,22	0,65
Razón Ácida, veces	0,22	0,65
Razón de Endeudamiento, veces	0,29	0,22
Deuda a corto plazo	2.199.961	2.380.828
Deuda a largo plazo	52.944	51.726
Total Activos	9.962.449	13.306.166
Total Pasivo Exigible	2.252.905	2.432.554
Patrimonio Neto	7.709.544	10.873.612

El indicador de liquidez corriente es explicado por las cuentas interrelacionadas entre la Matriz y TMSA, y por el disponible en cuentas corrientes. La razón ácida es equivalente al indicador corriente, toda vez que no se registran inventarios.

La razón de endeudamiento (*leverage*), se ve mejorada por los pagos y compensaciones de cuentas interrelacionadas con la Matriz, a pesar de la disminución en el patrimonio y los activos, producto de los cargos por depreciación del parque de trenes.

Es importante señalar que TMSA opera en un escenario donde es posible identificar los siguientes condicionantes:

- TMSA opera en un mercado regulado donde a la competencia se le asignan algunos ingresos y subsidios.
- Es necesario considerar el efectivo estado de uso y mantenimiento de la infraestructura y gestión del tráfico por parte de la Matriz.
- Otro aspecto crítico son las tarifas de peaje que cobra la Matriz, y
- Las externalidades que produce TMSA y que no tienen compensaciones.



HECHOS RELEVANTES

Durante el período finalizado al 31 de diciembre de 2009 han ocurrido hechos que por su naturaleza o importancia revisten el carácter de relevantes o esencial.

- Con fecha 6 de febrero 2009, se informó a la SVS, con carácter de hecho esencial, que con fecha 21 de febrero de 2009 **Trenes Metropolitanos S.A.**, empresa filial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que opera el servicio Metrotren, llevará a cabo una modificación en sus tarifas del servicio de transporte de pasajeros. Esta variación en los valores de los pasajes, que incluye tanto alzas como disminuciones, se verá reflejada en casi la totalidad de los pares origen/destino, lo cual responde a la nueva distribución en cuatro zonas tarifarias. Los nuevos valores comenzaran a regir a partir del 21 de febrero del presente, se adjunta tarifario.

- Con fecha 10 de febrero 2009, se informa modificación tarifaria de los servicios de transporte de pasajeros de Metrotren, que opera nuestra empresa. Por esta presentación se rectifica, en el mismo carácter, el hecho esencial informado el 6 de febrero último, en el sentido de corregir las tarifas informadas en esa oportunidad, y tener el documento adjunto a esta comunicación, como el tarifario que se aplicará al servicio de transporte de pasajeros de Metrotren, a partir del 21 de febrero del año en curso, se adjunta tarifario.

- Con fecha 12 de febrero 2009, se informa en respuesta al Ord. no. 3244 del 11.02.2009, en el cual se requiere información complementaria de los efectos financieros en nuestra sociedad, derivados de la modificación de las tarifas del Servicio de Transporte de Pasajeros, a contar del próximo 21 de febrero, informado a vuestra Superintendencia como hecho esencial:

1. La modificación tarifaria a implementar representa un alza promedio de 14%.

2. La tarifa identifica cuatro zonas, con tarifas únicas para sus combinaciones; Zona 1 (*Urbana RM*) que incluye tramo Alameda a Nos, sin aumento de tarifa; Zona 2 (*Suburbana RM*), que incluye el tramo Buin Zoo a Hospital; Zona 3 San Francisco a Rancagua y Zona 4, Requinoa a San Fernando.

3. Los efectos financieros determinados, tienen relación con el aumento esperado en los ingresos de la sociedad, estimados en 7,8% (*MM\$ 433,2 año*) que incorporan el efecto elasticidad precio de la demanda, para el período febrero a diciembre de este año. No se prevén costos adicionales por la implementación de esta modificación tarifaria.

4. Se envía tabla que muestra comparativo ente los ingresos del presupuesto base 2009 y aquellos debidos al efecto de alza de tarifas.

- Con fecha 19 de marzo 2009, se informó a la SVS, con carácter de hecho esencial, los hechos acontecidos en la composición del Directorio de **Trenes Metropolitanos S.A.**

Renuncias:

- _ Sr. Luis Vilches Figueroa, renuncia al cargo de Director a contar del 12 de marzo de 2009.
- _ Sr. Antonio Dourthé Castrillón, renuncia al cargo de Director a contar del 17 de marzo de 2009.

Nombramientos:

- _ Sr. Juan Enrique Coeymans Avaria, es nombrado como Director, a contar del 29 de marzo 2009.
- _ Sr. Juan Cavada Artigues, es nombrado como Director, en reemplazo de Don Luis Vilches F., a contar del 17 de marzo de 2009.
- _ Sr. Jaime Pilowsky Greene, es nombrado como Director, en reemplazo de Don Antonio Dourthé Castrillón, a contar del 17 de marzo de 2009.

De acuerdo a lo anterior, la actual composición del Directorio es la siguiente:

- _ Presidente: Sr. Luis Sanchez Castellón
- _ Vicepresidente: Sr. Franco Faccilongo Forno
- _ Director: Sr. Juan Enrique Coeymans Avaria
- _ Director: Sr. Juan Cavada Artigues
- _ Director: Sr. Jaime Pilowsky Greene

- Con fecha, 15 de abril de 2009, se informa modificación de Citación de Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad **Trenes Metropolitanos S.A.**, que en una primera instancia se celebraría el 23 de abril de 2009, a las 9.30 hrs. en nuestras oficinas ubicadas en Av. Libertador Bernardo O'Higgins 3170 Andén 1, Estación Central. Por las razones indicadas en la citación, esta junta deberá ser aplazada para el jueves 30 de abril de 2009, a las 9.30 hrs. en oficinas de nuestra Sociedad, ubicadas en Av. Libertador Bernardo O'Higgins 3170 Andén 1, Estación Central.

- Con fecha 16 de abril de 2009, se adjunta publicación en el Diario La Nación de fecha 15 de abril de 2009, de los Estados Financieros correspondientes al año 2008 de **Trenes Metropolitanos S.A.**, como Filial EFE.

- Con fecha 17 de abril de 2009, se envía copia de Declaración de Patrimonio e Intereses del señor Jaime Pilowsky Greene, en su calidad de Director de **Trenes Metropolitanos S.A.**, las que fueron presentadas ante la Contraloría General de la República.

- Con fecha 30 de abril de 2009, se informa la renuncia de Don Luis Sánchez Castellón al Directorio de **TMSA** a contar del 02 de abril de 2009, designándose en su reemplazo a Don Exequiel Silva Ortiz.

De acuerdo a lo anterior y según lo designado en nuestra Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 30 de abril de 2009, la actual composición del Directorio es la siguiente:

- _ Presidente: Sr. Juan Cavada Artigues
- _ Vicepresidente: Sr. Juan Enrique Coeymans Avaria
- _ Director: Sr. Jaime Pilowsky Greene
- _ Director: Sr. Exequiel Silva Ortiz
- _ Director: Sr. Franco Faccilongo Forno

- Con fecha 23 de septiembre de 2009, se informa la renuncia de Don Exequiel Silva Ortiz al Directorio de **TMSA**, a contar del 22 de septiembre de 2009, designándose en su reemplazo a Don Luis Manuel Rodríguez Cuevas, de acuerdo a lo anterior, la actual composición del Directorio de **TMSA** es la siguiente:

- _ Presidente: Sr. Juan Cavada Artigues
- _ Vicepresidente: Sr. Juan Enrique Coeymans Avaria
- _ Director: Sr. Jaime Pilowsky Greene
- _ Director: Sr. Luis Manuel Rodríguez Cuevas
- _ Director: Sr. Franco Faccilongo Forno

- Con fecha 14 de octubre de 2009, se informa la renuncia de don Pablo Hernández Sarabia como Gerente Comercial de **Trenes Metropolitanos S.A.**, a contar del 30 de septiembre de 2009; designándose en su reemplazo a don Rafael Lubascher Ramírez. De acuerdo a lo anterior, la actual composición gerencial de **TMSA**, es la siguiente:

- _ Gerente General: Sr. Jorge Inostroza Sánchez
- _ Gerente Operaciones: Sr. Cristián Moya Silva
- _ Gerente Comercial: Sr. Rafael Lubascher Ramírez
- _ Gerente Administración y Finanzas: Sr. Alejandro Socías Ibañez

- Con fecha 31 de diciembre de 2009, de acuerdo a lo indicado en Oficio Circular de la SVS, número 556 del 03-12-09, que imparte instrucciones a las sociedades anónimas que adopten IFRS a partir del 01-01-2010; se informa que:

- En sesión Extraordinaria de Directorio de **Trenes Metropolitanos S.A.**, efectuada con fecha 30 de diciembre de 2009, se tomó conocimiento del acuerdo de Directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado - en su calidad de Matriz de esta filial - en cuanto a la aplicación de una política específica de criterios contables y los debidos efectos que dicho cambio de PCGA chilenos a IFRS provocarán en los estados financieros, referidos al 01 de enero de 2009. En atención a ello, el Directorio de **Trenes Metropolitanos S.A.**, adoptó el acuerdo respectivo, aprobando dichas políticas y criterios contables.

- Al referido Oficio número 556, se adjunta "Informe sobre Estudio de la Moneda Funcional, Definición de Políticas Contables y Estimación preliminar sobre Efectos IFRS en saldos iniciales, de los Estados Financieros al 01 de enero de 2009".



Nota 2: Criterios Contables Aplicados

a) PERIODO CONTABLE

Los estados financieros corresponden al período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2009, y se presentan comparados con el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2008.

b) BASES DE PREPARACIÓN

Los presentes estados financieros individuales han sido preparados de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados emitidos por el Colegio de Contadores de Chile A.G., y normas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros. De existir discrepancias entre los principios de contabilidad generalmente aceptados emitidos por el Colegio de Contadores de Chile A.G., y las normas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros, primarán las primeras.

c) BASES DE PRESENTACIÓN

Para fines comparativos, las cifras de los estados financieros del período anterior, han sido actualizadas extra-contablemente por el porcentaje de variación del Índice de Precios al Consumidor, la variación para los presentes estados financieros fue igual a -2,3%.

d) CORRECCIÓN MONETARIA

Los estados financieros han sido ajustados mediante la aplicación de las normas de corrección monetaria de acuerdo con principios contables generalmente aceptados en Chile, con el objeto de reflejar la variación en el poder adquisitivo de la moneda en los períodos pertinentes. Las actualizaciones fueron determinadas por la variación del Índice de Precios al Consumidor calculada con un mes de desfase. Para tales efectos se aplicaron los siguientes porcentajes de actualización al 31 de diciembre de 2009 y 2008.

	2009 %	2008 %
CAPITAL INICIAL	-2,3	8,9
Enero	-1,1	8,4
Febrero	-0,3	8,4
Marzo	0,0	8,0
Abril	-0,3	7,1
Mayo	-0,2	6,7
Junio	0,1	5,5
Julio	-0,3	3,9
Agosto	0,2	2,8
Septiembre	0,5	1,8
Octubre	-0,5	0,7
Noviembre	-0,5	-0,1
Diciembre	0,0	0,0

NOTAS A ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES

Nota 1: Inscripción en el Registro de Valores

La sociedad fue constituida por escritura pública con fecha 29 de septiembre de 1995, ante el Notario Público Don Camilo Valenzuela Riveros.

El objeto de la Sociedad será; a) establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transportes de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares, y servicio de transporte complementarios cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad; 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 le sean entregados en concesión, arriendo o a cualquier otro título por la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

La Sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Valores con el N° 579 con fecha 2 de septiembre de 1996 y se está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

La Sociedad se encontraba en etapa de desarrollo desde el 5 de diciembre de 1995 hasta el 30 de septiembre de 2008. A partir del 1 de octubre de 2008, comenzó sus actividades en forma normal, dejando su estado de puesta en marcha.

Con fecha 16 de diciembre de 2008, en junta extraordinaria de accionistas número 1, se acuerda modificar la Razón Social y nombre de fantasía de la sociedad, a "Trenes Metropolitanos S.A." para la razón social y "T. M." para el nombre de fantasía.

e) BASES DE CONVERSIÓN

Los activos y pasivos expresados en unidades reajustables y monedas extranjeras, han sido traducidos a pesos, mediante la aplicación de las siguientes tasas de cambio y equivalencias vigentes al cierre de cada ejercicio:

	2009	2008
	\$	\$
Unidad de Fomento	20.942,88	21.452,57
Dólar Observado	507,10	636,45
UTM	36.863,00	37.652,00

f) PROVISIÓN DE DEUDORES INCOBRABLES

Al 31 diciembre de 2009 y 2008, la empresa no registra provisiones para deudores incobrables, debido a que aún no se presentan deudores con morosidad superior a 180 días.

g) ACTIVO FIJO

El activo fijo está valorizado a su costo de adquisición o aporte, corregido monetariamente, según corresponda.

h) DEPRECIACIONES DE ACTIVO FIJO

La depreciación de los bienes del activo fijo se determina según el método lineal, considerando los valores netos actualizados de los respectivos bienes y los años de vida útil remanente de los mismos.

i) INTANGIBLES

En este rubro se registran los activos que representan derechos o privilegios que se han adquirido con la intención que aporten beneficios a las operaciones de la entidad, más allá del período en el cual fueron adquiridos y corresponden principalmente a derechos de marca, los que son amortizados en un plazo máximo de 20 años.

j) LISTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

La Matriz y sus filiales han considerado como efectivo y efectivo equivalente los saldos mantenidos en caja, cuentas corrientes bancarias sin restricciones, depósitos a plazo, valores negociables rescatables dentro del plazo de 90 días a contar de la fecha de colocación y las compras de instrumentos financieros con compromiso de retroventa clasificadas como otros activos circulantes, que presentan un mínimo riesgo de pérdida de valor.

En el Flujo Originado por Actividades de la Operación se incluyen todos aquellos flujos de efectivo relacionados con el giro social, incluyendo además los intereses pagados, los ingresos financieros y en general, todos aquellos flujos que no están definidos como de inversión o de financiamiento.

k) IMPUESTO A LA RENTA E IMPUESTOS DIFERIDOS

El impuesto a la renta se determina sobre base devengada, de conformidad a las disposiciones tributarias vigentes. La sociedad no ha registrado una provisión de impuesto a la renta por presentar pérdidas tributarias.

La sociedad no ha 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.

I) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de la Empresa se originan principalmente por venta de pasajes y adicionalmente se registran ingresos comerciales (*ingresos publicitarios y arriendos de espacio*). Estos ingresos se registran sobre base devengada y se presentan en las correspondientes líneas del estado de resultado.

m) USO DE ESTIMACIONES

La Administración de la Empresa ha utilizado ciertos supuestos y estimaciones para la determinación y valorización de ciertos activos y pasivos, revelación de contingencias y de ciertos resultados, ello con el fin de emitir los estados financieros de conformidad a normas de la Superintendencia de Valores y Seguros y Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados en Chile. Los resultados reales a posteriori, podrían diferir de dichos estimados.

RUT	NOMBRE SOCIEDAD	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN			
		31/12/09		31/12/08	
		Directo	Indirecto	Total	Total
61.216.000-7	EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO	99,999973	-	99,999973	99,999973
96756330-7	INFRAESTRUCTURA Y TRAFICO FERROVIARIO S.A.	0,000027	-	0,000027	0,000027

Nota 3: **Cambios Contables**

Durante el ejercicio comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2009, no se registraron cambios en la aplicación de principios de contabilidad en relación con el período anterior, que puedan afectar significativamente la interpretación de estos estados financieros.

Nota 4: **Valores Negociables**

Esta nota no tiene contenido.



Nota 5: Deudores de Corto y Largo Plazo

Al 31 de diciembre de 2009, se registran las siguientes partidas:

	2009	2008
	M\$	M\$
Deudores por venta corto plazo	3.088	0
Deudores varios	1.623	0

Los deudores por venta, corresponden a arriendos comerciales y deudores varios, a anticipo de proveedores; obligaciones pactadas hasta 90 días. En el largo plazo no se registran deudores.

Nota 6: Saldos y Transacciones con Entidades Relacionadas

• CUENTAS POR COBRAR CORTO PLAZO

Esta partida presenta un saldo M\$12 al 31 de diciembre del 2009:

RUT	SOCIEDAD	CORTO PLAZO		LARGO PLAZO	
		31/12/09	31/12/08	31/12/09	31/12/08
61.216.000-7	EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO	12	1.543.521	0	0
TOTALES		12	1.543.521	0	0

• CUENTAS POR PAGAR CORTO PLAZO

Corresponde a los servicios prestados por la Matriz, en mayor parte relacionados al costo del servicio de transporte de pasajeros y otros servicios corporativos de la Matriz, M\$1.788.643.

• CUENTAS POR PAGAR LARGO PLAZO

El Saldo por Pagar que se mantiene con la Empresa de Ferrocarriles del Estado (M\$ 52.944), corresponde al financiamiento de gastos anteriores a la etapa de inicio de la operación, tales como honorarios, publicaciones, legales y auditoría de estados financieros y no están sujetos a cláusulas de reajustabilidad.

A diciembre de 2009, se cuenta con contratos entre la empresa Ferrocarriles del Estado y TMSA, referidos a Conducción de Trenes, de Redes y Comunicaciones y Convenio de Uso de la Faja Vía. Están pendientes de formalización los servicios de Mantenimiento y Aseo de Trenes y Energía de Tracción.

El resumen de los documentos y cuentas por pagar relacionadas, corto y largo plazo, es el siguiente:

RUT	SOCIEDAD	CORTO PLAZO		LARGO PLAZO	
		31/12/09	31/12/08	31/12/09	31/12/08
61.216.000-7	EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO	1.788.643	2.194.590	52.944	51.726
TOTALES		1.788.643	2.194.590	52.944	51.726

• TRANSACCIONES

SOCIEDAD	RUT	NATURALEZA DE LA RELACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA TRANSACCIÓN	31/12/09		31/12/08	
				MONTO	EFFECTOS EN RESULTADO (CARGO)/ABONO	MONTO	EFFECTOS EN RESULTADO (CARGO)/ABONO
EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO	61.216.000-7	MATRIZ	Servicios recibidos de la Matriz	1.788.643	1.788.643	2.194.590	2.194.590
EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO	61.216.000-7	MATRIZ	Cobros por Ingresos Vta. Pasajes	12	12	1.543.521	1.543.521

Nota 7:
Existencias

Esta nota no tiene contenido.

Nota 8:
Impuestos diferidos e impuesto a la renta

a) Impuesto a la Renta

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008 la Sociedad no constituyó impuesto a la renta por tener pérdidas Tributarias por M\$4.834 (M\$52.785 en 2008).

Al 31 de diciembre de 2008 y 2007, la Sociedad presenta el siguiente impuesto por recuperar:

b) Impuestos Diferidos

La Sociedad no registra impuestos diferidos, por estimar que las pérdidas tributarias son de carácter permanente.

Nota 9:
Contratos de Leasing Corto y Largo Plazo y Activos para Leasing

Esta nota no tiene contenido.

Nota 10:
Otros Activos Circulantes

Pacto del Banco BCI a tasa fija, por M\$300.000, fecha de colocación 30 de diciembre de 2009, a un plazo de 9 días.

Nota 11: Información Sobre Operaciones

Información en el siguiente cuadro:

Código	Fechas		Contraparte	Moneda de origen	Valor suscripción	Tasa	Valor final	Identificación de Instrumentos	Valor de Mercado
	Inicio	Término							
VRC	30/12/2009	08/01/2010	BANCO BCI	C LP	300.000	0,03%	300.027	-	300.000

Nota 12: Activos Fijos

En la tabla siguiente, se informa el detalle de los activos fijos y sus movimientos, al 31 de diciembre de 2009 y 2008.

Detalle de Cuentas	31 de Diciembre de 2009					31 de Diciembre de 2008				
	Saldo inicial 01.01.2009	Aumentos Activaciones	Disminuciones Bajas	Corrección Monetaria	Activo Fijo Bruto al 31.12.2009	Saldo inicial 01.01.2008	Aumentos Activaciones	Disminuciones Bajas	Corrección Monetaria	Activo Fijo Bruto al 31.12.2008
Máquinas y Equipos	12.246.999	0	0	(281.681)	11.965.318	0	11.965.319	0	0	11.965.319
Otros Activos Fijos		19.277	0	0	19.277		0	0	0	0
Construcción y Obras de Infraestructura		16.334	0	0	16.334	0	0	0	0	0
TOTALES	12.246.999	35.611	0	(281.681)	12.000.929	0	11.965.319	0	0	11.965.319

Detalle de Cuentas	Depreciaciones					Depreciaciones				
	Acumulada Inicial	(Aumento) Disminución	Corrección Monetaria	Del Ejercicio	Total 31.12.2009	Acumulada Inicial	(Aumento) Disminución	Corrección Monetaria	Del Ejercicio	Total 31.12.2008
Depreciación Acumulada	(180.100)	(416)	3.967	(2.312.907)	(2.489.456)	0	(175.958)	0	0	(175.958)
Depreciación cta. Complementaria acumulada	(38.702)	2.298	890	(892)	(36.406)	0	(37.812)	0	0	(37.812)
TOTALES	(218.802)	1.882	4.857	(2.313.799)	(2.525.862)	0	(213.770)	0	0	(213.770)

Nota 13: Transacciones de Venta con Retro-Arrendamiento

Esta nota no tiene contenido.

Nota 14: Inversiones en Empresas Relacionadas

Esta nota no tiene contenido.

Nota 15: Inversiones en Otras Sociedades

Esta nota no tiene contenido.

Nota 16: Menor y Mayor Valor de Inversiones

Esta nota no tiene contenido.

Nota 17: Intangibles

Esta nota no tiene contenido.

Nota 18: Otros (Activos)

Esta nota no tiene contenido.

Nota 19: Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras a Corto Plazo

Esta nota no tiene contenido.

Nota 20: Otros Pasivos Circulantes

Esta nota no tiene contenido.

Nota 21: Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo

Esta nota no tiene contenido.

Nota 22: Obligaciones con el Público Corto y Largo Plazo (Pagarés y Bonos)

Esta nota no tiene contenido.

Nota 23: Provisiones y Castigos

Las provisiones presentadas en el pasivo circulante, corresponden a los siguientes conceptos, M\$:

	2009	2008
	M\$	M\$
Corto plazo Mantenimiento Automotoras	0	113.701
Corto plazo Aseo Automotoras	0	4.970
Corto plazo provisión de Vacaciones	29.403	0
Corto plazo Mantenimiento Edificios	0	489
Provisiones Comisión Venta de Pasajes	36.268	0
Provisiones Servicios Guardias de Seguridad	73.096	0
Provisiones Seguro Trenes	24.503	0
Provisiones Aseo de Estaciones	9.746	0
Provisiones Publicidad en Medios	64.307	0
Provisiones Proveedores por Pagar	7.871	0
Provisiones Asesorías IFRS	6.158	0
Provisiones Servicios de Contraloría	3.821	0
Provisiones Seguros de Pasajeros	3.468	0
Otras Provisiones	10.264	44.641
Totales	268.905	163.801

Nota 24: Indemnizaciones al Personal por Años de Servicio

Esta nota no tiene contenido.

Nota 25: Otros Pasivos a Largo Plazo

Esta nota no tiene contenido.

Nota 26: Interés Minoritario

Esta nota no tiene contenido.

Nota 27: Cambios en el Patrimonio

Los cambios de patrimonio se detallan en los cuadros siguientes. Al aumento del patrimonio, que corresponde al aporte de 15 automotores UT-440, a valor libro aprobados en junta de accionistas N°1 del mes de diciembre de 2008, realizado por la matriz; se agrega el aporte en dinero efectivo por M\$ 784.030, efectuado el 06 de octubre de 2009, con lo cual se completa el pago del capital suscrito aprobado.

RUBROS	31/12/09							
	CAPITAL PAGADO	RESERVA REVALORIZ. CAPITAL	SOBREPRECIO EN VENTA DE ACCIONES	OTRAS RESERVAS	RESERVAS FUTUROS DIVIDENDOS	RESULTADOS ACUMULADOS	DIVIDENDOS PROVISORIOS	DEFICIT PERÍODO DE DESARROLLO
Saldo Inicial	12.257.332	-	158	-	-	-64.934	-	-
Distribución Resultado Ejerc. Anterior	-	-	-	-	-	-1.062.965	-	-
Dividendo Definitivo Ejerc. Anterior	-	-	-	-	-	-	-	-
Aumento Del Capital Con Emisión De Acciones De Pago	784.030	-	-	-	-	-	-	-
Capitalización Reservas y/o Utilidades	-	-	-	-	-	-	-	-
Déficit Acumulado Período De Desarrollo	-	-	-	-	-	-	-	-
Revalorización Capital Propio	-285.839	0	-4	-	-	25.942	-	-
Resultado Del Ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos Provisorios	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo Final	12.755.523	0	154	-	-	-1.101.957	-	-
Saldos Actualizados	-	-	-	-	-	-	-	-

31/12/08									
RESULTADO DEL EJERCICIO	CAPITAL PAGADO	RESERVA REVALORIZ. ACCIONES	SOBREPREGIO EN VENTA DE ACCIONES	OTRAS RESERVAS	RESERVAS FUTUROS DIVIDENDOS	RESULTADOS ACUMULADOS	DIVIDENDOS PROVISORIOS	DEFICIT PERÍODO DE DESARROLLO	RESULTADO DEL EJERCICIO
-1.062.965	9.489	-	145	0	-	-61.882	-	-	2.255
1.062.965	-	-	-	-	-	2.255	-	-	-2.255
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	12.246.999	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	844	0	13	0	-	-5.306	-	-	-
-3.944.176	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.062.965
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-3.944.176	12.257.332	0	158	0	-	-64.933	-	-	-1.062.965
-	11.975.414	0	154	0	-	-63441	-	-	-1.038.515

• NÚMERO DE ACCIONES

SERIE	NRO. ACCIONES SUSCRITAS	NRO. ACCIONES PAGADAS	NRO. ACCIONES CON DERECHO A VOTO
UNICA	82.274.692	82.274.692	82.274.692

• CAPITAL (MONTO - M\$)

SERIE	CAPITAL SUSCRITO	CAPITAL PAGADO
UNICA	12.741.411	12.741.411

Nota 28: Otros Ingresos y Egresos Fuera de la Explotación

Al 31 de diciembre del 2009 y 2008 bajo este rubro Otros Egresos y Egresos Fuera de Explotación, se presentan los siguientes conceptos:

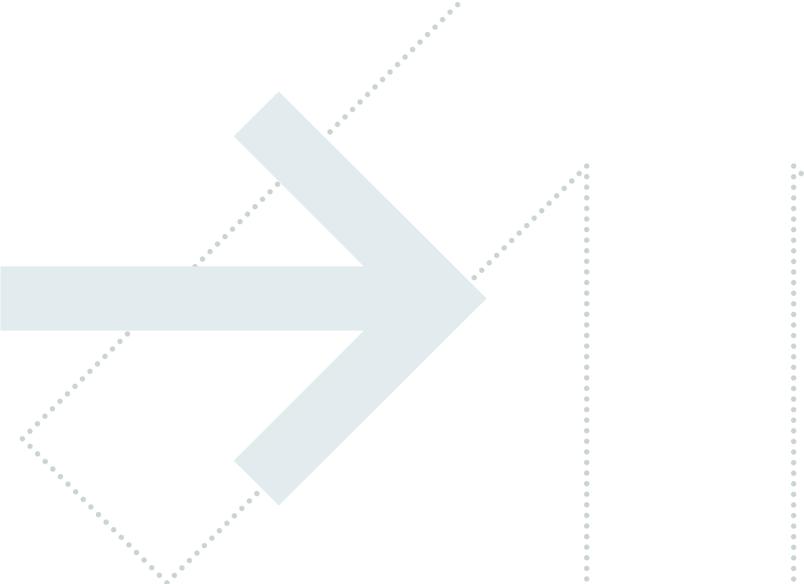
	2009 M\$	2008 M\$
Otros Ingresos Fuera de la Explotación	1.950	0
Otros Egresos Fuera de la Explotación	-265	-658

Los otros ingresos fuera de explotación corresponden a interés por pactos de retrocompra, multas por incumplimientos de contratos y ventas de bases de licitación y otros. Los otros egresos fuera de explotación corresponden a gastos notariales.

Nota 29: Corrección Monetaria

La composición de los saldos de la corrección monetaria al 31 de diciembre de 2009 y 2008 es la siguiente:

ACTIVOS (CARGOS) / ABONOS	ÍNDICE DE REAJUSTABILIDAD	31/12/09	31/12/08
EXISTENCIAS		-	-
ACTIVO FIJO		-276.824	-
INVERSIONES EN EMPRESAS RELACIONADAS		-	-
OTROS ACTIVOS NO MONETARIOS	IPC	0	0
CUENTAS DE GASTOS Y COSTOS	IPC	-36.526	3.156
TOTAL (CARGOS) ABONOS		-313.350	3.156
PASIVOS (CARGOS) / ABONOS			
PATRIMONIO	IPC	259.901	4.347
PASIVOS NO MONETARIOS	IPC	0	180
CUENTAS DE INGRESOS		40.772	-2.960
TOTAL (CARGOS) ABONOS		300.673	1.567
(PERDIDA) UTILIDAD POR CORRECCIÓN MONETARIA		-12.677	4.723



Nota 30: Diferencias de Cambio

Esta nota no tiene contenido.

Nota 31: Ítems Extraordinarios

Esta nota no tiene contenido.

Nota 32: Gastos de Emisión y Colocación de Títulos Accionarios y de Títulos de Deudas

Esta nota no tiene contenido.

Nota 33: Estado de Flujo de Efectivo

La empresa presenta estados de flujo de efectivo bajo el método directo. La empresa presenta estados de flujo de efectivo bajo el método directo. Los déficit operacionales de TMSA y sus requerimientos de inversión son aportados por la empresa Matriz, vía deuda o aportes de capital, recursos que son asegurados o garantizados por la DIPRES. El saldo final del efectivo y efectivo equivalente, es el siguiente:

	2009	2008
	M\$	M\$
Recaudación de deudores por ventas	4.729.096	19.430
Ingresos financieros percibidos	768	0
Otros ingresos percibidos	1.950	0
Pagos a proveedores y personal	-6.130.641	-8.970
Intereses pagados	0	-1.690
Colocación acciones de pago	784.029	0
Préstamos doc. empresas relacionadas	1.579.846	0
Pago préstamos doc. empresas relacionadas	-457.612	0
Incorporación de activos fijos	-38.429	0
Flujo Neto Total del Período	469.007	8.770
Efecto de la inflación	4.264	-493
Variación neta efectivo y efectivo equivalente	473.271	8.277
Saldo inicial de efectivo y efectivo equivalente	8.277	0
Saldo final de efectivo y efectivo equivalente	481.548	8.277

Nota 34: Contratos de Derivados

Esta nota no tiene contenido.

Nota 35: Contingencias y Restricciones

a) Compromisos Directos

No hay

b) Compromisos Indirectos

No hay

c) Juicios

No hay

d) Aavales recibidos de terceros

No hay

Nota 36: Cauciones Obtenidas de Terceros

La Sociedad al 31 de diciembre de 2009 y 2008, no mantiene cauciones obtenidas de terceros.

Nota 37: **Moneda Nacional y Extranjera**

La Información de esta nota, se detalla en el cuadro adjunto:

• MONEDA NACIONAL Y EXTRANJERA ACTIVOS

RUBRO	MONEDA	MONTO	
		31/12/09	31/12/08
ACTIVOS CIRCULANTES			
Disponible	\$ No Reajutable	181.548	8.275
Documentos Y Cuentas Por Cobrar Empresas Relacionadas	\$ No Reajutable	12	1.543.521
Pacto	\$ No Reajutable	300.000	0
Deudores Venta	\$ No Reajutable	3.088	0
Deudores Varios	\$ No Reajutable	1.623	0
Impuestos Por Recuperar	\$ No Reajutable	0	2.815
ACTIVOS FIJOS			
Maquinarias Y Equipos	\$ Reajutable	11.965.318	11.965.319
Otros Activos Fijos	\$ Reajutable	19.277	0
Construc.Y Obras Infraestruc.	\$ Reajutable	16.334	0
OTROS ACTIVOS			
Depreciacion	\$ Reajutable	-2.525.862	-213.770
Depreciacion Intangibles	\$ Reajutable	1.111	0
TOTAL ACTIVOS			
	\$ No Reajutable	486.271	1.554.611
	\$ Reajutable	9.476.178	11.751.549

• MONEDA NACIONAL Y EXTRANJERA PASIVOS CIRCULANTES

RUBRO	Moneda	HASTA 90 DÍAS				90 DÍAS A 1 AÑO			
		31/12/09		31/12/08		31/12/09		31/12/08	
		MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL
Documentos Y Cuentas Por Pagar Empresas Relacionadas	\$ No Reajutable	1.788.643	-	2.194.590	-	-	-	-	-
Documentos Y Cuentas Por Pagar	\$ No Reajutable	124.799	-	16.061	-	-	-	-	-
Provisiones	\$ No Reajutable	268.905	-	163.801	-	-	-	-	-
Retenciones	\$ No Reajutable	176.14	-	6.376	-	-	-	-	-
Total Pasivos Circulantes									
	\$ No Reajutable	2.199.961	-	2.380.828	-	0	-	0	-

• MONEDA NACIONAL Y EXTRANJERA PASIVOS LARGO PLAZO PERÍODO ACTUAL 31-12-2009

RUBRO	MONEDA	1 A 3 AÑOS		3 A 5 AÑOS		5 A 10 AÑOS		MÁS DE 10 AÑOS	
		MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL
Documentos Y Cuentas Por Pagar Empresas Relacionadas	\$ No Reajutable	-	-	-	-	-	-	52.944	-
TOTAL PASIVOS A LARGO PLAZO									
	\$ No Reajutable	0	-	0	-	0	-	52.944	-

• MONEDA NACIONAL Y EXTRANJERA PASIVOS LARGO PLAZO PERÍODO ANTERIOR 31-12-2008

RUBRO	MONEDA	1 A 3 AÑOS		3 A 5 AÑOS		5 A 10 AÑOS		MÁS DE 10 AÑOS	TASA INT. PROM. ANUAL
		MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	TASA INT. PROM. ANUAL	MONTO	
Documentos Y Cuentas Por Pagar Empresas Relacionadas	\$ No Reajutable	-	-	-	-	-	-	51.726	-
TOTAL PASIVOS A LARGO PLAZO									
	\$ No Reajutable	0	-	0	-	0	-	51.726	-

Nota 38: **Hechos Posteriores**

Entre el 31 de diciembre de 2009 y a la fecha de emisión de éstos estados financieros, no existen hechos posteriores que pudieran afectar significativamente las cifras en ellos contenidos, así como tampoco su interpretación.

Nota 39: **De las Sociedades Sujetas a Normas Especiales**

Esta nota no tiene contenido.

Nota 40: **Medio Ambiente**

La sociedad al 31 de diciembre de 2009 y 2008 no ha efectuado desembolsos que pudieran afectar en forma directa o indirecta a la protección del medio ambiente.

Nota 41: **Gastos de Investigación y Desarrollo**

Al 31 de diciembre de 2009, la Sociedad no ha incurrido en gastos por estos conceptos.

Nota 42: **Etapas de desarrollo**

Al 31 de diciembre de 2009, la Sociedad se encuentra en ejecución de sus actividades comerciales iniciadas el 1 de octubre de 2008.



Nota 43: **Dieta Directores**

En relación a la dieta para el directorio, en junta ordinaria de accionistas N°14 del 30 de abril de 2009, dice:

"Aprobar una dieta para los directores que no sean funcionarios de EFE, equivalente a nueve coma cinco UTM por cada sesión de directorio o comité del directorio a la que asistan, con un máximo de dos sesiones pagadas al mes. El Director que sea elegido Presidente percibirá el doble de la dieta señalada y el que sea elegido Vicepresidente una y media vez dicha dieta.

Adicionalmente, habida consideración que la sociedad se encuentra en operaciones desde octubre de 2008 y que durante los meses de marzo y abril del presente año se integraron nuevos directores, que no son funcionarios de la empresa matriz, se reconoce y ratifica que, el derecho a dieta se ha devengado también a estos últimos directores por el trabajo desarrollado durante el mes de marzo y abril del año en curso".

Las remuneraciones pagadas a los Directores de la empresa, al 31 de diciembre de 2009 y 2008 son las siguientes:

	Cargo	RUT	Profesión	2009	2008
				M\$	M\$
Juan Cavada Artígues	Presidente	4209625-2	Ingeniero Comercial	8.372	0
Juan Enrique Coeymans Avaria	Vicepresidente	3397510-4	Ingeniero Civil	10.476	0
Jaime Pilowsky Greene	Director	9528387-k	Abogado	6.984	0
Luis Manuel Rodríguez Cuevas	Director	7256950-4	Abogado	2.442	0
Franco Faccilongo Forno	Director	5902973-8	Ing. Civil Electrónico	0	0
Exequiel Silva Ortiz	Director *	9405257-2	Médico Veterinario	3.495	0
*: Renunciado con fecha 22-09-2009					

Nota 44: **Adopción de las Normas IFRS**

De acuerdo con las instrucciones descritas en el Oficio Circular N°427, emitido por la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) el 28 de diciembre de 2007, a contar del 1 de enero de 2010, **Trenes Metropolitanos S.A.** adoptará las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standar Board (IASB). Producto de lo anterior, se podrían originar cambios en los saldos patrimoniales, al 1 de enero de 2009, en los resultados del ejercicio por el año terminado el 31 de diciembre de 2009 y en la presentación y revelación de los estados financieros a dicha fecha. Los efectos preliminares de este cambio en los estados financieros de la Sociedad, han sido cuantificados y notificados a la SVS de acuerdo con las instrucciones del Oficio Circular N°556 de fecha 3 de diciembre de 2009. Asimismo, en el año 2010, para efectos comparativos, los estados financieros del ejercicio 2009, deberán presentarse de acuerdo con NIIF, los que así determinados, pueden diferir de los aquí presentados.

En diciembre de 2008, la Matriz contrató la ejecución de un estudio técnico con la sociedad de profesionales Ernst & Young para la valuación de sus activos fijos en operación, que permitió establecer que existían bienes sobre - valorados contablemente y otros bienes que se encontraban registrados a un valor inferior a su tasación comercial.

La empresa procedió a ajustar en M\$16.209.990, el valor contable de aquellos bienes cuyo valor de tasación resultó inferior al valor libro registrado; aplicando esta disminución del valor, a provisiones de deterioro ya constituidas por la Administración, durante el ejercicio 2007, sin haber afectado la valuación del material rodante.

Como parte del proceso de convergencia a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) durante el ejercicio 2009, EFE y sus filiales efectuaron estudios internos, que permitieran mantener los actuales criterios de activación de la revisiones mayores, en consecuencia con el desarrollo de su Plan EBITDA Cero al año 2016, evitando afectar este indicador con el cambio en los criterios contables.

Lo enunciado anteriormente se fundamenta en el hecho de asegurar que las mantenciones efectuadas al material rodante de las filiales, se consideren en el valor de los activos y con ello, no reconocerlas como gasto, impactando negativamente los resultados del año de la revisión.

Para materializar lo anterior, se disminuirá la vida útil de los trenes en función de las revisiones de mantención mayores quedando valorados al valor costo de ésta, la cual se irá depreciando en la cantidad de años hasta la próxima revisión.

Bajo el criterio contable a adoptar se producirá un efecto importante en la valorización de los bienes del Activo Fijo, conformados principalmente por material rodante, los cuales implicarán una disminución de M\$8.689.550; valor considerado en la información entregada a la Superintendencia de Valores y Seguros, el 31 de diciembre de 2009.

INFORME DE LOS AUDITORES EXTERNOS
Referido a los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2009

Razón social de los auditores externos: KPMG Auditores Consultores Limitada
RUT de los auditores externos: 89.907.300-2

Señores Directores y Accionistas de Trenes Metropolitanos S.A.:

1. Hemos efectuado una auditoría a los balances generales de **Trenes Metropolitanos S.A.** al 31 de diciembre de 2009 y 2008 y a los correspondientes estados de resultados y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. La preparación de dichos estados financieros (*que incluyen sus correspondientes notas*) es responsabilidad de la administración de **Trenes Metropolitanos S.A.** Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros, con base en las auditorías que efectuamos.
2. Nuestras auditorías fueron efectuadas 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 están exentos de representaciones incorrectas significativas. Una auditoría comprende el examen, a base de pruebas, de las evidencias que respaldan los montos e informaciones revelados en los estados financieros. Una auditoría comprende, también, una evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas hechas por la administración de la Compañía, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que nuestras auditorías constituyen una base razonable para fundamentar nuestra opinión.
3. En nuestra opinión, los mencionados estados financieros presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de **Trenes Metropolitanos S.A.** al 31 de diciembre de 2009 y 2008 y los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de conformidad con principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile.
4. Como se explica en Nota 33 a los estados financieros la Sociedad inició sus operaciones a partir del 01 de octubre de 2008.
5. Como se explica en la Nota 44 a los estados financieros, a partir del 1 de enero de 2010 **Trenes Metropolitanos S.A.** adoptará las Normas Internacionales de Información Financiera.
6. Según se desprende de la lectura de los estados financieros, **Trenes Metropolitanos S.A.**, presenta un resultado operacional y capital de trabajo negativo por M\$3.933.207 y M\$ 1.713.690 respectivamente, al 31 de diciembre de 2009. Los planes de la Administración que satisfacen el financiamiento y continuidad operacional se presentan en Nota 33.

Nombre de la persona autorizada que firma: Héctor del Campo R.
RUT de la persona autorizada que firma: 6.978.142-k



Héctor del Campo R.

Santiago, 19 de febrero de 2010

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Los Directores y Gerente General de la Empresa **Trenes Metropolitanos S.A.**, firmantes de esta declaración, se hacen responsables bajo juramento respecto de la veracidad de toda la información incorporada en la Memoria Anual Año 2009 de la empresa. La firma de esta Declaración es efectuada en cumplimiento de la Norma de Carácter General N°30 y sus modificaciones, emitidas por la Superintendencia de Valores y Seguros.

Nombre	Cargo	Rut	Firma
Juan Cavada Artígues	Presidente	4.209.625-2	
Juan Enrique Coeymans Avaria	Vicepresidente	3.397.510-4	
Jaime Pilowsky Greene	Director	9.528.387-K	
Luis Manuel Rodríguez Cuevas	Director	7.256.950-4	
Franco Faccilongo Forno	Director	5.902.973-8	
Jorge Inostroza Sánchez	Gerente General	6.478.244-4	

Santiago, marzo de 2010.





Coordinación

Trenes Metropolitanos S.A.

Diseño y Producción

Macarena Fernández Puga
www.macarenafernandez.cl

Impresión de 50 ejemplares
abril 2010, Santiago de Chile