



**MEMORIA ANUAL
2010
TRENES METROPOLITANOS S.A.**

TRENES METROPOLITANOS S.A.

MEMORIA 2010

Índice

I.	Carta Presidente del Directorio	3
II.	Declaración de Responsabilidad	4
III.	Identificación de la Sociedad	5
IV.	Propiedad de la Entidad	5
V.	Organización Interna	6
VI.	Administración del Personal	7
VII.	Remuneraciones del Directorio	8
VIII.	Remuneraciones de Ejecutivos	8
IX.	Actividades y Negocios	8
	1. Información Histórica	8
	2. Descripción de las Actividades y Negocios	9
	3. Mercados en que participa	10
X.	Indicadores de Gestión Comercial 2010	10
	1. Pasajeros Transportados	10
	2. Tren/Kilómetro	11
	3. Pasajero/Kilómetro	11
	4. Distancia Media	12
	5. Tabulación Indicadores de Gestión	13
XI.	Estados Financieros de la Empresa	14
XII.	Notas de los Estados Financieros	19
XIII.	Informe de los Auditores Independientes	45
XIV.	Hechos Relevantes	47
XV.	Análisis Razonado	50

I. CARTA PRESIDENTE DEL DIRECTORIO

Me dirijo a ustedes en nombre del Directorio y de todos los trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A. para presentar los indicadores más representativos de la gestión 2010, a través de la Memoria corporativa.

Durante este período se registraron pérdidas por M\$ 3.400. En adelante, se presentan los movimientos de la empresa para los ejercicios terminados a diciembre de 2010 y 2009, los que se detallan en los Estados Financieros.

Es importante mencionar que nuestro servicio, al igual que un gran número de empresas de la zona centro sur del país, se vieron afectados por el sismo del 27 de febrero. Este escenario nos llevó a volver a lo básico, a poner todas nuestras energías en reponer lo antes posible el servicio, dentro de las posibilidades existentes, debido a las condiciones de las vías. Fue así, que al lunes siguiente (1 de marzo) y gracias al trabajo de todo el equipo, pudimos reponer el servicio en un primer tramo, entre Alameda y Nos, dando una importante señal tanto a trabajadores como a usuarios.

El segundo tramo en operar fue Graneros – San Fernando a contar del 9 de marzo. Una vez reparado el puente Maipo (entre Nos y Buin Zoo) el 28 de marzo, se repuso el servicio a lo largo de toda la red.

Sin embargo, el servicio no se normalizó, hubo un aumento considerable en los tiempos de viaje debido a las prevenciones y reparaciones en la vía, y la frecuencia de trenes bajó, afectándose en un 22% la hora punta.

Lo anterior, provocó una baja importante en el número de pasajeros (74% en marzo), efecto que se prolongó pero en menores tasas durante todo el año 2010, con lo que se alcanzó una cifra de 6.091.640 pasajeros, inferior en un 11,5% respecto del año anterior.

A partir del mes de junio, junto al nuevo directorio nos incorporamos a la empresa, iniciando el 2º semestre la revisión de los aspectos críticos del negocio buscando estrategias para manejar la caída de la demanda, la contención de los costos operacionales y proyectos para el futuro.

En este escenario, se orientaron los esfuerzos a la contención de los costos variables, energía de tracción, mantención de trenes y servicios de terceros, buscando alternativas de optimización del servicio y los costos, con el objeto de reducir significativamente su déficit operacional.

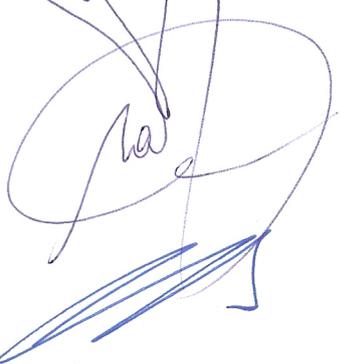
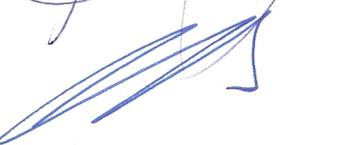
En noviembre se incorporaron a la planta de la empresa 27 maquinistas y 27 ayudantes para proveer internamente un servicio que hasta ese momento prestaba EFE. Estas contrataciones permitirán tener un control más estrecho de la calidad y confiabilidad de la operación.

Se han realizado estudios de diversos escenarios operacionales, para definir las necesidades técnicas, de infraestructura y comerciales que se requieren en un servicio de cercanías (corta distancia), para enfrentar una demanda por sobre los 6 millones de usuarios y mejorar significativamente la calidad del servicio actual. Éstos son los nuevos desafíos que enfrentaremos en conjunto durante el 2011.



II. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Los Directores y Gerente General de la Empresa Trenes Metropolitanos S.A., firmantes de la presente declaración, se hacen responsables bajo juramento respecto de la veracidad de toda la información incorporada en la Memoria Anual Año 2010 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 Esteban Doña Novoa	PRESIDENTE	6.061.491-1	
Manuel Francisco Gana Eguiguren	VICEPRESIDENTE	6.376.183-4	
Carlos Antonio Díaz Vergara	DIRECTOR	7.033.701-0	
Marisa Kausel Contador	DIRECTOR	8.003.616-7	
José Miguel Quiroga Soto	DIRECTOR	6.875.868-8	
Cristián Moya Silva	GERENTE GENERAL	10.398.971-K	

Santiago, marzo de 2011

III. IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD

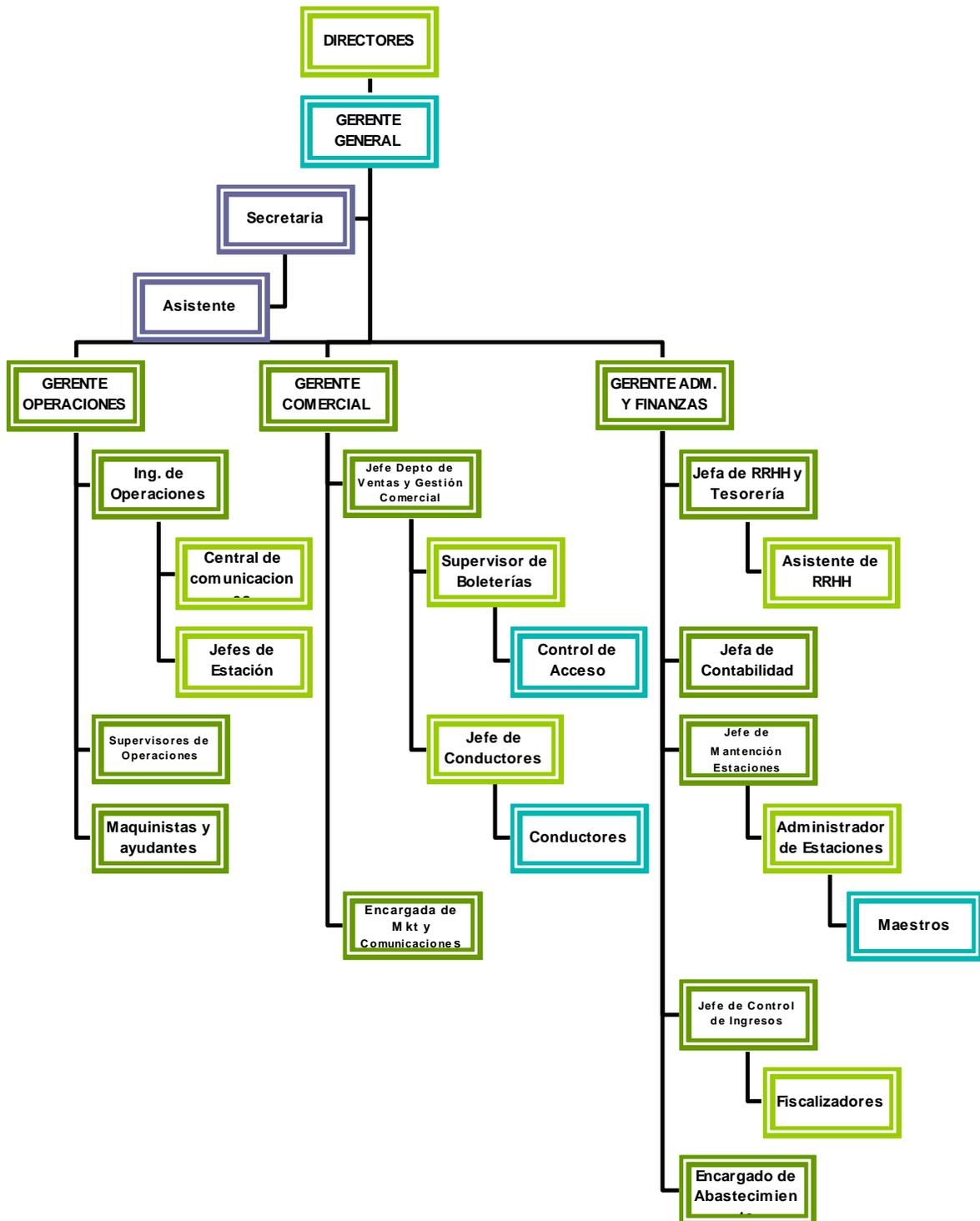
Razón Social:	Trenes Metropolitanos S.A.
Rol Único Tributario:	Nº 96.756.320-k
Domicilio Legal:	Avenida Libertador Bernardo O'Higgins Nº 3170, Andén 1, Estación Central.
Tipo de entidad:	Sociedad Anónima Cerrada
Inscripción SVS:	Nº 579, de fecha 2 de septiembre de 1996. Está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.
Dirección:	Avenida Libertador Bernardo O'Higgins Nº 3170, Andén 1, Estación Central.
Teléfono:	56-2-585 5221
Página Web:	www.tmsa.cl
Documentos constitutivos:	La sociedad fue constituida mediante escritura pública, repertorio Nº 230 de fecha 29 de septiembre de 1995, ante notario público de la Primera Notaría de Providencia, Sr. Camilo Valenzuela Riveros, cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial Nº 35.307 de fecha 03 de noviembre de 1995, e inscrita a fojas 26.034 Nº 21.051, del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, año de 1995.

IV. PROPIEDAD DE LA ENTIDAD

ESTRUCTURA ACCIONARIA DE LA SOCIEDAD

Accionistas	RUT	Número de Acciones	Participación (%)
Empresa de los Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	82.274.632	99,999927
Infraestructura y Tráfico Ferroviario	96.756.330-7	60	0,000073
Totales		82.274.692	100,000000

V. ORGANIZACIÓN INTERNA



VI. ADMINISTRACIÓN DEL PERSONAL

Al 31 de diciembre de 2010

DIRECTORIO

Nombre	Cargo	Rut	Profesión
Juan Esteban Doña Novoa	Presidente	6.061.491-1	Ingeniero Comercial, Pontificia Universidad Católica de Chile
Manuel Francisco Gana Eguiguren	Vicepresidente	6.376.183-4	Ingeniero industrial, Universidad Católica de Chile.
Carlos Antonio Díaz Vergara	Director	7.033.701-0	Ingeniero Comercial, Pontificia Universidad Católica de Chile, Magíster en Economía, Universidad de California Los Ángeles, USA
Marisa Kausel Contador	Directora	8.003.616-7	Ingeniera Civil de la U. de Chile
José Miguel Quiroga Soto	Director	6.875.868-8	Ingeniero Comercial de la Universidad de Chile.

EJECUTIVOS

Nombre	Cargo	Rut	Profesión
Cristián Moya Silva	Gerente General	10.398.971-K	Ingeniero de Transportes, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Alejandro Socías Ibáñez	Gerente de Adm. y Finanzas	6.056.877-4	Ingeniero Agrónomo, Economista Agrario, Universidad de Chile

DOTACIÓN DEL PERSONAL

Directivos	2
Jefaturas	6
Personal a bordo Trenes	85
Personal Estaciones	24
Personal de administración	10
TOTAL GENERAL	127

VII. REMUNERACIONES DEL DIRECTORIO

Nombre	Cargo	2010 Monto Bruto M\$	2009 Monto Bruto M\$	Fecha ingreso	Fecha salida
Juan Esteban Doña Novoa	Presidente	12.086	-	30/06/2010	Vigente
Manuel Francisco Gana Eguiguren	Vicepresidente	9.064	-	30/06/2010	Vigente
Carlos Antonio Díaz Vergara	Director	5.686	-	30/06/2010	Vigente
Marisa Kausel Contador	Directora	1.786	-	16/11/2010	Vigente
José Miguel Quiroga Soto	Director	1.429	-	16/11/2010	Vigente
Miguel Flores Vargas	Ex Director	0	-	30/06/2010	11/08/2010
Alejandro Valenzuela Diez	Ex Director	3.545	-	30/06/2010	21/10/2010
Luis Sánchez Castellón	Ex Presidente	0	-	23/04/2010	29/06/2010
Cecilia Araya Catalán	Ex Vicepresidente	0	-	23/04/2010	29/06/2010
Ricardo Nanjarí Román	Ex Director	0	-	23/04/2010	29/06/2010
Leonidas Henríquez Pinto	Ex Director	0	-	23/04/2010	29/06/2010
Juan Cavada Artigues	Ex Presidente	4.879	8.872	30/04/2009	21/04/2010
Juan Enrique Coeymans Avaria	Ex Vicepresidente	4.186	10.476	30/04/2009	21/04/2010
Luis Manuel Rodríguez Cuevas	Ex Director	2.095	2.442	22/09/2009	20/04/2010
Jaime Pilowsky Greene	Ex Director	2.095	6.984	30/04/2009	21/04/2010
Franco Faccilongo Forno	Ex Director	0	0	30/04/2009	21/04/2010
Exequiel Silva Ortiz	Ex Director	-	3.495	02/04/2009	22/10/2009

VIII. REMUNERACIONES DE EJECUTIVOS

Nombre	Cargo	2010 Monto Bruto M\$	2009 Monto Bruto M\$	Fecha ingreso	Fecha salida
Cristián Moya Silva	Gerente General	48.333	38.092	01/10/2008	Vigente
Alejandro Socías Ibáñez	G. Adm. y Finanzas	39.611	36.851	01/10/2008	Vigente
Rafael Lubascher Ramírez	Ex Gerente Comercial	32.604	9.554	01/10/2009	19/11/2010
Jorge Inostroza Sánchez	Ex Gerente General	32.891	72.000	01/10/2008	30/04/2010
Pablo Hernández Sarabia	Ex Gerente Comercial	-	27.602	16/12/2008	30/09/2009

IX. ACTIVIDADES Y NEGOCIOS DE LA ENTIDAD

1. INFORMACIÓN HISTÓRICA

Trenes Metropolitanos S.A (TMSA) inicia su operación a partir del 1 de octubre de 2008 bajo el formato de sociedad anónima en respuesta a la re-estructuración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), 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.

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.

El objeto de la Sociedad es:

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.

TMSA realiza el desarrollo, gestión y operación de su servicio Metrotren, conectando Santiago con Rancagua y San Fernando; y de la explotación comercial de las estaciones entre dichas localidades.

La empresa 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.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y NEGOCIOS

Metrotren, es un servicio de transportes de pasajeros por ferrocarriles, que opera como tren de cercanías uniendo las ciudad de Santiago con San Bernardo, Paine, Rancagua y San Fernando, y otras localidades a través de sus estaciones intermedias dispuestas entre la Región Metropolitana y la VI región.

El servicio busca asegurar la conectividad a dichas zonas, mejorando la accesibilidad general de sus habitantes en sus viajes diarios (trabajo, estudio y turismo), 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 (UT 440, reacondionadas de tracción eléctrica), 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 mismos andenes (Andén 1 y 6) de la Estación Central, para estar completamente involucrados en la operación y presenciar en terreno los requerimientos de los pasajeros.

TMSA no cuenta con políticas de inversión y financiamiento debido a que la empresa es financiada a través de la Matriz.

Sus principales proveedores son:

- Empresas de los Ferrocarriles del Estado: Servicios corporativos de redes y comunicaciones.
- EME: Contrato de recaudación,
- Deep Cleaning: Servicio de aseo de estaciones
- Temoinsa: Servicio de aseo de trenes.

TMSA no posee filiales o coligadas, ni participa de otras sociedades.

3. MERCADOS EN QUE PARTICIPA

TMSA es una empresa de transporte de pasajeros por ferrocarril que une a la capital con sus zonas aledañas o de influencia, funcionando como un tren de cercanías. Conecta las comunas de Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, San Bernardo, Buin, Paine, San Francisco, Rancagua, Requínoa, Rengo, Malloa y San Fernando, a través de 133,8 km. de vía férrea y sus 18 estaciones.

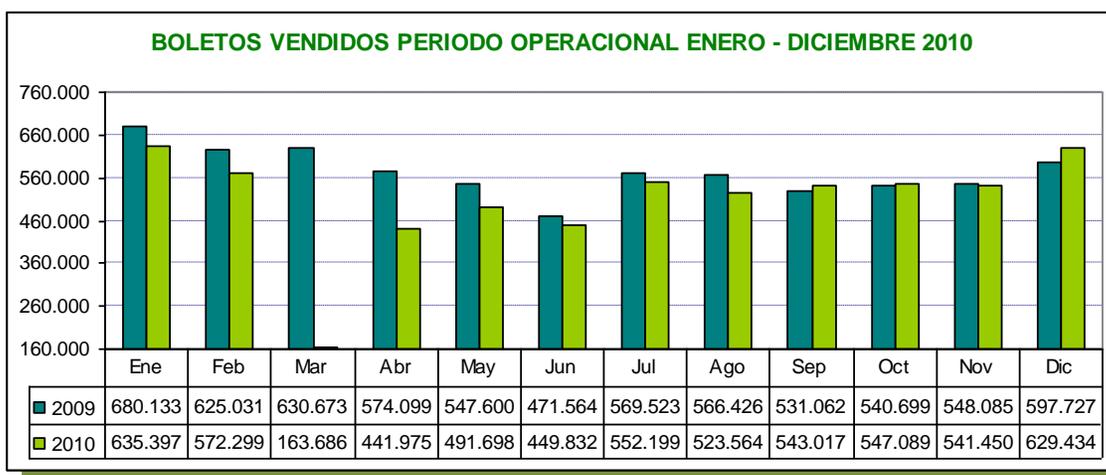
X. INDICADORES GESTIÓN COMERCIAL 2010

Las ventas de pasajes durante el 2010, en comparación al periodo de operaciones de TMSA 2009, disminuyeron en un 17%, resultado que se explica por dos situaciones principales y que repercutieron en la caída de los indicadores. El terremoto del 27 de febrero obligó a la empresa a cerrar sus operaciones en 7 estaciones por una semana y en otras 6 estaciones por aproximadamente un mes, junto con ello, durante el mes de marzo se aplicó una disminución en las tarifas de los pasajes.

Indicadores Comerciales TMSA	2010	2009	Variación %
Ventas de Pasajes M\$	5.171.323	6.307.251	-17%
Pasajeros	6.091.640	6.882.622	-11%
Tren Kilómetro	1.562.461	1.862.895	-16%
Pasajeros Kilómetros	268.306.368	321.453.804	-17%

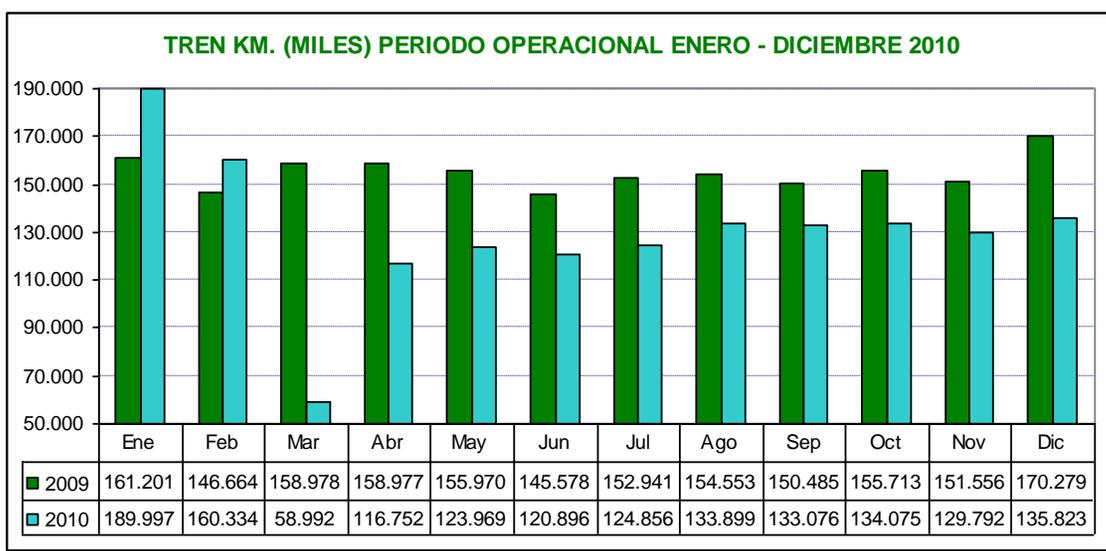
1. PASAJEROS TRANSPORTADOS

TMSA acumuló un total de 6.091.640 boletos vendidos entre enero y diciembre de 2010. En el gráfico adjunto a continuación, se entrega el detalle por venta mensual, observándose un mayor incremento en el mes de diciembre de un 5% en la cantidad de pasajeros transportados en comparación a Diciembre de 2009. Por el lado contrario se observa el mes de marzo con un nivel inferior de ventas respecto a todo el periodo operacional de 2010 y en comparación a marzo de 2009, los pasajeros transportados en igual mes de 2010 fueron un 74% inferior, debido principalmente a la baja oferta de servicios producto del cierre de las estaciones afectadas por el terremoto.



2. TREN/KILÓMETRO

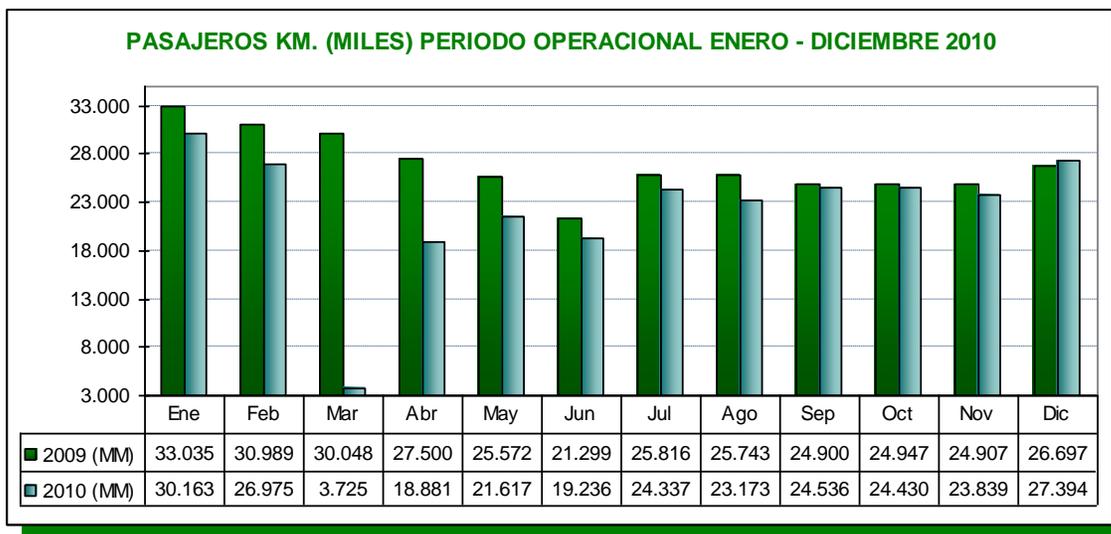
El tren Km. mide la cantidad de servicios ofertados, expresados en kilómetros recorridos. Los 2 primeros meses del 2010, contaron con una mayor frecuencia (asociada al aumento de demanda en período estival), la que baja bruscamente en marzo (producto del terremoto) para posteriormente aumentar pero a un nivel restringido de oferta.



3. PASAJEROS/KILÓMETRO

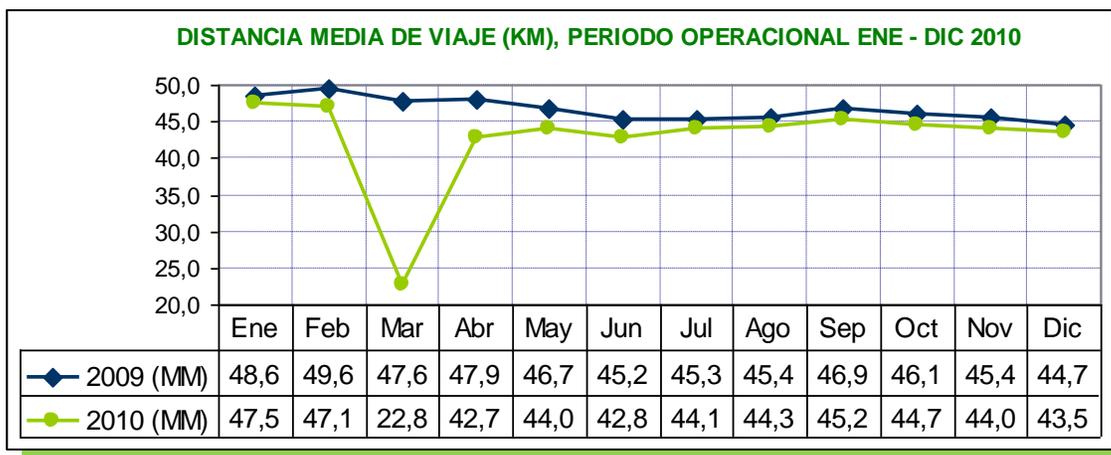
Este indicador que relaciona la cantidad de pasajeros con su distancia media de viajes, experimentó una disminución durante el 2010 de 8,39% comparado con el año anterior. Dicha baja se explica por la reducción de ambos factores, en el caso de los Trenes-kilómetro está asociada a la reducción de la oferta mientras que la distancia

media de viaje se explica por el desplazamiento de la demanda a la zona urbana de Santiago (tramo Alameda – Nos).



4. DISTANCIA MEDIA

Con excepción del periodo marzo, abril y mayo de 2010, la distancia promedio de viaje ha mantenido un comportamiento similar al año 2009. Entre los meses de junio a diciembre, la variación fue de -1,5 kilómetros promedio de distancia recorrida.



5. TABULACIÓN INDICADORES DE GESTIÓN

PASAJEROS	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2010	635.397	572.299	163.686	441.975	491.698	449.832	552.199	523.564	543.017	547.089	541.450	629.434	6.091.640
2009	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
2010 / 2009	- 6,6%	- 8,4%	- 74,0%	- 23,0%	- 10,2%	- 4,6%	- 3,0%	- 7,6%	2,3%	1,2%	- 1,2%	5,3%	- 11,5%

TREN Km.	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2010	189.997	160.334	58.992	116.752	123.969	120.896	124.856	133.899	133.076	134.075	129.792	135.823	1.562.461
2009	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
2010 / 2009	17,9%	9,3%	- 62,9%	- 26,6%	- 20,5%	- 17,0%	- 18,4%	- 13,4%	- 11,6%	- 13,9%	- 14,4%	- 20,2%	- 16,1%

PASAJEROS Km.	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2010 (MM)	30.163	26.975	3.725	18.881	21.617	19.236	24.337	23.173	24.536	24.430	23.839	27.394	268.306
2009 (MM)	33.035	30.989	30.048	27.500	25.572	21.299	25.816	25.743	24.900	24.947	24.907	26.697	321.454
2010 / 2009	- 8,7%	- 13,0%	- 87,6%	- 31,3%	- 15,5%	- 9,7%	- 5,7%	- 10,0%	- 1,5%	- 2,1%	- 4,3%	2,6%	- 16,5%

Distancia Media (KM)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2010 (MM)	47,5	47,1	22,8	42,7	44,0	42,8	44,1	44,3	45,2	44,7	44,0	43,5	42,7
2009 (MM)	48,6	49,6	47,6	47,9	46,7	45,2	45,3	45,4	46,9	46,1	45,4	44,7	46,6
2010 / 2009	- 2,3%	- 4,9%	- 52,2%	- 10,8%	- 5,9%	- 5,3%	- 2,8%	- 2,6%	- 3,6%	- 3,2%	- 3,1%	- 2,6%	- 8,4%

XI. ESTADOS FINANCIEROS DE LA EMPRESA

Estados de Situación Financiera Clasificados
31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 enero de 2009
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ACTIVOS	Nota	31.12.2010 M\$	31.12.2009 M\$	01.01.2009 M\$
ACTIVOS CORRIENTES				
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	476.477	481.548	8.470
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, neto	5	8.131	4.710	-
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	6	9.604	12	1.579.858
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		494.212	486.270	1.588.328
ACTIVOS NO CORRIENTES				
Activos intangibles distintos a la plusvalía	8	943	1.111	-
Propiedades, plantas y equipos, neto	9	6.962.215	7.478.563	7.581.449
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		6.963.158	7.479.674	7.581.449
TOTAL ACTIVOS		7.457.370	7.965.944	9.169.777

Estados de Situación Financiera Clasificados
31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 enero de 2009
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	Nota	31.12.2010 M\$	31.12.2009 M\$	01.01.2009 M\$
PASIVOS CORRIENTES				
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	10	52.502	142.952	22.966
Otras provisiones varias corrientes	11	183.917	239.501	46.189
Provisiones por Beneficios a empleados	12	52.989	29.404	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	3.821.344	1.788.103	2.367.719
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		4.110.752	2.199.960	2.436.874
PASIVOS NO CORRIENTES				
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	1.689.780	708.739	52.944
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		1.689.780	708.739	52.944
PATRIMONIO				
Capital emitido	13	12.755.524	12.755.524	12.257.332
Primas de Emisión	13	154	154	158
Otras reservas		285.843	285.843	-
Resultados retenidos		(11.384.683)	(7.984.276)	(5.577.531)
TOTAL PATRIMONIO		1.656.838	5.057.245	6.679.959
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO		7.457.370	7.965.944	9.169.777

Estados de Resultados Integrales por Función
Por los años terminados al 31 de diciembre de
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

Ganancia (pérdida)	Nota	01.01.2010 31.12.2010	01.01.2009 31.12.2009
Ingresos de actividades ordinarias	14	5.474.091	6.349.709
Costo de ventas	15	(7.804.294)	(7.737.123)
Ganancia bruta		(2.330.203)	(1.387.414)
Gasto de administración	16	(1.073.979)	(1.051.976)
Otras ganancias (pérdidas)		4.834	32.609
Ingresos financieros		154	768
Costos financieros		(1.213)	(731)
Ganancia (pérdida), antes de impuesto		(3.400.407)	(2.406.744)
Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora		(3.400.407)	(2.406.744)
Ganancia (pérdida)		(3.400.407)	(2.406.744)
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL			
Ganancia (pérdida)		(3.400.407)	(2.406.744)
Componentes de otros resultado integral, ante de impuesto		-	-
Diferencia de cambio por conversión		-	-
Activos Financieros disponibles para la venta		-	-
Ganancia (pérdida), Integral Total		(3.400.407)	(2.406.744)
Ganancias integral atribuibles a los propietarios de la controladora		(3.400.407)	(2.406.744)
Ganancia (pérdida), Integral Total		(3.400.407)	(2.406.744)
Utilidad o pérdida por acción		(41,3)	(29,3)
Numero de acciones Miles		82.275	82.275

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto
Por los años terminados al 31 de diciembre de
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Tipo Moneda	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Ganancias (Perdidas) Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2010	CLP	12.755.524	154	285.843	(7.984.276)	5.057.245
Ganancia o (pérdida)	CLP	-	-	-	(3.400.407)	(3.400.407)
Saldo final período actual 31 de Diciembre de 2010	CLP	12.755.524	154	285.843	(11.384.683)	1.656.838

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Tipo Moneda	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Ganancias (Perdidas) Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2009	CLP	12.257.332	158	-	(5.577.531)	6.679.959
Cambios en patrimonio						
Emision de patrimonio	CLP	784.030	-	-	-	784.030
Incremento o (disminucion) por transferencias y otros	CLP	(285.838)	(4)	285.842	-	-
Ganancia o (pérdida)	CLP	-	-	-	(2.406.744)	(2.406.744)
Cambios en patrimonio	CLP	498.192	(4)	285.842	(2.406.744)	(1.622.714)
Saldo final período actual 31 de Diciembre de 2009	CLP	12.755.524	154	285.842	(7.984.275)	5.057.245

Nota: N° 13.

Estados de Flujo de Efectivo
Por los años terminados al 31 de diciembre de
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

SVS Estado de Flujo de Efectivo Indirecto	Nota	01.01.2010 31.12.2010	01.01.2009 31.12.2009
Ganancia(pérdida)		(3.400.407)	(2.406.744)
Ajustes por gastos de depreciación y amortización	8-9	1.076.664	859.140
Ajuste por provisiones		11.226	193.312
Total de ajustes por conciliación de ganancias (pérdidas)		1.087.890	1.052.452
Deudores por Ventas		(4.155)	(4.711)
Dism. (aum.) de activos que afectan al flujo de efect. operacional		(4.155)	(4.711)
Aum.(Dism.) de pasivos que afectan al flujo de efect. operacional		(125.361)	148.851
Cuentas por pagar relacionadas con result. de explotación		(125.361)	148.851
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(2.442.033)	(1.210.152)
Cobros procedentes del reembolso de anticipos y ptamos. concedidos a terceros, clasificados como actividades de inversión	6	2.462.530	(579.076)
Flujos de efectivo netos de (utilizados en) actividades de financiación		-	1.439.827
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		2.462.530	860.751
Recaudación de otros prestamos empresa relacionada		(6)	(1.111)
Incorporación de otros activos fijos menos		(15.971)	(756.256)
Otros desembolsos de Inversión		(9.591)	1.579.846
Flujo originado por Actividades de Inversión		(25.568)	822.479
VARIACION EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE DEL PERÍODO		(5.071)	473.078
Efecto Inflación sobre efectivo y efectivo equivalente		-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente		(5.071)	473.078
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del periodo		481.548	8.470
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del periodo	4	476.477	481.548

XII. NOTAS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

Nota 1 - Información General

Trenes Metropolitanos S.A. es una Sociedad Anónima cerrada, filial de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, sujeta a las normas que rigen para las sociedades anónimas abiertas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros. Fue constituida por escritura pública con fecha 29 de septiembre de 1995, ante el Notario Público Don Camilo Valenzuela Riveros.

El domicilio comercial es Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 3170, Estación Central, Santiago.

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 servicios 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 No 579 con fecha 2 de septiembre de 1996 y está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Trenes Metropolitanos S.A. es una filial de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en adelante EFE o Matriz.

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.

Los estados financieros de Trenes Metropolitanos S.A. correspondientes al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2009 fueron aprobados por su Directorio en sesión celebrada el día 23 de febrero de 2010. Estos estados financieros anuales fueron confeccionados de acuerdo a principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile y Normas de la Superintendencia de Valores y Seguros, por lo tanto, no coinciden con los saldos al 31 de diciembre de 2009 que han sido incluidos en los presentes estados financieros, debido a que estos últimos han sido re-expresados de acuerdo a las Normas

Contables descritas en Nota 2.1. En Nota 3 se detalla la reconciliación del patrimonio neto y resultados del ejercicio, junto a una descripción de los principales ajustes.

Nota 2 - Resumen de las Principales Políticas Contables

2.1) Bases de preparación de los estados financieros

Los presentes estados financieros de Trenes Metropolitanos S.A., han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de la Información Financiera (NIIF), emitidas por el International Accounting Standards Board (en adelante IASB), con excepción de la aplicación NIC 36 para determinación del deterioro de activos. En sustitución a dicha norma, la Sociedad fue autorizada por la Superintendencia de Valores y Seguros, mediante oficio ordinario N°4887 de fecha 16 de febrero de 2011, a aplicar excepcionalmente la norma Internacional de contabilidad del Sector Público (NICSP) N°21. En Nota 2.7 se detalla el alcance de esta norma.

Estos estados financieros correspondientes al período de doce meses terminados al 31 de diciembre de 2010, han sido aprobados por su directorio en sesión N° 75 de fecha 28 de Marzo de 2011. La información contenida en estos estados financieros es responsabilidad del Directorio de la Sociedad. En la preparación de los estados financieros se han utilizado determinadas estimaciones realizadas por la Gerencia para cuantificar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellos.

Estas estimaciones se refieren básicamente a:

- La estimación de valores recuperables.
- Las vidas útiles y los valores residuales de las propiedades, plantas y equipos e intangibles.

2.2) Nuevas normas e interpretaciones emitidas

Las mejoras y modificaciones a las IFRS, así como las interpretaciones que han sido publicadas en el período se encuentran detalladas a continuación. A la fecha de estos estados financieros estas normas aún no entran en vigencia y la Sociedad no ha aplicado ninguna en forma anticipada:

Normas	Contenido	Fecha de aplicación obligatoria
IFRS 9	Instrumentos Financieros	1 de Enero 2013
IFRIC 19	Cancelación de Pasivos Financieros con Instrumentos de Patrimonio	1 de Enero 2011
Modificaciones y mejoras		
IFRS 1	Adopción por Primera Vez	1 de Enero 2011
IFRS 3	Combinaciones de negocios	1 de Enero 2011
IFRS 7	Instrumentos Financieros: Revelaciones	1 de Enero 2011
IAS 1	Presentación de Estados Financieros	1 de Enero 2011
IAS 12	Impuesto a las Ganancias	1 de Enero 2012
IAS 24	Partes Relacionadas	1 de Enero 2011
IAS 27	Estados financieros consolidados y separados	1 de Enero 2011
IAS 32	Instrumentos financieros : Presentación	1 de Enero 2011
IAS 34	Información Financiera Intermedia	1 de Enero 2011
IFRIC 13	Programas de Fidelización de Clientes	1 de Enero 2011
IFRIC 14	Prepago de requisitos mínimos de financiación	1 de Enero 2011

La Sociedad ha evaluado los impactos generados o que podría generar las mencionadas normas, mejoras y modificaciones, concluyendo que no afectará los estados financieros.

2.3) Transacciones en moneda extranjera

a) Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en los estados financieros se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que opera la entidad (moneda funcional). La moneda funcional de Trenes Metropolitanos S.A. es el peso chileno, toda la información es presentada en miles de pesos (M\$).

b) Bases de conversión

Al cierre del período los activos y pasivos mantenidos en unidades de fomento (UF) han sido convertidos a pesos chilenos, considerando los tipos de cambio observados a la fecha de cierre del ejercicio, de acuerdo a lo siguiente:

Moneda	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
UF	21.455,55	20.942,88	21.451,88

2.4) Información financiera por segmentos operativos

La Sociedad gestiona su operación y presenta la información en los estados financieros sobre la base de un único segmento operativo, transporte de pasajeros por vía férrea.

2.5) Propiedades, plantas y equipos

La Sociedad aplica el modelo de costo en la valorización de sus propiedades, plantas y equipos. Para ello, con posterioridad de su reconocimiento como activo, los componentes de propiedades, plantas y equipos se contabilizan por su costo menos la depreciación acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro del valor.

El costo de los activos incluye los siguientes conceptos:

- ✿ Los costos de ampliación, modernización o mejora que representan un aumento de la productividad, capacidad o eficiencia o un alargamiento de la vida útil de los bienes se capitalizan como mayor costo de los correspondientes bienes.
- ✿ Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se registran como mayor valor de los respectivos bienes, con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados.
- ✿ Los gastos de reparaciones, conservación y mantenimiento se imputan a resultados del ejercicio en que se producen. Cabe mencionar que algunos elementos de propiedades, plantas y equipos de la Sociedad requieren revisiones periódicas, en este sentido, los elementos objeto de sustitución son reconocidos separadamente del resto del activo y con un nivel de desagregación que permita amortizarlo en el período que medie entre la actual y hasta la siguiente revisión.
- ✿ Los gastos por mantenimiento mayor del material rodante, que considera entre otros conceptos la inspección y el reemplazo de partes y piezas son capitalizados como un activo independiente del bien principal, siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas para su reconocimiento en la NIC 16, y por tal motivo dicho costo se da baja del bien principal.
- ✿ Las propiedades, plantas y equipos, netos en el caso del valor residual de los mismos, se deprecian distribuyendo linealmente el costo de los diferentes elementos que lo componen entre los años de vida útil estimada, que constituyen el período que la Sociedad espera utilizarlos. La vida útil se revisa al menos una vez en el período financiero.
- ✿ Las ganancias o pérdidas que surgen en ventas o retiros de bienes de propiedades, plantas y equipos se reconocen como resultados del período y se calculan como la diferencia entre el valor de venta y el valor neto contable del activo.

Al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, la Sociedad utiliza como método de depreciación el método lineal.

A continuación se presentan los principales períodos de vida útil utilizados para la depreciación de los activos:

	Explicación de la tasa	Vida o tasa mínima	Vida o tasa máxima
Automotores UT – 440 R	Vida	1	6,3
Equipamiento de tecnologías de la información	Vida	3	5
Otras propiedades, planta y equipo	Vida	4	5

En la fecha de transición a las NIIF (1 de enero de 2009), la Sociedad realizó reevaluaciones de algunos activos tales como automotores UT 440 y utilizó las mismas como costo atribuido, según lo establecido en NIIF 1 “Adopción por primera vez” (Nota 3).

2.6) Activos intangibles

Corresponden fundamentalmente a licencias computacionales. Se valorizan según el modelo del costo. Para ello, con posterioridad a su reconocimiento como activo, los activos intangibles se contabilizan por su costo menos su amortización acumulada y las pérdidas por deterioro de valor que, en su caso, hayan experimentado. Este activo se amortiza en forma lineal durante sus vidas útiles, que en la mayor parte de los casos se estima entre tres y cinco años.

2.7) Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación

Empresa de Ferrocarriles del Estado, Matriz de Trenes Metropolitanos S.A., considera que dadas las características de sus activos, no es posible calcular el valor razonable de su activo inmovilizado debido a la inexistencia de un mercado activo. En lo que respecta al valor en uso, de acuerdo a lo establecido en el Marco Conceptual, su cálculo se debe realizar a través de la actualización de los flujos de efectivo esperados. La Entidad considera que en el cálculo de dichos flujos deben tenerse en cuenta las características de servicio público de su actividad, así como la especificidad de la financiación que deriva de dicha condición y que se instrumenta a través de los planes trienales en los que se determinan las transferencias y aportaciones de capital que constituyen una parte muy importante de su financiación. Además, no se ha establecido dentro de la NIC 36 criterios que establezcan los componentes de los flujos de efectivo que reciben las entidades públicas así como los criterios para calcular los riesgos específicos de los activos materiales de dichas entidades, toda vez, que los mismos corresponden a las características de las empresas cuya finalidad principal es obtener beneficios, pero no a las de las entidades públicas cuya finalidad principal es prestar servicios públicos, por lo que no resulta posible aplicar a las cuentas correspondientes al ejercicio 2010 los criterios establecidos en dicha NIC. EFE y sus Filiales, son una empresa pública, donde la legislación le ha impuesto un modelo de operación de servicios y explotación de infraestructura que hacen que sus costos operacionales resulten superiores a sus ingresos. Como consecuencia de esto, el resultado operacional y el EBITDA de la empresa consolidada (como medida aproximada de

sus flujos de caja operativos), han resultado permanentemente negativos, dependiendo de aportes permanentes por parte del Estado para mantener su operación.

Mediante oficio 4887 del 16 febrero de 2011, la SVS autorizó a Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales, a aplicar excepcionalmente la Norma Internacional de contabilidad del Sector Público (NICSP) N°21, en sustitución de la Norma Internacional de contabilidad (NIC) N°36, para determinar el deterioro de sus activos.

Esta norma define el valor en uso de un activo no generador de efectivo como el valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial.

El valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial, se determina usando el método de costo de reposición depreciado y enfoque del costo de rehabilitación. Producto de la entrada a IFRS durante el año 2010, los principales activos de La Empresa y sus Filiales han sido registrados a costo de reposición depreciado.

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

2.8) Activos financieros

En el reconocimiento inicial, Trenes Metropolitanos S.A. valoriza todos sus activos financieros, a valor razonable y los clasifica en las siguientes categorías:

a) Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente a su valor razonable, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor. Nuestras cuentas por cobrar corresponden principalmente a deudores por arriendo de espacios comerciales y publicitarios.

A base del análisis de riesgo de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, la Sociedad establece una provisión cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no recuperará los importes que se le adeudan. Para cuentas a cobrar impagas, superiores a 180 días, la Sociedad deberá constituir provisiones.

b) Cuentas por cobrar a empresas relacionadas

Corresponde a los servicios prestados a la Matriz, relacionados con la venta de pasajes a su personal y otros servicios. Los saldos pendientes al cierre del ejercicio no devengan intereses y son liquidados en efectivo.

En el mes de marzo de 2010 Trenes Metropolitanos firmó un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el cual la Sociedad se compromete a bajar sus tarifas a usuarios en un 8,07%, valor que es

aportado a la empresa mediante el "subsidio al transporte" que se clasifica como "Ingresos Por Subsidio al Transporte ", dentro del rubro "Ingresos Ordinarios. Por medio de Decreto N° 311 del 2 de noviembre de 2010, se aprueba el Convenio, por el Ministerio de Transporte, y se toma razón por la Contraloría General de la República el 29 de diciembre de 2010.

Los saldos y transacciones con entidades relacionadas, se ajustan a lo establecido en el Artículo N° 89 de la Ley N° 18.046, que establece que las operaciones entre sociedades coligadas, entre la matriz y sus filiales y las que efectúe una sociedad anónima abierta, deberán observar condiciones de equidad, similares a las que habitualmente prevalecen en el mercado, es decir, hechas en condiciones de independencia mutua entre las partes.

c) Efectivo y equivalentes al efectivo

Bajo este rubro del estado de situación se registran, el efectivo en caja, depósitos a plazo y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez que son rápidamente realizables en caja dentro de un plazo no superior a tres meses y que no tienen riesgo de cambio en su valor.

2.9) Capital social

El capital social está representado por acciones de una sola clase.

2.10) Pasivos financieros

a) Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar

Los acreedores comerciales y otras cuentas por pagar se reconocen inicialmente a su valor razonable.

b) Cuentas por pagar empresas relacionadas

Las cuentas por pagar relacionadas, corresponden a los servicios prestados por la Matriz, en mayor parte relacionados al costo del servicio de transporte de pasajeros y otros servicios corporativos.

Los traspasos de fondos entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Trenes Metropolitanos S.A. se realizan bajo el concepto de cuenta corriente mercantil, a una tasa interés equivalente a TAB Nominal a 90 días más un spread de 1,5% anual.

Los saldos y transacciones con entidades relacionadas, se ajustan a lo establecido en el Artículo N° 89 de la Ley N° 18.046, que establece que las operaciones entre sociedades coligadas, entre la matriz y sus filiales y las que efectúe una sociedad anónima abierta, deberán observar condiciones de equidad, similares a las que habitualmente prevalecen en el mercado, es decir, hechas en condiciones de independencia mutua entre las partes.

2.11) Impuesto a las ganancias

El resultado por impuesto a las ganancias del período, resulta de la aplicación del tipo de gravamen sobre la base imponible del período, una vez aplicadas las deducciones que tributariamente son admisibles, más la variación de los activos y pasivos por impuestos diferidos y créditos tributarios, tanto por pérdidas tributarias como por deducciones.

El impuesto a las ganancias se determina sobre base devengada, de conformidad a las disposiciones tributarias vigentes, aún cuando existen pérdidas tributarias.

La Sociedad no contabiliza 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.

2.12) Beneficios a los empleados

a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal mediante el método del devengo. Este beneficio corresponde a todo el personal y equivale a un importe fijo según los contratos particulares de cada trabajador. Este beneficio es registrado de acuerdo a las remuneraciones del personal, a su valor nominal.

2.13) Provisiones

Las provisiones son pasivos, en los que existe incertidumbre acerca de su cuantía o vencimiento. Estas provisiones se reconocen en el balance cuando se cumplen los siguientes requisitos en forma copulativa:

- Es una obligación presente (legal o constructiva) como resultado de un evento pasado
- Es probable que se requiera una salida de recursos para liquidar la obligación
- El importe puede ser estimado de forma fiable

Un activo o pasivo contingente es toda obligación surgida de hechos pasados, cuya existencia quedará confirmada sólo si llegan a ocurrir uno o más sucesos futuros inciertos y que no están bajo el control de la Sociedad.

2.14) Clasificación de saldos corrientes y no corrientes

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

2.15) Reconocimiento de ingresos, costos de venta y gastos

Los ingresos y gastos se contabilizan en función del criterio del devengo.

Los ingresos de la Empresa principalmente se originan por venta de pasajes y adicionalmente, se registran ingresos por publicidad y arriendos de espacio en estaciones.

El monto del subsidio se calcula mes a mes a base de los flujos reales de pasajeros, conforme a lo establecido en el Convenio suscrito con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los costos de venta incluyen principalmente el costo de operación de los automotores y otros costos necesarios para la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

Los principales conceptos del costo de venta, son:

- a) Mantenimiento, repuestos y aseo de Trenes,
- b) Consumo de Energía de Tracción
- c) Peaje variable y Sistema de Señalización, Electrificación y Comunicaciones (SEC),
- d) Servicio de Conducción de Trenes,
- e) Depreciación, y
- f) Servicios de venta de pasajes y otros servicios de terceros, relacionados con la operación.

2.16) Arrendamientos operativos

Los arrendamientos operativos son aquellos en los cuales el arrendador retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del bien arrendado. Los ingresos de arrendamientos operativos son reconocidos linealmente en la cuenta de Ingresos por arriendos de espacios comercial, publicidad en trenes y estaciones, durante la vigencia del arriendo.

2.17) Uso de estimaciones y juicios

La preparación de los estados financieros requiere que la administración realice juicios, estimaciones y supuestos que afecten la aplicación de las políticas de contabilidad y los montos de activos, pasivos, ingresos y gastos presentados. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones. Las estimaciones y supuestos relevantes son revisados regularmente por la Alta Administración, a fin de cuantificar algunos activos, pasivos, ingresos, gastos e incertidumbres. Las revisiones de las estimaciones contables son reconocidas en el período en que la estimación es revisada y en cualquier período futuro afectado.

En particular, la información sobre áreas más significativas de estimación de incertidumbres y juicios críticos en la aplicación de políticas contables que tienen el efecto más importante sobre los montos reconocidos en los estados financieros es descrita en los siguientes conceptos:

- Las pérdidas por deterioro de determinados activos.
- Valoración de instrumentos financieros.
- La vida útil de los activos materiales

2.18) Ganancia o pérdida por acción

La ganancia o pérdida básica por acción se calcula como el cociente entre la ganancia o (pérdida) neta del período atribuible a la Sociedad y el número de acciones de la misma en circulación durante dicho período.

2.19) Políticas para determinación de utilidad líquida distribuable

En su Sesión Ordinaria N° 70, efectuada el 21 de octubre del 2010, el Directorio de Trenes Metropolitanos S.A., acordó lo siguiente:

Los ajustes al ítem Ganancia o Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora, producto de la primera aplicación de las normas IFRS, que en el caso de esta sociedad, representaron un incremento de la pérdida acumulada, deberán excluirse, para efectos de determinar la pérdida que deba restarse de la utilidad líquida a distribuir.

En el transcurso de las operaciones de la empresa no se aplicará ajustes a la Utilidad o Pérdida distribuable por efectos de variaciones significativas en el valor razonable de activos y pasivos que no estén realizadas. Si eventualmente a futuro, se deben registrar ajustes por este concepto, éstos se excluirán de la utilidad o pérdida líquida a distribuir.

Nota 3 - Primera Aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera

3.1) Aplicación de NIIF 1

Los estados financieros de Trenes Metropolitanos S.A. por el período terminado al 31 de diciembre de 2010 fueron preparados de acuerdo con las NIIF. El período terminado al 31 de diciembre de 2010 es el primer año en que la compañía presenta sus estados financieros de acuerdo con las NIIF. La Sociedad ha aplicado NIIF 1 al preparar sus estados financieros.

La fecha de transición de Trenes Metropolitanos S. A. es el 1 de enero de 2009. La Sociedad ha preparado su balance de apertura bajo NIIF a esa fecha.

La fecha de adopción de las NIIF para la Sociedad es el 1 de enero de 2010.

De acuerdo a la NIIF 1 para elaborar los estados financieros antes mencionados, se han aplicado todas las excepciones obligatorias y algunas de las exenciones optativas a la aplicación retroactiva de las NIIF.

En relación con el principal activo de la Sociedad, que corresponde al parque de automotores UT – 440 R, éstos fueron retasados por la empresa UHY Ossandón Consultores Auditores Ltda.

3.2) Reconciliación del patrimonio bajo normativa anterior y bajo NIIF al 1 de enero de 2009:

Reconciliación del Patrimonio	01.01.2009 M\$
Patrimonio bajo normativa PCGA	11.129.592
Activo Fijo Automotores	(4.446.748)
Impuestos por Recuperar	(2.885)
Patrimonio de acuerdo a NIF	6.679.959

3.3) Reconciliación del patrimonio y resultado bajo normativa anterior y bajo NIIF al 31 de diciembre de 2009:

Reconciliación de Patrimonio	31.12.2009 M\$
Patrimonio Bajo Normativa PCGA	7.709.544
Corrección monetaria	259.901
Utilidad IFRS	1.537.433
Efectos de la transición al 1 de enero de 2009	(4.449.633)
Patrimonio de acuerdo a NIIF	5.057.245
Reconciliación del resultado	31.12.2009 M\$
Utilidad bajo normativa PCGA	(3.944.177)
Corrección monetaria	16.924
Depreciación NIIF	1.490.763
Otros	29.746
Utilidad de acuerdo a NIIF	(2.406.744)

3.4) Explicación de las principales diferencias a la fecha de transición

a) Activo fijo

La Sociedad, de acuerdo a lo establecido en IFRS 1, adopción por primera vez, en la fecha de transición optó por la medición a su valor razonable de los automotores UT – 440 R, principal activo de la Empresa, lo que generó una disminución patrimonial. Dicho valor razonable fue obtenido mediante estudios técnicos de profesionales independientes. La tasación de los automotores fue encargada a la empresa UHY Ossandón Consultores Auditores Ltda. La metodología utilizada fue la valoración de los activos al Método de Costo de Reposición ajustado por depreciación.

El método de costo de reposición, estima el costo de reemplazo de bienes con capacidades de uso y vidas útiles similares a los activos existentes, considerando todos los factores requeridos para que el activo resulte operacional y deduciendo la depreciación física de los mismos. Los elementos que componen el costo de reposición, en el contexto estudiado, corresponderían, en lo principal, a:

- Valor del activo en un mercado donde pueda transarse,
- Gastos de transporte, seguros, gastos de montaje, de puesta en marcha,
- Costos asociados a barreras de entrada al mercado, y
- Depreciación económica efectiva.

La tasación fue realizada durante el mes agosto de 2010, referenciándose los valores a junio de 2010. Para determinar los valores a la fecha de transición de Trenes Metropolitanos S. A., se llevan los valores de tasación al 1 de enero de 2009. Los nuevos valores así determinados, son los siguientes:

Identificación	Fabricante	Modelo	Valor Tasación	Valor Trenes
			30-06-2010 MUS\$	01-01-2009 M\$
Automotor UT 101 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	1.065	348.690
Automotor UT 103 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	841	621.000
Automotor UT 104 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	1.125	388.863
Automotor UT 105 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	731	551.386
Automotor UT 102 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	1.089	348.694
Automotor UT 108 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	619	479.618
Automotor UT 109 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	581	457.880
Automotor UT 111 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	675	515.592
Automotor UT 112 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	865	636.332
Automotor UT 125 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	-	481.156
Automotor UT 127 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	619	479.618
Automotor UT 201 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	710	535.732
Automotor UT 202 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	821	609.375
Automotor UT 203 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	767	572.969
Automotor UT 204 R	MACOSA -CAF	UT - 440 R	734	554.544
TOTALES			11.862	7.581.449
Saldo PCGA al 31 de diciembre de 2008				12.028.197
Ajuste Patrimonial al 1 de enero de 2009				4.446.748

b) Corrección monetaria

Los principios contables anteriores requerían que los estados financieros fueran ajustados con el objeto de reflejar el efecto de la pérdida en el poder adquisitivo del peso chileno en la posición financiera y los resultados operacionales de las entidades informantes. El método, descrito anteriormente, estaba basado en un modelo que requería el cálculo de la utilidad o pérdida por inflación neta atribuida a los activos y pasivos monetarios expuestos a variaciones en el poder adquisitivo de la moneda. Los costos históricos de los activos y pasivos no monetarios, cuentas de patrimonio y cuentas de resultados eran corregidas para reflejar las variaciones según el Índice de Precios al Consumidor (IPC) desde la fecha de adquisición hasta la fecha de cierre.

NIF no considera indexación por inflación en países que no son definidos como hiperinflacionarios, como es el caso de Chile. Por lo tanto, las cuentas de resultados y de balance no se reajustan por inflación y las variaciones son nominales. Los efectos de la no aplicación de corrección monetaria descrita, están incluidos en la reconciliación.

Nota 4 - Efectivo y Efectivo Equivalente

Corresponde a los dineros mantenidos en caja, cuentas corrientes bancarias y depósitos a plazo, donde su valor libros es igual a su valor razonable.

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es la siguiente:

Concepto	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
	M\$		M\$
Saldos en bancos	476.477	181.548	8.470
Depósito a Plazo	-	300.000	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	476.477	481.548	8.470

El rango de los intereses por colocaciones en depósitos a plazo, fluctúa entre el 0,02% y el 0,04%, con plazos de inversión entre 5 y 15 días.

Nota 5 - Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar

Las cuentas por cobrar a deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son de cobro dentro de los treinta días siguientes y no están sujetas a condiciones especiales ni cobro de tasas de interés.

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es la siguiente:

Conceptos	Tipo Moneda	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
		Valor M\$	Valor M\$	Valor M\$
Cuenta Corriente Varios Deudores	CLP	6.559	3.087	-
Cajas de Compensación Asig. Familiar	CLP	43	11	-
Anticipo a Proveedores	CLP	1.529	1.612	-
Totales		8.131	4.710	-

Nota 6 - Cuentas por Cobrar y Pagar a Empresas Relacionadas

Las cuentas por cobrar a la Empresa de Ferrocarriles del Estado son de cobro dentro de los siguientes treinta días y no están sujetas a condiciones especiales. Las cuentas por pagar a Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en el Corto Plazo, corresponden 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.

En el Largo Plazo, el saldo por pagar que se mantiene con la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 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. Adicionalmente se incluye el financiamiento de las Grandes Reparaciones (Overall de Trenes) y ajustes por depreciación de automotores, correspondiente a los meses de octubre y noviembre de 2008.

Con respecto a los traspasos de fondos de Empresa de los Ferrocarriles del Estado a Trenes Metropolitanos S.A. éstas se realizan bajo el concepto de cuenta corriente mercantil y EFE cobra una tasa interés equivalente a TAB Nominal 90 días más 1,5% anual.

Las transacciones realizadas entre empresas relacionadas son en pesos chilenos.

- a) Los saldos de las cuentas por cobrar corrientes y no corrientes entre Trenes Metropolitanos S.A. y las empresas relacionadas son las siguientes:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	Tipo Moneda	Monto al 31.12.2010 M\$	Monto al 31.12.2009 M\$	Monto al 01.01.2009 M\$
Corto Plazo							
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Reembolsos Venta Pasajes	CLP	-	12	1.579.858
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Vta. Pasajes Personal EFE	CLP	9.604	-	-
Total por Cobrar Corriente					9.604	12	1.579.858

Los reembolsos por ventas de pasajes, corresponden a ingresos por ventas de pasajes de la red Metro tren, recaudados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, entre octubre y diciembre de 2008.

- b) Los saldos de las cuentas por pagar de corto y largo plazo entre la Sociedad y las empresas relacionadas son las siguientes:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	Tipo Moneda	Monto al 31.12.2010 M\$	Monto al 31.12.2009 M\$	Monto al 01.01.2009 M\$
Corto Plazo							
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Cuentas por Pagar	CLP	2.958.178	1.788.103	2.246.255
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Prov Mant. Automotores	CLP	854.851	-	116.377
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Prov. Aseo Trenes	CLP	-	-	5.087
Ministerio de Transporte T.	61.979.750-7	MTT	Subsidio de Transporte	CLP	8.315	-	-
Total por Pagar Corriente					3.821.344	1.788.103	2.367.719
Largo Plazo							
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Cuentas por Pagar	CLP	1.636.836	655.795	-
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Anteriores al inicio Operaciones	CLP	52.944	52.944	52.944
Total por Pagar no Corriente					1.689.780	708.739	52.944

(*) Cuentas por pagar no corriente, incluye financiamiento de Grandes Reparaciones UT – 101 y 102, en octubre de 2009 y UT – 104, en junio de 2010.

El detalle de las principales cuentas por pagar a relacionadas corrientes al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es la siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	Tipo Moneda	Monto al 31.12.2010 M\$	Monto al 31.12.2009 M\$	Monto al 01.01.2009 M\$
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Mantenición de Trenes	CLP	1.309.756	688.800	1.620.971
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Energía de Tracción	CLP	851.422	393.931	546.784
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Conducción Trenes y Personal Adm.	CLP	256.753	575.484	73.000
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	CLP	49.137	15.123	-
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	SEC	CLP	192.653	96.450	-
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Servicios Administrativos	CLP	16.028	18.315	5.500
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	CLP	191.980	-	-
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Guardias de Seguridad	CLP	75.323	-	-
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Otros	CLP	15.126	-	-
Ministerio de Transporte T.	61.979.750-7	MTT	Subsidio de Transporte	CLP	8.315	-	-
Cuentas por Pagar EFE Matriz				CLP	2.966.493	1.788.103	2.246.255

c) El detalle de transacciones con empresas relacionadas, al 31 de diciembre de 2010 y 2009, es el siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Costo de ventas	Tipo Moneda	31.12.2010		31.12.2009	
				Monto M\$	Efecto Resultado M\$	Monto M\$	Efecto Resultado M\$
61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento Automotores	CLP	2.491.344	(2.491.344)	2.199.937	(2.199.937)
61.216.000-7	Matriz	Energía Eléctrica Tracción	CLP	1.434.181	(1.434.181)	1.807.461	(1.807.461)
61.216.000-7	Matriz	Conduc.Trenes y Pers. Adm.	CLP	564.198	(564.198)	656.230	(656.230)
61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	CLP	465.087	(465.087)	544.850	(544.850)
61.216.000-7	Matriz	Gasto SEC	CLP	572.346	(572.346)	519.074	(519.074)
61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	CLP	97.545	(97.545)	111.980	(111.980)
61.216.000-7	Matriz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	CLP	82.855	(82.855)	219.289	(219.289)
61.216.000-7	Matriz	Otros	CLP	44.765	(44.765)	47.641	(47.641)
61.216.000-7	Matriz	Anteriores al Inicio de Operaciones	CLP	-	-	52.944	-
61.216.000-7	Matriz	Mantenición de Trenes Gran R y Otros	CLP	1.199.232	-	-	-
61.979.750-7	MTT	Subsidio de Transporte	CLP	270.980	270.980	-	-
TOTAL			CLP	7.222.533	(5.481.341)	6.159.406	(6.106.462)

d) Remuneración del directorio

Las remuneraciones canceladas al directorio en los períodos enero a diciembre de 2010 y 2009 son las siguientes:

Concepto	Tipo Moneda	31.12.2010 M\$	31.12.2009 M\$
Dietas Directorio	CLP	46.851	32.269
Total	CLP	46.851	32.269

No existen otros conceptos que se paguen a los directores.

e) Integrantes del Directorio al 31 de diciembre de 2010

Nombre	Cargo	RUT
Juan Esteban Doña Novoa	Presidente	6.061.491-1
Manuel Francisco Gana Eguiguren	Vicepresidente	6.376.183-4
Marisa Etruria Kausel Contador	Director	8.003.616-7
José Miguel Quiroga Soto	Director	6.875.868-8
Carlos Antonio Díaz Vergara	Director	7.033.701-0

f) El personal de Trenes Metropolitanos S.A. se distribuye como sigue:

Concepto	31.12.2010	31.12.2009
Gerentes y ejecutivos principales	2	4
Profesionales y técnicos	16	24
Trabajadores y otros	109	54
Total	127	82

El 1 de diciembre de 2010, se contrata en forma directa el personal de tripulación (Maquinista y Ayudante de Maquinista), en total 53 personas.

g) Miembros y remuneración de la Alta Dirección

El detalle de las remuneraciones de los Gerentes y ejecutivos principales de la Sociedad por el período de doce meses terminados al 31 de diciembre de 2010 y 2009 es el siguiente:

Concepto	Tipo Moneda	31.12.2010 M\$	31.12.2009 M\$
Remuneraciones	CLP	129.580	181.040
Otros beneficios	CLP	23.859	3.059
Total Remuneraciones	CLP	153.439	184.099

El 30 abril de 2010, presenta su renuncia el Gerente General de la empresa, Sr. Jorge Inostroza S., siendo reemplazado en forma interina por el Gerente de Operaciones, Sr. Cristian Moya S.; y el 19 de noviembre de 2010, presenta su renuncia el Gerente Comercial, Sr. Rafael Lubascher R. El 25 de octubre de 2010, es ratificado el Sr. Cristian Moya S, como Gerente General de TMSA. Los cargos de gerencia de operaciones y comercial, no son reemplazados.

Nota 7 - Activos por Impuestos Corrientes

a) Información general

Al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, la Sociedad no ha constituido provisión por impuesto a la renta de primera categoría, por cuanto determinaron pérdidas tributarias acumuladas ascendentes a M\$8.268.162 y M\$3.608.039.

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

b) Impuestos diferidos

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

Nota 8 - Activos Intangibles

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es la siguiente:

Activos intangibles (neto)	Tipo Moneda	31.12.2010 M\$	31-12-2009 M\$	01-01-2009 M\$
Licencia Computacionales	CLP	1.132	1.127	-
Amort. Acum. Licencias Computacionales	CLP	(189)	(16)	-
Total	CLP	943	1.111	-

Los movimientos de los activos intangibles para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre 2009 son los siguientes:

Movimientos en activos Intangibles Identificados	Programas Informaticos, neto M\$	Movimientos en activos Intangibles	Programas Informaticos, neto M\$
Saldo inicial Bruto al 01.01.2010	1.111	Saldo inicial bruto al 01.01.2009	-
Adiciones 2010	5	Adiciones 2009	1.127
Amortización	(173)	Amortización	(16)
Saldo final al 31.12.2010	943	Saldo final al 31.12.2009	1.111

Las cuentas de activos no corrientes que conforman los intangibles, son licencias computacionales. La Sociedad no presenta costos de desarrollo y amortiza sus licencias computacionales por el método lineal.

Nota 9 - Propiedades, Plantas y Equipos

La composición de las partidas que integran este rubro y su correspondiente depreciación acumulada al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009 es la siguiente:

Propiedades, plantas y Equipos por clase	Valor Bruto			Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor neto		
	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Edificios y construcciones	16.416	16.334	-	(2.148)	(178)	14.268	16.156	-
Inversion y proy. En muebles y enseres	-	-	-	-	-	-	-	-
Equipo Tractor y Rodante	8.853.894	8.301.913	7.581.449	(1.893.835)	(822.144)	6.960.059	7.479.769	7.581.449
Muebles y Enseres	26.661	18.401	-	(3.068)	(238)	23.593	18.163	-
Cta. Complementaria Activos Menores	876	1.056	-	(36.581)	(36.581)	(35.705)	(35.525)	-
Totales	8.897.847	8.337.704	7.581.449	(1.935.632)	(859.141)	6.962.215	7.478.563	7.581.449

Los movimientos al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009 de las partidas que integran el rubro propiedades, plantas y equipos; son los siguientes:

Movimientos		Edificios	Material Rodante	Otros	Propiedades, Planta y Equipos Neto
		M\$	M\$	M\$	M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2010		16.156	7.479.769	(17.362)	7.478.564
Movimientos	Adiciones	82	551.981	8.080	560.143
	Gasto por depreciación	(1.970)	(1.071.692)	(2.830)	(1.076.492)
	Total movimientos	(1.888)	(519.711)	5.250	(516.349)
Saldo al 31 de diciembre de 2010		14.268	6.960.058	(12.112)	6.962.215

Movimientos		Edificios	Material Rodante	Otros	Propiedades, Planta y Equipos, Neto
		M\$	M\$	M\$	M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2009			7.581.449		7.581.449
Movimientos	Adiciones	16.334	720.464	19.457	756.256
	Gasto por depreciación	(178)	(822.144)	(36.819)	(859.141)
	Total movimientos	16.156	(101.680)	(17.362)	(102.885)
Saldo al 31 de Diciembre de 2009		16.156	7.479.769	(17.362)	7.478.564

La empresa no ha incurrido en costos de desmantelamiento en los ejercicios 2010 y 2009. La empresa no tiene bienes que se encuentren temporalmente fuera de servicio.

No existen bienes retirados de uso activo y no clasificados como activos para la venta. Los bienes que se encuentran totalmente depreciados que aun se encuentran operativos corresponden a bienes menores tales como: computadores, muebles, herramientas, cuya vida útil inicial no excedía los tres años.

Nota 10 - Cuentas por Pagar Comerciales y Otras Cuentas por Pagar

Las cuentas por pagar o acreedores comerciales, no devengan intereses y normalmente son liquidadas en un período máximo de 30 días. Con respecto a las otras cuentas por pagar, no devengan intereses y tienen un período promedio de pago de 30 días.

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es la siguiente:

Conceptos	Tipo Moneda	31.12.2010 M\$	31.12.2009 M\$	01.01.2009 M\$
Acreedores Comerciales				
Proveedores por Pagar	CLP	22.165	124.799	16.440
Otras cuentas por pagar				
Impuestos por pagar	CLP	4.885	3.718	1.772
Retenciones	CLP	25.452	14.435	4.754
Acreedores Comerciales	CLP	52.502	142.952	22.966

El detalle de las otras cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es el siguiente:

Otras cuentas por pagar	Tipo Moneda	Impuestos por Pagar M\$	Retenciones M\$	Totales M\$
Saldo inicial al 01.01.2009	CLP	1.772	4.754	6.526
Incrementos (disminuciones)	CLP	1.946	9.681	11.627
Saldo final al 31.12.2009	CLP	3.718	14.435	18.153
Saldo inicial al 01.01.2010	CLP	3.718	14.435	18.153
Incrementos (disminuciones)	CLP	1.166	11.017	12.183
Saldo final al 31.12.2010	CLP	4.885	25.452	30.337

Nota 11 - Otras Provisiones Varias Corrientes

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es la siguiente:

Otras provisiones varias corrientes	Tipo Moneda	31.12.2010 M\$	31.12.2009 M\$	01.01.2009 M\$
Provisiones Servicio Guardias Seguridad	CLP	73.096	73.097	-
Provision Asesoría IFRS	CLP	6.158	6.158	-
Provisiones Servicios de Contraloría	CLP	4.132	3.821	-
Provisiones de Mantenimiento UT-440	CLP	14.630	-	-
Provisiones Servicios de Venta de Pasajes	CLP	68.203	36.268	-
Provisiones Aseo de Estaciones	CLP	9.836	9.746	-
Otras Provisiones	CLP	7.862	18.133	1.222
Provisiones Campaña Publicitaria	CLP	-	64.307	-
Provisiones Seguros Trenes	CLP	-	24.503	39.967
Provisiones Seguro Pasajeros	CLP	-	3.468	-
Provisiones Materiales de Estación	CLP	-	-	5.000
Total	CLP	183.917	239.501	46.189

Nota 12 – Provisiones por Beneficios a Empleados

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 31 de diciembre de 2009 y 1 de enero de 2009, es la siguiente:

Conceptos	Tipo Moneda	31.12.2010 M\$	31.12.2009 M\$	01.01.2009 M\$
Provision de Bonos	CLP	12.360	-	-
Provisiones vacaciones	CLP	40.629	29.403	-
Beneficios a Empleados	CLP	52.989	29.402	-

Nota 13 - Patrimonio Neto

a) Capital emitido

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009 el capital pagado asciende a M\$ 12.755.524 y al 1 de enero de 2009, asciende a M\$ 12.257.332.

Al 31 de diciembre de 2010 y al 31 de diciembre de 2009, las primas por emisión ascienden a M\$ 154 y al 1 de enero de 2009, asciende a M\$ 158.

b) Número de acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2010, el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	Nº acciones Suscritas	Nº acciones Pagadas	Nº acciones con derecho a Voto
Única	82.274.692	82.274.692	82.274.692

Conceptos	Tipo Moneda	Monto M\$	Nº Acciones Miles
Capital suscrito y pagado al 31.12.2008	CLP	12.257.332	77.328
Aporte de capital	CLP	784.030	4.947
Capital suscrito y pagado al 31.12.2009	CLP	(285.838)	-
Total Capital Pagado al 31.12.2010	CLP	12.755.524	82.275

c) Dividendos

No se han cancelado dividendos durante el año 2010 y 2009.

d) Aumento de capital

Con fecha 6 de octubre de 2009, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, enteró el aporte en dinero efectivo por M\$ 784.030, comprometido en como aporte de capital en Junta de Accionistas N° 1 del mes de diciembre de 2008.

e) Otras reservas

Corresponde a la Corrección monetaria del capital pagado generada en 2009, cuyo efecto de acuerdo a Oficio Circular N°456 de la Superintendencia de Valores y Seguros, debe registrarse en Otras Reservas en el patrimonio M\$ 285.843.

f) Gestión de capital

La gestión del capital, referida a la administración del patrimonio de la empresa, tiene como objetivo principal asegurar el establecimiento, mantenimiento y explotación de los servicios de transporte de pasajeros, a realizarse por medio de vía 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, generado además beneficios sociales de carácter nacional.

Nota 14 - Ingresos Ordinarios

El detalle es el siguiente:

Clases de ingresos ordinarios	Tipo Moneda	ACUMULADO M\$	
		01.01.2010 31.12.2010	01.01.2009 31.12.2009
Venta de pasajes	CLP	5.171.322	6.307.251
Venta de Servicios y Otros Ingresos	CLP	31.789	42.458
Subsidios del Transporte	CLP	270.980	-
Ingresos ordinarios	CLP	5.474.091	6.349.709

Al 31 de diciembre de 2010 los ingresos por venta de pasajes corresponden a 6,1 millones de pasajeros. Al 31 de diciembre de 2009 los ingresos por venta de pasajes corresponden a 6,9 millones de pasajeros.

Nota 15 - Costo de Ventas

El detalle es el siguiente:

Costo de ventas	Tipo Moneda	ACUMULADO M\$	
		01.01.2010 31.12.2010	01.01.2009 31.12.2009
Mantenimiento Automotores	CLP	2.647.977	2.199.937
Energía Eléctrica	CLP	1.434.181	1.807.556
Depreciación Trenes	CLP	1.072.264	822.144
Serv. Conduccion de Trenes	CLP	564.198	656.230
Serv Terceros y Ventas	CLP	411.383	515.470
Mantenimiento Infraestructura	CLP	679.903	683.566
Gasto SEC y Tráfico	CLP	572.346	519.074
Remuneraciones	CLP	339.187	313.857
Gasto Guardias y Guarda Cruces	CLP	82.855	219.289
TOTAL	CLP	7.804.294	7.737.123

Nota 16 - Gastos de Administración y Venta

El detalle es el siguiente:

Gastos de Administración Y Ventas	Tipo Moneda	ACUMULADO M\$	
		01.01.2010 31.12.2010	01.01.2009 31.12.2009
Depreciación Otros Activos	CLP	5.216	416
Honorarios	CLP	1.475	40
Otros Gastos en Personal	CLP	51.071	49.591
Directorio	CLP	46.851	32.269
Investigacion y Desarrollo	CLP	140.742	82.787
Costo Mercadotecnia	CLP	13.845	109.487
Serv Administracion	CLP	44.673	8.210
Fletes y Seguros	CLP	78.023	135.145
Informatica y Comunicaciones	CLP	50.079	44.576
Consumos Básicos	CLP	118.165	137.055
Gastos Generales	CLP	15.609	19.826
Patentes e Incobrables	CLP	39.269	29.938
Remuneraciones Fijas	CLP	384.797	329.187
Remuneraciones Variables	CLP	44.946	38.705
Provisiones e indemnizaciones	CLP	39.218	34.744
TOTAL	CLP	1.073.979	1.051.976

Nota 17 - Medio Ambiente

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009, Trenes Metropolitanos no ha efectuado desembolsos que pudieran afectar directa o indirectamente al medio ambiente.

Nota 18 - Administración del Riesgo Financiero

Riesgo de Mercado

Durante el año 2010, la demanda por viajes en Trenes Metropolitanos S.A. alcanzó los 6.091.640 de pasajeros, cifra que representa una caída del 11,5% respecto a igual período del año 2009 (6.882.622 de pasajeros transportados). Lo anterior se explica principalmente por los efectos del sismo del 27 de febrero de 2010, que ha significado una operación restringida de la empresa durante todo el período, con prevenciones en la vía, disminuyendo en promedio un 22% los servicios en hora punta.

La tasa de aprovechamiento de 2010, alcanzó sólo a 29%, por lo que la estructura de los costos principales, no debiera verse afectada significativamente, ante un aumento en los pasajero transportados. Sensibilizando un crecimiento del 10% en los pasajeros movilizados, los ingresos aumentarían (según ingreso medio actual de \$899), en \$548 millones año, impactando favorablemente en disminuir la pérdida EBITDA, en similar monto, sólo un 10% por debajo del registrado en el año 2009 (\$1.780 versus \$1.617).

Desarrollo Operacional

No obstante la caída en la demanda y sus ingresos, la Sociedad ha orientado sus esfuerzos a la contención de sus costos variables; energía de tracción, mantenimiento de trenes (costo variable) y servicios de terceros, buscando alternativas de optimización del servicio y los costos, con el objetivo de reducir significativamente su déficit operacional.

Tomando en cuenta lo anterior, la administración ha realizado estudios bajo distintos escenarios operacionales con el objetivo de evaluar y dimensionar las necesidades técnicas, de infraestructura y comerciales que serán requeridas para una operación definida como un servicio de transporte de pasajeros de cercanía (corta distancia), enfrentar una demanda anual del orden de 6 millones de pasajeros a partir del año 2011, mejorando significativamente la calidad del servicio actual.

Riesgo de Liquidez

Es importante destacar, que como consecuencia del sismo del 27 de febrero, el año 2010 tuvo un incremento adicional de déficit operacional. A diciembre de 2010, la pérdida EBITDA alcanza a \$2.326,7 millones, versus una pérdida de \$ 1.616,87 millones a igual lapso de 2009.

Los déficits operacionales de la Sociedad y sus requerimientos de inversión, son aportados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, vía deuda o aportes de capital, recursos que son asegurados o garantizados por la DIPRES. Adicionalmente, se cuenta con los aportes financieros que recibe a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

No se visualizan otros riesgos financieros que puedan afectar directa y significativamente la operación de Trenes Metropolitanos S. A. durante este ejercicio, salvo aquellos que se puedan derivar de la casa Matriz.

Riesgo de Crédito

Durante el período 2010, Trenes Metropolitanos S.A. sólo posee cuentas por pagar comerciales las cuales son expresadas en pesos y no han generado diferencias de cambio ni reajustes por intereses. Todas las diferencias de cambio en dólar, UF y tasa de interés son registradas por su Matriz, quien posee obligaciones financieras nacionales y extranjeras y con el público.

Nota 19 - Empresa en Marcha

Al 31 de diciembre de 2010, el Estado de Situación Financiera presenta capital de trabajo negativo, margen bruto negativo y resultado pérdida en el período. No obstante, los presentes estados financieros se han formulado bajo el principio de "Empresa en Marcha", al considerar que la recuperación de la inversión en activos fijos, costos de explotación y otras inversiones relacionadas, dependerán de la generación futura de resultados y los aportes financieros que reciba a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y su matriz EFE, el que se otorga en base a la aprobación de los planes trienales de desarrollo de la empresa contemplados para su Matriz EFE en el DFL 1 de 1993, en su condición de empresa pública.



Nota 20 - Garantías y Caucciones Obtenidas de Terceros

Al 31 de diciembre de 2010, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros, que corresponden en su totalidad a Boletas de Garantía, por el equivalente a M\$ 70.048.

Otorgante	Relacion	Moneda	Monto
ROSA OLIVIA MARTÍNEZ GONZÁLEZ	Arriendo	M\$	213
LUIS MOLINA OLGUIN	Arriendo	M\$	89
MANUEL GOMEZ OCARANZA	Servicios	M\$	1.500
NEURALIS S.A.	Servicios	M\$	1.400
CARLOS CISTERNAS SUÁREZ	Arriendo	M\$	381
ENMOVIL PUBLICIDAD LTDA.	Servicios	UF	51
EME SERVICIOS GENERALES LTDA.	Servicios	UF	3.024
PEDRO BERRÍOS VALDÉS	Arriendo	UF	23

Nota 21 - Sanciones

Durante el período terminado el 31 de diciembre de 2010 la Superintendencia de Valores y Seguros no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 31 de diciembre de 2010, no existen sanciones de otras autoridades administrativas.

Nota 22 - Contingencias

Al 31 de diciembre de 2010, Trenes Metropolitanos S.A., no registra Juicios ni compromisos directos o indirectos y no hay avales recibidos de terceros.

Nota 23 - Hechos Posteriores

Entre el 31 de diciembre de 2010 y la fecha de emisión de los presentes estados financieros, no han ocurrido hechos posteriores que pudieran tener un efecto significativo en las cifras en ellos presentadas, ni en la situación económica y financiera de la Sociedad.

XIII. INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Señores
Presidente, Directores y Accionistas
Trenes Metropolitanos S.A.

1. Hemos efectuado una auditoría al estado de situación financiera de Trenes Metropolitanos S.A., al 31 de diciembre de 2010 y a los correspondientes estados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha. 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 la auditoría que efectuamos.
2. Nuestra auditoría fue efectuada 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 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 nuestra auditoría constituye 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 2010 y los resultados de sus operaciones, y los flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de acuerdo con normas contables descritas en Nota 2.1.
4. Los estados financieros oficiales de Trenes Metropolitanos S.A. al 31 de diciembre de 2009, preparados de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile (ver Nota 3) fueron auditados por otros auditores, quienes emitieron su opinión sin salvedades con fecha 19 de febrero de 2010. Los estados financieros de apertura al 1° de enero de 2009 y de cierre al 31 de diciembre de 2009, que se presentan sólo para efectos comparativos, incluyen todos los ajustes significativos necesarios para presentarlos de acuerdo con normas descritas en Nota 2.1, los cuales fueron determinados por la Administración de Trenes Metropolitanos S.A. Nuestra auditoría de los estados financieros al 31 de diciembre de 2010, incluyó el examen de los referidos ajustes y la aplicación de otros procedimientos de auditoría sobre los saldos de apertura y cierre del 2009, con el alcance que estimamos necesario en las circunstancias. En nuestra opinión, dichos estados financieros de apertura y cierre de 2009, se presentan de manera uniforme, en todos sus aspectos significativos, para efectos comparativos con los estados financieros de Trenes Metropolitanos S.A. al 31 de diciembre de 2010.



5. Tal como se indica en Nota 19 y se desprende de la lectura de los estados financieros, la Sociedad al 31 de diciembre de 2010 presenta capital de trabajo negativo, y resultado pérdida en el período. La recuperación de la inversión en activos fijos, costos de explotación y otras inversiones relacionadas, dependerán de la generación futura de resultados y del apoyo que siga proporcionando el Estado de Chile.

David Molina C.

ERNST & YOUNG LTDA.

Santiago, 24 de marzo de 2011

XIV. HECHOS RELEVANTES

El resumen de los Hechos Relevantes de la empresa Trenes Metropolitanos S. A., informados por el período de doce meses terminados al 31 de diciembre de septiembre de 2010, es el siguiente:

1. Con fecha 3 de marzo de 2010, en respuesta a oficio N° 574 01-03-10, la Sociedad comunicó a la Superintendencia de Valores y Seguros, acerca de los daños causados por el terremoto.
2. Con fecha 9 de marzo de 2010, se informó a la Superintendencia de Valores y Seguros, con carácter de hecho esencial, que Trenes Metropolitanos SA, que opera el servicio Metrotren, modifica sus tarifas de servicio de transporte de pasajeros con una reducción promedio de un 8,07% en el valor de sus boletos. Esta baja en la tarifa responde a un convenio entre TMSA y el Ministerio de Transportes, en concordancia a la Ley 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. El cambio se verá reflejado en las tarifas de la zona suburbana, que cubre el servicio. Por ejemplo, las personas que viajen entre Santiago y Rancagua verán reducido el valor de su pasaje, pasando desde \$1.400 a \$1.290; entre Alameda y San Fernando bajará de \$1.700 a \$1.570 y para los usuarios que viajan desde Paine o Buin, el boleto costará \$780 versus los \$850 que costaba anteriormente. No tendrán variación los pasajeros dentro de la zona urbana del servicio, es decir entre Santiago y Nos, debido a que la naturaleza del acuerdo pretende beneficiar los viajes suburbanos (Buin Zoo hasta San Fernando).
3. Con fecha 6 de abril de 2010, TMSA informa a la Superintendencia de Valores y Seguros, citación a Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.
4. Con fecha 21 de abril de 2010, la Sociedad informa a la Superintendencia de Valores y Seguros, la renuncia del director Sr. Luis Manuel Rodríguez Cuevas, a contar del 20 de abril de 2010.
5. Con fecha 23 de abril de 2010, la Sociedad informa a la Superintendencia de Valores y Seguros, con carácter de Hecho Esencial, la nueva composición del directorio de Trenes Metropolitanos S.A., según lo signado por la Junta Ordinaria de Accionistas N° 15, efectuada el 23 de abril de 2010:

Directores que Asumen:
Sr. Ricardo Nanjarí Román
Sr. Luis Sánchez Castellón
Sr. Leonidas Henríquez Pinto,
Sra. Cecilia Araya Catalán
Sr. Franco Faccilongo Forno



Directores que dejan el Cargo
Sr. Juan Cavada Artigues
Sr. Juan Enrique Coeymans Avaria
Sr. Jaime Pilowsky Greene
Sr. Luis M. Rodríguez Cuevas (ya informado).
Sr. Franco Faccilongo Forno

6. Con fecha 27 de abril de 2010, la Sociedad informa a la Superintendencia de Valores y Seguros, con carácter de Hecho Esencial, la designación de Ernst & Young, como auditores externos de TMSA, en Junta Ordinaria de Accionistas N° 15, de fecha 23 de abril de 2010.
7. Con fecha 30 de abril de 2010, TMSA comunicó a la Superintendencia de Valores y Seguros, la renuncia del Sr. Jorge Inostroza Sánchez, Gerente General de Trenes Metropolitanos, por carta de fecha 29 de abril de 2010, dirigida al Presidente del Directorio, Sr. Luis Sánchez Castellón.
8. Con fecha 29 de junio de 2010, TMSA informa a la Superintendencia de Valores y Seguros, citación a Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad, para el día 30 de junio de 2010, con el propósito de designar los nuevos integrantes del Directorio de la Empresa.
9. Con fecha 30 de junio de 2010, TMSA informa con carácter de Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, la nueva composición del directorio de Trenes Metropolitanos S.A., según lo signado por la Junta Extraordinaria de Accionistas N° 2, efectuada el 30 de junio de 2010:

Directores que Asumen:
Sr. Juan Esteban Doñas Novoa
Sr. Alejandro Valenzuela Diez
Sr. Miguel Luis Flores Vargas
Sr. Carlos Antonio Díaz Vergara
Sr. Manuel Francisco Gana Eguiguren

Directores que dejan el Cargo:
Sr. Ricardo Nanjarí Román
Sr. Luis Sánchez Castellón
Sr. Leonidas Henríquez Pinto,
Sra. Cecilia Araya Catalán
Sr. Franco Faccilongo Forno

10. Con fecha 11 de Agosto de 2010, TMSA informa con carácter de Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, la renuncia de don Miguel Luis Flores Vargas, al Directorio de Trenes Metropolitanos S.A., formalizada ante el Presidente del directorio de la Compañía.
11. Con fecha 21 de Octubre de 2010, TMSA informa con carácter de Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, la renuncia de don Alejandro Valenzuela Díez, al Directorio de Trenes Metropolitanos S.A., formalizada ante el Presidente del directorio de la Compañía.
12. Con fecha 25 de Octubre de 2010, TMSA informa con carácter de Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, la ratificación del Gerente General de TMSA de don Cristian Moya Silva.
13. El 17 de noviembre de 2010, TMSA informa con carácter de Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, que el Directorio de la sociedad Trenes Metropolitanos S.A., en su sesión extraordinaria N° 10, de fecha 16 de noviembre de 2010, ha acordado designar, en calidad de directores reemplazantes, como nuevos integrantes del directorio a la Sra. Marisa Kausel Contador y al Sr. José Miguel Quiroga Soto. la composición del Directorio queda de la siguiente manera:

Presidente	Sr. Juan Esteban Doña Novoa
Vicepresidente	Sr. Manuel Francisco Gana Eguiguren
Director	Sr. Carlos Díaz Vergara
Directora	Sra. Marisa Kausel contador
Director	Sr. José Miguel Quiroga Soto

XV. ANÁLISIS RAZONADO

Estados de Resultado:

Durante el año 2010, los pasajeros transportados caen en 11,5% en relación al ejercicio anterior, determinado por los efectos del sismo de febrero de 2010, que significó una operación restringida durante todo el período. Las prevenciones en la vía, afectaron la oferta de trenes en horas de mayor carga de pasajeros (horas punta), disminuyendo los servicios en un 22%.

En este escenario, la tarea comercial de la empresa, se enfocó en privilegiar servicios de mayor demanda, ajustando su oferta disponible.

Los ingresos por ventas de pasajes, disminuyen más que los pasajeros movilizados, en un 14%, debido al menor ingreso medio por pasaje, \$899 versus \$923 en 2009, con ventas concentradas en la zona urbana y sectores aledaños a la Región Metropolitana, de menor tarifa.

Sin embargo, al observar las relaciones de ingreso respecto de los trenes kilómetro movilizados y los pasajeros kilómetro transportados, éstas mejoran en 2010 respecto del año anterior, ambas en un 3% (Tabla 6).

En marzo de 2010, se firmó convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), que significó ajustar las tarifas al público en 8,07%, compensadas por Transferencias del Sector Público (subsidio MTT).

Los Otros Ingresos no son significativos, representando entre el 0,7% y 0,8% del total operacional.

Tabla 1 Ingresos Operacionales	Año 2010	%	Año 2009	%
	M\$		M\$	
Ventas de Pasajes	5.171.323	94,5%	6.307.251	99,3%
Arriendos Comerciales	21.884	0,4%	3.874	0,1%
Ingresos por Publicidad	9.905	0,2%	38.584	0,6%
Subsidio MTT	270.980	5,0%	0	0,0%
Ingresos Operacionales	5.474.091	100,0%	6.349.709	100,0%

Frente a la caída en la demanda y sus ingresos, la administración ha orientado sus esfuerzos a la contención de sus costos variables, buscando alternativas de optimización de la oferta y sus costos. La oferta de servicios está relacionada con los trenes kilómetro, que incide de manera importante en los costos de energía de tracción y peaje variable.

El costo de energía de tracción disminuye significativamente (20%), impulsado por el efecto combinado de baja de oferta y menores tarifas. El peaje variable, se reduce en un 17% (menor TKBC) y los servicios de terceros, bajan impulsados por las menores comisiones por ventas de pasajes, vigilantes y por el menor costo del contrato de conducción de trenes.

Sin embargo, dentro de la estructura de sus costos de venta, existe una significativa componente de costo fijo, asociado en lo principal a los ítemes de mantención de trenes y sistema SEC.

Los costos de venta representan el 88% del total de costos operacionales de TMSA. Éstos aumentan en 0,9% en 2010, explicado principalmente por los mayores costos de mantenimiento de trenes, que incorporan gastos de ruedas, repuestos y accesorios de trenes por \$388 millones (no hubo costos por este concepto en 2009) y mayores gasto por incidencias.

Mantención de Infraestructura y Señalización, que incluye peaje variable, SEC y materiales y mantención de estaciones, aumenta debido a reparaciones de estaciones, por efecto del sismo de febrero de 2010 (\$50 millones).

Hay mayores gastos por depreciación asociados al Overhaul de trenes, en octubre de 2009 y junio de 2010, que impactan mayormente este último año.

En relación a los gastos por remuneraciones del personal (operativo y de administración), éste pasa de \$798 a \$908, (alza de 13%), con una dotación promedio de 70 personas en 2009, a 84 en 2010 (20% de mayor plantilla). En diciembre de 2010, se incorporan maquinistas y ayudantes (53 personas) para proveer internamente un servicio que hasta ese momento prestaba EFE, lo que permitirá tener un control más estrecho de la calidad y confiabilidad de la operación. Con todo, la dotación al final de cada año pasa de 82 a 127 trabajadores. (Gráfico 1).

Tabla 2 Costo de Ventas	Año 2010	Año 2009	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Mantenimiento Material Rodante	2.647.977	2.199.937	448.040	20,4%
Energía de Tracción	1.434.181	1.807.556	-373.375	-20,7%
Mantención Infraestructura y Señalización	1.252.249	1.202.640	49.609	4,1%
Serv. Conducción de Trenes	564.198	656.230	-92.032	-14,0%
Depreciación Bienes de la Operación	1.072.264	822.144	250.121	30,4%
Gasto Personal de Operaciones	339.187	313.857	25.330	8,1%
Servicios de Terceros y Ventas	494.238	734.759	-240.521	-32,7%
Costo de Ventas	7.804.294	7.737.123	67.171	0,9%

En relación a los gastos de Administración y Ventas, éstos aumentan en 2,1% en 2010. El resumen de las principales partidas, es el siguiente:

Tabla 3 Gastos de Administración y Ventas	Año 2010	Año 2009	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Gasto Personal Administrativo	568.358	484.535	83.823	17,3%
Investigación y Desarrollo	140.742	82.787	57.955	70,0%
Costo Mercadotecnia	13.845	109.487	-95.641	-87,4%
Fletes y Seguros	78.023	135.145	-57.122	-42,3%
Informática y Comunicaciones	50.079	44.576	5.502	12,3%
Consumos Básicos	118.165	137.055	-18.890	-13,8%
Otros Gastos Administrativos	104.766	58.390	46.376	79,4%
Gastos de Administración y Ventas	1.073.979	1.051.976	22.003	2,1%

De esta manera, la pérdida integral pasa de \$2.406 millones en 2009 a \$3.400 en 2010, en tanto que la pérdida EBITDA aumenta este último año en 32,6% (\$2.327 versus \$1.617 millones).

Indicadores Financieros

Las principales partidas del balance están referidas por el lado de los activos a los automotores (93,4% del total de activos de la empresa), y por el lado de los pasivos, a las deudas relacionadas con la Matriz, derivadas del financiamiento de la operación comercial (corto plazo) y de inversiones en grandes reparaciones de trenes (largo plazo), y pasivos de arrastre de años anteriores a 2010, que se han considerado deuda de largo plazo. El pasivo relacionado representa, el 95% del pasivo corriente.

Tabla 4 Balance	Año 2010	Año 2009
	M\$	M\$
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	476.477	481.548
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, neto	8.131	4.710
Cuentas Relacionadas Corto Plazo	9.604	12
Total Activo Corriente	494.212	486.270
Activos Intangibles	943	1.111
Trenes y otros activos	6.962.215	7.478.563
Total Activo no Corriente	6.963.158	7.479.674
Total Activos	7.457.370	7.965.944
Pasivos		
Cuentas Por Pagar Comerciales y Otras cuentas por pagar	52.502	142.952
Otras Provisiones Varias Corrientes	183.917	239.501
Provisiones por Beneficios a los Empleados	52.989	29.404
Cuentas por Pagar Relacionadas Corto Plazo	3.821.344	1.788.103
Pasivos Corrientes	4.110.752	2.199.960
Cuentas por Pagar Relacionadas Largo Plazo	1.689.780	708.739
Pasivos no Corrientes	1.689.780	708.739
Total Pasivo Corriente y no corriente	5.800.532	2.908.699
Patrimonio		
Capital Emitido	12.755.524	12.755.524
Primas de emisión	154	154
Otras Reservas	285.843	285.843
Resultados Retenidos	11.384.683-	7.984.276-
Total Patrimonio	1.656.838	5.057.245
Total Pasivo y Patrimonio	7.457.370	7.965.944

El patrimonio neto de \$6.680 millones al 1 de enero de 2009 (ajustado por normativa IFRS), pasa a \$1.657 millones a diciembre de 2010, como consecuencia de las pérdidas operacionales.

A diciembre de 2010, TMSA exhibe capital de trabajo negativo, liquidez insuficiente y un elevado compromiso patrimonial.

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 afectada, por el déficit operacional (deuda relacionada de corto y largo plazo), y por el deterioro del patrimonio neto.

Dado el modelo de operación de TMSA, su generación propia de ingresos no permite cubrir sus costos operacionales; por lo que sus déficits, operacionales y de inversión, deben ser financiados por la Matriz, vía deuda o aportes de capital, recursos que son asegurados o garantizados por el Estado, a través de la DIPRES.

Adicionalmente, se cuenta con los aportes financieros del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Tabla 5 Indicadores financieros	Año 2010	Año 2009
Resultado Operacional (M\$)	-3.404.182	-2.439.391
EBITDA (M\$)	-2.326.701	-1.616.831
Liquidez corriente (veces)	0,12	0,22
Razón Ácida (veces)	0,12	0,22
Capital de Trabajo Neto (M\$)	(3.616.540)	(1.713.690)
Leverage (Pasivo Exigible/Patrimonio Neto) (veces)	3,50	0,58
Deuda corto Plazo (%)	70,87%	75,63%
Deuda largo Plazo (%)	29,13%	24,37%

Anexo 1: Tabla 6

Tabla 6 Indicadores Principales del Negocio	Año 2010	Año 2009	Variación %
Pasajeros Transportados	6.091.640	6.882.622	-11%
Pasajeros Kilómetros	268.306.368	321.453.804	-17%
Tren Kilómetro	1.562.461	1.862.895	-16%
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	256.436.471	307.671.112	-17%
Dotación	127	82	55%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	3.504	3.409	3%
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	20,4	19,8	3%
Costo Medio (\$/Tren Kilómetro)	-5.682	-4.718	20%
Costo Medio (\$/Pax. Kilómetro)	-33	-27	21%
Margen Operacional (\$/Pax. Kilómetro)	-13	-8	67%
Eficiencia (EBITDA/Pax. Kilómetro)	-9	-5	72%

Anexo 2: Gráfico 1 Dotación de Personal de TMSA

