



**MEMORIA ANUAL
2011
TRENES METROPOLITANOS S.A.**

TRENES METROPOLITANOS S.A.

MEMORIA 2011

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	9
	1. Información Histórica	9
	2. Descripción de las Actividades y Negocios	10
	3. Mercados en que participa	10
X.	Indicadores de Gestión Comercial 2011	11
	1. Pasajeros Transportados	11
	2. Tren/Kilómetro	12
	3. Pasajero/Kilómetro	12
	4. Distancia Media	13
	5. Tabulación Indicadores de Gestión	13
XI.	Hechos Relevantes	14
XII.	Informe de los Auditores Independientes	17
XIII.	Estados Financieros de la Empresa	19
XIV.	Notas de los Estados Financieros	24
XV.	Análisis Razonado	54



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 2011, a través de la Memoria de la sociedad.

Los ingresos por ventas de pasajes crecieron un 18,3% en el ejercicio, por un aumento de la demanda de pasajes, por el alza tarifaria de febrero de 2011 en las zonas suburbanas y en algún grado por los efectos de las medidas dispuestas por el Directorio a partir de los últimos meses del año para disminuir la evasión en el pago de pasajes, cuyos principales impactos se reflejarán en el primer semestre del 2012.

Debido a las políticas comerciales adoptadas, la empresa ha mejorado la cantidad de pasajeros transportados y ha aumentado su participación en el mercado del servicio que presta, transformándose en competencia para el transporte por carretera entre Santiago y San Fernando.

Al 31 diciembre de 2011, los pasajeros transportados por la compañía durante el año ascienden a 7.041.816, un 15,6% por encima de lo observado en igual periodo del año 2010; este último estuvo significativamente afectado por el sismo de febrero de 2010, que significó una operación restringida, con prevenciones en la vía, que limitaron la oferta de trenes en horas de mayor afluencia de pasajeros (horas punta).

Como ha sido la tónica durante años dada la naturaleza de servicio público de la empresa, durante el año 2011 se registraron pérdidas por \$1.656 millones; sin embargo, debido a los esfuerzos de mejor gestión desplegados, esa cifra fue un 51,3% menor que lo mostrado el año 2010. Al 31 de diciembre de 2011, si bien la Empresa presentó un Ebitda anual negativo de \$677 millones, igual constituyó una importante mejora de los resultados operacionales pues ese indicador había marcado un valor negativo de \$2.327 millones en el año anterior, esto es, el año 2011 significó una mejoría de un 70,89%.

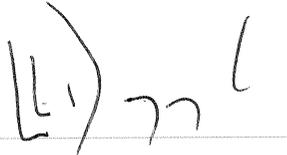
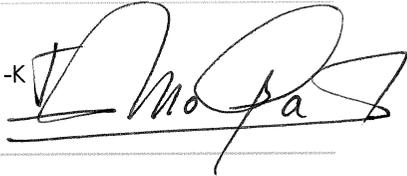
Lo anterior se debe a que la Sociedad ha orientado sus esfuerzos a la contención de sus costos variables y a mejorar sus ingresos, principalmente a partir de optimizar su oferta de transporte, buscando el equilibrio entre los servicios ofrecidos y su demanda – adecuando las frecuencias y disminuyendo evasión.

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 y media distancia) en su servicio llamado "metrotren".

A contar del primero de enero de 2012, según acuerdo de la matriz EFE en Junta Extraordinaria de Accionistas, que procura una sinergia operacional, se efectuó el traspaso de los activos adquiridos a la Sociedad relacionada Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. con lo que se materializó la integración del servicio de larga distancia Santiago-Chillán y Talca-Constitución, los cuales en adelante serán operados por Trenes Metropolitanos S.A. Dicho acuerdo se perfecciona en función del contrato de compraventa de los principales activos fijos de Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. por parte de Trenes Metropolitanos S.A. Esto significa que a partir del 2012 la empresa deberá abocarse también a mantener y mejorar esos servicios de larga distancia.

II. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Los Directores y Gerente General de la Empresa Trens 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 2011 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
Guillermo Ramírez Vilardell	PRESIDENTE	5.744.409-6	
Juan Esteban Doña Novoa	VICEPRESIDENTE	6.061.491-1	
José Luis Domínguez Covarrubias	DIRECTOR	6.372.293-6	
Sergio Correa de la Cerda	DIRECTOR	2.870.663-4	
José Miguel Quiroga Soto	DIRECTOR	6.875.868-8	
Cristián Moya Silva	GERENTE GENERAL	10.398.971-K	

Santiago, 10 de abril de 2012

III. IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD

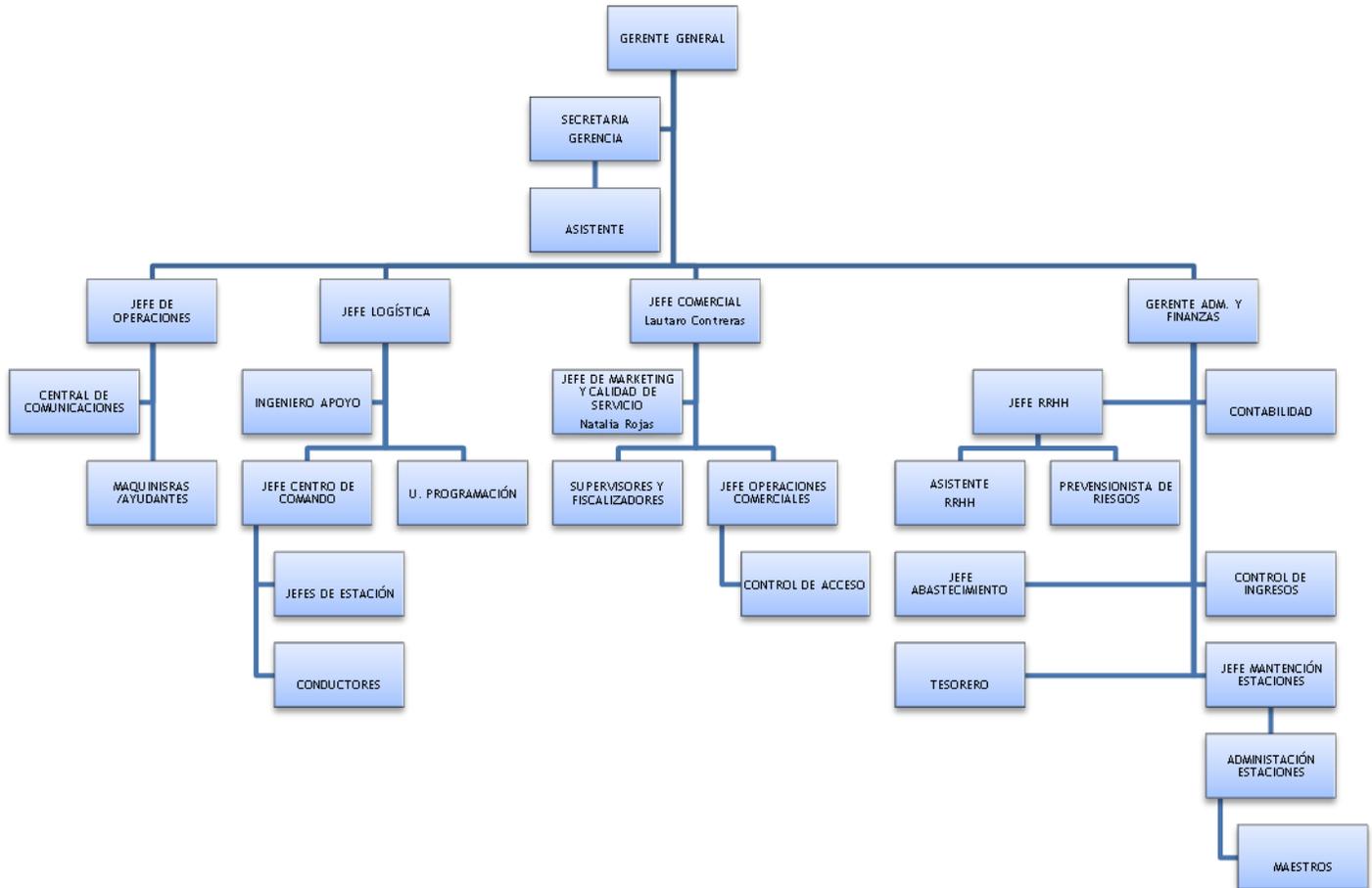
Razón Social:	Trenes Metropolitanos S.A.
Rol Único Tributario:	N° 96.756.320-k
Domicilio Legal:	Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 3170, Andén 1, Estación Central.
Tipo de entidad:	Sociedad Anónima Cerrada
Inscripción SVS:	N° 579, de fecha 2 de septiembre de 1996. Está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.
Dirección:	Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 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 N° 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 N° 35.307 de fecha 03 de noviembre de 1995, e inscrita a fojas 26.034 N° 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

- El Directorio al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

DIRECTORIO

Nombre	Cargo	Rut	Profesión
Juan Esteban Doña Novoa	Presidente	6.061.491-1	Ingeniero Comercial, Pontificia Universidad Católica de Chile.
Carlos Antonio Díaz Vergara	Vicepresidente	7.033.701-0	Ingeniero Comercial, Pontificia Universidad Católica de Chile, Magíster en Economía, Universidad de California Los Ángeles, USA
Marisa Kausel Contador	Director	8.003.616-7	Ingeniera Civil de la U. de Chile
Guillermo Ramírez Vilardell	Director	5.744.409-6	Ingeniero Comercial, Economista de la Universidad de Chile y Master en economía de la Universidad de Yale.
José Miguel Quiroga Soto	Director	6.875.868-8	Ingeniero Comercial de la Universidad de Chile.

- Los ejecutivos al 31 de diciembre del 2011 es el siguiente:

EJECUTIVOS

Nombre	Cargo	Rut	Profesión
Cristián Moya Silva	Gerente General	10.398.971-K	Ingeniero de Transportes, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Horacio Castro Medina	Gerente Adm. y Finanzas	8.512.145-6	Ingeniero Comercial, Universidad de Santiago

- La dotación del personal al 31 de diciembre es el siguiente:

DOTACIÓN DEL PERSONAL

Directivos	2
Jefaturas	10
Personal a bordo Trenes	88
Personal Estaciones	22
Personal de administración	11
TOTAL GENERAL	133

VII. REMUNERACIONES DEL DIRECTORIO

Nombre	Cargo	2011 Monto Bruto M\$	2010 Monto Bruto M\$	Fecha ingreso	Fecha salida
Juan Esteban Doña Novoa	Presidente	26.255	12.086	30-06-2010	Vigente
Carlos Antonio Díaz Vergara	Vicepresidente	16.805	5.686	30-06-2010	Vigente
Guillermo Ramírez Vilardell	Director	7.354	-	06-07-2011	Vigente
José Miguel Quiroga Soto	Director	12.401	1.429	17-11-2010	Vigente
Marisa Kausel Contador	Director	12.763	1.786	16-11-2010	18-01-2012
Manuel Francisco Gana Eguiguren	Ex Vicepresidente	7.021	9.064	30-06-2010	17-06-2011
Alejandro Valenzuela Diez	Ex Director	-	3.545	30-06-2010	21-10-2010
Miguel Luis Flores Vargas	Ex Director	-	-	30-06-2010	11-08-2010
Luis Manuel Rodríguez Cuevas	Ex Director	-	2.790	22-09-2009	23-04-2010
Juan Cavada Artigues	Ex Presidente	-	3.461	17-03-2009	23-04-2010
Juan Enrique Coeymans Avaria	Ex Vicepresidente	-	4.912	29-03-2009	23-04-2010
Jaime Pilowsky Greene	Ex Director	-	2.093	17-03-2009	23-04-2010
Luis Sánchez Castellón	Ex Presidente	-	-	23-04-2010	30-06-2010
Cecilia Araya Catalán	Ex Vicepresidente	-	-	23-04-2010	30-06-2010
Ricardo Nanjarí Román	Ex Director	-	-	23-04-2010	30-06-2010
Leonidas Henríquez Pinto	Ex Director	-	-	23-04-2010	30-06-2010
Franco Faccilongo Forno	Ex Director	-	-	23-04-2010	30-06-2010

VIII. REMUNERACIONES DE EJECUTIVOS

Nombre	Cargo	2011 Monto Bruto M\$	2010 Monto Bruto M\$	Fecha ingreso	Fecha salida
Cristián Moya Silva	Gerente General	55.893	48.333	01/10/2008	Vigente
Horacio Castro Medina	G. Adm. y Finanzas	9.180	-	12/10/2011	Vigente
Alejandro Socías Ibáñez	Ex G. Adm. y Finanzas	29.926	39.611	01/10/2008	15/09/2011
Rafael Lubascher Ramírez	Ex Gerente Comercial	-	32.604	01/10/2009	19/11/2010
Jorge Inostroza Sánchez	Ex Gerente General	-	32.891	01/10/2008	30/04/2010

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 al 31 de diciembre de 2011 contaba con un parque de 15 trenes (UT 440, reacondicionadas de tracción eléctrica), 3 de los cuales se venderán en el año 2012 a Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A., filial de EFE, en el contexto de optimización del material rodante necesario para la explotación de los servicios de TMSA. En términos de infraestructura, opera 18 estaciones en una extensión de 133,8 kilómetros, distancia que cubre Santiago con la ciudad de San Fernando, y, sus oficinas centrales se encuentran ubicadas en los andenes 1 y 6, de la Estación Central. Dicha ubicación le permite tener mejor conocimiento y participación en la operación y vivenciar en terreno los requerimientos de los clientes.

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,
- Temoinsa: Servicio de aseo de Estaciones y 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.

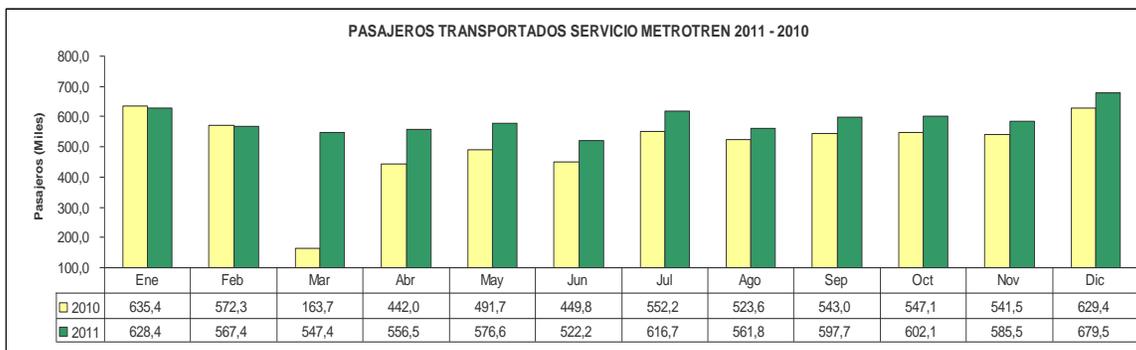
X. INDICADORES GESTIÓN COMERCIAL 2011

Las ventas de pasajes durante el 2011, en comparación al periodo de operaciones de TMSA 2010, aumentaron en un 18%, resultado que se explica por la normalización de la oferta de transporte versus la situación con sismo del 2010, esto sumado a una tendencia creciente de la demanda principalmente en el tramo urbano (Alameda hasta Nos)

Indicadores Comerciales TMSA	2011	2010	Variación %
Ventas de Pasajes M\$	6.085.643	5.171.323	18%
Pasajeros	7.041.816	6.091.640	16%
Tren Kilómetro	1.559.097	1.562.461	0%
Pasajeros Kilómetros	316.095.305	268.306.368	18%

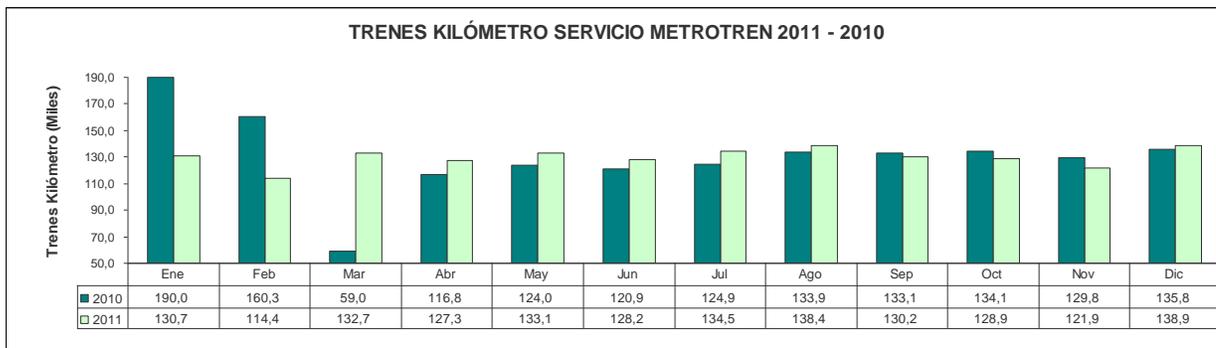
1. PASAJEROS TRANSPORTADOS

TMSA acumuló un total de 7.041.816 boletos vendidos entre enero y diciembre de 2011. En el gráfico adjunto, se entrega el detalle por venta mensual, observándose un incremento de un 16% en la cantidad de pasajeros transportados en comparación el año anterior. Entre los meses de marzo y mayo se promedió una variación positiva en los boletos vendidos de un 92,5%, dada la comparación con un escenario post sismo de operación parcializada. El segundo semestre la variación versus el año anterior fue de un +9,2% promedio mes.



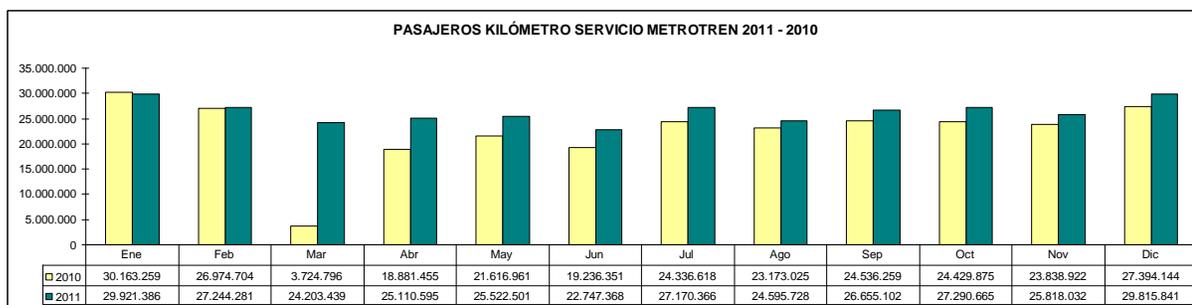
2. TREN/KILÓMETRO

El tren Km. mide la cantidad de servicios ofertados, expresados en kilómetros recorridos. Durante el año, se mantuvo una oferta uniforme con un promedio de 129,9 miles de kilómetros, el total anual ascendió MM1,56 trenes kilómetro.



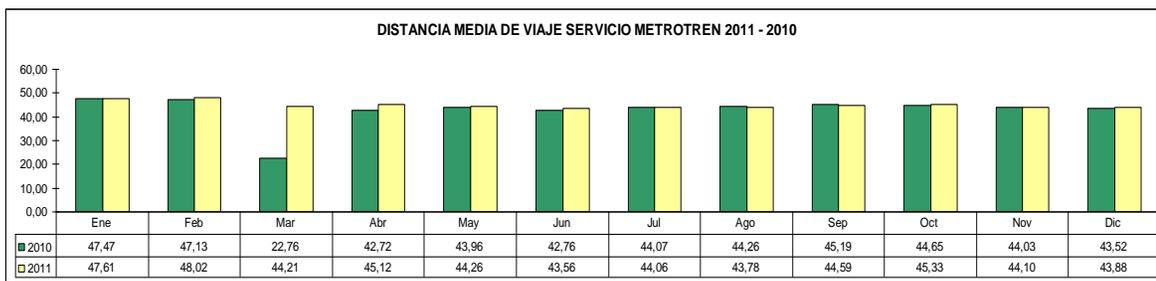
3. PASAJEROS/KILÓMETRO

Este indicador que relaciona la cantidad de pasajeros con su distancia media de viajes, experimentó un aumento durante el 2011 de 17,81% comparado con el año anterior. Dicha alza se explica por el incremento de ambos factores, esto incluye a los pasajeros y a la distancia media recorrida, como evidencia se señala que durante el mes de marzo de 2010 se mantuvo una oferta sólo entre Alameda y Nos por trabajos de reparación de la vía férrea.



4. DISTANCIA MEDIA

Con excepción del periodo marzo, abril 2011, la distancia promedio de viaje ha mantenido un comportamiento similar al año 2010. Entre los meses de julio a diciembre, la variación fue de +0,01% respecto del año anterior.



5. TABULACIÓN INDICADORES DE GESTIÓN

BOLETOS VENDIDOS (m)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2011	628,4	567,4	547,4	556,5	576,6	522,2	616,7	561,8	597,7	602,1	585,5	679,5	7.041,82
2010	635,4	572,3	163,7	442,0	491,7	449,8	552,2	523,6	543,0	547,1	541,5	629,4	6.091,64
2011 / 2010	- 1,09%	- 0,86%	234,44%	25,91%	17,28%	16,08%	11,67%	7,31%	10,07%	10,05%	8,13%	7,96%	15,60%

TRENES KILÓMETRO (m)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2011	130,7	114,4	132,7	127,3	133,1	128,2	134,5	138,4	130,2	128,9	121,9	138,9	1.559,10
2010	190,0	160,3	59,0	116,8	124,0	120,9	124,9	133,9	133,1	134,1	129,8	135,8	1.562,46
2011 / 2010	- 31,22%	- 28,67%	125,01%	9,01%	7,36%	6,05%	7,70%	3,38%	- 2,18%	- 3,84%	- 6,10%	2,24%	- 0,22%

PAX KILÓMETRO (m)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2011 (MM)	29.921,4	27.244,3	24.203,4	25.110,6	25.522,5	22.747,4	27.170,4	24.595,7	26.655,1	27.290,7	25.818,0	29.815,8	316.095,31
2010 (MM)	30.163,3	26.974,7	3.724,8	18.881,5	21.617,0	19.236,4	24.336,6	23.173,0	24.536,3	24.429,9	23.838,9	27.394,1	268.306,37
2011 / 2010	- 0,80%	1,00%	549,79%	32,99%	18,07%	18,25%	11,64%	6,14%	8,64%	11,71%	8,30%	8,84%	17,81%

DISTANCIA MEDIA (km)	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
2011 (MM)	47,6	48,0	44,2	45,1	44,3	43,6	44,1	43,8	44,6	45,3	44,1	43,9	44,9
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
2011 / 2010	0,29%	1,87%	94,29%	5,63%	0,67%	1,87%	- 0,03%	- 1,09%	- 1,31%	1,51%	0,16%	0,82%	5,07%

XI. HECHOS RELEVANTES

Con fecha 3 de enero de 2011, en respuesta a Circular N° 1003 21-03-91, la Sociedad entrega a la Superintendencia de Valores y Seguros, información de los Ejecutivos de Trenes Metropolitanos y sus cónyuges.

Con fecha 8 de febrero de 2011, se informa a la Superintendencia de Valores y Seguros, en respuesta a Ord. 2798 del 27-01-11, en relación a observaciones de esta Superintendencia respecto a revisión parcial de los Estados Financieros de diciembre de 2010. Se adjuntan los estados financieros intermedios con las observaciones subsanadas según lo instruido en el oficio, y se envía a través del módulo SEIL, la Declaración de Responsabilidad de los señores directores de TMSA.

Con fecha 30 de marzo de 2011, la Administración de TMSA envía a la Superintendencia de Valores y Seguros, carta de los Auditores Externos Ernst & Young Ltda., con el Informe de Cumplimiento de la Circular 979 de esa Superintendencia de Valores y Seguros.

Con fecha 8 de abril de 2011, se remite a la Superintendencia de Valores y Seguros, carta citación a Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.

Con fecha 27 de abril de 2011, la Sociedad informa, como Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, en conformidad a lo establecido en el artículo 9° y en el inciso 10° de la Ley N° 18.045, y en el párrafo 2.2 de la sección II de la Norma de Carácter General N° 30 de esa Superintendencia, que en la Junta Ordinaria de Accionistas N° 16, realizada el 26 de abril de 2011, la sociedad Trenes Metropolitanos S. A., acordó designar como auditores externos a la empresa Ernst & Young Servicios Profesionales de Auditoría y Asesoría Ltda.

Con fecha 28 de abril de 2011, la Sociedad informa a la Superintendencia de Valores y Seguros, con carácter de Hecho Esencial, que en la Junta Ordinaria de Accionistas de Trenes Metropolitanos S. A., se designó como Directores de la sociedad a los señores que se indican, quienes se constituyeron en Directorio N° 77, celebrado con fecha 28 de abril de 2011:

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

Con fecha 31 de mayo de 2011, la Sociedad envía en físico, la información financiera relacionada con la FECU a marzo de 2011: estados financieros al 31/03/2011, análisis razonado, hechos relevantes, declaración de responsabilidad, y archivo impreso en formato Excel. Esta documentación se entrega por esta vía, debido a que el sistema de información en línea, SEIL, de esa SVS, no permitía la carga correcta de la información.

Con fecha 6 de julio 2011, en relación a requerimiento formulado por la SVS en oficio 15397, la Sociedad envía copia legalizada ante la 3ª Notaría de Santiago del Acta Junta Ordinaria de Accionistas de TMSA N° 16, de fecha 26/04/2011.

Con fecha 14 de junio 2011, en respuesta a oficio de la SVS N° 16167, la Sociedad explica las razones de la tardanza en el envío a través del módulo SEIL de esa superintendencia, de nuestra información financiera al 31 de marzo de 2011.

Con fecha 17 de junio de 2011, en conformidad a lo establecido en el artículo 9º y en el inciso segundo del artículo 10º de la Ley N° 18.045 y en el párrafo 2.2 de la Sección II de la Norma de Carácter General N° 30 de esa superintendencia, TMSA informa con carácter de Hecho Esencial, que el Directorio de la sociedad, en su sesión extraordinaria N° 81, de fecha 17/06/2011, ha acordado aceptar la renuncia de don Manuel Francisco Gana Eguiguren, quien ejercía el cargo de Vicepresidente de la compañía.

Con fecha 6 de julio de 2011, en conformidad a lo establecido en el artículo 9º y en el inciso segundo del artículo 10º de la Ley N° 18.045 y en el párrafo 2.2 de la Sección II de la Norma de Carácter General N° 30 de esa superintendencia, TMSA informa con carácter de Hecho Esencial, que el Directorio de la sociedad, en su sesión extraordinaria N° 82, de fecha 06/07/2011, ha acordado designar en calidad de director reemplazante, como nuevo miembro del Directorio de la compañía al Sr. Guillermo Ramírez Vilardell.

Con fecha 14 de diciembre 2011, se remite carta citación de junta extraordinaria de accionistas.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 63 de la ley 18.046 y lo dispuesto en la circular N° 614 de esa superintendencia, se informa que el directorio de Trenes Metropolitanos S.A. ha citado a Junta Extraordinaria de Accionistas para el próximo miércoles 30 de diciembre.

Con Fecha 28 de diciembre de 2011, en la Junta Extraordinaria de Accionista N° 003, se acordó la compra de activos de la sociedad relacionada Servicios de Trenes Regionales Terra S.A.

XII. INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES



Ernst & Young Chile
Presidente Riesco 5435, piso 4
Las Condes
Santiago
Tel: 56 2 676 1000
Fax: 56 2 676 1010
www.eychile.cl

Informe Auditores Independientes

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

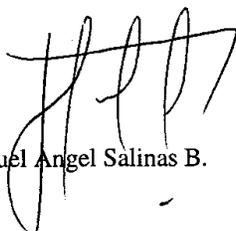
1. Hemos efectuado una auditoría a los estados de situación financiera de Trenes Metropolitanos S.A., al 31 de diciembre de 2011 y 2010 y a los correspondientes estados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. La preparación de dichos estados financieros (que incluyen sus correspondientes notas), es responsabilidad de la Administración de Trenes Metropolitanos S.A.. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros, con base en las auditorías que efectuamos.
2. Nuestras auditorías fueron efectuadas de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad que los estados financieros están exentos de representaciones incorrectas significativas. Una auditoría comprende el examen, a base de pruebas, de evidencias que respaldan los montos e informaciones revelados en los estados financieros. Una auditoría comprende, también, una evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas hechas por la Administración de la Compañía, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que nuestras auditorías constituyen una base razonable para fundamentar nuestra opinión.
3. En nuestra opinión, los mencionados estados financieros presentan razonablemente en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Trenes Metropolitanos S.A. al 31 de diciembre de 2011 y 2010 y los resultados de sus operaciones, y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con instrucciones específicas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros descritas en Nota 2.1.
4. Tal como se indica en Nota 1 y Nota 22 la Sociedad se encuentra en un proceso de reorganización de sus operaciones. Dicha reorganización tiene como propósito el traspasar los principales activos fijos de la sociedad relacionada Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. a Trenes Metropolitanos S.A., de manera de concentrar en esta última Sociedad las operaciones de ambas compañías. Tal como se indica en Nota 1 el traspaso y perfeccionamiento legal de esta operación se hizo efectivo contar del 01 de enero de 2012 y los efectos de esta operación se presentan en Nota 22.





5. Como se desprende de la lectura de los estados financieros y tal como se indica en Nota 18, la Sociedad al 31 de diciembre de 2011 presenta capital de trabajo negativo, margen bruto negativo y pérdidas del ejercicio recurrentes. La recuperación de la inversión en activos fijos, otras inversiones relacionadas y el financiamiento para el cumplimiento normal de sus operaciones dependerán de la generación futura de resultados y de la política de aportes que siga manteniendo el Estado de Chile a través de su Matriz Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

6. Los presentes estados financieros han sido preparados para mostrar la situación financiera individual de Trenes Metropolitanos S.A.. Sin embargo, dada la integración operativa y comercial existente con su Matriz, estos estados financieros deben ser considerados como parte de los estados financieros del grupo y por tanto deben ser leídos en conjunto con los estados financieros consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.


Miguel Angel Salinas B.

ERNST & YOUNG LTDA.

Santiago, 26 de marzo de 2012

XIII. ESTADOS FINANCIEROS DE LA EMPRESA

Estados de Situación Financiera Clasificados
31 de diciembre de 2011 y 2010
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ACTIVOS	Nota	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
ACTIVOS CORRIENTES			
Efectivo y equivalentes al efectivo	3	579.242	476.477
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	4	52.836	8.132
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	5	147.868	9.603
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		779.946	494.212
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Activos intangibles distintos de la plusvalía	7	946	943
Propiedades, plantas y equipos	8	6.991.881	6.962.215
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		6.992.827	6.963.158
TOTAL ACTIVOS		7.772.773	7.457.370

Estados de Situación Financiera Clasificados
31 de diciembre de 2011 y 2010
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	Nota	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
PASIVOS CORRIENTES			
Cuentas Comerciales y otras cuentas por pagar	9	169.205	60.817
Otras Provisiones corrientes	10	308.202	183.917
Provisiones por Beneficios a los Empleados	11	84.722	52.990
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	5	4.839.451	3.813.028
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		5.401.580	4.110.752
PASIVOS NO CORRIENTES			
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	5	2.370.508	1.689.780
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		2.370.508	1.689.780
PATRIMONIO			
Capital emitido	12	12.755.524	12.755.524
Primas de Emisión	12	154	154
Otras reservas	12	285.843	285.843
Resultados retenidos	12	(13.040.836)	(11.384.683)
TOTAL PATRIMONIO		685	1.656.838
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO		7.772.773	7.457.370

Estados de Resultados Integrales por Función
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2011 y 2010
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

Ganancia (pérdida)	Nota	ACUMULADO	
		01.01.11 31.12.11	01.01.10 31.12.10
Ingresos de actividades ordinarias	13	6.607.974	5.474.091
Costo de ventas	14	(7.382.677)	(7.804.294)
Ganancia bruta		(774.703)	(2.330.203)
Gasto de administración	15	(913.434)	(1.073.979)
Ingresos financieros		1.611	154
Otras ganancias		32.582	4.834
Costos financieros		(2.209)	(1.213)
Ganancia (pérdida), antes de impuesto		(1.656.153)	(3.400.407)
Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora		(1.656.153)	(3.400.407)
Ganancia (pérdida)		(1.656.153)	(3.400.407)
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL			
Ganancia (pérdida)		(1.656.153)	(3.400.407)
Componentes de otros resultado integral, ante de impuesto		-	-
Diferencia de cambio por conversión		-	-
Activos Financieros disponibles para la venta		-	-
Ganancia (pérdida), Integral Total		(1.656.153)	(3.400.407)
Ganancias integral atribuibles a los propietarios de la controladora		(1.656.153)	(3.400.407)
Ganancia (pérdida), Integral Total		(1.656.153)	(3.400.407)
Utilidad o pérdida por acción		(20,1)	(41,3)
Numero de acciones Miles		82.275	82.275

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2011 y 2010
(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 2011	CLP	12.755.524	154	285.843	(11.384.683)	1.656.838
Ganancia o (pérdida)	CLP	-	-	-	(1.656.153)	(1.656.153)
Saldo final período actual 31 de Diciembre de 2011	CLP	12.755.524	154	285.843	(13.040.836)	685

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 periodo anterior 31 de Diciembre de 2010	CLP	12.755.524	154	285.843	(11.384.683)	1.656.838

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

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO		
Período comprendido entre el 01 de enero de 2010 y el 31 de diciembre de 2011		
	\$	\$
ESTADO DE FLUJO EFECTIVO - INDIRECTO	31.12.2011	31.12.2010
FLUJO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN		
UTILIDAD DEL EJERCICIO	(1.656.153)	(3.400.407)
Cargos (Abonos) a resultados que no significan mov. de efectivo	1.136.605	1.029.213
Depreciación ejercicio	1.010.820	1.072.264
Amortización de intangibles	193	173
Castigos y provisiones	125.592	(43.224)
Dismin. (aument.) de activos que afectan al flujo de efect. operacional	(44.704)	(3.421)
Deudores por Ventas	(44.704)	(3.421)
Aument.(Dismin.) de pasivos que afectan al flujo de efect. operacional	147.129	(79.224)
Cuentas por pagar relacionadas con result. de explotación	147.129	(79.224)
FLUJO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	1.698.835	3.014.282
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	1.698.835	3.014.282
FLUJO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(1.178.947)	(565.514)
Incorporación de otros activos fijos menos	(1.040.486)	(555.918)
Incorporación de otros activos intangibles	(196)	(5)
Otros préstamos a empresas relacionadas menos	(138.265)	(9.591)
VARIACION EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE DEL PERIODO	102.765	(5.071)
Efecto Inflación sobre efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	102.765	(5.071)
SALDO INICIAL DE EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE	476.477	481.548
SALDO FINAL DE EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE	579.242	476.477

XIV. NOTAS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

31 de diciembre de 2011 y 2010

(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 S.A., 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.

La sociedad se encontraba en etapa de desarrollo desde el 5 de diciembre de 1995 hasta el 31 de diciembre 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.

NOTA 1 - INFORMACIÓN GENERAL (CONTINUACIÓN)

Reorganización operacional el grupo de empresas EFE

En sesión del Directorio de la Empresa de Los Ferrocarriles del Estado, celebrada en el 28 de septiembre de 2011, se acordó solicitar a los directorios de las Sociedades filiales Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. y Trenes Metropolitanos S.A., que citen a sus respectivas juntas Extraordinarias de Accionistas a fin de pronunciarse en las siguientes materias:

a) Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.

- La enajenación de su activo y pasivo a la Sociedad Trenes Metropolitanos S.A.
- La aprobación de actos o contratos con partes relacionadas; y
- Demás acuerdos necesarios para materializar las decisiones que se adopten.

b) Trenes Metropolitanos S.A.

- La aprobación de la compra de activo y pasivo de Servicios de Trenes Regionales S.A. y aprobación de operación; y
- Demás acuerdos necesarios para materializar las decisiones que se adopten.

En lo que respecta a los efectos que esta operación tendrá a nivel de los estados financieros consolidados, elaborados por esta empresa del estado, se estima que se traducirá en importantes ahorros operacionales del grupo de empresas EFE.

En la Junta Extraordinaria de Accionista N° 3 realizada con fecha 30 de noviembre 2011 y ratificada en la Sesión de Directorio Extraordinario N° 94 del 6 de diciembre de 2011, se procedió a la aprobación de la compra de activo y pasivo de Servicios de Trenes Regionales Terra S.A., estableciendo en escritura de compra-venta del 28 de diciembre 2011 la compra de los activos fijos objeto del contrato, cuyo acuerdo y perfeccionamiento de la operación regirá y por lo tanto, producirá plenos efectos, a partir del día 01 de enero de 2012; es decir los efectos de esta transacción se producirán en el año 2012 una vez que se perfeccione el traspaso legal y efectivo de los activos fijos adquiridos.

NOTA 1 - INFORMACIÓN GENERAL (CONTINUACIÓN)

La compra y venta establece que, Trenes Metropolitanos S.A., adquiere activos de Servicios de Trenes Regionales Terra S.A., cuyos activos comprados ascienden a M\$5.134.345, valor que no difiere de su valor libro y corresponden a siete unidades UTS para servicio de larga distancia Santiago-Chillán, cuatro Buscarril, para el servicio Talca –Constitución y activos menores. Por este mismo contrato, Trenes Metropolitanos asumió por el mismo valor pasivos, correspondientes a cuentas por pagar a la matriz EFE.

Esta operación no produce efectos en resultados ya que se efectúa a los valores en libros de los activos fijos traspasados.

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. por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2011 y 2010, han sido preparados de conformidad con las instrucciones específicas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros y de acuerdo con en 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, mediante oficio 4887 del 16 febrero de 2011, la SVS autorizó a Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales, a aplicar 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.

En Nota 2.7 se detalla el alcance de esta norma.

Estos estados financieros corresponden al período de doce meses terminado al 31 de diciembre de 2011 los que fueron aprobados por su Directorio en Sesión Extraordinaria N° 101 celebrada el día 26 de marzo de 2012.

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.

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

2.1) Bases de preparación de los estados financieros (Continuación)

Estas estimaciones se refieren básicamente a:

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

2.2) Nuevos pronunciamientos contables

A la fecha de emisión de los presentes estados financieros, los siguientes pronunciamientos contables emitidos por el International Accounting Standard Board (IASB), no poseen el carácter obligatorio y la Compañía no ha aplicado ninguna en forma:

Normas, Interpretaciones y Enmiendas	Aplicación obligatoria para:
NIIF 9 Instrumentos Financieros: Clasificación y medición	01 de enero 2013
NIIF 10 Estados financieros consolidados	01 de enero 2013
NIIF 11 Acuerdos conjuntos	01 de enero 2013
NIIF 12 Revelaciones de participación en otras entidades	01 de enero 2013
NIIF 13 Medición del valor Justo	01 de enero 2013
NIIF 1 Adopción por primera vez	01 de enero 2012
NIIF 7 Instrumentos financieros: revelaciones	01 de enero 2012
NIC 12 Impuestos diferidos	01 de enero 2012
NIC 19 Beneficios a los empleados	01 de enero 2013

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) y dólares estadounidenses (USD), 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	31.12.2011	31.12.2010
UF	22.294,03	21.455,55
USD	519,20	468,37

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

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.
- 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.

Nota 2 - Resumen de las Principales Políticas Contables (Continuación)

2.5) Propiedades, plantas y equipos (Continuación)

Al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, 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”

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, y sus Filiales, consideran 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.

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

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

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 los criterios establecidos en dicha NIC.

EFE y sus Filiales, son empresas públicas, 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 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.

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

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

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.

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.

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

2.8) Activos financieros

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.

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.

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

2.10) Pasivos financieros (continuación)

b) Cuentas por pagar empresas relacionadas (Continuación)

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, aun 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.

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

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.

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

2.15) Reconocimiento de ingresos, costos de venta y gastos (continuación)

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 (año 2010),
- 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:

NOTA 2 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES (CONTINUACIÓN)

2.17) Uso de estimaciones y juicios (continuación)

- 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 distribuible

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 distribuibles 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 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

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

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

NOTA 3 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO (CONTINUACIÓN)

Concepto	Tipo Moneda	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Saldos en bancos	CLP	579.242	476.477
Efectivo y equivalentes al efectivo	CLP	579.242	476.477

NOTA 4 - 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 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

Conceptos	Tipo Moneda	31.12.2011 Valor M\$	31.12.2010 Valor M\$
Cuenta Corriente Varios Deudores	CLP	48.171	6.560
Cajas de Compensación Asig. Familiar	CLP	0	43
Anticipo a Proveedores	CLP	4.665	1.529
Totales		52.836	8.132

NOTA 5 - CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES 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 (Overhaul de Trenes) y ajustes por depreciación de automotores, correspondiente a los meses de octubre y noviembre de 2008.

NOTA 5 - CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS (CONTINUACIÓN)

Las transacciones realizadas entre empresas relacionadas son en pesos chilenos.

- a) Los saldos de las cuentas por cobrar 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 31.12.2011 M\$	Monto al 31.12.2010 M\$
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Reembolsos Venta Pasajes	CLP	12	12
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Vta. Pasajes Personal EFE	CLP	97.931	9.591
Trenes Regionales Terra S.A.	96.756.300-5	Filial	Vta. Anticipada Pjes.Dic'11	CLP	49.925	-
Total por Cobrar Corrientes					147.868	9.603

Los reembolsos por ventas de pasajes, corresponden a ingresos por ventas de pasajes de la red Metro tren, a personal de EFE.

EFE: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

- b) Los saldos de las cuentas por pagar corrientes y no corrientes entre la Sociedad y las empresas relacionadas son las siguientes:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	Tipo Moneda	Monto al 31.12.2011 M\$	Monto al 31.12.2010 M\$
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Cuentas por Pagar	CLP	3.783.338	2.958.178
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Prov. Varias con EFE	CLP	1.056.113	854.850
Total por Pagar Corrientes					CLP 4.839.451	3.813.028
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Cuentas por Pagar (*)	CLP	2.317.564	1.636.836
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Anteriores al inicio Operaciones	CLP	52.944	52.944
Total por Pagar no Corrientes					CLP 2.370.508	1.689.780

- (*) Cuentas por pagar no corriente, incluye:
 Financiamiento de Grandes Reparaciones: UT 101 y 102, en octubre de 2009, UT 104, en septiembre de 2010 y UT 108, en enero 2011.
 Mejoramiento de imagen, capacidad y oferta de transporte de trenes UT 440, entregados en enero de 2011.

NOTA 5 - CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS (CONTINUACIÓN)

El detalle de las principales cuentas por pagar a relacionadas corrientes al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	Tipo Moneda	Monto al 31.12.2011 M\$	Monto al 31.12.2010 M\$
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Mantenición de Trenes	CLP	(1.749.741)	1.309.756
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Energía de Tracción	CLP	(1.137.492)	851.422
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Conducción Trenes y Personal Adm.	CLP	-	256.753
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	CLP	(54.505)	49.137
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	SEC	CLP	(396.555)	192.653
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Servicios Admiinistrativos EFE	CLP	(26.437)	16.028
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	CLP	(357.007)	191.980
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Guardias de Seguridad	CLP	(45.194)	75.323
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Otros	CLP	(16.407)	15.126
Cuentas por Pagar EFE Matriz				CLP	(3.783.338)	2.958.178

El detalle de las principales cuentas por pagar a relacionadas no corrientes al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	Tipo Moneda	Monto al 31.12.2011 M\$	Monto al 31.12.2010 M\$
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Grandes R. a UT 101,102 y 104	CLP	1.199.232	1.199.232
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Anteriores al inicio Operaciones	CLP	52.944	52.944
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Ajuste por Deprec.Oct. Y Nov.2008	CLP	437.604	437.604
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Grandes R. a UT 108	CLP	319.279	-
Emp.de Ferrocarriles del Estado	61.216.000-7	Matriz	Mejoramiento de UT (vrs)	CLP	361.449	-
Cuentas por Pagar EFE Matriz				CLP	2.370.508	1.689.780

c) El detalle de transacciones con empresas relacionadas y su efecto en resultados, al 31 de diciembre de 2011 y diciembre de 2010, es el siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Costo de ventas	Tipo Moneda	31.12.2011		31.12.2010	
				Monto M\$	Efecto Resultado M\$	Monto M\$	Efecto Resultado M\$
61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento Automotores	CLP	2.155.550	(2.155.550)	2.491.344	(2.491.344)
61.216.000-7	Matriz	Energía Eléctrica Traccion	CLP	1.443.004	(1.443.004)	1.434.181	(1.434.181)
61.216.000-7	Matriz	Conduccion de Trenes y Pers.Amd.	CLP			564.198	(564.198)
61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	CLP	472.769	(472.769)	465.087	(465.087)
61.216.000-7	Matriz	Gasto SEC	CLP	590.716	(590.716)	572.346	(572.346)
61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	CLP	85.091	(85.091)	97.545	(97.545)
61.216.000-7	Matriz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	CLP	89.591	(89.591)	82.855	(82.855)
61.216.000-7	Matriz	Otros	CLP	47.055	(47.055)	44.765	(44.765)
61.216.000-7	Matriz	Mantenición de Trenes Gran R y Otros	CLP	1.879.960	-	1.199.232	-
TOTAL			CLP	6.763.736	(4.883.776)	6.951.553	(5.752.321)

**NOTA 5 - CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS
(CONTINUACIÓN)**

d) Remuneración del directorio

Las remuneraciones pagadas al Directorio por concepto de asistencia a sesiones de Directorios y Comités, tanto ordinarios como extraordinarios, en los períodos enero a diciembre de 2011 y 2010, son las siguientes:

Nombre	RUT	Tipo Moneda	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1	CLP	26.255	12.086
Carlos Antonio Díaz Vergara	7.033.701-0	CLP	16.805	5.686
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8	CLP	12.401	1.429
Guillermo Ramirez Vilardell	5.744.409-6	CLP	7.354	-
Marisa Kausel Contador	8.003.616-7	CLP	12.763	1.786
Manuel Gana Eguiguren	6.376.183-4	CLP	7.021	9.064
Alejandro Valenzuela Diez	13.882.507-8	CLP	-	3.545
Jaime Pilowsky Greene	9.528.387-K	CLP	-	2.093
Juan Cavada Artígues	4.209.625-3	CLP	-	3.461
Juan Enrique Coeymans	3.397.510-4	CLP	-	4.912
Luis Manuel Rodríguez	7.256.950-4	CLP	-	2.790
Total		CLP	82.599	46.852

No existen otros conceptos por remuneraciones o gastos que reciban los directores.

e) Integrantes del Directorio al 31 de diciembre de 2011

Nombre	Cargo	RUT
Juan Esteban Doña Novoa	Presidente	6.061.491-1
Carlos Antonio Díaz Vergara	Vicepresidente	7.033.701-0
Marisa Kausel Contador	Director	8.003.616-7
José Miguel Quiroga Soto	Director	6.875.868-8
Guillermo Ramirez Vilardell	Director	5.744.409-6

NOTA 5 - CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS (CONTINUACIÓN)

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

Concepto	31.12.2011	31.12.2010
Gerentes y ejecutivos principales	2	4
Profesionales y técnicos	21	16
Trabajadores y otros	105	109
Total	128	129

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 periodo terminados al 31 de diciembre de 2011 y 2010, es el siguiente:

Concepto	Tipo Moneda	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Remuneraciones	CLP	90.838	129.580
Otros beneficios	CLP	13.617	23.859
Total Remuneraciones	CLP	104.455	153.439

NOTA 6 - ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES

a) **Información general**

Al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, la Sociedad no ha constituido provisión por impuesto a la renta de primera categoría, por tener pérdidas tributarias acumuladas.

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 de MM\$12.482, son de carácter permanente.

NOTA 7 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

Activos intangibles (neto)	Tipo Moneda	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Licencia Computacionales	CLP	1.328	1.132
Amort. Acum. Licencias Computacionales	CLP	(382)	(189)
Total	CLP	946	943

Los movimientos de los activos intangibles para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, son los siguientes:

Movimientos en activos Intangibles Identificados	Programas Informaticos, neto M\$	Movimientos en activos Intangibles	Programas Informaticos, neto M\$
Saldo inicial Bruto al 01.01.2011	943	Saldo inicial bruto al 01.01.2010	1.111
Adiciones 2011	196	Adiciones 2010	5
Amortización	(193)	Amortización	(173)
Saldo final al 31.12.2011	946	Saldo final al 31.12.2010	943

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 8 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición de las partidas que integran este rubro y su correspondiente depreciación acumulada al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010.

Propiedades, plantas y Equipos por clase	Valor Bruto		Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor neto	
	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Edificios y construcciones	16.416	16.416	(4.296)	(2.148)	12.120	14.268
Inversion y proy. En muebles y enseres	-	-	-	-	-	-
Repuestos de Automotor	312.540	-	-	-	312.540	-
Equipo Tractor y Rodante	9.534.622	8.853.894	(2.898.066)	(1.893.835)	6.636.556	6.960.059
Muebles y Enseres	30.240	26.661	(7.392)	(3.068)	22.848	23.593
Maquinaria y Htas. Y Otros	7.058	-	(117)	-	6.941	-
Cta. Complementaria Activos Menores	876	876	-	(36.581)	876	(35.705)
Totales	9.901.752	8.897.847	(2.909.871)	(1.935.632)	6.991.881	6.962.215

NOTA 8 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS (CONTINUACIÓN)

Los movimientos al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, 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 2011		14.268	6.960.058	(12.111)	6.962.215
Movimientos	Adiciones	-	680.728	10.637	691.365
	Repuestos de Automotor	-	312.540	-	312.540
	Gasto por depreciación	(2.148)	(1.004.231)	(4.441)	(1.010.820)
	Bajas			36.581	36.581
Total movimientos		(2.148)	(10.963)	42.777	29.666
Saldo al 31 de diciembre de 2011		12.120	6.949.095	30.666	6.991.881

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	(17.361)	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	(12.111)	6.962.215

La empresa no ha incurrido en costos de desmantelamiento en los ejercicios 2011 y 2010.

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 9 - CUENTAS 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 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

Conceptos	Tipo Moneda	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Acreedores Comerciales			
Proveedores por Pagar	CLP	137.220	30.480
Otras cuentas por pagar			
Retenciones	CLP	31.985	30.337
Acreedores Comerciales	CLP	169.205	60.817

El detalle de las otras cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

Otras cuentas por pagar	Tipo Moneda	Imptos. por Pagar M\$	Retenciones M\$	Totales M\$
Saldo inicial al 01.01.2010	CLP	3.718	14.435	18.153
Incrementos (disminuciones)	CLP	1.167	11.017	12.184
Saldo final al 31.12.2010	CLP	4.885	25.452	30.337
Saldo inicial al 01.01.2011	CLP	4.885	25.452	30.337
Incrementos (disminuciones)	CLP	(4.885)	6.533	1.648
Saldo final al 31.12.2011	CLP		31.985	31.985

NOTA 10 - OTRAS PROVISIONES CORRIENTES

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

Otras provisiones varias corrientes	Tipo Moneda	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Provision Servicio Guardias	CLP	-	73.096
Provision Asesoría IFRS	CLP	-	6.158
Provisiones Servicios de Contraloría	CLP	6.771	4.132
Provisiones de Mantención UT-440	CLP	-	14.630
Provisiones Servicios de Venta de Pasajes	CLP	41.261	68.203
Provisiones Eme (Controladores de Acceso)	CLP	5.712	-
Provisiones Aseo de Estaciones	CLP	19.397	9.836
Provisiones Baker Tilly (inventario)	CLP	2.167	-
Otras Provisiones	CLP	14.654	7.862
Compra de Ruedas y Frenos para UT 440	CLP	113.681	-
Provisiones de Indemnización por Integración TM y TR	CLP	104.559	-
Total	CLP	308.202	183.917

NOTA 11- PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es la siguiente:

Conceptos	Tipo Moneda	31.12.2011 M\$	31.12.2010 M\$
Provision de Bonos	CLP	13.667	12.360
Provisiones vacaciones	CLP	71.055	40.630
Beneficios a Empleados	CLP	84.722	52.990

NOTA 12 - PATRIMONIO NETO

a) Capital emitido

Al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, el capital pagado asciende a M\$12.755.524.

Al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, las primas por emisión ascienden a M\$154.

El patrimonio neto a diciembre de 2011 asciende a M\$ 685 y al 31 de diciembre a M\$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 2011	CLP	12.755.524	154	285.843	(11.384.683)	1.656.838
Ganancia o (pérdida)	CLP	-	-	-	(1.656.153)	(1.656.153)
Saldo final período actual 31 de Diciembre de 2011	CLP	12.755.524	154	285.843	(13.040.836)	685

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 periodo anterior 31 de Diciembre de 2010	CLP	12.755.524	154	285.843	(11.384.683)	1.656.838

b) Número de acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2011, el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	N° acciones Suscritas	N° acciones Pagadas	31.12.2011 M\$
Única	82.274.692	82.274.692	82.274.692

NOTA 12 - PATRIMONIO NETO (CONTINUACIÓN)

b) Número de acciones suscritas y pagadas (Continuación)

Al 31 de diciembre de 2011, los accionistas y su participación, son los siguientes:

Accionista	Porcentaje de Participación	Número de Acciones
Empresa de los Ferrocarriles del Estado	99,999927%	82.274.632
Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.	0,000073%	60
Total	100%	82.274.692

Conceptos	Tipo Moneda	Monto	N° Acciones Miles
Capital suscrito y pagado al 31.12.2011	CLP	12.755.524	82.275
Aporte de capital	CLP	-	-
Total Capital Pagado al 30.09.2011	CLP	12.755.524	82.275

c) Dividendos

No se han cancelado dividendos durante el año 2011 y 2010.

d) 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.

e) 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 13 - INGRESOS ORDINARIOS

El detalle es el siguiente:

Clases de ingresos ordinarios	Tipo Moneda	ACUMULADO M\$	
		01.01.2011 31.12.2011	01.01.2010 31.12.2010
Venta de Pasajes Stgo. San Fdo.	CLP	6.116.052	5.171.322
Venta de Servicios y Otros Ingresos	CLP	51.590	31.789
Subsidios del Transporte (MTT)	CLP	440.332	270.980
Ingresos ordinarios	CLP	6.607.974	5.474.091

Al 31 de diciembre de 2011 los ingresos por venta de pasajes corresponden a 7,0 millones de pasajeros. Al 31 de diciembre de 2010 los ingresos por venta de pasajes corresponden a 6,1 millones de pasajeros.

NOTA 14 - COSTO DE VENTAS

El detalle es el siguiente:

Costo de ventas	Tipo Moneda	ACUMULADO M\$	
		01.01.2011 31.12.2011	01.01.2010 31.12.2010
Mantenimiento Automotores	CLP	2.155.550	2.647.977
Energía Eléctrica de Tracción	CLP	1.443.004	1.434.181
Depreciación Trenes	CLP	1.004.232	1.072.264
Gasto Guardias y Guarda Cruces	CLP	89.591	82.855
Serv Terceros y Ventas	CLP	482.092	411.383
Remuneraciones Personal Explotación	CLP	966.711	903.385
Mantenimiento Infraestructura	CLP	650.781	679.903
Gasto SEC y Tráfico	CLP	590.716	572.346
TOTAL	CLP	7.382.677	7.804.294

NOTA 15- GASTO DE ADMINISTRACIÓN

El detalle es el siguiente:

Gastos de Administración Y Ventas	Tipo Moneda	ACUMULADO M\$	
		01.01.2011 31.12.2011	01.01.2010 31.12.2010
Investigacion y Desarrollo	CLP	54.154	140.742
Costo Mercadotecnia	CLP	9.594	13.845
Fletes y Seguros	CLP	444	78.023
Informatica y Comunicaciones	CLP	54.282	50.079
Consumos Básicos	CLP	112.347	118.165
Serv Administracion	CLP	50.260	44.673
Depreciación Otros Activos y Amortizacion	CLP	6.589	5.216
Gastos Generales	CLP	22.897	15.609
Patentes e Incobrables	CLP	19.601	39.269
Remuneraciones Fijas	CLP	286.941	384.797
Remuneraciones Variables	CLP	24.318	44.946
Provisiones e indemnizaciones	CLP	49.882	39.218
Otros Gastos en Personal	CLP	139.526	51.071
Honorarios	CLP	-	1.475
Directorio	CLP	82.599	46.851
TOTAL	CLP	913.434	1.073.979

NOTA 16 - MEDIO AMBIENTE

Al 31 de diciembre de 2011 y 2010, Trenes Metropolitanos no ha efectuado desembolsos que pudieran afectar directa o indirectamente al medio ambiente.

NOTA 17 - ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

Riesgo de Mercado

A diciembre de 2011, la demanda por viajes en Trenes Metropolitanos S.A. alcanzó los 7.041.816 de pasajeros, cifra que representa un aumento de 15,6% respecto a igual período del año 2010 (6.091.640 de pasajeros transportados). Lo anterior se explica principalmente por los efectos del sismo del 27 de febrero de 2010, que significó para el período anterior, una operación restringida de la empresa con prevenciones en la vía.

NOTA 17 - ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO (CONTINUACIÓN)

Riesgo de Mercado (continuación)

La comparación en el acumulado a diciembre, muestra una significativa disminución de la pérdida EBITDA, que pasa de M\$ (2.327) en 2010, a M\$ (677) en 2011.

Desarrollo Operacional

La Sociedad ha orientado sus esfuerzos a la contención de sus costos variables -energía de tracción y mantención de trenes- y a mejorar sus ingresos, a base de optimizar su oferta de transporte, buscando el equilibrio entre los servicios ofrecidos y su demanda – adecuando frecuencia y disminuyendo evasión.

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 7 millones de pasajeros en el 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 significativo de su déficit operacional, que por el contrario, se recupera en este año 2011.

El déficit operacional 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.

NOTA 17 - ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO (CONTINUACIÓN)

Riesgo de Crédito

Al 31 de diciembre de 2011 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 18 - EMPRESA EN MARCHA

Al 31 de diciembre de 2011, 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, otras inversiones relacionadas y el financiamiento para el cumplimiento normal de sus operaciones, 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 19 - GARANTÍAS Y CAUCIONES OBTENIDAS DE TERCEROS

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros, que corresponden en su totalidad a Boletas de Garantía, por el equivalente a M\$ 327.886.

TOMADOR	RELACION	MONEDA	MONTO
AKTIPIO EIRL	ARRIENDO	M\$	2.140
ALICIA LORETO PAREDES	ARRIENDO	M\$	77
ARANGUIZ SARMIENTO EMMANUEL ALVAR	SERVICIO	M\$	278
ARANGUIZ SARMIENTO EMMANUEL ALVAR	SERVICIO	M\$	604
CARLOS ALBERTO GUTIERREZ SCOPESI	ARRIENDO	M\$	936
CORNEJO DE MENDOZA PAOLA ANDREA	SERVICIO	M\$	2.229
EFCO SERVICIOS GENERALES S.A.	SERVICIO	M\$	1.500
EME SERVICIOS GENERALES LTDA.	SERVICIO	M\$	67.439
EME SERVICIOS GENERALES LTDA.	SERVICIO	M\$	2.898
EME SERVICIOS GENERALES LTDA.	SERVICIO	M\$	67.439
EME SERVICIOS GENERALES LTDA.	SERVICIO	M\$	67.439
ENMOVIL PUBLICIDAD LTDA.	ARRIENDO	M\$	1.137
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	ARRIENDO	M\$	224
HOTELERA DE LA CASCADA LTDA	SERVICIO	M\$	2.229
INGENIERIA EN CONSULTORIA Y SERVICIOS INTERNACIONALES S	SERVICIO	M\$	35.000
INGENIERIA EN CONSULTORIA Y SERVICIOS INTERNACIONALES S	SERVICIO	M\$	8.918
INVERSIONES INGENIERA Y GESTION LTDA.	SERVICIO	M\$	2.050
INVERSIONES INGENIERA Y GESTION LTDA.	SERVICIO	M\$	2.365
JOSE CISTERNAS SALAS	SERVICIO	M\$	604
LUIS EDUARDO QUEZADA BURRUETO	SERVICIO	M\$	602
MOLINA OLGUIN LUIS ANTONIO	ARRIENDO	M\$	89
PSI INGENIEROS CONSULTORES LTDA.	SERVICIO	M\$	751
PSI INGENIEROS CONSULTORES LTDA.	SERVICIO	M\$	1.115
SERGIO ANTONIO GUTIERREZ SCOPESI	ARRIENDO	M\$	2.000
SGS EIRL SERGIO ANTONIO GUTIERREZ SCOPESI	ARRIENDO	M\$	5.000
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES	SERVICIO	M\$	34.915
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES	SERVICIO	M\$	6.000
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES	SERVICIO	M\$	11.905
Total			327.886

NOTA 20 - SANCIONES

Durante el período terminado el 31 de diciembre de 2011, la Superintendencia de Valores y Seguros no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 31 de diciembre de 2011, no existen sanciones de otras autoridades administrativas.

NOTA 21- CONTINGENCIAS

Al 31 de diciembre de 2011, Trenes Metropolitanos S.A., no registra Juicios significativos ni compromisos directos o indirectos y no hay avales recibidos de terceros.

NOTA 22 - HECHOS POSTERIORES

1) Tal como se indica Nota N°1, a contar del primero de enero de dos mil doce, se efectuó el traspaso legal y efectivo de los activos adquiridos a la Sociedad relacionada Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. con lo que se materializó la integración del servicio de larga distancia Santiago- Chillán, el cual en adelante será operado por Trenes Metropolitanos S.A. Dicho acuerdo se perfecciona en función del contrato de compraventa de los principales activos fijos de Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. por parte de Trenes Metropolitanos S.A.

Los efectos por la adquisición de los principales bienes adquiridos por Trenes Metropolitanos S.A. se presentan a continuación:

	31.12.2011 M\$	Efectos contrato de compra- venta	Balance proforma Incorpora activos adquiridos 01.01.2012 M\$
Activos			
Activos corrientes	779.946	-	779.946
Activos no corrientes	6.992.827	(a)5.134.345	12.127.172
Total activos	7.772.773	5.134.345	12.907.118

	31.12.2011 M\$	Efectos contrato de compra- venta	Balance proforma Incorpora activos adquiridos 01.01.2012 M\$
Pasivos			
Pasivos corrientes	5.401.580		5.401.580
Pasivos no corrientes	2.370.508	(a)5.134.345	7.504.853
Patrimonio	685		685
Total Pasivos	7.772.773	5.134.345	12.907.118

(a) Incluye los efectos de la operación que corresponden al rubro Propiedades, plantas y equipos y que fue perfeccionada a las Cuentas por pagar a entidades relacionadas.

- 2) Respecto de otros hechos posteriores en Sesión Extraordinaria de Directorio N° 097, celebrada con fecha 18 de enero de 2012, se ha acordado aceptar la renuncia presentada en esta Sesión de don Carlos Díaz Vergara y Marisa Kausel Contador quienes ejercían el cargo de Vicepresidente y Directora de esta compañía, respectivamente.

En Sesión Ordinaria de Directorio N° 098, celebrada con fecha 25 de enero de 2012, se ha acordado designar –en calidad de directores reemplazantes- como nuevos miembros del Directorio de la compañía a los señores José Luis Domínguez Covarrubias y Sergio Correa De la Cerda, quedando su composición de la siguiente manera:

Presidente : Sr. Guillermo Ramírez Vilardell
Vicepresidente : Sr. Juan Esteban Doña Novoa
Director : Sr. José Miguel Quiroga
Director : Sr. José Luis Domínguez Covarrubias
Director : Sr. Sergio Correa De la Cerda

NOTA 22 - HECHOS POSTERIORES (CONTINUACIÓN)

- 3) No han ocurrido otros hechos posteriores que pudieran tener un efecto significativo en las cifras en ellos presentadas, ni en la situación económica y financiera de la Sociedad.



XV. ANÁLISIS RAZONADO



El análisis razonado de los Estados Financieros, ha sido preparado de acuerdo a lo estipulado en la Norma de Carácter General N° 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, en consecuencia, el análisis comparativo y explicativo de los Estados Financieros está referidos a los ejercicios 2011 y 2010.

1. Análisis Financiero del Estado de Resultados

Ingresos Operacionales

Los ingresos operacionales son los siguientes:

Ingresos Operacionales	31-12-2011 M\$	31-12-2010 M\$	Variación M\$	Variación %
Ventas de Pasajes	6.116.052	5.171.323	944.729	18,3%
Arriendos Comerciales	37.871	21.884	15.987	73,1%
Ingresos por Publicidad	13.719	9.905	3.814	38,5%
Subsidio MTT	440.332	270.980	169.353	62,5%
Total	6.607.974	5.474.091	1.133.883	20,7%

Los ingresos por ventas de pasajes, aumentan 18,3%, explicado por el alza tarifaria de febrero de 2011 en las zonas suburbanas (no afectó el tramo Alameda Nos), por el aumento en la demanda de pasajeros y en algún grado por los efectos de las medidas dispuestas por el Directorio a partir de los últimos meses del año para disminuir la evasión en el pago de pasajes, cuyos principales efectos se reflejarán en el primer semestre del 2012.

El subsidio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), se implementó en el mes de marzo de 2010, siendo proporcional a la demanda en los tramos de Buin Zoo a San Fernando, debido a que la demanda fue superior al año anterior explica el crecimiento durante el 2011.

Los Otros Ingresos comerciales no son significativos, representando entre el 0,5% para Arriendos Comerciales y 0,2% para Ingresos por Publicidad, del total de los ingresos operacionales.

Costos Operacionales

Costo Operacionales	31-12-2011 M\$	31-12-2010 M\$	Var. M\$	Var. %
Energía de Tracción	1.443.004	1.434.181	(8.823)	(0,6)% ¹
Mantenimiento Material rodante	2.155.550	2.765.615	610.065	22,1%
Mantención Infraestructura y Señalización	1.241.497	1.252.249	10.752	0,9%
Servicios de Terceros y Ventas	571.685	494.238	(77.446)	(15,7)% ¹
Depreciación	1.004.230	1.072.264	68.034	6,3%
Remuneraciones de Personal de explotación	966.711	873.109	(93.602)	(10,7)% ¹
Remuneraciones de Personal de Adm.	583.266	598.633	15.367	2,6%
Gastos Administrativos	330.167	505.621	175.454	34,7%
Total	8.296.110	8.995.911	699.800	7,8%

(¹ Aumento de gastos)

El resumen de las principales partidas del costo operacional, es el siguiente:

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

El costo de energía de tracción aumenta en 2011 un 0,6%, en porcentaje similar al nivel de oferta y carga desplazada.

Servicio de Terceros aumenta en 15,7%, debido al ítem de Servicio de Ventas de Pasajes, esto dado por el aumento de las ventas del ejercicio.

Dentro de la estructura de costos de venta, existe un significativo componente de costo fijo, asociado en lo principal, a los ítemes de mantención de trenes y sistema SEC.

El costo de mantención de trenes, disminuye en 22,1%, debido a que la Matriz durante el 2011 renegoció el contrato con el proveedor y en octubre se concretó la baja de tarifa, logrando obtener a partir de ese mes un ahorro en los costos.

La depreciación disminuye en 6,3%, esto se debe a que hay menores gastos por depreciación en la UT 109, que llegó al final de su vida útil, quedando fuera de operación en el mes de enero de este año, produciendo un ahorro de \$107 millones, a su vez se incorporan el overhaul de la UT 108 y la implementación del mejoramiento de trenes (pintura, fuelles y asideros), por un valor de \$ 683 millones.

En el concepto de gasto en personal, se produce un aumento correspondiente al 10,7%, debido a que el 01 de diciembre del 2010 se incorporan a la empresa los maquinistas y ayudantes pasan a ser contratados directamente por TMSA, produciendo con esto un costo mayor durante el 2011, servicio que durante el 2010 fue prestado por la Matriz por un costo fijo mensual. Comparativamente el gasto en personal aumenta de \$873 millones en 2010 a \$966 millones, debido a los costos asociados por las nuevas incorporaciones, que incluyen remuneraciones variables y provisión de feriado.

En relación a los gastos Administrativos, éstos disminuyen en 34,7% impulsados principalmente, por seguro de trenes. El directorio acordó no renovar la póliza de daños propios del material rodante, por el alto costo de las primas, baja siniestralidad y elevados deducibles.

Resultado del Ejercicio

A continuación se presenta el resultado Ebitda y el Resultado Final de la Compañía:

Resultado y EBITDA	AI 31-12-2011 M\$	AI 31-12-2010 M\$	Var. M\$
Resultado EBITDA	(677.317)	(2.326.701)	1.649.384
Depreciación del Ejercicio	(1.010.820)	(1.077.480)	66.661
Resultado Fuera de la Explotación			
Ingresos fuera de la Explotación	148.823	6.244	142.579
Egresos fuera de la Explotación	(116.838)	(2.469)	(114.369)
Resultado FECU	(1.656.153)	(3.400.407)	1.744.254

Al 31 de diciembre de 2011, la Empresa presenta un Ebitda de (\$677) millones para el año 2011, mejorando en \$1.649 millones equivalentes a un 70,89% en relación al ejercicio anterior.

La Sociedad al 31 de diciembre del 2011, presenta una pérdida total de \$1.656 millones, disminuyendo en un 51,3%, (\$3.400 millones) en relación al año anterior.

2. Análisis del Estado Situación Financiera

ACTIVOS

ACTIVOS	31-12-2011 M\$	31.12.2010 M\$
Activos Corrientes	779.946	494.212
Activos no Corrientes	6.992.827	6.963.158
TOTAL DE ACTIVOS	7.772.773	7.457.370

El activo de la empresa se compone de los siguientes rubros:

- **Activos Corrientes:** Aumentan en MM\$ 285, equivalente a 57,% en relación al año anterior, su principal componente es el rubro de Efectivo Equivalente que al 31 de diciembre del 2011 asciende a MM\$579 aumentando en un 21,57% en relación al año anterior, esto se explica por el aumento en los ingresos por ventas de pasajes.
- **Activos no Corrientes:** Aumentan en un 0,4% en relación al 2010, se compone de Propiedades Plantas y Equipos, las cuales al 31 de diciembre del 2011 alcanzan a MM\$6.992, equivalentes al 89,95% sobre el total del activo, debido a la adquisición de nuevos activos.

PASIVOS

PASIVOS	31-12-2011 M\$	31.12.2010 M\$
Pasivos Corrientes	5.401.580	4.110.752
Pasivos no Corrientes	2.370.508	1.689.780
Patrimonio	685	1.656.838
TOTAL DE PASIVOS	7.772.773	7.457.370

Las principales partidas del pasivo de la empresa se presentan a continuación:

- **Pasivos Corrientes:** Se ve incrementado en un 31,4% en relación al año anterior, siendo el aumento mas importante la cuenta por pagar con la Matriz por MM\$1.026, equivalente a un 26,92%, derivada del financiamiento de la operación comercial (corto plazo).

- **Pasivos no Corrientes:** Aumenta en MM\$680, equivalente al 40,29% en relación al año anterior, correspondiente a la deuda con la Matriz a largo plazo, que son las inversiones en grandes reparaciones de los trenes.
- **Patrimonio:** Este se ve disminuido en relación al año anterior debido a la pérdida del ejercicio de MM\$ 1.656.

3. Indicadores Financieros

INDICE	EXP. INDICE	31-12-2011	31.12.2010
Liquidez corriente	veces	0,14	0,12
Razón ácida	veces	0,14	0,12
Capital de Trabajo Neto	M\$	(4.622)	(3.617)
Razón de endeudamiento (Leverage)	veces	11.346,11	3,50
Deuda a corto plazo	%	69,50	70,87
Deuda a largo plazo	%	30,50	29,13

La empresa exhibe capital de trabajo negativo y un elevado leverage.

El indicador de liquidez corriente es explicado por las cuentas interrelacionadas entre la Matriz y TMSA, y por el disponible en cuentas corrientes, a su vez también lo explica para la razón ácida dado que la compañía no cuenta con inventarios.

La razón de endeudamiento (leverage) se ve afectada por el aumento de deuda relacionada de largo plazo y por el déficit operacional que implica un 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.

Anexo: Indicadores del Negocio:

Indicadores Principales del Negocio	31-12-2011 M\$	31-12-2010 M\$	Variación %
Pasajeros Transportados	7.041.816	6.091.640	15,6%
Pasajeros Kilómetros	316.095.305	268.306.367	17,8%
Tren Kilómetro	1.559.097	1.562.461	0,2%
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	256.591.205	256.436.471	(0,1%) ¹
Dotación	133	127	4,7%
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	869	849	2,3%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	3.923	3.310	18,5%
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	19,3	19,3	0,4%
Costo Medio (\$/Tren Kilómetro)	5.321	5.758	7,6%
Costo Medio (\$/Pax. Kilómetro)	26	34	21,7%
Margen Operacional (\$/Pax. Kilómetro)	-2,47	-8,59	71,2%
Eficiencia (EBITDA/Pax. Kilómetro)	-2	-9	75,3%

(¹ Aumento de gastos)

4.- Rentabilidad

a) La sociedad entra en etapa de producción operando de manera normal a partir del 01 de octubre del 2008, saliendo de su condición de puesta en marcha.

b) Variaciones más importantes en los mercados en que participa.

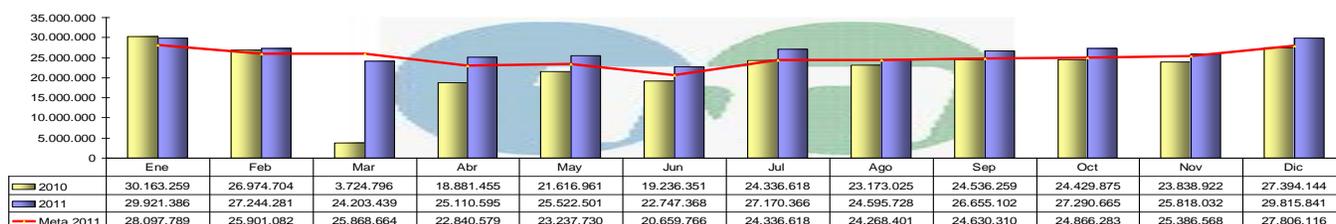
Debido a la entrada en producción y las nuevas políticas comerciales la empresa ha mejorado la cantidad de pasajeros transportados, aumentando con esto su participación en el mercado del servicio que presta, transformándose en competencia para el transporte por carretera entre Santiago-San Fernando.

b.1) Transporte de Pasajeros



Al 31 diciembre de 2011, los pasajeros transportados ascienden a 7.041.816, equivalentes a un 15,6% en relación a igual periodo del año 2010; este último significativamente afectado por el sismo de febrero de 2010, que significó una operación restringida, con prevenciones en la vía, que afectaron la oferta de trenes en horas de mayor carga de pasajeros (horas punta).

b.2) Pasajeros Kilómetros



A diciembre 2011 asciende a un 17,81%, debido a una mejor planificación de la oferta y al aumento de pasajeros.

b.3) Ocupación Promedio

Al observar la ocupación promedio de los trenes, se aprecia un mejoramiento de la relación pasajeros kilómetros - plazas kilómetros ofertadas, llegando al 2011 a un 33,8% en relación al 2010 de un 28,6%.

c) Descripción y análisis de los principales componentes de los flujos netos originados por las actividades operacionales.

c.1) Flujos Operacionales

Los flujos operacionales de ingresos se deben principalmente a la venta de pasajes para el traslado de pasajeros entre Santiago - San Fernando.

Los egresos se deben en su mayoría a los pagos por concepto de sueldos, impuestos, proveedores y servicios de terceros, por otra parte la Matriz actúa por cuenta nuestra ante proveedores grandes de servicios, tales como en la mantención de los trenes, energía eléctrica de tracción, etc.

La principal razón que la Matriz mantenga dichos contratos es conseguir economías de escala, debido a los volúmenes que ella contrata.

c.2) Flujos de financiamiento

Corresponden a crédito con la Matriz por deudas derivadas del funcionamiento operacional comercial (corto plazo) y deudas derivadas de inversiones en Overhaul de trenes y mejoramiento de UT (largo plazo).

c.3) Flujos de inversión

Corresponden a activaciones por grandes mantenciones de los automotores, inversión en ruedas y compra de nuevos activos, esto produce un aumento en este ítem y aumenta nuestra cuenta relacionada con la Matriz y en cuentas por pagar.

5.- Análisis de Riesgos

Riesgo de Mercado

A diciembre de 2011, la demanda por viajes en Trenes Metropolitanos S.A. alcanzó los 7.041.816 de pasajeros, cifra que representa un aumento de 15,6% respecto a igual período del año 2010 (6.091.640 de pasajeros transportados). Lo anterior se explica principalmente por los efectos del sismo del 27 de febrero de 2010, que significó para el período anterior, una operación restringida de la empresa con prevenciones en la vía.

La comparación en el acumulado a diciembre, muestra una significativa disminución de la pérdida EBITDA, que pasa de M\$ (2.327) en 2010, a M\$ (677) en 2011.

Desarrollo Operacional

La Sociedad ha orientado sus esfuerzos a la contención de sus costos variables -energía de tracción y mantención de trenes- y a mejorar sus ingresos, a base de optimizar su oferta de transporte, buscando el equilibrio entre los servicios ofrecidos y su demanda – adecuando frecuencia y disminuyendo evasión.

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 7 millones de pasajeros en el 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 significativo de su déficit operacional, que por el contrario, se recupera en este año 2011.

El déficit operacional 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

Al 31 de diciembre de 2011 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.