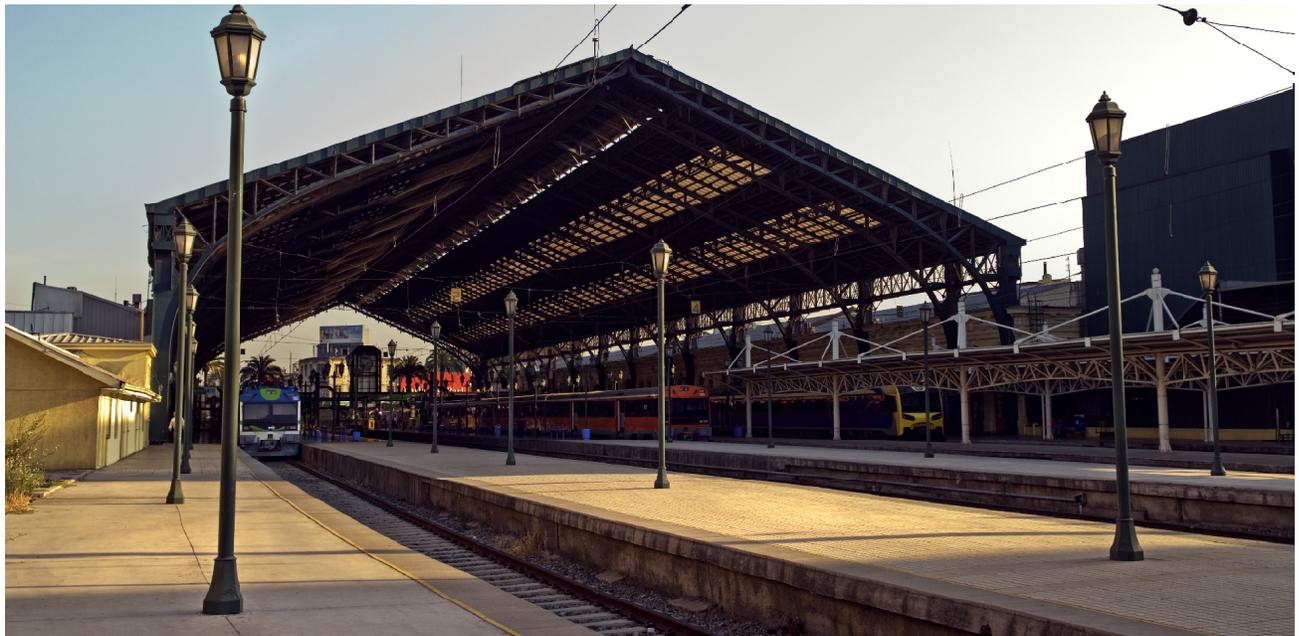


Memoria anual
2013
Trenes Metropolitanos S.A.



Trenes
Metropolitanos
S.A.

ÍNDICE

I.	CARTA PRESIDENTE DEL DIRECTORIO.....	4
II.	IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD.....	6
III.	PROPIEDAD DE LA ENTIDAD.....	6
IV.	ORGANIZACIÓN INTERNA.....	7
V.	ADMINISTRACIÓN DE PERSONAL.....	8
VI.	REMUNERACIONES DEL DIRECTORIO.....	9
VII.	REMUNERACIONES DE EJECUTIVOS.....	9
VIII.	ACTIVIDADES Y NEGOCIOS DE LA ENTIDAD.....	10
	1. INFORMACIÓN HISTÓRICA.....	10
	2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE NEGOCIO.....	10
	3. MERCADOS EN QUE PARTICIPA.....	11
IX.	INDICADORES DE GESTIÓN COMERCIAL.....	12
	1. PASAJEROS TRANSPORTADOS.....	13
	2. TREN / KILÓMETRO.....	13
	3. PASAJEROS / KILÓMETRO.....	13
	4. TARIFA MEDIA.....	13
X.	HECHOS RELEVANTES.....	14
XI.	INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES.....	15
XII.	ESTADOS FINANCIEROS DE LA EMPRESA.....	17
XIII.	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	19
	1. ENTIDAD QUE INFORMA.....	19
	2. BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADO FINANCIEROS.....	20
	3. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES.....	21
	4. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO.....	25
	5. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR.....	25
	6. CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS.....	26
	7. ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES.....	28
	8. ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA.....	28

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

9.	AUTOMOTORES Y OTROS ACTIVOS.....	29
10.	CUENTAS COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR.....	31
11.	OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS.....	31
12.	OTRAS PROVISIONES CORRIENTES.....	31
13.	PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS.....	31
14.	PATRIMONIO NETO.....	31
15.	INGRESOS ORDINARIOS.....	32
16.	COSTO DE VENTAS.....	33
17.	GASTO DE ADMINISTRACIÓN.....	33
18.	MEDIO AMBIENTE.....	33
19.	ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO.....	33
20.	EMPRESA EN MARCHA.....	34
21.	GARANTÍAS Y CAUCIONES OBTENIDAS DE TERCEROS.....	35
22.	SANCIONES.....	35
23.	CONTINGENCIAS.....	35
24.	HECHOS POSTERIORES.....	36
XIV.	ANÁLISIS RAZONADO.....	37
1.	ANÁLISIS FINANCIERO DEL ESTADO DE RESULTADOS.....	38
2.	ANÁLISIS DEL ESTADO SITUACIÓN FINANCIERA.....	40
3.	INDICADORES FINANCIEROS.....	41
4.	RENTABILIDAD.....	42
5.	ANÁLISIS DE RIESGOS.....	45
XV.	DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	46

I. CARTA PRESIDENTE DEL DIRECTORIO

Me dirijo a los señores accionistas en nombre del directorio, de los ejecutivos y de todos los trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A. para presentar los aspectos más representativos de la gestión de la empresa en el año 2013, a través de la Memoria de la sociedad.

En grandes líneas, la compañía ha continuado mostrando avances en su gestión, en especial durante los últimos 3 años, particularmente en materia de contención de costos, de un uso más racional de la limitada flota disponible y de una drástica mejoría de sus resultados financieros disminuyendo así de manera muy considerable sus pérdidas operativas (EBITDA) financiadas por el Estado. En efecto, luego de las racionalizaciones que siguieron a la absorción de los activos y servicios de larga distancia de Terra S.A. (empresa muy deficitaria) y de la adopción de adecuadas políticas comerciales y de reducción de la evasión en todos los servicios especialmente de Metrotren, se ha logrado disminuir las pérdidas operacionales de la empresa en un 75% entre el 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2013. Además, la compañía ahora cuenta con un promisorio futuro pues está en plena ejecución un cabal proyecto de modernización y de renovación que la llevará a multiplicar por 4 el nivel de sus servicios en el corto plazo, en particular me refiero a las obras de nueva infraestructura y de renovación de la flota de automotores en los servicios Alameda Nos y Alameda Rancagua.

La pérdida EBITDA al 31 de diciembre de 2013 bajó a la suma de \$1.045 millones, en donde todavía gravitan negativamente los altos costos de los servicios de largo recorrido de Terrasur a Chillán, que pese a las fuertes racionalizaciones aplicadas siguen deficitarios, mientras que los servicios Metrotren están muy cercanos al equilibrio. Al 31 de diciembre de 2012, la Empresa había presentado una pérdida EBITDA de \$1.122 millones también en lo esencial explicada por la absorción de los servicios de Terra S.A. a partir del 1° de Enero de ese mismo año. Para fines referenciales, cabe indicar que el EBITDA de Terra S.A. y

TMSA S.A. sumados al 31.12.2011, esto es, antes de la absorción de Terra, representó una pérdida EBITDA de \$4.446 millones explicado en un 85% por Terra S.A. lo que justificó plenamente la decisión corporativa de EFE de consolidar los servicios de ambas empresa bajo la gestión de nuestra compañía.

Es importante señalar que la intensidad de las mejoras financieras y de los servicios otorgados por la compañía tuvo su mejor momento en el año 2012, debido a las políticas aplicadas lográndose ese año más pasajeros transportados, más ingresos operacionales y menores costos. Sin embargo, esos avances, en realidad iniciados desde mediados de 2011, se han visto transitoriamente afectados a contar de mayo 2013 por el impacto de la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua, conocido como Rancagua Express, implicando una baja temporal en las frecuencias de los servicios Metrotren y Terrasur, y una consecuente disminución de pasajeros, lo que ha deteriorado temporalmente los ingresos de la compañía. En efecto, dicho proyecto con una inversión total de aproximadamente 300 millones de dólares, no sólo envuelve una drástica renovación de la flota en los años 2014-2015, en que comenzarán a utilizarse equipos Alstom nuevos, sino también una sustantiva mejoría de la vía férrea, especialmente un nuevo haz de cuatro vías hasta Nos, la desnivelación de los principales cruces vehiculares hasta Rancagua, la protección o confinamiento de la vía para evitar accidentes, nuevas estaciones y sistemas de pago electrónicos (en el caso de Alameda Nos integrado tarifariamente con Metro de Santiago y Transantiago), y que permitirá transportar del orden de 18 millones de pasajeros anuales. Todo esto, como es natural, conlleva en la etapa constructiva una importante disminución de los canales de circulación disponibles para los actuales trenes y mayores tiempos de viaje debido a las indispensables precauciones motivadas por las obras. Esta situación se prevé que se superará en el transcurso del último trimestre del año 2014 cuando finalice el proyecto.

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

Como mencioné antes, en el 2013 pese a las circunstancias anotadas la pérdida EBITDA bajó a \$ 1.045 millones y los pasajeros transportados al cierre del año alcanzaron a 5.979.933 comparados con 8.115.805 de pasajeros que utilizaron nuestros servicios durante el mismo período del año 2012, lo cual representa una caída del 26% principalmente por las reducciones de oferta de servicios de trenes a partir de mayo de 2013 ya explicadas. El directorio y la administración lamentamos esta situación puntual de menor nivel de servicios a nuestros clientes, pero es el costo inevitable que debe pagarse por el progreso sustancial que tendrá próximamente la compañía y un salto positivo de los servicios no sólo cuantitativamente muy amplio sino también con un estándar de última generación.

Es importante destacar que durante el año 2013, se gestionó exitosamente que la Matriz EFE haya capitalizado en la compañía deudas por un monto MM\$13.018, lo que mejoró la situación financiera de la Sociedad quedando así con un importante patrimonio positivo y de esta forma esto constituye un adecuado marco para la transformación de la empresa y un incentivo para la administración para mantener buenos niveles de eficiencia y así preservar ese patrimonio.

Por último, debe señalarse que la Sociedad al 31 de diciembre del 2013, presenta una pérdida final de \$2.433 millones, mejorando en un 4% los resultados en relación al año anterior.

En resumen, el directorio y la administración estamos satisfechos porque la empresa a nuestro cargo ha progresado de manera apreciable en los últimos años, primero dándole sustentabilidad a través de una mejor gestión aprovechando los limitados activos y recursos con que contaba y luego observando una promisorio perspectiva futura pues la nueva realidad es que la Sociedad se encuentra inmersa en una transformación hacia una empresa que será más moderna y con un crecimiento que cuadruplicará su capacidad de transporte de pasajeros en los próximos años principalmente debido al Plan Ferroviario o Master Plan

impulsado por nuestra matriz EFE mediante el proyecto Rancagua Express ya descrito anteriormente.

Desde luego, la envergadura de la empresa por tamaño y funciones será muy superior a partir de los años 2014 - 2015 y por eso el directorio en concordancia con la reingeniería de la compañía impulsada por la matriz, ya ha ido adoptando medidas de reestructuración en los primeros meses de 2014 incluyendo la designación de un nuevo gerente general y la creación de una gerencia de desarrollo. La empresa, a mi juicio, tendrá importantes desafíos en los meses venideros. En primer lugar, deberá asumir una operación renovada y altamente tecnologizada en los tramos Alameda Nos y Alameda Rancagua; en segundo lugar, deberá racionalizar y operar con un adecuado sentido social y comercial los servicios al Sur de Rancagua con la antigua infraestructura y trenes actualmente existentes; tercero, deberá recibir las funciones operacionales de tráfico ferroviario y administración de la infraestructura que permanecen actualmente centralizadas en la matriz EFE; cuarto, deberá impulsar frente a las autoridades competentes medidas de orden normativo y de inversión que mejoren el estándar de los numerosos cruces vehiculares en el tramo Rancagua Chillán; y, quinto, debería estudiar la forma en que la empresa pueda participar y eventualmente operar nuevos trenes de cercanía actualmente en etapa de proyectos en EFE, en particular aquellos basados en Estación Central, todo como una forma natural de expansión de la compañía y de búsqueda de economías de escala y sinergias.



GUILLERMO RAMÍREZ VILARDELL
PRESIDENTE
TRENES METROPOLITANOS S.A.



II. IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD

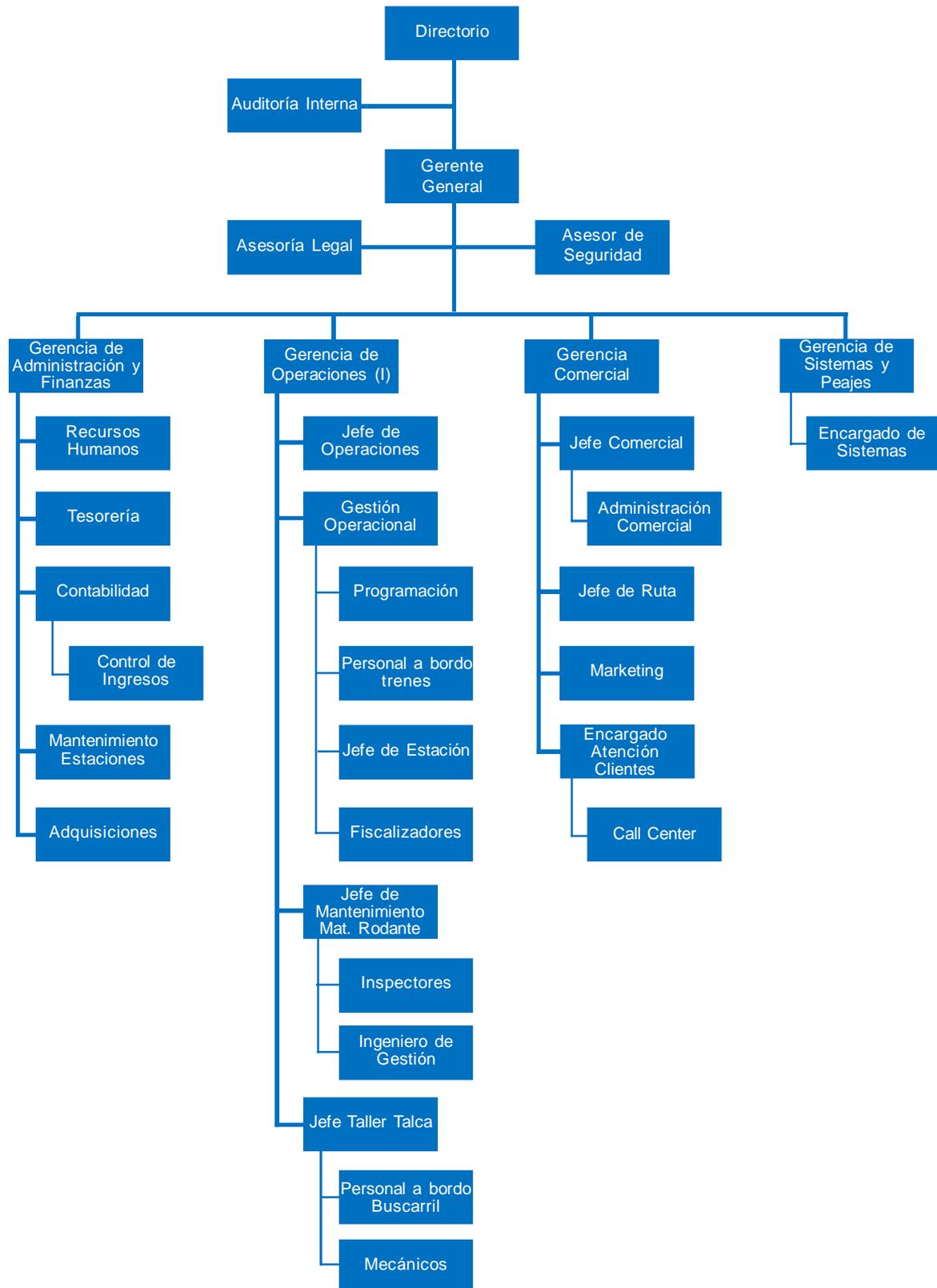
Razón Social:	Trenes Metropolitanos S.A.
Rol Único Tributario:	Nº 96.756.320-k
Domicilio Legal:	Avenida Libertador Bernardo O'Higgins Nº 3170, Andén 1, Estación Central.
Tipo de entidad:	Sociedad Anónima Cerrada
Inscripción SVS:	Nº 19, de fecha 9 de mayo de 2010. forma parte del Registro de Entidades Informantes de la Superintendencia de Valores y Seguros.
Dirección:	Avenida Libertador Bernardo O'Higgins Nº 3170, Andén 1, Estación Central.
Teléfono:	56-2-2585 5221
Página Web:	www.tmsa.cl
Documentos constitutivos:	La sociedad fue constituida mediante escritura pública, repertorio Nº 230 de fecha 29 de septiembre de 1995, ante notario público de la Primera Notaría de Providencia, Sr. Camilo Valenzuela Riveros, cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial Nº 35.307 de fecha 03 de noviembre de 1995, e inscrita a fojas 26.034 Nº 21.051, del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, año de 1995.

III. PROPIEDAD DE LA ENTIDAD

ESTRUCTURA ACCIONARIA DE LA SOCIEDAD

Accionista	Porcentaje de Participación	Número de Acciones
Empresa de los Ferrocarriles del Estado	99,9999%	166.244.751
Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.	0,0001%	60
Total	100%	166.244.811

IV. ORGANIZACIÓN INTERNA



V. ADMINISTRACIÓN DE PERSONAL

El Directorio al 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

DIRECTORIO

Nombre	Cargo	Rut	Profesión
Guillermo Ramírez Vilardell	Presidente	5.744.409-6	Ingeniero Comercial, Economista de la Universidad de Chile y Master en economía de la Universidad de Yale.
Juan Esteban Doña Novoa	Vice- Presidente	6.061.491-1	Ingeniero Comercial, Pontificia Universidad Católica de Chile.
José Miguel Quiroga Soto	Director	6.875.868-8	Ingeniero Comercial de la Universidad de Chile.
José Luis Domínguez Covarrubias	Director	6.372.293-6	Ingeniero Civil Pontificia Universidad Católica de Chile
Sergio Andrés Correa De La Cerda	Director	2.870.663-4	Agricultor

Los ejecutivos al 31 de diciembre del 2013 son los siguientes:

EJECUTIVOS

Nombre	Cargo	Rut	Profesión
Cristián Moya Silva	Gerente General	10.398.971-K	Ingeniero de Transportes, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. MBA, Universidad de Chile.
Horacio Castro Medina	Gerente Adm. y Finanzas	8.512.145-6	Ingeniero Comercial, Universidad de Santiago
Fernando Rodríguez Vera	Gerente Comercial	12.911.055-4	Ingeniero Comercial, Universidad Mayor
José Arenas Pizarro	Gerente de sistemas	10.837.489-6	Ingeniero de Ejecución Informática, Universidad Mayor
Romina Ramos Arriagada	Gerente Operaciones (I)	13.767.294-4	Ingeniero de Transportes, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

La dotación del personal al 31 de diciembre es la siguiente:

Concepto	31.12.2013	31.12.2012
Gerentes y ejecutivos principales	5	4
Profesionales y técnicos	68	40
Trabajadores y otros	158	194
Total	231	238

VI. REMUNERACIONES DEL DIRECTORIO

Remuneraciones pagadas al Directorio				31.12.2013	31.12.2012
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Incorporacion	M\$	M\$
Guillermo Ramirez Vilardell	5.744.409-6	Presidente	25-01-2012	22.210	21.830
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1	Vicepresidente	25-01-2012	16.659	17.302
Jose Dominguez Covarrubias	6.372.293-6	Director	25-01-2012	10.722	8.647
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8	Director	25-01-2012	10.722	11.287
Sergio Correa De La Cerda	2.870.663-4	Director	25-01-2012	10.724	9.423
Totales				71.037	70.348

VII. REMUNERACIONES DE EJECUTIVOS

Concepto	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Remuneraciones	204.339	146.210
Otros Beneficios	18.523	12.483
Total Remuneraciones	222.862	158.693

VIII. 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.

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.

Con fecha 1° de enero de 2012, la empresa compra la mayoría de los activos de Servicios Regionales Terra S.A., con lo que aumenta su cobertura hasta Chillán, y el Ramal Talca – Constitución.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE NEGOCIO

TMSA cuenta con 3 servicios orientados al transporte de pasajeros, con cobertura entre las Regiones Metropolitanas y del Bío Bío, los que cubren motivos de viajes principalmente laborales, de estudios y turismo. Estos son Metrotren, Terrasur y Ramal Talca Constitución

Metrotren, es un servicio de transportes que opera como tren de cercanías uniendo las ciudad de Santiago con San Bernardo, Paine, Rancagua y San Fernando, junto a 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.

Terrasur, es un servicio de larga distancia que abarca entre las ciudades de Santiago y Chillán y zonas intermedias. A diferencia del primero, este cuenta con modalidad de reserva de asientos y diferentes clases disponibles a los viajeros con precios diversos, desde la tarifa más económica denominada Salón Total hasta una Preferente de mayor precio y comodidad.

Ramal Talca Constitución es un servicio operado con trenes del tipo Buscarril que une zonas de difícil acceso de la Séptima Región. Permite que personas de diversas localidades puedan transportarse hacia sus lugares de estudio y trabajo. Por otra parte se han implementado los viajes turísticos potenciando económicamente su área de cobertura.

TMSA al 31 de diciembre de 2013 contaba con un parque operativo de 17 trenes (10 UT 440 y 7 UTS reacondicionadas de tracción eléctrica), más 4 Buscarril Ferrostal, para cubrir el tramo Talca-Constitución. En términos de infraestructura, opera 25 estaciones en una extensión de 397,6 kilómetros, distancia que cubre Santiago con la ciudad de Chillán, y, sus oficinas centrales se encuentran ubicadas en el andén 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 controladores de acceso.
- INGTRAMET: Contrato de boleterías.
- Temoinsa: Servicio de aseo de Estaciones y Trenes.
- Atos: Servicios informáticos de sistema de ventas.

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

3. MERCADOS EN QUE PARTICIPA

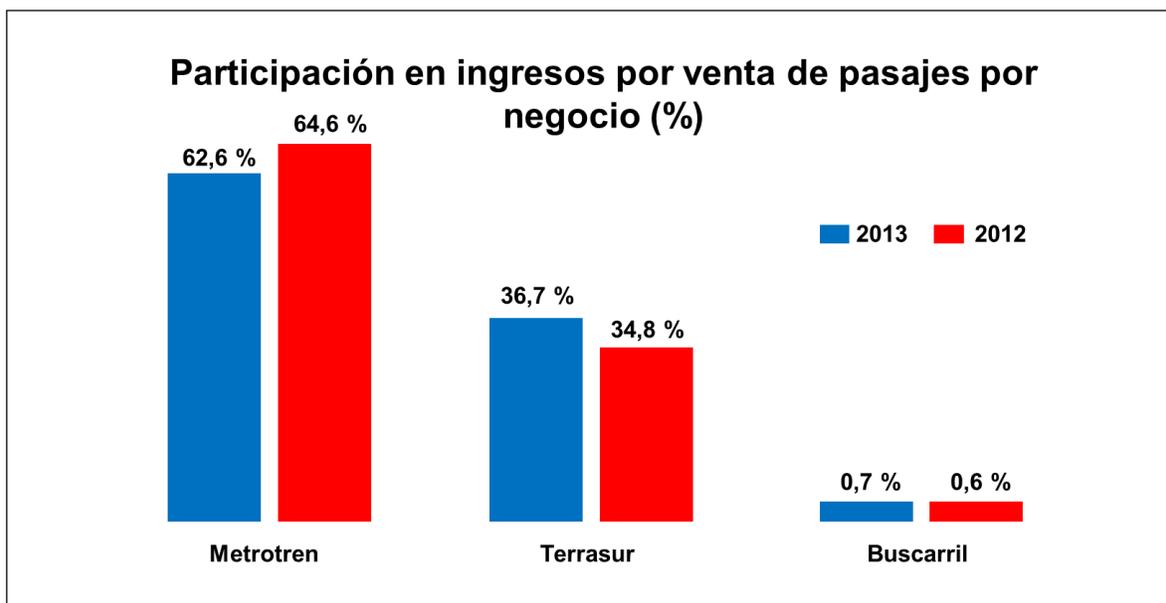
TMSA es una empresa de transporte de pasajeros por ferrocarril que une diversas zonas a través de los servicios Metrotren, Terrasur y Ramal Talca Constitución, participa en el mercado de transporte de cercanías en el primero de los mencionados uniando tanto comunas del radio urbano de la capital como es el caso de San Bernardo como las comunas de Buin, Paine y más al sur. Por otra parte participa en el transporte interurbano de la sexta región teniendo como puntos principales Rancagua y San Fernando. El servicio Terrasur participa en el mercado de transporte interurbano uniando principalmente las ciudades de Talca y Chillán con la capital. El servicio Ramal Talca Constitución participa en un mercado de transporte rural por motivos laborales, estudios y Turismo, generando conectividad hacia zonas que no cubre el mercado de buses rurales.

IX. INDICADORES DE GESTIÓN COMERCIAL

A continuación se detallan los principales indicadores de la gestión comercial de la empresa.

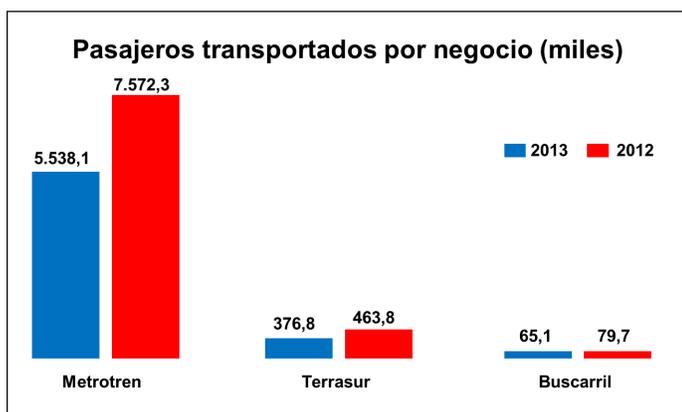
Cabe señalar que los indicadores del año 2013 se ven afectados por la disminución de frecuencias, producto de los trabajos que a contar de mayo de 2013 se empezaron a realizar en la vía férrea y estaciones producto de la construcción del proyecto Rancagua Express.

Indicadores Comerciales	31.12.2013	31.12.2012	Variación %
Venta de pasajes M\$	9.419.243	11.175.325	(16%)
Pasajeros Transportados	5.979.933	8.115.805	(26%)
Pasajeros Kilómetros	401.096.540	502.358.029	(20%)
Tren Kilómetro	2.195.464	2.760.899	(20%)
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	370.569.079	465.865.275	(20%)
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	1.004	1.002	0%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	4.309	4.057	6%
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	23,6	22,3	6%



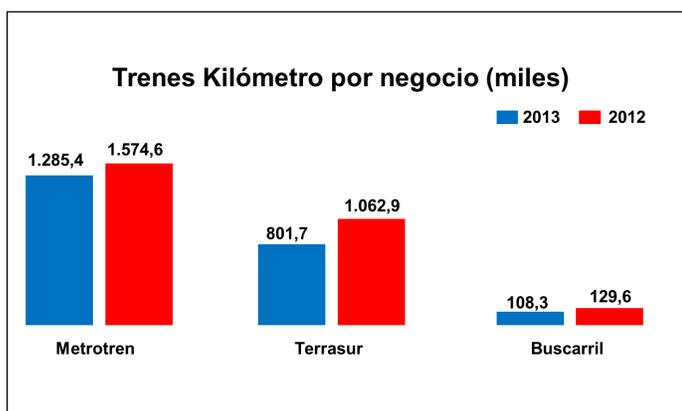
1. PASAJEROS TRANSPORTADOS

TMSA acumuló un total de 5.979.933 boletos vendidos entre enero y diciembre de 2013. La baja con respecto al año 2012 se debe a las menores frecuencias de trenes producto de los trabajos del proyecto Rancagua Express. En el gráfico adjunto, se entrega el detalle por venta por negocio.



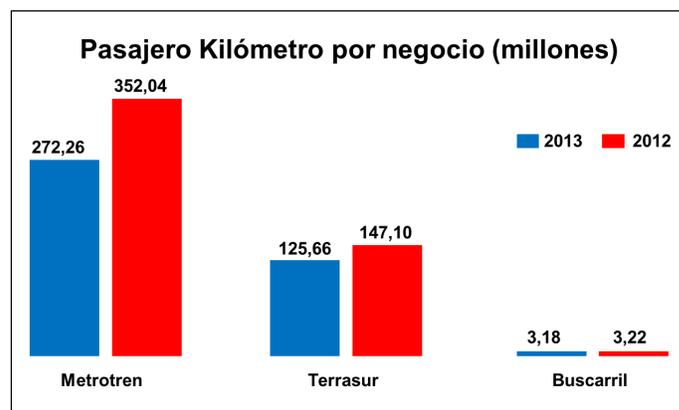
2. TREN / KILÓMETRO

El tren Km. mide la cantidad de servicios ofertados, expresados en kilómetros recorridos. Durante el año, se mantuvo una oferta 2.195,46 miles de trenes kilómetro.



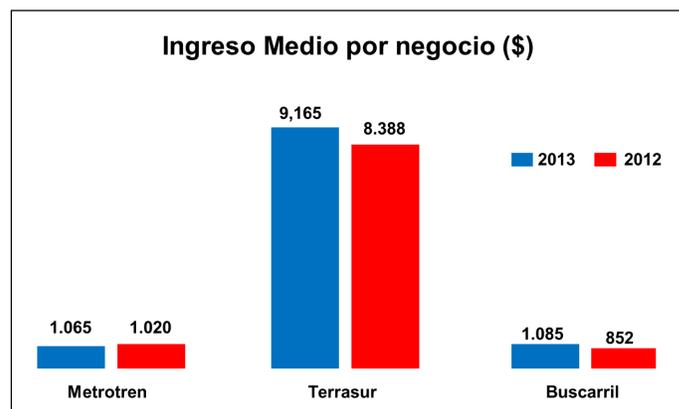
3. PASAJEROS / KILÓMETRO

Este indicador que relaciona la cantidad de pasajeros con su distancia media de viajes, experimentó una disminución durante el 2013 comparado con el año anterior. Dicha baja se explica por la disminución de ambos factores, esto incluye a los pasajeros y a la distancia media recorrida, producto de los trabajos del proyecto Rancagua Express.



4. TARIFA MEDIA

El mayor ingreso medio lo alcanzó el servicio Terrasur debido a que son viajes de larga distancia. Adicionalmente hay una orientación de su oferta de servicios hacia zonas más distantes y la disminución de convenios. En Metrotren producto de que los viajes de distancia media son proporcionalmente mayores que los de cercanía contribuyeron a generar aumentos en el ingreso medio.



X. HECHOS RELEVANTES

Al 31 de diciembre de 2013, la Sociedad presenta los siguientes hechos relevantes:

1. Con fecha 29 de abril de 2013, se informa a superintendencia de valores y seguro que en la Junta Ordinaria de Accionistas N°018, la sociedad Trenes Metropolitanos S.A., acordó designar como auditores externos a la empresa KPMG Auditores Consultores Ltda.

2. Con fecha 30 de octubre de 2013, en la Junta Extraordinaria de Accionistas N° 006 se acordó aumentar el capital de la Sociedad hasta la suma de \$ 25.773.899.666 dividido en 166.244.811 acciones, por medio de la emisión de 83.970.119 acciones nominativas, de pago, todas de una misma serie, sin valor nominal por parte de la Matriz por medio de capitalizar la deuda que la sociedad mantiene con su empresa matriz, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, cuyo monto -conforme a su valorización asciende a la suma de \$ 13.018.375.785.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, suscribe el 100% de las nuevas acciones de pago que se emiten, esto es, la cantidad de 83.970.119 acciones.

Como consecuencia de lo anterior, resulta necesaria la modificación de los artículos quinto permanente y primero transitorio de los estatutos de la sociedad, en el sentido de consignar que se aumenta el capital de \$ 12.755.523.881 dividido en 82.274.692 acciones a \$ 25.773.899.666 divididos en 166.244.811 acciones.

Entre la fecha de cierre de los estados financieros y la fecha de emisión del presente informe no se han registrados otros hechos posteriores que puedan afectar significativamente la situación económica financiera de la sociedad.

XI. INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES



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

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

Informe de los Auditores Independientes

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

Informe sobre los estados financieros

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros adjuntos de Trenes Metropolitanos S.A., que comprenden los estados de situación financiera al 31 de diciembre de 2013 y 2012 y los correspondientes estados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros

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

Responsabilidad del auditor

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

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

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



Opinión

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 2013 y 2012, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros.

Énfasis en un asunto

Tal como se indica en la Nota 20 a los estados financieros y como se desprende de la lectura de los mismos, la Sociedad depende del apoyo estatal, el cual ha sido otorgado hasta la fecha a través de planes trienales y otras formas de financiamiento por intermedio de su empresa matriz, Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Asimismo, 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 leídos en conjunto con los estados financieros consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado. No se modifica nuestra opinión con respecto a este asunto.



Alejandro Espinosa G.

Santiago, 24 de febrero de 2014

KPMG Ltda.

XII. ESTADOS FINANCIEROS DE LA EMPRESA

ACTIVOS	Nota	31.12.2013	31.12.2012
		M\$	M\$
ACTIVOS CORRIENTES			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	467.750	414.075
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5	350.676	348.464
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		818.426	762.539
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Activos intangibles distintos de la plusvalía	8	6.311	7.061
Automotores y Otros Activos	9	10.005.422	10.588.660
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		10.011.733	10.595.721
TOTAL ACTIVOS		10.830.159	11.358.260

PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	Nota	31.12.2013	31.12.2012
		M\$	M\$
PASIVOS CORRIENTES			
Cuentas Comerciales y otras cuentas por pagar	10	794.112	646.087
Otros Pasivos no Financieros	11	48.270	74.578
Otras Provisiones corrientes	12	15.000	15.000
Provisiones por Beneficios a los Empleados	13	179.367	180.492
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	1.731.203	5.948.831
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		2.767.952	6.864.988
PASIVOS NO CORRIENTES			
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	-	7.015.547
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		-	7.015.547
PATRIMONIO			
Capital emitido	14	25.773.900	12.755.524
Primas de Emisión	14	154	154
Otras reservas	14	285.843	285.843
Resultados retenidos		(17.997.690)	(15.563.796)
TOTAL PATRIMONIO		8.062.207	(2.522.275)
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO		10.830.159	11.358.260

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

Estado de Resultados por Función	Nota	01.01.2013 31.12.2013 M\$	01.01.2012 31.12.2012 M\$
Ingresos de Actividades Ordinarias	15	10.345.277	12.305.331
Costo de Ventas	16	(10.989.872)	(13.098.831)
Margen Bruto		(644.595)	(793.500)
Gasto de Administración	17	(1.532.647)	(1.620.710)
Otras Ganancias		(252.950)	(95.648)
Costos Financieros		(3.702)	(13.102)
Pérdida, antes de impuesto		(2.433.894)	(2.522.960)
Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora		(2.433.894)	(2.522.960)
Pérdida		(2.433.894)	(2.522.960)

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO			
Período comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de 2013 y 2012		31.12.2013	31.12.2012
ESTADO DE FLUJO EFECTIVO - DIRECTO		M\$	M\$
Estado de flujos de efectivo			
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación		10.104.184	11.625.220
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(9.609.618)	(3.574.286)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(2.089.664)	(2.441.114)
Otros pagos por actividades de operación		(72.386)	(7.386.092)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) la operación		(1.667.484)	(1.776.272)
Impuestos a las ganancias pagados (reembolsados), clasificados como actividades de operación		(56.273)	(76.431)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(1.723.757)	(1.852.703)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Cobros a entidades relacionadas		-	49.925
Compras de propiedades, planta y equipo, clasificados como actividades de inversión		46.229	-
Incorporación de otros activos intangibles		-	(7.317)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		46.229	42.608
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Préstamos de entidades relacionadas		1.731.203	1.644.928
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		1.731.203	1.644.928
Incremento (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio			
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes al efectivo		53.675	(165.167)
Saldo Inicial del Efectivo y equivalentes al efectivo		414.075	579.242
Efectivo y equivalentes al efectivo		467.750	414.074
CONCILIACION FLUJO - RESULTADO			
Descripción		31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Utilidad (Pérdida) del ejercicio		(2.433.894)	(2.522.960)
Resultado en venta de activos		-	-
Cargos (Abonos) a resultado que no representan flujo de efectivo		1.137.246	1.293.779
Depreciación del ejercicio		1.130.894	1.290.910
Amortización de intangibles		1.606	1.202
Castigos y provisiones		4.746	1.667
(Aumento) disminución de activos		(2.212)	(295.628)
Deudores por venta		(2.212)	(295.628)
Aumento (disminución) de pasivos		(424.897)	(327.894)
Cuentas por pagar relacionadas con el resultado de la explotación		115.846	352.361
Cuentas por Cobrar y Pagar EERR (sin flujo efectivo)		(540.743)	(680.255)
Flujo Neto Originado Por Act. De La Operacion		(1.723.757)	(1.852.703)

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	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 2013	12.755.524	154	285.843	(15.563.796)	(2.522.275)
Otras participaciones en el patrimonio	13.018.376	-	-	-	13.018.376
Ganancia o (pérdida)	-	-	-	(2.433.894)	(2.433.894)
Saldo final período Actual 31 de Diciembre 2013	25.773.900	154	285.843	(17.997.690)	8.062.207

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	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 2012	12.755.524	154	285.843	(13.040.836)	685
Ganancia o (pérdida)	-	-	-	(2.522.960)	(2.522.960)
Saldo final período Anterior 31 de Diciembre de 2012	12.755.524	154	285.843	(15.563.796)	(2.522.275)

XIII. NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

NOTA 1: ENTIDAD QUE INFORMA

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

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

El objeto de la Sociedad será a) establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transportes de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares, y servicios de transporte complementarios cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad; b) la explotación comercial de las estaciones, recintos, construcciones, instalaciones, equipo tractor y remolcado, y demás bienes muebles e inmuebles que, vinculados al transporte de pasajeros adquiera a cualquier título o le sean aportados en dominio, o le sean entregados

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

La Sociedad se encuentra inscrita bajo el número 19, registro de Entidades Informantes de fecha 9 de mayo de 2010.

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.

Existe una integración operativa y comercial con la matriz, por lo que estos estados financieros deben ser leídos en conjunto con los estados financieros consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Reorganización operacional de Trenes Metropolitanos S.A.

En 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 activos y

asunción de pasivos de Servicio de Trenes Regionales Terra S.A., mediante escritura de compra-venta del 28 de diciembre 2011.

A contar del primero de enero de 2012, 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 Servicio de Trenes Regionales Terra S.A. por parte de Trenes Metropolitanos S.A.

NOTA 2: BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

a) Declaración de cumplimiento

Los presentes estados financieros de Trenes Metropolitanos S.A., han sido preparados de conformidad con las normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros que incluyen la aplicación de las Normas Internacionales de la Información Financiera (NIIF), emitidas por el International Accounting Standards Board (en adelante IASB), con excepción de la aplicación NIC 36 para determinación del deterioro de activos.

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 3.3 se detalla el alcance de esta norma.

Estos estados financieros corresponden al período terminado al 31 de diciembre de 2013 los que fueron aprobados por su Directorio en Sesión Extraordinaria N° 135 celebrada el día 24 de febrero de 2014.

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.

b) Base de medición

Los estados financieros han sido preparados sobre la base del costo histórico.

c) Moneda funcional y de presentación

Estos estados financieros son presentados en pesos chilenos, que es la moneda funcional de la Sociedad. Toda la información es presentada en miles de pesos y ha sido redondeada a la unidad más cercana (M\$), excepto cuando se indica de otra manera.

Al cierre del período los activos y pasivos mantenidos en unidades de fomento (UF), han sido convertidos a pesos chilenos, de acuerdo a lo siguiente:

Moneda	31.12.2013	31.12.2012
UF	23.309,56	22.840,75

2.1) Uso de estimaciones y juicios

La preparación de los estados financieros requiere que la administración realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan 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.

Estas estimaciones se refieren básicamente a:

- Vida útil.
- Deterioro.
- Valor residual.

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 Sociedad no ha aplicado ninguna en forma anticipada:

a) Las siguientes nuevas Normas e Interpretaciones han sido adoptadas en estos estados financieros.

Enmiendas a NIIFs	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 7, <i>Instrumentos Financieros: Revelaciones – Modificaciones a revelaciones acerca de neteo de activos y pasivos financieros</i>	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2013

La aplicación de estas normas no ha tenido un impacto significativo en los montos reportados en estos estados financieros, sin embargo, podrían afectar la contabilización de futuras transacciones o acuerdos.

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

Nuevas NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 9, <i>Instrumentos Financieros</i>	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2015

Enmiendas a NIIFs	Fecha de aplicación obligatoria
NIC 32, <i>Instrumentos Financieros: Presentación – Aclaración de requerimientos para el neteo de activos y pasivos financieros</i>	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2014

Nuevas Interpretaciones	Fecha de aplicación obligatoria
CINIIF 21, <i>Gravámenes.</i>	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de Enero de 2014

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

2.3) 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.

NOTA 3: RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES

3.1) Automotores y otros activos

a) Reconocimiento y medición

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

Las ganancias o pérdidas que surgen en ventas 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.

b) Costos posteriores

El costo de los activos incluye los siguientes conceptos:

- Los costos por mejoras, 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 la consiguiente baja 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.

c) Depreciación

Los Automotores y Otros Activos, 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 en que la Sociedad espera utilizarlos. La vida útil se revisa al menos una vez en el período financiero.

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

Clase de Activos	Rango de años	
	mínima	máxima
Automotores UT 440	1	5
Automotores UT 444	1	5
Equipamiento de tecnologías de la información	3	5
Otras propiedades, plantas y equipo	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”.

3.2) 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.

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

Dadas las características de los 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.

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 corporativos 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.

Debido a que EFE, es una empresa pública, a su filial Trenes Metropolitanos S.A. 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 (como medida aproximada de sus flujos de caja operativos), han resultado permanentemente negativos, dependiendo de aportes permanentes por parte del Estado hacia su Matriz para mantener su operación.

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

NIC 36, no establece criterios de valoración para los flujos de efectivo que reciben las entidades públicas, toda vez que los mismos corresponden a las características de Empresas cuya finalidad principal es obtener beneficios económicos, pero no a las de las entidades cuya finalidad principal es

prestar servicios públicos bajo un criterio de rentabilidad social. Por lo anterior, no resulta posible para EFE aplicar las normas de deterioro considerando los criterios establecidos en la NIC 36.

Mediante oficio 4887 del 16 de 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 métodos de costo de reposición depreciado o el enfoque del costo de rehabilitación. Producto de la entrada a NIIF durante el año 2010, los principales activos de la Empresa y sus Filiales han sido registrados a costo de reposición depreciado, no generándose en consecuencia un valor de deterioro para sus activos inmovilizados.

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

3.4 Instrumentos Financieros

i. Activos financieros no derivados

En el reconocimiento inicial, Trenes Metropolitanos S.A. valoriza todos sus activos financieros, a valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible 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 más cualquier costo de transacción directamente atribuible. Los deudores comerciales 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 un pérdida por deterioro cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no recuperará los importes que se le adeudan. En caso de cuentas a cobrar impagas, superiores a 180 días, la Sociedad constituye deterioros por el 100%.

Las cuentas por cobrar a deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, en su mayoría vencen dentro de los treinta días siguientes y no están sujetas a condiciones especiales ni interés.

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 período 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. Estas cuentas no están afectas a interés.

c) Efectivo y equivalentes al efectivo

El efectivo y equivalente al efectivo se compone de los saldos en efectivo y aquellos mantenidos en cuenta bancaria.

ii. Pasivos financieros no derivados

La Sociedad reconoce como otros pasivos financieros a cuentas comerciales y otras cuentas por pagar y préstamos de empresa relacionada.

a) Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar

Las cuentas comerciales y otras cuentas por pagar se reconocen a su valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible.

Las cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, no devengan intereses y normalmente son liquidadas en un período máximo de treinta días.

b) Cuentas por pagar empresas relacionadas

Las cuentas por pagar a empresas relacionadas corresponden a:

- Crédito simple de proveedor, sin intereses obligados, corresponden al financiamiento de gastos operacionales, en especial mantenimiento de trenes, energía eléctrica de tracción, peaje, servicios de tráfico, entre otros.
- Cuenta corriente Mercantil, corresponde a los préstamos en dinero en efectivo que se produzcan entre la Matriz y su filial cuyas transacciones se encuentran afectas a una tasa de interés equivalente a TAB Nominal 90 días más 1,5% anual.

iii. Capital social

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

iv. Políticas para determinación de utilidad líquida distribuible

Los ajustes al ítem Ganancia o Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora, producto de la primera aplicación de las normas NIFF, 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 Sociedad no se aplicará ajustes a la Utilidad o Pérdida distribuible 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.

3.5 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 existe pérdida tributaria.

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.

3.6 Beneficios a los empleados

Las obligaciones por beneficio a los empleados a corto plazo son medidas en base no descontada y son reconocidas como gasto a medida que vayan siendo utilizadas.

a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal sobre base devengada. 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.

b) Bono de Gestión a Empleados

La Sociedad registra un pasivo y un gasto por concepto de cancelación de Bono Anual de Gestión a los trabajadores que lo tienen estipulados en sus contratos.

3.7 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.

Las provisiones son cuantificadas tomando como base la mejor información disponible a la fecha de emisión de los Estados Financieros, y se reevalúan en cada cierre contable posterior.

3.8 Reconocimiento de ingresos y costos de venta

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

a) Ingresos ordinarios

Los ingresos de la Sociedad principalmente se originan por venta de pasajes, un porcentaje del valor de los pasajes son subvencionadas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Dicho 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 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.

b) Costo de Ventas

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

Los principales conceptos del costo de venta, son:

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

NOTA 4: EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es la siguiente:

Concepto	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Saldos en bancos	467.750	414.075
Efectivo y equivalentes al efectivo	467.750	414.075

El saldo de este rubro no tiene restricciones

NOTA 5: DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Cuenta Corriente Varios Deudores	306.239	148.057
Anticipo a Proveedores	25.193	9.518
Deudores Tarjetas Crédito	19.244	190.889
Totales	350.676	348.464

Los saldos incluidos en este rubro, no devengan intereses y no presentan deterioro. La exposición de la Sociedad a los riesgos de crédito y moneda se encuentran revelados en Nota 19.

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

NOTA 6: 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 uso de automotores, correspondiente a los meses de octubre y noviembre de 2008.

Además considera el saldo de la compra de activos realizada a Servicio Regionales Terra S.A.

Las transacciones realizadas entre empresas relacionadas son en pesos chilenos.

a) Los saldos de las cuentas por cobrar y pagar corrientes y no corrientes al 31 de diciembre de 2013 y 2012 entre la Sociedad y la empresa relacionada es la siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
EFE	61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento de Trenes	(833.743)	(1.004.413)
			Energía de Tracción	(337.231)	(1.454.478)
			Consumos Básicos (Agua y Luz)	-	(118.956)
			SEC	(68.156)	(499.866)
			Servicios Administrativos EFE	(3.496)	(23.822)
			TKBC (Peaje variable)	(49.142)	(351.968)
			Guardias de Seguridad	-	(348.345)
			Otros	-	(730)
			Cta. Cte. Mercantil	-	(1.209)
			Provisiones de Mantenimiento	(472.174)	(2.284.835)
Sub Total				(1.763.942)	(6.088.622)
Cuentas por Cobrar (-)					
EFE	61.216.000-7	Matriz	Reembolsos Venta Pasajes	12	12
			Vta. Pasajes Personal EFE	32.727	139.779
Total por Pagar Corrientes				(1.731.203)	(5.948.831)
EFE	61.216.000-7	Matriz	Grandes R. a UT 101,102 y 104	-	(1.199.232)
			Anteriores al inicio Operaciones	-	(52.944)
			Ajuste por Deprec.Oct. Y Nov.2008	-	(437.604)
			Grandes R. a UT 108	-	(319.278)
			Mejoramiento de UT	-	(361.450)
			Compra de activos de Terra	-	(4.645.039)
Total por Pagar no Corrientes					(7.015.547)

Durante el año 2013, las cuentas por pagar corrientes y no corrientes adeudadas a la Empresa Matriz (EFE) por un monto de M\$13.018.376, fueron capitalizadas con fecha 21 de noviembre de 2013 (Ver nota 14).

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

b) El detalle de transacciones con la empresa relacionada y su efecto en resultados, al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es el siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Costo de ventas	31.12.2013		31.12.2012	
			Monto M\$	Efecto Resultado M\$	Monto M\$	Efecto Resultado M\$
61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento Automotores	3.345.510	(3.345.510)	3.334.945	(2.155.551)
61.216.000-7	Matriz	Energía Eléctrica Traccion	1.255.956	(1.255.956)	2.749.338	(2.749.338)
61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	723.357	(723.357)	864.126	(864.126)
61.216.000-7	Matriz	Gasto SEC	871.954	(871.954)	1.018.915	(1.018.915)
61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	183.741	(183.741)	195.526	(195.526)
61.216.000-7	Matriz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	348.482	(348.482)	539.079	(539.079)
61.216.000-7	Matriz	Otros	34.422	(34.422)	46.414	(46.414)
61.216.000-7	Matriz	Capitalización de Deuda	13.018.376	-	-	-
TOTAL			19.781.798	(6.763.422)	8.748.343	(7.568.949)

c) Remuneración del directorio

Las remuneraciones pagadas a los ores por concepto de asistencia a sesiones de Directorios y Comités, tanto ordinarios como extraordinarios, en los períodos terminados al 31 de diciembre del 2013 y 2012, son las siguientes:

Remuneraciones pagadas al Directorio				31.12.2013	31.12.2012
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Incorporacion	M\$	M\$
Guillermo Ramirez Vilardeñ	5.744.409-6	Presidente	25-01-2012	22.210	21.830
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1	Vicepresidente	25-01-2012	16.659	17.302
Jose Dominguez Covarrubias	6.372.293-6	Director	25-01-2012	10.722	8.647
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8	Director	25-01-2012	10.722	11.287
Sergio Correa De La Cerda	2.870.663-4	Director	25-01-2012	10.724	9.423
Totales				71.037	70.348

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

A contar del 23 de mayo de 2012, se incorporaron en forma transitoria 2 asesores del Directorio, derivado de la absorción de Servicios de Trenes Regionales Terra S.A., y atendiendo a una mayor dimensión de la Sociedad y a la petición de la Matriz, con una remuneración igual a las dietas de éstos últimos. Dichos asesores terminaron sus funciones en el curso del ejercicio 2013:

Nombre	RUT	Termino	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Gonzalo Edwards Guzman	6.344.937-7	10-05-2013	4.393	6.797
Ignacio Bascuñán Ochagavía	6.283.831-0	30-04-2013	1.903	6.422
Total			6.296	13.219

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

d) Integrantes del Directorio al 31 de diciembre de 2013.

Nombre	Cargo	RUT
Guillermo Ramirez Vilardell	Presidente	5.744.409-6
Juan Esteban Doña Novoa	Vicepresidente	6.061.491-1
Jose Luis Dominguez Covarrubias	Director	6.372.293-6
Sergio Andres Correa De La Cerda	Director	2.870.663-4
José Miguel Quiroga Soto	Director	6.875.868-8

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

Concepto	31.12.2013	31.12.2012
Gerentes y ejecutivos principales	5	4
Profesionales y técnicos	68	40
Trabajadores y otros	158	194
Total	231	238

Como consecuencia del denominado Master Plan de EFE y de la construcción del proyecto Rancagua Express, se han debido crear nuevas gerencias o cargos en la compañía y, además, durante el presente ejercicio ha comenzado el traspaso de funciones operativas desde la matriz EFE a las filiales particularmente TMSA lo que se refleja en las cifras anteriores. Este proceso se intensificará fuertemente en el 2014.

f) Miembros y remuneración de la Alta Dirección

El detalle de las remuneraciones de los Gerentes y ejecutivos

principales de la Sociedad por los períodos terminados al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es el siguiente:

Concepto	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Remuneraciones	204.339	146.210
Otros Beneficios	18.523	12.483
Total Remuneraciones	222.862	158.693

NOTA 7: ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES

a) Información general

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012, 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, son de carácter permanente.

NOTA 8: ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es la siguiente:

Concepto	Valor Bruto		Amortización Acumulada		Valor Neto	
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Licencias Computacionales	7.150	6.294	(2.249)	(1.113)	4.901	5.181
Marcas	2.350	2.350	(940)	(470)	1.410	1.880
Totales	9.500	8.644	(3.189)	(1.583)	6.311	7.061

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

Los movimientos de los activos intangibles para el período terminado el 31 de diciembre de 2013 y 2012, son los siguientes:

Movimientos	Licencias		Valor Neto M\$
	Computacionales M\$	Marcas M\$	
Saldo al 01 de enero 2013	5.181	1.880	7.061
Adiciones	856	0	856
Amortización	(1.136)	(470)	(1.606)
Totales al 31 de Diciembre de 2013	4.901	1.410	6.311

Movimientos	Licencias		Valor Neto M\$
	Computacionales M\$	Marcas M\$	
Saldo al 01 de enero 2012	946	0	946
Adiciones	4.967	2.350	7.317
Amortización	(732)	(470)	(1.202)
Totales al 31 de Diciembre 2012	5.181	1.880	7.061

NOTA9: AUTOMOTORES Y OTROS ACTIVOS

La composición de las partidas que integran este rubro y su correspondiente depreciación acumulada al 31 de diciembre de 2013 y 2012, son las siguientes:

Propiedades, plantas y Equipos por clase	Valor Bruto		Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor neto	
	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Edificios y construcciones	23.137	19.300	(9.182)	(6.739)	13.955	12.561
Repuestos de Automotor	718.156	571.031	-	-	718.156	571.031
Equipo Tractor y Rodante ⁽¹⁾	13.873.623	13.511.110	(4.699.523)	(3.592.247)	9.174.100	9.918.863
Muebles y Enseres	124.448	92.279	(39.377)	(21.334)	85.071	70.945
Maquinaria y Htas. Y Otros	20.402	18.391	(6.262)	(3.131)	14.140	15.260
Totales	14.759.766	14.212.111	(4.754.344)	(3.623.451)	10.005.422	10.588.660

⁽¹⁾ Al 31 de diciembre de 2013 producto del siniestro de la UTS 605. Se ha registrado un deterioro de M\$ 288.404.-

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

Los movimientos netos al 31 de diciembre de 2013 y 2012, de las partidas que integran el rubro automotores y otros activos; son los siguientes:

Movimientos		Edificios M\$	Equipo Tractor y Rodante M\$	Muebles y Enseres M\$	Maquinarias Herramientas y otros M\$	Repuestos y Otros M\$	Valor Neto M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2013		12.561	9.918.863	70.945	15.260	571.031	10.588.660
Movimientos	Adiciones	3.837	650.917	32.698	56.080	187.512	931.044
	Bajas por ventas (**)	-	-	-	(54.598)	(228.863)	(283.461)
	Deterioro (1)	-	(288.404)	-	-	-	(288.404)
	Reverso de deterioro (*)	-	-	-	-	188.476	188.476
	Gasto por depreciación	(2.443)	(1.107.276)	(18.043)	(3.131)	-	(1.130.893)
Total movimientos		1.394	(744.763)	14.655	(1.649)	147.125	(583.238)
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2013		13.955	9.174.100	85.600	13.611	718.156	10.005.422

(*) Durante el año 2013 se efectuó el reverso del deterioro registrado en el año 2012, disminuyendo el activo por un monto de M\$188.476.

(**) Venta de ruedas a Fesub

Movimientos		Edificios M\$	Equipo Tractor y Rodante M\$	Muebles y Enseres M\$	Maquinarias Herramientas y otros M\$	Repuestos y Otros M\$	Valor Neto M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2012		12.120	6.636.556	23.724	6.941	312.540	6.991.881
Movimientos	Adiciones	2.884	5.590.966	61.176	11.450	488.606	6.155.082
	Bajas por ventas (2)	-	(1.037.278)	-	-	(41.639)	(1.078.917)
	Deterioro	-	-	-	-	(188.476)	(188.476)
	Gasto por depreciación	(2.443)	(1.271.381)	(13.955)	(3.131)	-	(1.290.910)
Total movimientos		441	3.282.307	47.221	8.319	258.491	3.596.779
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2012		12.561	9.918.863	70.945	15.260	571.031	10.588.660

(2) Venta de 3 UT 440 y ruedas a Fesub

La Sociedad no ha incurrido en costos de desmantelamiento al 31 de diciembre 2013 y 2012.

Los bienes que se encuentran totalmente depreciados que aún se encuentran operativos corresponden a dos automotores y bienes menores tales como: computadores, muebles, herramientas, cuya vida útil inicial no excedía los tres años.

NOTA 10: 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 2013 y 2012, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Acreedores Comerciales		
Proveedores	781.779	581.330
Otras Cuentas por pagar		
Retenciones	-	56.340
Garantías en Efectivo	5.248	2.984
Impuestos por Pagar	7.085	5.433
Totales	794.112	646.087

NOTA 11: OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Ventas Anticipadas	48.270	74.578
Totales	48.270	74.578

NOTA 12: OTRAS PROVISIONES CORRIENTES

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es la siguiente:

Otras provisiones varias corrientes	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
PROV. JUN'12 JUICIO ROL 25648-2011	15.000	15.000
Total	15.000	15.000

NOTA 13: PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2013 M\$	31.12.2012 M\$
Provision de Bonos	26.534	25.926
Provisiones vacaciones	152.833	154.566
Beneficios a Empleados	179.367	180.492

NOTA 14: PATRIMONIO NETO

Con fecha 30 de octubre de 2013, se realizó la junta general extraordinaria de accionista N° 006 de Trenes Metropolitanos S.A., donde se acordó la capitalización la deuda con la matriz, por un monto de M\$13.018.376, esta transacción fue realizada con fecha 21 de noviembre de 2013 (Ver nota 6).

a) Capital emitido

Al 31 de diciembre del 2013 y 2012, el capital pagado asciende a M\$25.733.900 y M\$12.755.524.-

Al 31 de diciembre del 2013 y 2012, las primas por emisión ascienden a M\$154.

El patrimonio neto al 31 de diciembre del 2013 y 2012 asciende a M\$ 8.062.207 y M\$(2.522.275).

b) Número de acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2013, el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	N° acciones Suscritas	N° acciones Pagadas	Total N° Acciones al 31.12.2013
Única	166.244.811	166.244.811	166.244.811

Al 31 de diciembre de 2013, los accionistas y su participación, son los siguientes:

Accionista	Porcentaje de Participación	Número de Acciones
Empresa de los Ferrocarriles del Estado	99,9999%	166.244.751
Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A.	0,0001%	60
Total	100%	166.244.811

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

c) Dividendos

No se han cancelado dividendos durante los períodos terminados al 31 de diciembre del 2013 y 2012.

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 15: INGRESOS ORDINARIOS

Al 31 de diciembre del 2013 y 2012, la Sociedad presenta servicios entre a Santiago-Linares- Chillán y Ramal Talca Constitución, el detalle es el siguiente:

Ingresos Ordinarios	01.01.2013	01.01.2012
	31.12.2013	31.12.2012
	M\$	M\$
Venta Alameda Nos	1.151.437	1.245.335
Venta Alameda Paine	1.017.661	1.637.427
Venta Alameda Rancagua	2.419.333	2.751.854
Venta Rancagua San Fernando	867.903	1.418.438
Venta de Pasajes Stgo. Chillán	3.453.253	3.890.075
Venta de Pasajes Stgo- Linares	439.024	164.285
Venta de Pasajes Talca Constitución	70.633	67.911
Equipaje Largo Recorrido	41.352	20.214
Venta de Servicios y Otros Ingresos	139.872	77.728
Subsidios del Transporte (MTT)	744.809	1.032.063
Ingresos ordinarios	10.345.277	12.305.331

La cantidad de pasajeros transportados al 31 de diciembre del 2013 y 2012, es la siguiente:

Pasajeros Transportados	01.01.2013	01.01.2012
	31.12.2013	31.12.2012
Santiago - San Fernando	5.350.125	7.493.980
Santiago - Chillán	376.786	463.790
Santiago - Linares	187.951	78.298
Talca - Constitución	65.071	79.737
Total Pasajeros Transportados	5.979.933	8.115.805

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

NOTA 16: COSTO DE VENTAS

La Sociedad al 31 de diciembre del 2013 y 2012 se presenta el siguiente detalle:

Costo de ventas	01.01.2013 31.12.2013 M\$	01.01.2012 31.12.2012 M\$
Mantenimiento Automotores	(3.345.510)	(3.334.945)
Energía Eléctrica de Tracción	(1.255.956)	(2.749.338)
Depreciación Trenes	(1.113.081)	(1.274.892)
Gasto Guardias y Guarda Cruces	(348.482)	(539.079)
Servicios de Terceros y Ventas	(1.129.454)	(1.108.807)
Remuneraciones Personal Explotación	(1.948.311)	(1.954.652)
Mantenimiento Infraestructura	(977.124)	(1.118.204)
Gasto SEC y Tráfico	(871.954)	(1.018.914)
TOTAL	(10.989.871)	(13.098.831)

NOTA 17: GASTO DE ADMINISTRACIÓN

La Sociedad al 31 de diciembre de 2013 y 2012 presenta el siguiente detalle:

Gastos de Administración Y Ventas	01.01.2013 31.12.2013 M\$	01.01.2012 31.12.2012 M\$
Investigación y Desarrollo	(66.723)	(125.762)
Costo Mercadotecnia	(21.286)	(35.985)
Seguros	(20.996)	(19.688)
Informática y Comunicaciones	(277.565)	(267.176)
Consumos Básicos	(216.687)	(233.063)
Servicios de Administración	(151.869)	(174.983)
Depreciación Otros Activos y Amortización	(19.419)	(17.219)
Gastos Generales	(83.564)	(118.223)
Remuneraciones Personal Administración	(674.538)	(628.611)
TOTAL	(1.532.647)	(1.620.710)

Nota: Detalle de directorio en nota 6.

NOTA 18: MEDIO AMBIENTE

Al 31 de diciembre del 2013 y 2012, Trenes Metropolitanos S.A. no ha efectuado desembolsos que pudieran afectar directa o indirectamente al medio ambiente.

NOTA 19: ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

a) Riesgo de Mercado

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 Trenes Metropolitanos S.A. sólo posee cuentas por cobrar y pagar comerciales las cuales son expresadas en pesos, por lo tanto, no se han generado diferencias de cambio ni reajustes por intereses.

En relación al EBITDA, se ha generado una disminución en la relación al acumulado a diciembre de 2013 y 2012, el cual disminuye desde MM\$ (1.122) en 2012 a MM\$ (1.045) en 2013.

También podemos señalar que dado a la importante cantidad de kilómetros recorridos por nuestros trenes, debido al servicio de larga distancia prestado y el elevado costo de operación por kilómetro, hacen que las operaciones sean deficitarias. Adicionalmente a lo anterior, los pasajeros transportados al 31 de diciembre de 2013 alcanzan a los 5,97 millones de pasajeros, lo que representa una la disminución de un 26,3 % en relación al mismo período del 2012.

Esta disminución de pasajeros se explica por las restricciones de circulación producto de los trabajos en las vías, ya que se están realizando obras por el proyecto de modernización a Nos y a Rancagua, denominado proyecto Rancagua Express, y el cual culminará a mediados del año 2014.

En relación al proyecto Rancagua Express, este iniciará su funcionamiento durante al año 2014, además del mejoramiento de las vías, se incorporará material rodante de última generación para cubrir dichos trayectos. Estas mejoras, implicarán un aumento en las operaciones de la Sociedad, por lo cual, se espera un incremento en el volumen de pasajeros, por consiguiente, una mejora en los ingresos.

Riesgo de Liquidez

Los requerimientos de capital de trabajo y de inversión de la Sociedad, 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.

b) Riesgo de Crédito

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 Trenes Metropolitanos S.A. sólo posee cuentas por cobrar inferiores a 180 días y se efectúan gestiones para la recuperación oportuna de dichas cuentas.

Las cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2013 y 2012 contemplan principalmente provisiones por compras o servicios no facturados por la empresa que efectúa las mantenciones del equipo rodante, los cuales son posteriormente facturados directamente a la Matriz y pagados por ésta, de acuerdo a los contratos vigentes.

NOTA 20: EMPRESA EN MARCHA

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012, el Estado de Situación Financiera, capital de trabajo negativo, margen bruto negativo y resultado pérdida en el período sin embargo para año 2013 presenta un patrimonio positivo producto de la capitalización de deudas que realizó la Matriz. 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 Sociedad contemplados para su Matriz EFE en el DFL 1 de 1993, en su condición de empresa pública, cuyo financiamiento para el año 2014 se encuentran aprobados en la Ley de Presupuestos de la Nación.

NOTA 21: GARANTÍAS Y CAUCIONES OBTENIDAS DE TERCEROS

Al 31 de diciembre de 2013 y al 31 de diciembre de 2012, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros, que corresponden en su totalidad a Boletas de Garantía, por el equivalente a M\$ 1.005.894.075.-

TOMADOR	MONEDA	2013 Monto	2012 Monto
ALICIA GUZMAN ARELLANO	\$		45.735
ARANGUIZ SARMIENTO EMMANUEL ALVAR	\$	604.044	604.044
ARANGUIZ SARMIENTO EMMANUEL ALVAR	\$	469.812	
COMERC.CONSTRUCCIÓN Y TRANSPORTE TRES TORRES LTDA	\$	1.817.530	
COMERC.E INDUSTRIAL GST INGENIERIA LTDA.	\$	276.080	
ESERT SERV INTEGRALES DE SEGURIDAD LTDA	\$	2.100.000	
GOMEZ OCARANZA MANUEL	\$		750.000
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	\$		272.103
HIDROBAR S.A.	\$		276.080
JULIO PEREZ SANCHEZ	\$		103.429
LUIS QUEZADA BARRUETO	\$		1.987.500
MACIEL AVENDAÑO MIRALLES	\$		91.542
MINCLIMA INGENIERIA Y SERICIOS EN CLIMATIZAC.	\$	823.229	
PEDRO BERRIO VALDES	\$		507.574
PROPAM LTDA	\$	1.050.000	
RONALD VILLALOBOS DIAZ TRANPORTE	\$	150.000	150.000
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES	\$	6.000.000	6.000.000
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES CHILE LTDA.	\$	12.139.310	
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES CHILE LTDA.	\$	34.914.609	
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES CHILE LTDA.	\$	10.496.252	
AKTIPRO EIRL	UF	96,00	96,00
ASESORIAS FINANCIERAS MONEYPARK LTDA	UF		177,00
CORNEJO DE MENDOZA PAOLA ANDREA	UF	100,00	100,00
EME SERVICIOS GENERALES LTDA.	UF	130,00	130,00
ENMÓVIL PUBLICIDAD LTDA.	UF		51,00
GARATE QUINTANILLA ENRIQUE	UF		25,00
HOTELERA DE LA CASCADA LIMITADA	UF	100,00	100,00
INGENIERIA EN CONSULT. Y SERVICIOS INTERNACIONALES S.A.	UF	800,00	800,00
SERGIO ANTONIO GUTIERREZ SCOPESI	UF	25,00	25,00
COLLECT INVESTIGACIONES DE MERCADO	UF		32,80
EVENTOS JAVIER GUTIERREZ HERNANDEZ EIRL	UF	15,00	
GUTIERREZ SCOPESI Y CIA. LTDA.	UF	32,00	
GUTIERREZ SCOPESI Y COMPAÑIA LTDA	UF		24,00
NIVEL S S.A.	UF	24,00	24,00
PARQUE ARAUCO S.A.	UF	70,00	
SIEMENS IT SOLUTIONS AND SERVICES S.A.	UF	36.888,58	36.888,58
SISTEMAS ASINCRONOS CHILE LTDA.	UF	1.300,00	
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES CHILE LTDA.	UF	534,00	

NOTA 22: SANCIONES

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2013 y al 31 de diciembre de 2012, la Superintendencia de Valores y Seguros no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 31 de diciembre de 2013 y al 31 de diciembre de 2012, no existen sanciones de otras autoridades administrativas.

NOTA 23: CONTINGENCIAS

Al 31 de diciembre de 2013, Trenes Metropolitanos S.A., presenta las siguientes contingencias:

1.- Muñoz con Trenes Metropolitanos S.A. y Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

- a. Rol N° 25.648-2011
- b. 292 Juzgado Civil de Santiago.

c. Materia: Obtener la reparación económica de los daños sufridas por la demandante en su calidad de usuaria del servicio prestado por la empresa, quien resultará atropellada en la estación de Rengo resultando con graves lesiones.

d. Cuantía: \$250.000.000

e. Etapa de tramitación: Con fecha 13 de septiembre del año en curso, se lleva a cabo audiencia de conciliación, en virtud de la cual la Empresa de los Ferrocarriles del Estado propone pagar a la demandante la cantidad de \$8.000.000.- por todos los daños demandados en estos autos, propuesta que es aceptada por la demandante y que se deja sujeta a la aprobación del directorio de EFE.

f. Provisión contable estimada: \$15.000.000

2.- Sindicato de Conductores y Trabajadores Afines de la Empresa Trenes Metropolitanos S.A. con Trenes Metropolitanos S.A

a. RIT N° 0-833-2013

b. 2° Juzgado del Trabajo de Santiago.

c. Materia: Obtener incrementos de remuneraciones solicitados

d. Cuantía: \$4.973.498

e. Etapa de tramitación: Con fecha 7 de noviembre de 2013 el recurso fue conocido y fallado por la Corte de Apelaciones de Santiago, quien rechazó el recurso, y por tanto, se confirmó la sentencia de primera instancia que desechó en todas sus partes la demanda. No se interpusieron otros recursos en contra de la sentencia de segunda instancia, razón por la cual, se trata de una causa terminada.

3.- Trenes Metropolitanos S.A. con Muñoz y Otro

a. Ro11882-2013

b. 3° JPL de Talca.

c. Materia: Reclama indemnización de perjuicios causados en accidente del tránsito

d. Cuantía: UF 3.600

e. Estado procesal: Se encuentra pendiente la diligencia Inspección Personal del tribunal.

4. Sandoval con Trenes Metropolitanos S.A

a. Rol C- 1419-2013

b. 2° Juzgado Civil de Chillán

c. Materia: Indemnización de perjuicios

d. Cuantía: \$4.675.000.-

e. Estado Procesal: La Corte de Apelaciones de Chillán revocó la sentencia de primera instancia, dando lugar a la excepción de incompetencia del tribunal presentada por la empresa. En razón de ello se declaró incompetente al Juzgado de Letras de Chillán. Por tanto, se trata de una causa terminada. Se hace presente que el demandado puede demandar ante Juzgado competente (Santiago).

5. Trenes Metropolitanos S.A. con Sepúlveda.

a. Rol C-20.509-2013

B. 29 Juzgado Civil de Santiago

C.-Materia: Arrendamiento

D. Cuantía: \$4.717.962.-

e. Estado Procesal: La demanda fue presentada con fecha 17 de diciembre de 2013, encontrándose a la espera del proveído que ordena notificar la demanda al demandado.

NOTA 24: HECHOS POSTERIORES

La sociedad ha firmado con fecha 1 de enero de 2014 un contrato con el Ministerio de Transporte con el objeto que a futuro las diferencias de costos de los servicios públicos obligatorios (SPO) prestados sean financiados por dicho ministerio y transferidos directamente a la sociedad como parte de sus ingresos operacionales.

Al 01 de enero de 2014 y a la fecha de emisión de los presentes estados financieros, no existen hechos posteriores que afecten significativamente la posición financiera y/o interpretación de los mismos.

XIV. 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 están referidos a los períodos al 31 de diciembre del 2013 y 2012.

Las políticas operacionales, comerciales y de control de costos aplicadas por el Directorio y la Administración han implicado que la empresa, al cierre del año 2013, mejore su EBITDA en un 7%, esto es, desde –MM\$1.122 a diciembre de 2012 a –MM\$1.045 en diciembre de 2013.

Complementariamente, la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua denominado Rancagua Express ha significado una disminución de las frecuencias de trenes entre Alameda- Rancagua, lo que ha implicado una baja en sus ingresos y costos asociados. La culminación del citado proyecto y la inauguración de los servicios con un alto estándar están previstas para Octubre de 2014, lo que en régimen de acuerdo a lo proyectado, implicará multiplicar por 4 los pasajeros transportados, especialmente el servicio a Nos interconectado con Transantiago con tarifa compartida mediante el medio de pago BIP!

Durante el año 2013, se gestionó que la Matriz EFE capitalizará en la compañía deudas de corto y largo plazo por MM\$13.018, lo que mejoró la situación financiera de la Sociedad quedando con un importante patrimonio positivo.

1. ANÁLISIS FINANCIERO DEL ESTADO DE RESULTADOS

INGRESOS OPERACIONALES

Los ingresos operacionales son los siguientes:

Ingresos Operacionales	31.12.2013 MM\$	30.12.2012 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ventas de Pasajes	9.461	11.200	(1.740)	(16%)
Arriendos Comerciales	84	49	35	72%
Otros Arriendos	4	2	2	54%
Ingresos por Publicidad	52	21	31	142%
Subsidio MTT	745	1.032	(287)	(28%)
Total	10.345	12.305	(1.959)	(16%)

Los ingresos por ventas de pasajes disminuyen en un 16%, debido principalmente a la baja de frecuencias por el inicio de la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua.

El subsidio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), disminuye en relación al año anterior en un 28% debido a la baja del Subsidio del Ramal de Talca Constitución que el año anterior consideraba un monto por rehabilitación de vía férrea y por la baja en la demanda de pasajeros en el tramo Nos-San Fernando. En todo caso, los subsidios operacionales del MTT a los pasajes cobrados por la empresa son bastante reducidos, cosa que debería cambiar próximamente con el funcionamiento de los llamados SPO que reordenará la forma en que el Estado cubre los costos de la operación ferroviaria que se traspasan al público.

Los Ingresos por Arriendos y Publicidad representan en su conjunto un 1,35% del total de los ingresos operacionales.

COSTOS OPERACIONALES

Costos de Ventas

Costo De Ventas	31.012.2013 MM\$	30.12.2012 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Energía de Tracción	1.256	2.749	(1.493)	(54%)
Mantenimiento Material rodante	3.346	3.335	11	0%
Mantención Infraestructura	977	1.118	(141)	(13%)
Gasto SEC y Trafico	872	1.019	(147)	(14%)
Gasto de Guardias de Seguridad	348	539	(191)	(35%)
Servicios de Terceros y Ventas	1.129	1.109	21	2%
Depreciación	1.113	1.275	(162)	(13%)
Remuneraciones de Personal	1.948	1.955	(6)	(0%)
Total	10.990	13.099	(2.109)	(16%)

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

Los costos de ventas se ven disminuidos en relación al año anterior en un 16%. El resumen de las principales partidas, es el siguiente:

- Energía de Tracción, disminuye en un 54%, debido a la disminución de los trenes kilómetros y a la reliquidación de costos de parte de la Matriz.
- Mantenimiento e Infraestructura disminuye en un 13% debido a disminución de trenes kilómetros que el mismo periodo del año anterior y porque el año 2012 consideraba gastos por rehabilitación vías del Ramal Talca- Constitución.
- SEC y Tráfico disminuye en un 14% en relación al año anterior, debido a la disminución de servicio del Terrasur (Santiago-Talca-Chillán) y de las frecuencias de Metrotren.
- Gastos de guardias disminuyen en un 35% por concepto de reversa de provisiones.
- Servicio de Terceros, aumenta en 2%, debido al arriendo de un equipo UT 124 a Fesub.
- La depreciación disminuye en un 13%, debido a la venta de tres UT a Fesub con fecha 29 de marzo del 2012 y 2 equipos UT 440 que entran a Gran Reparación.

GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y VENTAS

Gastos de Administración y Ventas	31.12.2013 MM\$	31.12.2012 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Remuneraciones de Personal de Adm.	676	629	47	7%
Gastos Administrativos	837	975	(138)	(14%)
Depreciación	19	17	2	14%
Total	1.532	1.621	(89)	(6%)

En remuneraciones del personal de administración, se produce un aumento de un 7% por concepto de reajuste IPC, seguros, indemnizaciones y nuevas funciones derivadas del Master Plan, y los gastos administrativos disminuyen en un 14 % principalmente por la integración de los servicios de Terrasur.

RESULTADO DEL EJERCICIO

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

Resultado y EBITDA	31.12.2013 MM\$	31.12.2012 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Resultado EBITDA	(1.045)	(1.122)	77	7%
Depreciación del Ejercicio	(1.132)	(1.292)	160	12%
Resultado Fuera de la Explotación				
Ingresos fuera de la Explotación	37	43	(6)	
Egresos fuera de la Explotación	(293)	(152)	(141)	(93%)
Pérdida	(2.433)	(2.523)	89	4%

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

Al 31 de diciembre de 2013, la Empresa presenta una pérdida EBITDA de \$1.045 millones comparado con \$1.122 millones el año 2012, esto es, una mejora de \$77 millones, equivalente a un 7%. Esto se debe a la sinergias logradas con el servicio Terrasur y a los efectos de las adecuadas políticas comerciales y de optimización de flota aplicada por Directorio y la Alta Administración desde el año 2011 en adelante. En efecto, la citada mejoría observada en el EBITDA representa una ganancia adicional por sobre la sustancial mejora de un 75% observado en el año 2012. Esto significa que el EBITDA negativo de la compañía al 31 de diciembre 2013 representa sólo 23% del EBITDA negativo de la suma de TMSA y Terrasur al 31 de diciembre del 2011.

Cabe destacar que a contar de mayo 2013 la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua ha implicado la baja temporal en la frecuencia de los servicios Metrotren y Terrasur, y una consecuente importante disminución de pasajeros, lo que ha deteriorado los ingresos de la Compañía. En efecto, dicho proyecto con una inversión total de aproximadamente 300 millones de dólares, no sólo envuelve una drástica renovación de la flota en los años 2013-2014, en que comenzarán a utilizarse equipos Alstom nuevos, sino también una sustantiva mejoría de la vía férrea, especialmente un nuevo haz de cuatro vías hasta Nos, la desnivelación de los principales cruces vehiculares hasta Rancagua, la protección o confinamiento de la vía, nuevas estaciones y sistemas de pago electrónicos. Todo esto como, es natural, conlleva una importante disminución de los canales de circulación de los actuales trenes y mayores tiempos de viaje debido a las necesarias precauciones motivadas por las obras. Esta situación se prevé que se superará en el transcurso del último trimestre del año 2014.

La Sociedad al 31 de diciembre del 2013, presenta una pérdida total de \$2.433 millones, mejorando en un 4%, es decir, \$89 millones en relación al año anterior explicado por las mismas razones antedichas.

El aumento de los otros egresos corresponde al deterioro de la UTS 605 producto de un accidente que la dejó fuera de servicio.

2. ANÁLISIS DEL ESTADO SITUACIÓN FINANCIERA

ACTIVOS

ACTIVOS	31.12.2013 MM\$	31.12.2012 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Activos Corrientes	818	763	56	7%
Activos no Corrientes	10.012	10.596	(584)	(6%)
TOTAL DE ACTIVOS	10.830	11.358	(528)	(5%)

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

- **Activos Corrientes:** Aumentando en MM\$ 56, equivalente a 7% en relación a diciembre del año anterior, debido a un mayor saldo en bancos.
- **Activos no Corrientes:** Disminuyendo en un 6% en relación al 31 de diciembre del 2012, esto debido a la depreciación del activo fijo y deterioro de la UTS 605 en MM\$288.

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

PASIVOS

PASIVOS	31.12.2013 MM\$	31.12.2012 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Pasivos Corrientes	2.768	6.865	(4.097)	(60%)
Pasivos no Corrientes	0	7.016	(7.016)	
Patrimonio	8.062	(2.522)	10.584	(420%)
TOTAL DE PASIVOS	10.830	11.358	(528)	(5%)

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

- **Pasivos Corrientes:** Disminuyeron en MM\$ 4.097, equivalente a 60% en relación a diciembre del año 2012, esto debido a la capitalización de deuda con la Matriz.
- **Pasivos no Corrientes:** No hay deuda en 2013, en relación a diciembre del año 2012, esto debido a la capitalización de deuda con la Matriz.
- **Patrimonio:** Este aumenta en MM\$10.584 relación al año anterior debido a la capitalización de deuda con la Matriz.

3. INDICADORES FINANCIEROS

INDICE	EXP. INDICE	31.12.2013	31.12.2012
Liquidez corriente	veces	0,30	0,11
Razón ácida	veces	0,30	0,11
Capital de Trabajo Neto	MM\$	(1.950)	(6.102)
Deuda a corto plazo	%	1,00	0,49
Deuda a largo plazo	%	0,00	0,51

La empresa exhibe capital de trabajo negativo, dado principalmente por la deuda a corto plazo con la Matriz.

El aumento en el indicador de liquidez corriente, se explica básicamente por el aumento en el año 2013 del saldo bancario. Esto también explica la razón ácida dado que la compañía no cuenta con inventarios.

Dado el modelo de operación de TMSA, que incluye la operación de Trenes de Largo Recorrido (servicio Terrasur), 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. A futuro esta situación quedará cubierta por los contratos SPO con el MTT.

Memoria anual 2013 - Trenes Metropolitanos S.A.

Anexo: Indicadores del Negocio:

Indicadores Principales del Negocio	31.12.2013	31.12.2012	Variación %
Pasajeros Transportados	5.979.933	8.115.805	(26%)
Pasajeros Kilómetros	401.096.540	502.358.029	(20%)
Tren Kilómetro	2.195.464	2.760.899	(20%)
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	370.569.079	465.865.275	(20%)
Dotación	231	231	0%
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	1.582	1.380	15%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	4.309	4.057	6%
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	23,6	22,3	6%
Costo Medio (\$/Tren Kilómetro)	5.704	5.331	7%
Costo Medio (\$/Pax. Kilómetro)	31	29	7%
Margen Operacional (\$/Pax. Kilómetro)	(0,62)	(1,58)	77%
Eficiencia (EBITDA/Pax. Kilómetro)	(2,60)	(2,23)	(17%)

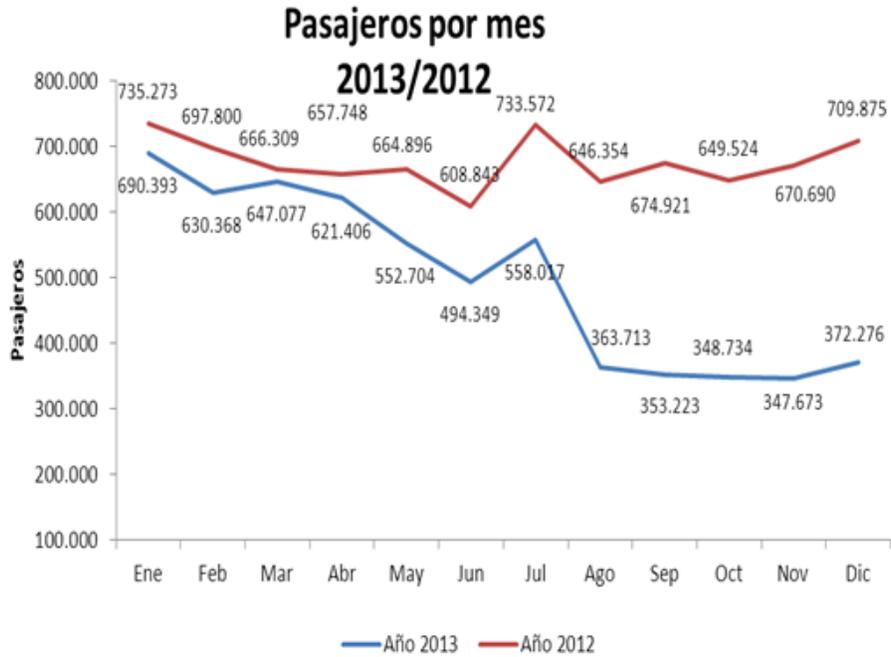
4. RENTABILIDAD

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

Al cuarto trimestre del 2013 en relación al mismo periodo del 2012 presenta un menor volumen en pasajeros de 26%, y por consiguiente con un menor ingreso por este concepto de 16%. Adicionalmente, la operación del Expreso Maule, y la decisión de eliminar servicios Terra a Talca en beneficio de Chillán más la aplicación de tarifas diferenciadas por Alta y Baja demanda, ha generado un escenario más positivo para el pasajero de larga distancia.

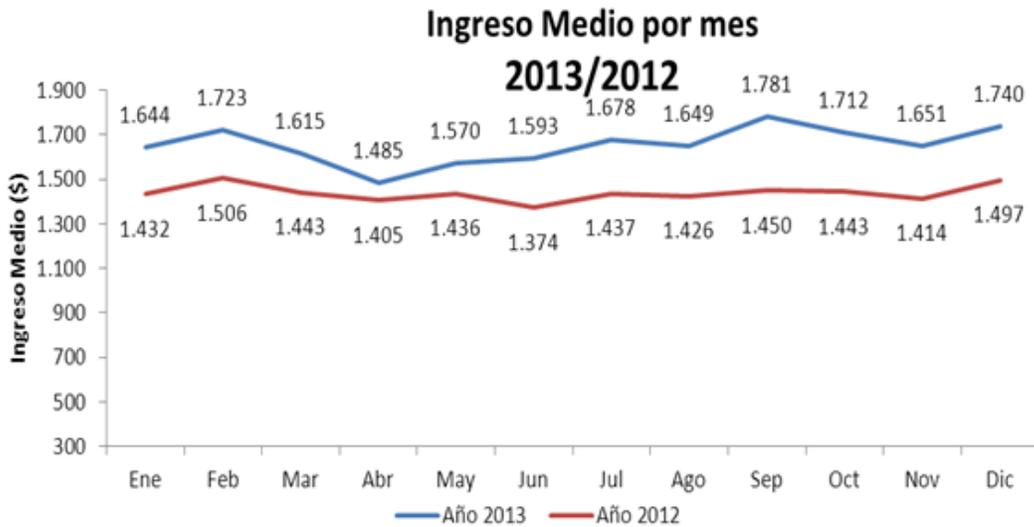
Cabe destacar que a contar de mayo 2013 la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua ha implicado la baja en la frecuencia de los servicios, y una importante disminución de pasajeros.

a.1) Transporte de Pasajeros



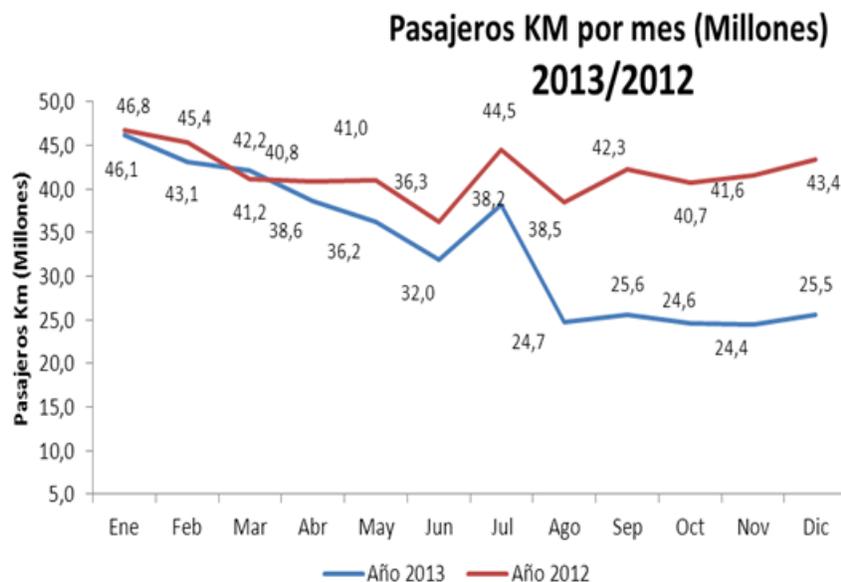
Los pasajeros transportados al cierre de 2013 respecto del año anterior es inferior en un 26,3%, esto se debe principalmente a reducciones de oferta generadas a partir de mayo, lo anterior a raíz de trabajos realizados en la vía como parte del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua.

a.2) Ingreso Medio



El ingreso medio se mantiene en un rango superior al año anterior explicado en el alza de tarifas de Metrotren y gestión tarifaria realizada en Terrasur. A lo anterior se suman cambios en la composición de los viajes hacia rutas de mayor distancia.

a.3) Pasajeros Kilómetros



Los pasajeros kilómetros al 31 de diciembre 2013 ascienden a 401,1 millones es decir un 20,2% inferior al año anterior. La brecha es menor a la registrada en la cifra de pasajeros, producto de un aumento en la distancia promedio de los viajes respecto al año anterior.

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

b.1) Flujos Operacionales

Los flujos operacionales de ingresos se deben principalmente a la venta de pasajes.

Los egresos se deben en su mayoría a los pagos por concepto de costos operacionales (mantención, energía, etc.), sueldos, impuestos, proveedores y servicios de terceros, que se producen por la operación de los servicios.

b.2) Flujos de Financiamiento

Corresponden a crédito con la Matriz por deudas derivadas del funcionamiento operacional (corto plazo). La Matriz actúa por cuenta nuestra ante proveedores 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.

b.3) Flujos de Inversión

Corresponden a gastos que Trenes Metropolitanos ha debido incurrir por cuenta de Servicios de Trenes Regionales Terra S.A., los cuales fueron cancelados durante el año 2013.

5. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgo de Mercado

Las cifras de pasajeros transportados al cierre del año 2013 alcanzó a 5.979.933 pasajeros comparados con 8.115.805 de pasajeros transportados durante el mismo periodo del año 2012 lo cual equivale a una caída del 26%.

Esta situación representa una transición de la Compañía. En efecto, una parte más o menos permanente se debe a la integración de los servicios con Terrasur y al impacto de las políticas comerciales y de optimización de flota aplicada por el Directorio y la Alta Administración, especialmente desde el segundo semestre del 2012 donde se observaban tarifaciones inadecuadas y la circulación de trenes de alto costo en tramos de baja ocupación sin claros beneficios sociales. La mayor parte de la disminución de pasajeros observada en el años 2013 obedece a razones estrictamente temporales por el menor tráfico de trenes que está implicando necesariamente la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua. Como se ha dicho, estos proyectos modernizadores concluirán el año 2014 y se proyecta que en régimen los pasajeros transportados se incrementen en unos 15 millones al año por encima de lo observado en el 2013.

En cualquier caso, esta situación transitoria se ha dado en el contexto de una reducción de la pérdida EBITDA que al 31 de diciembre de 2013 alcanzó \$1.045 millones, básicamente explicado por los servicios de largo recorrido Terrasur que pese a las racionalizaciones efectuadas sigue deficitario.

Riesgo de Liquidez

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.

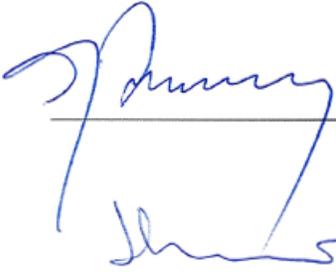
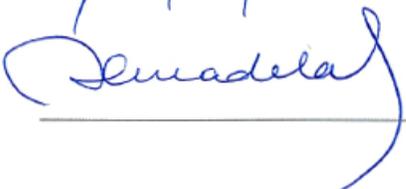
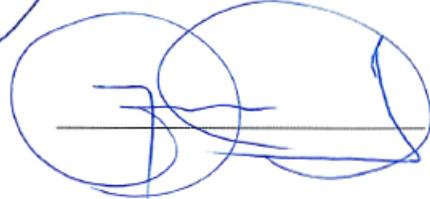
No se visualizan otros riesgos financieros que puedan afectar directa y significativamente la operación de Trenes Metropolitanos S. A. durante este ejercicio, salvo aquellos que se puedan derivar de la Casa Matriz.

Riesgo de Crédito

Al 31 de diciembre de 2013 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.

XV. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Los Directores y Gerente General de la Empresa Trenes Metropolitanos S.A., firmantes de la presente declaración, se hacen responsables bajo juramento respecto de la veracidad de toda la información incorporada en la Memoria Anual Año 2013 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	
José Miguel Obando Neira	GERENTE GENERAL	7.100.552-6	

Santiago, 27 marzo de 2014





Trens
Metropolitanos
S.A.