



MEMORIA ANUAL 2014

Trenes Metropolitanos S.A.



Memoria anual 2014

Trenes Metropolitanos S.A.

Producción editorial: Ubicuo Comunicaciones

Diseño y diagramación: Pedro Díaz



ÍNDICE

Presentación del Directorio y Administración	4
Carta del Presidente	5
Identificación de la sociedad	7
Historia de la compañía	9
Indicadores de gestión del negocio	13
Informe de los auditores	15
Estados Financieros	17
Análisis razonado	41

3

I. Administración del personal

El directorio al 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:



Jorge Iván Inostroza Sánchez

Presidente
C.I. 6.478.244-4
Ingeniero
Universidad de Santiago



Paola Tapia Salas

Vicepresidente
C.I. 13.191.081-9
Abogado
Pontificia Universidad Católica



Luis Guillermo Vásquez Úbeda

Director
C.I. 4.843.682-K
Abogado
Universidad de Chile



Fernando Zamorano Fernández

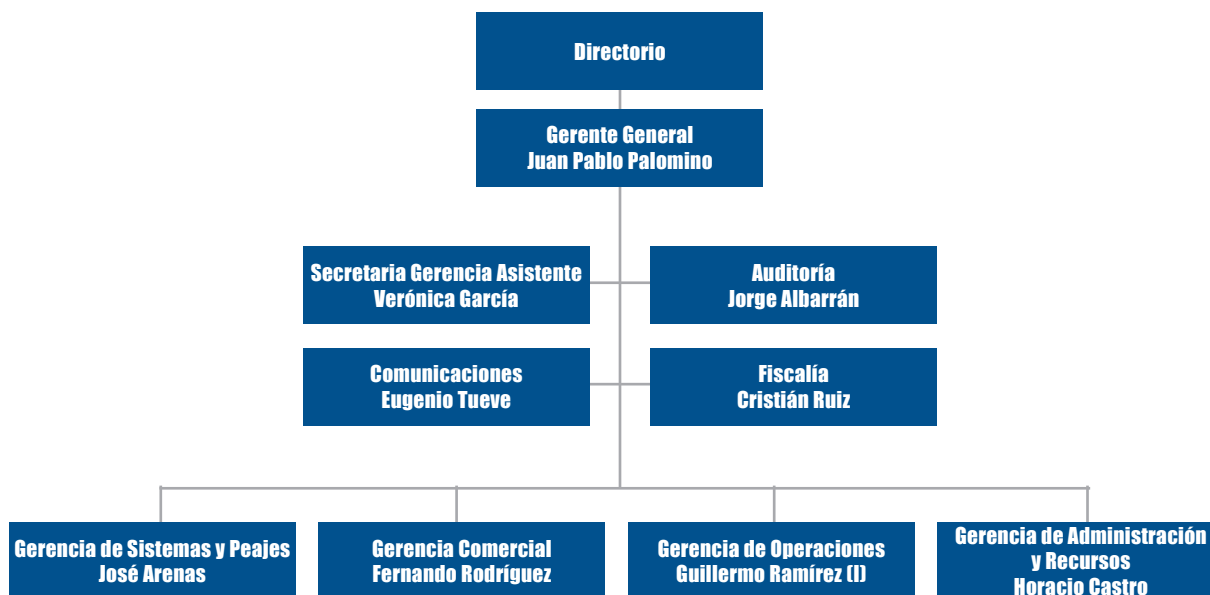
Director
C.I. 10.761.825-2
Ingeniero
Universidad Católica Silva
Henríquez



José Luis Rodríguez Morales

Director
C.I. 5.026.381-9
Arquitecto
Universidad de Chile

II. Organización Interna



CARTA DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO:



A menos de un año de haber asumido la presidencia de la compañía, me corresponde presentar la memoria anual de Tren Central para el ejercicio 2014. Este período estuvo marcado por varios desafíos donde se destaca, por una parte, la importante pérdida de ingresos debido a la limitada operación como producto de las obras del proyecto Rancagua Xpress y, por otra, la indispensable necesidad de lograr espacios de participación en el proyecto, para representar la mirada y necesidades de Tren Central, como futuro operador. El proyecto Rancagua Xpress -que aportaría 23 millones de pasajeros año- ha representado y está representando un enorme esfuerzo de coordinación y gestión, dadas las características de la propia gestión del proyecto y su diseño original.

En el año 2014 transportamos sólo 2,3 millones de pasajeros entre todos nuestros servicios, a

diferencia de 2013 que alcanzamos la cifra de 5,9 y en el 2012 cerca de 7 millones. Aquí se aprecia el impacto del proyecto Rancagua Xpress. Ello se ha traducido en la reducción de oferta, así como también el aumento considerable en los tiempos de viaje en el tramo Alameda – Nos, tanto para los servicios del Metrotrén como para el Terrasur a Chillán.

Evidentemente, los impactos del proyecto en los ingresos de Tren Central, son derivados de un proyecto de inversión que aún no entra en operación. Con esto a la vista, EFE, ha debido capitalizar costos fijos de venta de TMSA en una proporción equivalente a la disminución de la actividad, esto bajo el concepto “costos de interrupción” por MM\$4.010, lo que compensó en parte la caída del EBITDA. Lo anterior implicó al cierre de diciembre 2014 que el EBITDA empeoró en MM\$604, pasando de –

M\$1.045 en diciembre de 2013 a –MM\$1.649 en diciembre de 2014.

A pesar de lo anterior, en Tren Central tenemos el desafío de ajustar estrictamente nuestros costos al volumen de servicios que damos y preparar la puesta en operación del Rancagua Xpress en los tiempos debidos, asegurando la calidad, seguridad y los menores costos.

Los trenes de cercanía en la Región Metropolitana, entendida como los proyectos del Tren a Melipilla y el Tren a Batuco, son los desafíos de gestión de la mayor importancia para nuestra compañía. En términos de beneficios, los trenes suburbanos aportan descongestión, descontaminación, baja accidentabilidad, menor uso de combustibles, generan demanda y relocalización de actividades y personas. Los proyectos mencionados, el primero a nivel de ingeniería básica y segundo iniciando la adjudicación de la ingeniería, aportan más de 40 millones de pasajeros-año. Con estas iniciativas, participamos en el desarrollo de la ciudad, mejorando sustancialmente la calidad de vida de sus habitantes.

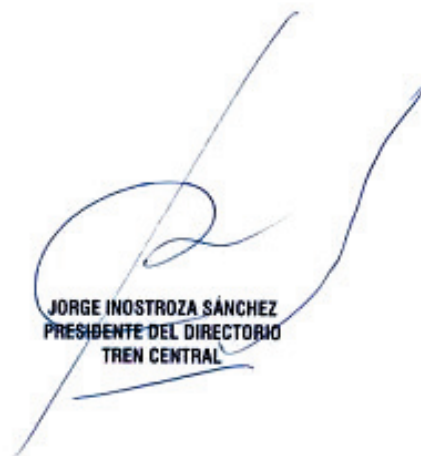
En relación a la Regionalización que el Grupo de Empresas EFE está implementado desde el año 2010, se han dado pasos importantes consolidando el nuevo modelo de negocios que incluyó el traspaso de la totalidad de la operación en nuestra área de influencia y también el personal, etapa que esperamos finalice durante 2015. Este proceso involucró el gran desafío de dejar de ser un actor pasivo, a gestionar ahora directamente el control del tráfico, infraestructura y mantenimiento de las vías férreas.

En materia de imagen corporativa, cambiamos nuestro nombre Trenes Metropolitanos S.A. a Tren Central-Grupo EFE, en una estrategia integrada con la matriz de manera de unificar criterios entre las empresas del grupo en cuanto a imagen y la forma en que queremos ser percibidos por nuestros usuarios.

El año 2014 fue una etapa de toma de control, de formar los equipos centrales, de iniciar los procesos de aumentos en la eficiencia y el control financiero y operacional. Durante 2015 habiendo afianzado nuestra gestión interna, viene el desafío de la preparación de la puesta en marcha del gran proyecto Rancagua Xpress que, sin lugar a dudas, haremos bien y a la primera. Con el Rancagua Xpress haremos una demostración de capacidad de ejecución de proyecto y un gran aporte a los habitantes de las comunas que recibirán directamente sus beneficios y también a la Región Metropolitana en su conjunto.

Finalmente, señalar que tanto la colaboración y el esfuerzo de todos quienes formamos parte del gran equipo de Tren Central, así como la de socios relevantes tales como el Grupo EFE en su conjunto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Directorio Transporte Público Metropolitano y la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., será fundamental para transformar a Tren Central y también a EFE, en un motor de desarrollo para la Región y para el País.

Atentamente,



JORGE INOSTROZA SÁNCHEZ
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO
TREN CENTRAL

III. Identificación de la sociedad

Razón Social

Trenes Metropolitanos S.A.

Rol Único Tributario

N° 96.756.320-k

Domicilio Legal

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 3170, Andén 1, Estación Central.

Tipo de entidad

Sociedad Anónima Cerrada.

Inscripción SVS

N° 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 N° 3170, Andén 1, Estación Central.

Teléfono

56-2-2585 5221

Página Web

www.trencentral.cl

Documentos constitutivos

La sociedad fue constituida mediante escritura pública, repertorio N° 230 de fecha 29 de septiembre de 1995, ante notario público de la Primera Notaría de Providencia, Sr. Camilo Valenzuela Riveros, cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial N° 35.307 de fecha 03 de noviembre de 1995, e inscrita a fojas 26.034 N° 21.051, del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, año de 1995.

IV. Propiedad de la Entidad

Estructura accionaria de la sociedad

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

Los ejecutivos al 31 de diciembre de 2014 son los siguientes:



Juan Pablo Palomino Álvarez

Gerente General
C.I. 8.355.242-5
Ingeniero Civil Industrial
Universidad de Chile

Horacio Castro Medina
Gerente de Administración
y Finanzas
C.I. 8.512.145-6
Ingeniero Comercial
Universidad de Santiago
Contador Auditor
Universidad de Chile

Fernando Rodríguez Vera
Gerente Comercial
C.I. 12.911.055-4
Ingeniero Comercial
Universidad Mayor

José Arenas Pizarro
Gerente de Sistemas
C.I. 10.837.489-6
Ingeniero de Ejecución
Informática
Universidad Mayor

Guillermo Ramírez Muñoz
Gerente de Operaciones
(I)
C.I. 13.065.734-6
Ingeniero Industrial
Universidad Andrés Bello

La dotación del personal al 31 de diciembre de 2014 es la siguiente:

Concepto	31.12.2014	31.12.2013
Gerentes y ejecutivos principales	5	5
Profesionales y técnicos	87	68
Trabajadores y otros	165	158
Total	257	231

V. Remuneraciones del Directorio

Remuneraciones pagadas al Directorio				31.12.2014	31.12.2013
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Nombramiento	M\$	M\$
Jorge Iván Inostroza Sánchez	6.478.244-4	Presidente	26 / 06 / 2014	16.545	–
Paola Tapia Salas	13.191.081-9	Vicepresidente	26 / 06 / 2014	12.509	–
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	4.843.682-K	Director	30 / 06 / 2014	8.073	–
Fernando Zamorano Fernández	10.761.825-2	Director	30 / 06 / 2014	8.073	–
José Luis Rodríguez Morales	5.026.381-9	Director	01 / 07 / 2014	8.073	–

Ex Directores	RUT	Término	M\$	M\$
Guillermo Ramírez Vilardell	5.744.409-6	01 / 07 / 2014	11.789	22.210
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1	30 / 06 / 2014	8.246	16.659
José Domínguez Covarrubias	6.372.293-6	30 / 06 / 2014	5.495	10.722
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8	26 / 06 / 2014	5.498	10.722
Sergio Correa De La Cerda	2.870.663-4	26 / 06 / 2014	4.702	10.724
Totales			89.003	71.037

VI. Remuneraciones de ejecutivos

Concepto	31.12.2014	31.12.2013
Remuneraciones	296.155	204.339
Otros beneficios	21.330	18.523
Total remuneraciones	317.485	222.862

VII. 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. Con fecha 20 de octubre de 2014, en Junta Extraordinaria de Accionista número 8, se acuerda como nombre de fantasía "Tren Central" y "Tren Central S.A." y se agrega la sigla "TM", "TCSA".

A mediados de 2013 se inició la construcción del proyecto denominado "Rancagua Xpress", el cual le dará un nuevo impulso y tamaño a la compañía. Se proyecta que más de 25 millones de pasajeros serán transportados, especialmente en el servicio a Nos el cual estará interconectado con Transantiago mediante el medio de pago con tarjeta BIP!.

Dicho proyecto no sólo envuelve una drástica renovación de la flota en el año 2015, en que comenzarán a utilizarse equipos nuevos marca Alstom, sino que también implicará una sustantiva mejoría de la vía férrea, incluyendo 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.

El objeto de la sociedad es:

- Establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transportes de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares, y servicios de



Luego de un viaje nocturno tren Terrasur Temuco llega a la estación de Temuco.

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 primero 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 y negocios

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 Región de O'Higgins. 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.

En forma complementaria, Trenes Metropolitanos realiza servicios de carácter turístico en el ramal de Talca-Constitución en una asociación con Sernatur, el gobierno regional del Maule y la comunidad local, de manera de fomentar el turismo rural y el desarrollo de las zonas aledañas en la comuna de Pencoche. A su vez, recientemente fue lanzado el servicio "Tren Sabores del Valle" en conjunto "Ruta del Vino", basado en un programa de visita a las viñas del Valle de Colchagua con el servicio Terrasur

TMSA al 31 de diciembre de 2014 contaba con un parque operativo de 15 trenes (8 UT 440 y 7 UTS reacondicionadas de tracción eléctrica), más 4 Buscarril Ferrostaal, 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. Y contrato de boleterías.

- Temoinsa: Servicio de aseo de Estaciones y Trenes.
- Asyntech: 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 otras 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.

VIII. Hechos relevantes

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad presenta los siguientes hechos relevantes:

1. Con fecha 27 de Febrero de 2014, el directorio de Trenes Metropolitanos S.A. ha acordado designar, a contar del día 01 de Marzo de 2014, al Sr. José Miguel Obando Neira como nuevo Gerente General de la empresa.

Asimismo, el Directorio de la empresa acordó designar, a contar de esa misma fecha, al Sr. Cristian Moya Silva, en calidad de Subgerente General y Gerente de Desarrollo de la compañía.

2. Con Fecha 10 de Marzo de 2014, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 63 de la Ley 18.046 y lo dispuesto en la Circular N° 614 de esa Superintendencia, informo que el Directorio de la Sociedad Trenes Metropolitanos S.A., ha citado a Junta Extraordinaria de Accionistas para el próximo miércoles 26 del presente año a las 12.00 hrs., en las oficinas ubicadas en Calle Morande 115 piso 6, Comuna de Santiago.

Las materias a tratar en dicha oportunidad fueron las siguientes:

A) Autorización a TMSA para constituir un prenda sin desplazamiento en favor del Banco de Chile, Banco Itau Chile, HSBC Bank (Chile), Metlife Chile Compañía de Seguros de Vida S.A., destinada a caucionar las obligaciones de pago que la empresa matriz (EFE) contraerá con dichas entidades bancarias en el marco de la celebración del contrato de Apertura de Financiamiento.

B) Adoptar los acuerdos que sean necesarios para dar cumplimiento a dicho acuerdo.

3. Con Fecha 26 de junio de 2014, se acordó designar como nuevos directores de TMSA a don Jorge Inostroza Sánchez y Paola Tapia Salas, en reemplazo de los renunciados señores José Miguel Quiroga Soto y Sergio Correa de la Cerda.

4. Con Fecha 30 de Junio de 2014, se acordó designar como nuevos directores de TMSA a don Luis Guillermo Vásquez Ubeda y Fernando Alfredo Zamorano Fernández, en reemplazo de los renunciados señores José Luis Covarrubias y Juan Esteban Doña Novoa.

5. Con fecha primero de julio de 2014, presenta la renuncia a la presidencia del directorio TMSA don Guillermo Ramírez Vilardell.

6. Con Fecha 07 de julio de 2014, se designó como nuevo director de TMSA a don José Luis Rodríguez Morales y se constituyó el



Automotor UTS del servicio Terrasur Chillán en la estación Alameda

directorio de TMSA, quedando formado de la siguiente manera:

Nombre	Cargo
Jorge Iván Inostroza Sánchez	Presidente
Paola Tapia Salas	Vicepresidente
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	Director
Fernando Zamorano Fernández	Director
José Luis Rodríguez Morales	Director

Con fecha 21 de noviembre de 2014, el directorio de Trenes Metropolitanos S.A, ha acordado designar, a contar del día 09 de Diciembre de 2014, al Sr. Juan Pablo Palomino

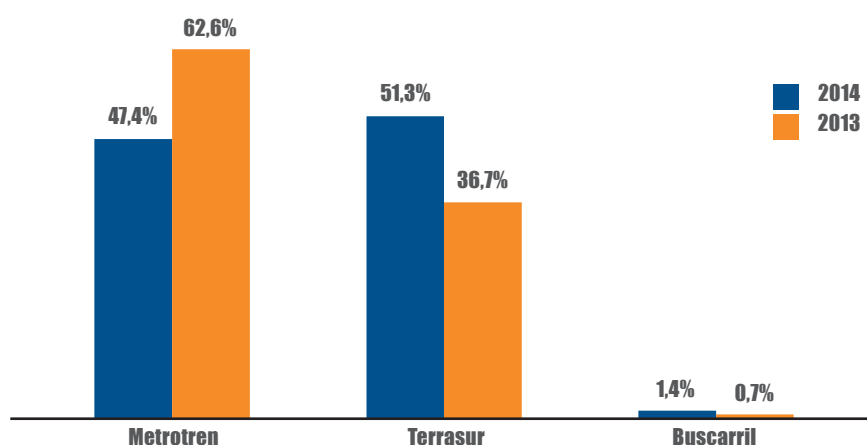
Álvarez, como nuevo Gerente General de la empresa.

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 2014 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 a raíz de la construcción del proyecto Rancagua Xpress.

Indicadores Principales del Negocio	31.12.2014	31.12.2013	Var. %
Venta de Pasajes M\$	4.666.143	9.460.595	(51%)
Pasajeros Transportados	2.303.623	5.979.933	(61%)
Pasajeros Kilómetros	194.817.630	401.096.540	(51%)
Tren Kilómetro	1.416.528	2.195.463	(35%)
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	219.486.034	370.569.079	(41%)
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	2.026	1.582	28%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	3.294	4.309	(24%)
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	24,0	24	1,5%

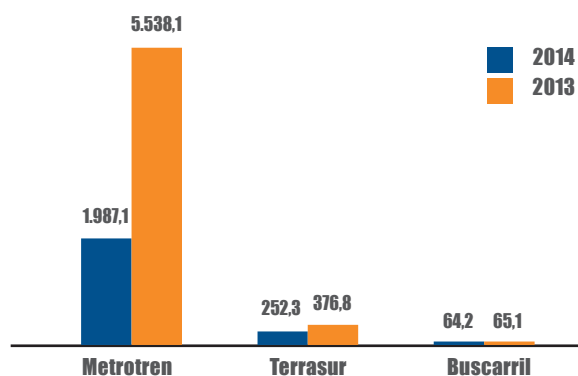
Participación en ingresos por venta de pasajes por negocio [%]



1. Pasajeros transportados

TMSA acumuló un total de 2.303.623 pasajeros entre enero y diciembre de 2014. La baja con respecto al año 2013 se debe a las menores frecuencias de trenes producto de los trabajos del proyecto Rancagua Xpress. En el gráfico adjunto, se entrega el detalle por venta por negocio.

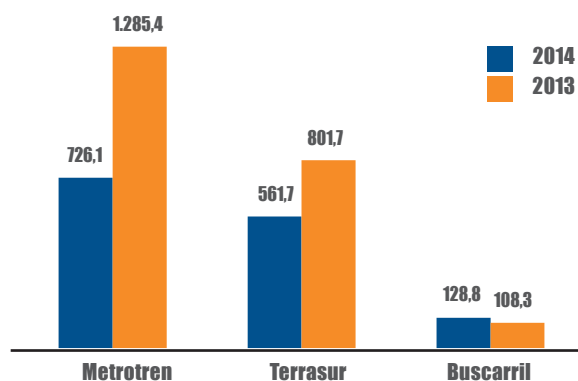
Pasajeros transportados por negocio (miles)



2. Tren / Kilómetro

El tren Km. mide la cantidad de servicios ofertados expresados en kilómetros recorridos. Durante el año 2014 la oferta fue de 1.416,52 miles de trenes kilómetro la cual presenta una disminución respecto a 2013 explicado por las menores frecuencias producto del proyecto Rancagua Xpress.

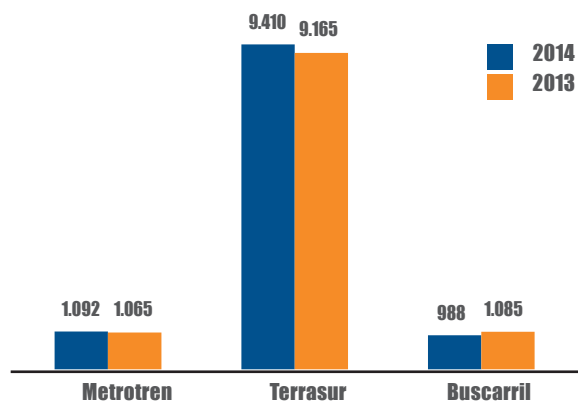
Trenes Kilómetro por negocio (miles)



3. Tarifa media

El mayor ingreso medio lo alcanzó el servicio Terrasur debido que son viajes de larga distancia, y a que el 2014 se utilizó tarifa de temporada alta al inicio del año.

Ingreso Medio por negocio (\$)



X. 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 2014 y 2013 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 2014 y 2013, 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 y del Estado de Chile. 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.

KPMG Ltda.

Santiago, 11 de marzo de 2015

XI. Estados financieros de la empresa

ACTIVOS	Nota	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
ACTIVOS CORRIENTES			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	490.219	467.750
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5	1.117.381	350.676
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	6	9.220.011	32.739
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		10.827.611	851.165
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Deudores comerciales	5	10.304.527	-
Activos intangibles distintos de la plusvalía	8	17.838	6.311
Automotores y Otros Activos	9	7.237.544	10.005.422
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		17.559.909	10.011.733
TOTAL ACTIVOS		28.387.520	10.862.898

PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	Nota	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
PASIVOS CORRIENTES			
Cuentas Comerciales y otras cuentas por pagar	10	597.082	809.112
Otros Pasivos no Financieros	11	4.319.593	48.270
Provisiones por Beneficios a los Empleados	12	196.527	179.367
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	6.503.702	1.763.942
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		11.616.904	2.800.691
PASIVOS NO CORRIENTES			
Pasivo no Financiero		11.231.270	-
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		11.231.270	-
PATRIMONIO			
Capital emitido y pagado	13	25.773.900	25.773.900
Primas de Emisión	13	154	154
Otras reservas	13	285.843	285.843
Resultados retenidos		(20.520.551)	(17.997.690)
TOTAL PATRIMONIO		5.539.346	8.062.207
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO		28.387.520	10.862.898

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emisión M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2014	25.773.900	154	285.843	(17.997.690)	8.062.207
Ganancia o (pérdida)	-	-	-	(2.522.861)	(2.522.861)
Saldo final periodo Actual 31 de Diciembre 2014	25.773.900	154	285.843	(20.520.551)	5.539.346

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emisión M\$	Otras Reservas M\$	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 Anterior 31 de Diciembre de 2013	25.773.900	154	285.843	(17.997.690)	8.062.207

	Serie	N° acciones Suscritas	N° acciones Pagadas
	Única	166.244.811	166.244.811

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

X. 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 del Estado, sujeta a las normas que rigen para las sociedades anónimas abiertas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros. Fue constituida por escritura pública con fecha 29 de septiembre de 1995, ante el Notario Público Don Camilo Valenzuela Riveros.

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

El objeto de la Sociedad 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; 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.

Con fecha 20 de octubre de 2014, en Junta Extraordinaria de Accionista número 8, se acuerda como nombre de fantasía "Tren Central" y "Tren Central S.A." y agrega la sigla "TM", "TCSA".

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.

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 2014 los que fueron aprobados por su Directorio en Sesión Ordinaria celebrada el día 11 de marzo de 2015.

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	31.12.2014	31.12.2013
UF	24.627,10	23.309,56

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:

- Las vida útiles y los valores residuales de automotores y otros activos e intangibles.
- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro.

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 emitidas pero su fecha de aplicación aún no está vigente:

Nuevas NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF Cuentas Regulatorias Diferidas	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.
Enmiendas a NIIFs	
NIC 19, Beneficios a los empleados Contribuciones de empleados	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de julio de 2014 (01 de enero de 2015). Se permite adopción anticipada.
NIC 19, Propiedad, planta y equipo y NIC 38, Activos Intangibles: clarificación de los métodos aceptables de Depredación y Amortización.	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016. Se permite adopción anticipada.

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 automotores y otros activos 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	–	5
Automotores UT 444	–	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”.

Los automotores UTS 444 y Buscarril fueron adquiridos el 1 de enero de 2012.

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.

Automotor modelo Xtrapolis XM-01 realizando pruebas en sector Estación Alameda.



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

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 método 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



Tren TerraSur Temuco procedente desde Santiago cruza el puente Traiguén, a 1 km de la estación de Victoria.

cualquier costo de transacción directamente atribuible.

A base del análisis de riesgo de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, la Sociedad establece una 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 de la empresa 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.

d) 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.

e) 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.

f) Subvenciones del Gobierno

Estos aportes se reconocen inicialmente como un activo financiero a valor razonable y un abono a pasivos no financieros, hasta el cumplimiento de los requisitos de la transferencia, el pasivo financiero se amortiza en forma proporcional a la depreciación de los activos adquiridos con las subvenciones recibidas.

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.

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. Con

respecto a la Cuenta Corriente Mercantil esta aplica una tasa de interés equivalente a TAB nominal 90 días más 1,5% anual.

iii) 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 estipulado en sus contratos.

3.7) Provisiones

Las provisiones son pasivos en los que existe incertidumbre acerca de su cuantía o

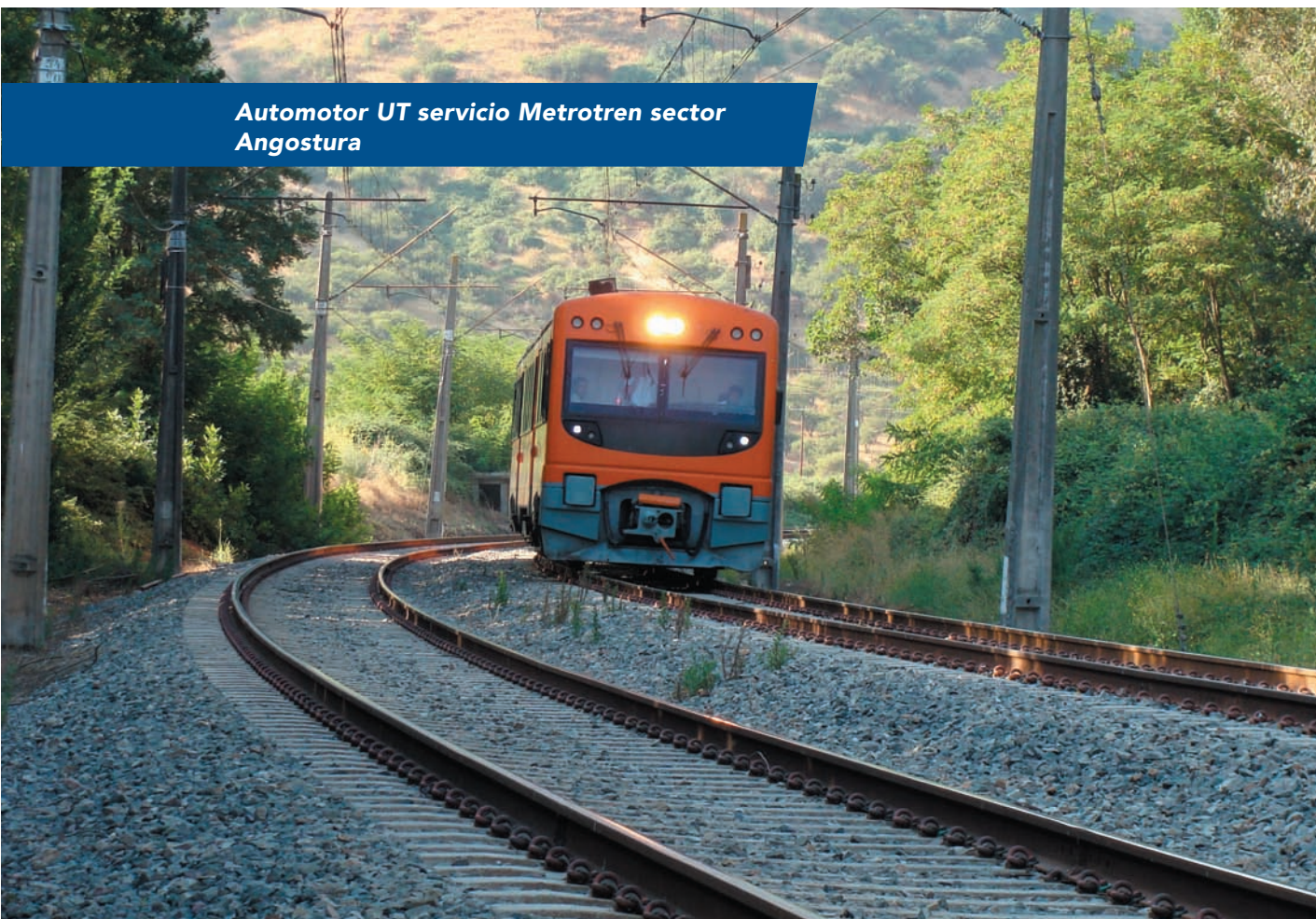
vencimiento. Estas provisiones se reconocen en el balance cuando se cumplen los siguientes requisitos en forma copulativa:

- 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.

Automotor UT servicio Metrotren sector Angostura





Tren Terrasur Temuco a momentos de salir desde la estación Alameda rumbo a Temuco.

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 comerciales, 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:

- a) Mantenición, repuestos y aseo de Trenes
- b) Consumo de Energía de Tracción
- c) Peaje variable y Sistema de Señalización, Electrificación y Comunicaciones (SEC)
- d) Depreciación
- e) 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 2014 y 2013, es la siguiente:

Concepto	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Saldos en banco BCI (1)	393.347	364.739
Caja	6.578	2.412
Recaudación Boletería	90.294	100.599
Efectivo y equivalentes al efectivo	490.219	467.750

(1) El saldo de este rubro no tiene restricciones y corresponde a: Banco BCI.

Nota 5. Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2014 y 2013, es la siguiente:

a) Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar Corriente

Concepto	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Cuenta Corriente Varios Deudores	175.811	306.239
Anticipo a Proveedores	14.827	25.193
Deudores Tarjetas Crédito	–	19.244
Cuentas Por Cobrar MTT (Nota 25)	926.743	–
Totales	1.117.381	350.676

b) Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar no Corriente

Concepto	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Cuentas Por Cobrar MTT Trenes TM	10.304.527	–
Totales	10.304.527	–

Los saldos incluidos en este rubro, no devengan intereses y la exposición de la Sociedad a los riesgos de crédito y moneda se encuentra revelada en Nota 19.

(*) MTT= Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

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 la 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.

Los saldos de las cuentas por cobrar y pagar corrientes al 31 de diciembre de 2014 y 31 de diciembre de 2013 entre la Sociedad y las empresas relacionadas es la siguiente:



Buscarril Ferrostaal esperando frente a la tornamesa de González Bastías (ramal Talca - Constitución) a que dejen todo listo para invertirse. González Bastías, septiembre de 2014.

a) Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
EFE	61.216.000-7	Matriz	Vta. Pasajes Personal EFE	35.483	32.739
			Costo de interrupción	4.009.570	–
			Fondo por cobrar a EFE	4.229.815	–
			Otros Cobros	146.678	–
Fesub	96.756.310-2	Filial	Venta de Trenes	798.465	–
Total				9.220.011	32.739

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

Rut	Naturaleza de la Relación	Costos	31.12.2014		31.12.2013	
			Monto M\$	Efecto resultado M\$	Monto M\$	Efecto resultado M\$
61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento Automotores	2.892.581	(2.892.581)	3.345.510	(3.345.510)
61.216.000-7	Matriz	Energía Eléctrica Tracción	1.415.830	(1.415.830)	1.255.956	(1.255.956)
61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	481.540	(481.540)	723.357	(723.357)
61.216.000-7	Matriz	Gasto SEC	820.486	(820.486)	871.954	(871.954)
61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	154.400	(154.400)	183.741	(183.741)
61.216.000-7	Matriz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	538.419	(538.419)	348.482	(348.482)
61.216.000-7	Matriz	Otro	40.947	(40.947)	34.423	(34.423)
61.216.000-7	Matriz	Pagos A EFE	(1.011.126)	–	–	–
61.216.000-7	Matriz	Traspasos de fondo del MTT	(5.773.749)	–	–	–
61.216.000-7	Matriz	Capitalización de deuda	–	–	13.018.376	–
61.216.000-7	Matriz	Costos de Interrupción de servicio (1)	(4.009.570)	–	–	–
96.756.310-2	Fesub	Venta de Trenes	(1.465.365)	–	–	–
96.756.310-2	Fesub	Pago de Fesub	666.900	–	–	–
Total			(5.248.707)	(6.344.203)	19.781.798	(6.763.422)

(1) Los costos de Interrupción corresponden a costos fijos de ventas de TMSA que se han traspasados al proyecto Rancagua Express en una proporción equivalente a la disminución de

la actividad. Lo anterior debido a que la Sociedad no ha podido operar en forma constante por problemas en la vía.

c) Remuneración del directorio

Las remuneraciones pagadas a los directores por concepto de asistencia a sesiones de Directorios y Comités, tanto ordinarios como extraordinarios, en los períodos terminados al 31 de diciembre del 2014 y 2013, son las siguientes:

Remuneraciones pagadas al Directorio				31.12.2014	31.12.2013
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Nombramiento	M\$	M\$
Jorge Iván Inostroza Sánchez	6.478.244-4	Presidente	07 / 07 / 2014	16.545	–
Paola Tapia Salas	13.191.081-9	Vicepresidente	07 / 07 / 2014	12.509	–
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	4.843.682-K	Director	07 / 07 / 2014	8.073	–
Fernando Zamorano Fernández	10.761.825-2	Director	07 / 07 / 2014	8.073	–
José Luis Rodríguez Morales	5.026.381-9	Director	07 / 07 / 2014	8.073	–
Ex Directores	RUT		Término	M\$	M\$
Guillermo Ramírez Vilardell	5.744.409-6		01 / 07 / 2014	11.789	22.210
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1		30 / 06 / 2014	8.246	16.659
José Domínguez Covarrubias	6.372.293-6		30 / 06 / 2014	5.495	10.722
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8		26 / 06 / 2014	5.498	10.722
Sergio Correa De La Cerda	2.870.663-4		26 / 06 / 2014	4.702	10.724
Totales				89.003	71.037

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

d) Integrantes del Directorio al 1 de diciembre de 2014

Nombre	Cargo	RUT
Jorge Iván Inostroza Sánchez	Presidente	6.478.244-4
Paola Tapia Salas	Vicepresidente	13.191.081-9
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	Director	4.843.682-K
Fernando Zamorano Fernández	Director	10.761.825-2
José Luis Rodríguez Morales	Director	5.026.381-9

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

Concepto	31.12.2014	31.12.2013
Gerentes y ejecutivos principales	5	5
Profesionales y técnicos	87	68
Trabajadores y otros	165	158
Total	257	231

f) 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 2014 y 2013, es el siguiente:

Concepto	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Remuneraciones	296.155	204.339
Otros Beneficios	21.330	18.523
Total remuneraciones	317.485	222.862

Nota 7. Activos por Impuestos Corrientes

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 la Sociedad no ha constituido provisión por impuesto a la renta de primera categoría, por tener pérdidas tributarias.

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.

Impuestos diferidos

La Sociedad no registra impuestos diferidos, por estimar que las pérdidas tributarias acumuladas, son de carácter permanente. Por lo tanto no se ha aplicado oficio circular N°856 del 17 de octubre 2014 de la SVS, correspondiente a cálculo de impuestos diferidos, esto por mantener pérdida acumulada permanente.

Nota 8. Activos Intangibles distintos de la Plusvalía

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2014 y 2013, es la siguiente:

Concepto	Valor Bruto		Amortización Acumulada		Valor Neto	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Licencias Computacionales	20.857	7.150	(3.959)	(2.249)	16.898	4.901
Marcas	2.350	2.350	(1.410)	(940)	940	1.410
Totales	23.207	9.500	(5.369)	(3.189)	17.838	6.311

Los movimientos de los activos intangibles para el período terminado el 31 de diciembre de 2014 y 2013, son los siguientes:

Movimientos	Licencias computacionales M\$	Marcas M\$	Valor neto M\$
Saldo al 01 de enero 2014	4.901	1.410	6.311
Adiciones	13.707	–	13.707
Amortización	(1.783)	(470)	(2.253)
Totales al 31 de Diciembre de 2014	16.825	940	17.765

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



Luego de un viaje nocturno tren Terrasur Temuco llega a la estación de Temuco.

Nota 9. Automotores y Otros Activos

La composición de las partidas que integran este rubro y su correspondiente depreciación acumulada al 31 de diciembre de 2014 y 2013, son las siguientes:

Propiedades, plantas y Equipos por clase	Valor Bruto		Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor Neto	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Edificios y construcciones	23.137	23.137	(12.232)	(9.182)	10.905	13.955
Repuestos de Automotor (Deterioro)	304.338	718.156	–	–	304.338	718.156
Equipo Tractor y Rodante	11.296.318	13.873.623	(4.465.891)	(4.699.523)	6.830.427	9.174.100
Muebles y Enseres y Equipos Computacionales	152.197	124.977	(66.838)	(39.377)	85.359	85.600
Maquinaria y Htas. Y Otros	11.041	19.873	(4.526)	(6.262)	6.515	13.611
Totales	11.787.031	14.759.766	(4.549.487)	(4.754.344)	7.237.544	10.005.422

Movimientos	Edificios M\$	Equipo Tractor y Rodante M\$	Muebles y Enseres Otros M\$	Maquinarias Herramientas y otros M\$	Repuestos y Otros M\$	Valor Neto M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2014	13.955	9.174.100	85.600	13.611	718.156	10.005.422
Adiciones	–	–	27.220	–	–	27.220
Bajas por ventas (2)	–	(1.454.601)	–	(8.832)	–	(1.463.433)
Deterioro de repuestos y otros (1)	–	–	–	–	(413.818)	(413.818)
Gasto por depreciación	(3.050)	(889.072)	(27.461)	1.736	–	(917.847)
Total movimientos	(3.050)	(2.343.673)	(241)	(7.096)	(413.818)	(2.767.878)
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2014	10.905	6.830.427	85.359	6.515	304.338	7.237.544

(1) Durante el año 2014 se efectuó deterioro de M\$413.818, el cual fue registrado en el rubro otros gastos fuera de la explotación (nota 17)

(2) Venta de Cuatro Trenes a Fesub.

Movimientos	Edificios M\$	Equipo Tractor y Rodante M\$	Muebles y Enseres Otros M\$	Maquinarias Herramientas y otros M\$	Repuestos y Otros M\$	Valor Neto M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2014	12.561	9.918.863	70.945	15.260	571.031	10.588.660
Adiciones	3.837	650.917	32.698	56.080	187.512	931.044
Bajas por ventas	–	–	–	(54.598)	(228.863)	(283.461)
Deterioro	–	(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 2014	13.955	9.174.100	85.600	13.611	718.156	10.005.422

La Sociedad no ha incurrido en costos de desmantelamiento al 31 de diciembre 2014 y 31 de diciembre de 2013.

Los bienes que se encuentran totalmente depreciados que aún se encuentran operativos corresponden a dos automotores y bienes

menores tales como: computadores, muebles y 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 2014 y 2013, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Acreedores Comerciales		
Proveedores	487.733	796.779
Otras Cuentas por pagar		
Retenciones	85.017	–
Garantías en Efectivo	6.149	5.248
Impuestos por Pagar	18.183	7.085
Totales	597.082	809.112

Nota 11. Otros Pasivos no Financieros

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2014 y 2013, es la siguiente:

a) Otros pasivos no financieros corrientes

Conceptos	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Ventas anticipadas	81.860	48.270
Fondo por Rendir al Ministerio Transporte	4.237.733	–
Totales	4.319.593	48.270

b) Otros pasivos no financieros no corrientes

Conceptos	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Cuentas por pagar MTT trenes TM	11.231.270	–
Totales	11.231.270	–

Nota 12. Provisiones por Beneficios a los Empleados

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2014 y 2013, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Provisión de Bonos	30.000	26.534
Provisiones vacaciones	166.527	152.833
Totales	196.527	179.367

Nota 13. 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 de 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 2014 y 2013 el capital pagado asciende a M\$25.773.900.-

Al 31 de diciembre del 2014 y 2013 las primas por emisión ascienden a M\$154.

El patrimonio neto total al 31 de diciembre del 2014 y 2013 asciende a M\$5.539.346 y M\$8.062.207.

b) Número de acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2014 el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	Nº acciones suscritas	Nº acciones pagadas	Total Nº acciones al 31.12.2014
Única	166.244.811	166.244.811	166.244.811

Al 31 de diciembre de 2014 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
Totales	100%	166.244.811

c) Dividendos

No se han cancelado dividendos durante los períodos terminados al 31 de diciembre del 2014 y 2013.

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 Sociedad, 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, Al 31 de diciembre del 2014 y 2013, la Sociedad presenta los ingresos ordinarios por servicios entre Santiago-Linares-Chillán y Ramal Talca Constitución, el detalle es el siguiente: MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad, generado además beneficios sociales de carácter nacional.

Nota 14. Ingresos Ordinarios

Al 31 de diciembre del 2014 y 2013, la Sociedad presenta los ingresos ordinarios por servicios entre Santiago-Linares-Chillán y Ramal Talca Constitución, el detalle es el siguiente:

Concepto	01.01.2014 31.12.2014 M\$	01.01.2013 31.12.2013 M\$
Venta de Pasajes Stgo. San Fdo.	1.902.628	5.456.334
Venta de Pasajes Stgo. Chillán	2.374.224	3.453.253
Venta de Pasajes Stgo- Linares	290.898	439.024
Venta de Pasajes Talca Constitución	63.466	70.633
Equipaje Largo Recorrido	34.928	41.352
Venta de Servicios y Otros Ingresos	172.852	139.873
Subsidios del Transporte (MTT)	456.256	744.809
Ingresos ordinarios	5.295.252	10.345.277

MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Nota 15. Costo de Ventas

La Sociedad al 31 de diciembre 2014 y 2013 presenta el siguiente detalle:

Costo de venta	01.01.2014 31.12.2014 M\$	01.01.2013 31.12.2013 M\$
Mantenimiento Automotores	(1.588.851)	(3.345.510)
Energía Eléctrica de Tracción	(1.415.830)	(1.255.956)
Depreciación Trenes	(894.624)	(1.113.081)
Gasto Guardias y Guarda Cruces	(163.819)	(348.482)
Servicios de Terceros y Ventas	(420.472)	(1.129.454)
Remuneraciones Personal Explotación	(821.591)	(1.948.311)
Mantenimiento Infraestructura	(241.551)	(253.767)
TKBC (Peaje Variable)	(481.540)	(723.357)
Gasto SEC y Tráfico	(250.470)	(871.954)
TOTAL	(6.278.748)	(10.989.871)

Nota 16. Gasto de Administración y Ventas

La Sociedad al 31 de diciembre de 2014 y 2013 presenta el siguiente detalle en el rubro gastos de administración y ventas:

Gastos de Administración Y Ventas	01.01.2014 31.12.2014 M\$	01.01.2013 31.12.2013 M\$
Investigación y Desarrollo	(58.735)	(66.723)
Costo Mercadotecnia	(16.558)	(21.286)
Seguros	(14.651)	(20.996)
Informática y Comunicaciones	(225.554)	(277.565)
Consumos Básicos	(188.258)	(216.687)
Servicios de Administración	(165.962)	(152.743)

Depreciación Otros Activos y Amortización	(25.476)	(19.419)
Gastos Generales	(50.637)	(82.690)
Remuneraciones Personal Administración	(839.712)	(674.538)
TOTAL	(1.585.543)	(1.532.647)

Nota 17. Otras ganancias y pérdidas

La Sociedad al 31 de diciembre de 2014 y 2013 presenta el siguiente detalle en el rubro otros ingresos y egresos:

Otros Ingresos y egresos	01.01.2014 31.12.2014 M\$	01.01.2013 31.12.2013 M\$
Utilidad por ventas de Activos	10.764	–
Recuperación Sence (capacitación)	19.136	–
Venta de bases, multas, credenciales y otros	434.107	35.453
Deterioro de repuestos	(413.818)	(288.404)
TOTAL	50.189	(252.953)

Nota 18. Medio Ambiente

Al 31 de diciembre del 2014 y 2013 Trenes Metropolitanos S.A. no ha efectuado desembolsos que se relacionen directa o indirectamente con el medio ambiente.

Nota 19. Administración del Riesgo Financiero

a) Riesgo de Mercado

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 Trenes Metropolitanos S.A. 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.

El EBITDA presenta una mayor pérdida comparados por periodos 2014 y 2013, ascendiendo a MM\$(1.649) en 2014, comparado con los MM\$ (1.045) en el 2013.

El mayor negativo EBITDA se debe a la disminución de pasajeros que se explica por las restricciones de circulación producto de los trabajos en las vías por las obras del proyecto de modernización denominado Rancagua Express, el cual culminará a finales del año 2015.

El proyecto Rancagua Express iniciará su funcionamiento a finales del año 2015 y, además del mejoramiento de las vías, 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 y por consiguiente una mejora en los ingresos.

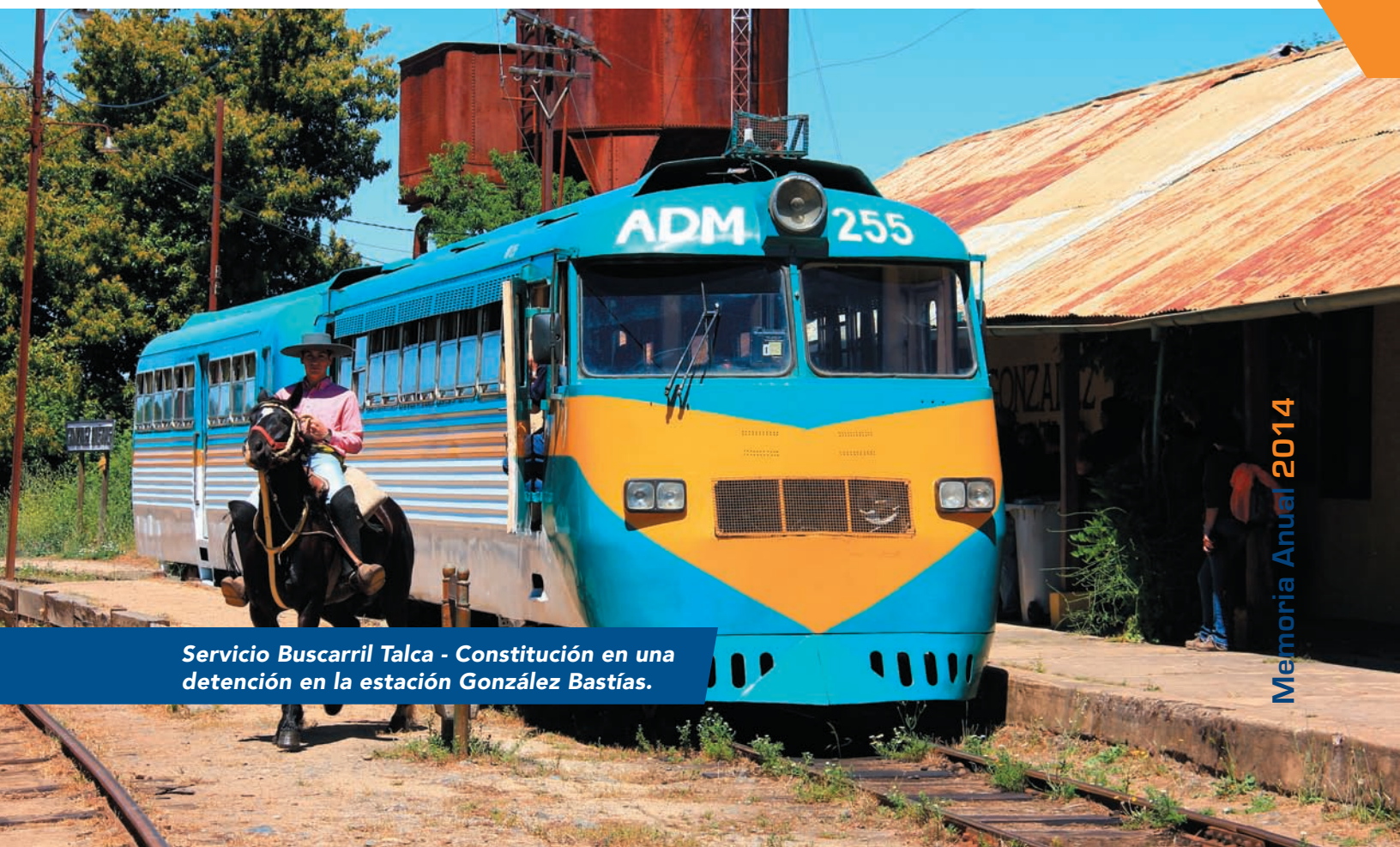
b) Riesgo de Liquidez

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.

c) Riesgo de Crédito

Está asociado con la capacidad de recuperar los activos financieros que la sociedad mantiene pendiente de cobro a la fecha de los estados financieros. La exposición máxima está dada por todos los activos financieros que se mantienen a continuación.



Servicio Buscarril Talca - Constitución en una detención en la estación González Bastías.

No obstante lo anterior solo una parte menor tiene un resguardo de riesgo crédito y está relacionada con deudores varios por M\$175.811.

Provision Deudores Incobrable	31.12.2014 M\$	31.12.2013 M\$
Saldo Inicial		
Incremento de Provisiones del año	14.712	
Saldo Final	14.712	

Nota 20. Empresa en Marcha

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 la Sociedad presenta capital de trabajo negativo, margen bruto negativo y resultado pérdida en el período. No obstante, los presentes estados financieros se han formulado bajo el principio de "Empresa en Marcha", al considerar que la recuperación de la inversión en automotores, otras inversiones relacionadas y el financiamiento para el cumplimiento normal de sus operaciones, dependen de la generación futura de resultados y aportes financieros que recibe 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.

La estrategia de la Sociedad para revertir la actual situación se materializara con la finalización del proyecto "Rancagua Express", previsto para final del año 2015. Este proyecto dará un nuevo impulso y tamaño a la Sociedad duplicando el número de pasajeros transportados. Otro avance importante se relaciona con la interconexión de servicio con el Transantiago, a través de una tarifa compartida mediante el pago con tarjeta BIP!, lo que implica una importante inversión que se recibirá desde Empresa de los Ferrocarriles

del Estado y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Nota 21. Garantías y Caucciones Obtenidas de Terceros

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros en efectivo y UF (Cliente y Proveedores), que corresponden a un total de M\$186.618.-

TOMADOR	MONEDA	MONTO
ROSA O. MARTÍNEZ GONZÁLEZ	\$	309
MANUEL GARRIDO PALACIOS	\$	100
PEDRO BERRIOS VALDÉS	\$	508
LUIS EDUARDO QUEZADA BARRUETO	\$	1.988
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	\$	89
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	\$	92
CHRISTIAN SEPULVEDA PODUJE	\$	685
BESALCO ARRIGONI LTDA	\$	357
K CINCO SPA	\$	1.378
INMOBILIARIA HCG LTDA	\$	360
IDEFIX MARKETING Y COMUNICACIONES	\$	100
INMOBILIARIA SOCOVESA STGO. S.A.	\$	184
MANUEL GOMEZ OCARANZA	\$	750
PAOLA ANDREA CORNEJO DE MENDOZA	\$	2.361
EVENTOS JAVIER GUTIERREZ HERNANDEZ	\$	354
EVENTOS JAVIER GUTIERREZ HERNANDEZ	\$	567
MINCLIMA LTDA.	\$	881
COMERCIAL E IND. G.S.T ING. LTDA	\$	276
EME SERVICIOS GENERALES LTDA	\$	5.430
ESERT SERVICIOS INTEGRALES DE SEGUR	\$	2.100
ASEORÍAS HIDRÁULICAS LIMITADA	\$	224
MATABICHOS CONTROL DE PLAGAS LTDA.	\$	518
SISTEMAS ASINCRONOS CHILE LTDA	\$	30.208
Parque Arauco S.A.	\$	1.652

TOMADOR	MONEDA	MONTO
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	\$	1.500
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	\$	10.496
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	\$	34.915
JORGE CRUZ MIRANDA	UF	1.000
COMERCIALIZADORA SGS EIRL	UF	25
EME SERVICIOS GENERALES LTDA	UF	200
EME SERVICIOS GENERALES LTDA	UF	800
Gutierrez Scopesi y Cia. Ltda	UF	24
SOCIEDAD HOTELERA DE LA CASCADA LTD	UF	100
INGTRAMET S.A.	UF	200
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	UF	1.210
NIVEL 5 S.A.	UF	24

Nota 22. Sanciones

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Superintendencia de Valores y Seguros no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 no existen sanciones de otras autoridades administrativas

Nota 23. Contingencias

Al 31 de diciembre de 2014, Trenes Metropolitanos S.A., presenta las siguientes contingencias:

1. Trenes Metropolitanos S.A. con Muñoz
 - a. Rol 1882-2013,
 - b. 3° JPL de Talca.
 - c. Materia: Trenes Metropolitanos S.A. reclama indemnización de perjuicios causados en accidente del tránsito
 - d. Cuantía: UF 3.600
 - e. Estado procesal: Se dictó sentencia definitiva de primera instancia, la cual acogió la demanda de indemnización de

perjuicios, condenado a los demandados a la suma de \$10.000.000.

2. Curilen con Servicios Integrales y Otras

- a. Rol 379-2014
- b. Juzgado de Letras del Trabajo de Buin
- c. Materia: Indemnización de perjuicios en sede contractual.
- d. Monto demandado: \$237.952.864
- e. Estado procesal: En audiencia preparatoria y, por medio de resolución dictada en esta, se acogió excepción de Incompetencia del Tribunal, interpuesta por los demandados.

La parte demandante dedujo recurso de apelación en contra de dicha resolución, para ante la Corte de Apelaciones de San Miguel para su conocimiento, la cual con fecha 23 de diciembre de 2014, CONFIRMA, resolución del tribunal de primera instancia en orden a declararse incompetente para conocer del asunto.

Nota 24. Planes de Negocios

Los ingresos de la Compañía al cierre de diciembre del 2014 alcanzaron a MM\$ 5.295, comparados con los MM\$10.345 durante el mismo período del año 2013, equivale a una caída del 48,8%.

Esta situación representa una transición de la Compañía. En efecto, la mayor parte de la disminución de los ingresos observada en el año 2014 obedece a razones estrictamente temporales por el menor tráfico de trenes que está implicando necesariamente la construcción del proyecto de modernización a Nos y Rancagua. Estos proyectos modernizadores concluirán a fines del año 2015 y se proyecta que en régimen los pasajeros transportados se incrementen en unos 15 millones, que se verá reflejado durante año 2016.

La culminación del citado proyecto y la inauguración de los servicios con un alto

estándar le darán un nuevo impulso y tamaño a la compañía. En efecto, 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!

Dicho proyecto no sólo envuelve una drástica renovación de la flota en el año 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, 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.

Nota 25. Contingencias

En Junta General Extraordinaria de Accionistas N°007, de fecha 26 de marzo de 2014, se autorizó a Trenes Metropolitanos S.A. para constituir un prenda sin desplazamiento sobre dinero, en favor del Banco de Chile, Banco Itaú Chile, HSBC Bank (Chile), Metlife Chile Compañía de Seguros de Vida S.A. y Penta Vida Compañía de Seguros de Vida S.A., destinada a caucionar las obligaciones de pago que su empresa matriz Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) contraerá con dichas entidades financieras en el marco de la celebración de un "Contrato de Apertura de Financiamiento".

La autorización para los efectos de constituir una garantía real (prenda sin desplazamiento sobre dinero), la que se deberá constituir por parte de Trenes Metropolitanos S.A. para garantizar las obligaciones de pago que ha asumido la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE - empresa matriz) con un sindicato de bancos e instituciones financieras locales, derivadas de la contratación de un

crédito destinado a financiar, entre otros usos, la adquisición del material rodante de Trenes Metropolitanos S.A. y cuyo contrato, denominado "Contrato de Provisión de Materia Rodante y su Garantía de Dos Años" y sus modificaciones, fuera celebrado con el Consorcio Alstom para Rancagua Express (derivado de la opción de compra ejercida por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado).

En lo específico, la junta se pronunció sobre la autorización que se conceda a Trenes Metropolitanos S.A. para constituir una prenda sin desplazamiento sobre los dineros que perciba esta empresa de parte de la Subsecretaría de Transportes como consecuencia de la ejecución y cumplimiento del Convenio de Transferencia de Recursos, suscrito entre la empresa y la Subsecretaría de Transportes, con fecha 31 de julio de 2013 y sus modificaciones posteriores (Dicho convenio ha sido registrado como activo financiero y se reconoce en deudores comerciales en nota 5).

Trenes Metropolitanos S.A., constituyó una prenda sin desplazamiento sobre los dineros provenientes del Convenio de Transferencia de Recursos indicado, caución que garantizará el pago de las obligaciones que ha asumido la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) en el marco de la celebración del "Contrato de Apertura de Financiamiento" celebrado con los Bancos de Chile, Banco Itaú Chile, HSBC Bank (Chile), Metlife Chile Compañía de Seguros de Vida S.A. y Penta Vida Compañía de Seguros de Vida S.A., con fecha 21 de marzo de 2014.

Dentro del marco de la operación financiera que se diseñó para la obtención de los recursos destinados a financiar la adquisición al Consorcio Alstom para Rancagua Express del material rodante de Trenes Metropolitanos S.A., (4 unidades), la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), ha suscrito con fecha 21 de marzo de 2014, un contrato "Contrato Apertura de Financiamiento", el que se ha celebrado con el Banco de Chile, Banco Itaú Chile, HSBC Bank (Chile), Metlife Chile Compañía de Seguros de Vida S.A. y Penta Vida Compañía de Seguros de Vida S.A. Por medio del referido contrato de apertura de financiamiento, el Banco de Chile,



Tren TerraSur Temuco en la estación de Lautaro.

el Banco Itaú Chile, HSBC Bank (Chile), Metlife Chile Compañía de Seguros de Vida S.A. y Penta Vida Compañía de Seguros de Vida S.A., han otorgado un financiamiento a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) por un monto total de 1.413.229,241 Unidades de Fomento. Las cláusulas específicas del referido contrato constan en el "Contrato Apertura de Financiamiento".

Pago del Crédito: Los pagos se efectuarán anualmente en el mes de diciembre de los años 2014 hasta el año 2033.

Tasa de Interés: El capital adeudado del crédito que se desembolse con cargo al monto comprometido devengará intereses sobre el capital reajustado conforme a la variación del valor de la Unidad de Fomento, un interés anual igual a 4,5 por ciento.

Otros antecedentes

Según el Decreto Exento N°50 del Ministerio de Hacienda, de fecha 7 de febrero de 2013,

el monto autorizado para contratar un crédito sindicado para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado con la finalidad de financiar el proyecto "Adquisición de Material Rodante Adicional Servicio Rancagua Express" para el reemplazo de la flota de trenes del servicio METROTREN de la filial Trenes Metropolitanos S.A., asciende a la suma de hasta UF493.684,28.

Con fecha 26 de diciembre de 2014 el MTT cancela la primera cuota de Adquisición de Material Rodante Adicional Servicio Rancagua Express por M\$934.661

Nota 26 - Hechos Posteriores

Entre el 1 de enero de 2015 y la fecha de emisión del presente informe no se han registrados hechos posteriores que puedan afectar significativamente la situación económica financiera de la sociedad

XI. Análisis Razonado

El propósito del siguiente informe es presentar la situación financiera de la empresa Trenes Metropolitanos Sociedad Anónima, de las operaciones comprendidas a los períodos terminados en diciembre 2013 y diciembre 2014.

El análisis razonado de los Estados Financieros ha sido preparado de acuerdo a lo estipulado en la Norma de Carácter General N°30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, en consecuencia, el análisis comparativo y explicativo de los Estados Financieros está referido a los períodos al 31 de diciembre del 2014 y 2013.

Cabe hacer presente que las obras de construcción del proyecto de modernización a Nos y Rancagua denominado Rancagua Xpress, por razones técnicas ha significado desde mediados del 2013 y particularmente a contar del segundo trimestre del 2014, una disminución muy drástica de las frecuencias de trenes entre Alameda – Rancagua desde 50 servicios diarios en julio 2013 a 14 servicios diarios en diciembre del 2014, lo que ha implicado una fuerte baja en los ingresos y costos asociados de TMSA, situación que se mantendrá hasta el término del proyecto. En vista de lo anterior el proyecto Rancagua Xpress, a través de la Matriz EFE, ha capitalizado costos fijos de venta de TMSA en una proporción equivalente a la disminución

de la actividad, esto bajo el concepto “costos de interrupción” por MM\$4.010, lo que compensó en parte la caída del EBITDA. Lo anterior implicó al cierre de diciembre 2014 que el EBITDA empeoró en MM\$604 desde – M\$1.045 a diciembre de 2013 a –MM\$1.649 en diciembre de 2014.

La culminación del citado proyecto y la inauguración de los servicios con un alto estándar le darán un nuevo impulso y tamaño a la compañía. En efecto y de acuerdo a lo proyectado, más de 25 millones de pasajeros serán transportados, especialmente en el servicio a Nos, el cual estará interconectado con Transantiago mediante el medio de pago con tarjeta BIP!.

Dicho proyecto no sólo envuelve una drástica renovación de la flota en el año 2015, en que comenzarán a utilizarse equipos nuevos marca Alstom, sino que también implicará una sustantiva mejoría de la vía férrea, incluyendo 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.

1. Análisis financiero del estado de Resultados

Ingresos Operacionales

Los ingresos operacionales se muestran en la Tabla N°1.

Ingresos Operacionales	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ventas de Pasajes	4.666	9.461	(4.794)	(50,7%)
Arriendos Comerciales	74	84	(10)	(12,3%)
Otros Arriendos	40	4	37	964,8%
Ingresos por Publicidad	20	52	(32)	(60,7%)
Otros Ingresos	38	0	38	0,0%
Subsidio MTT	456	745	(289)	(38,7%)
Total	5.295	10.345	(5.050)	(48,8%)

Los ingresos obtenidos por ventas de pasajes disminuyeron casi a la mitad respecto del periodo anterior a consecuencia de la construcción del proyecto Rancagua Xpress, que se traduce en una menor frecuencia y mayor tiempo de viaje producto de las prevenciones en la vía. Cabe destacar que no se implementó aumento de tarifas, por tanto la disminución es por menor circulación de trenes.

En el servicio Terrasur durante el verano se implementó una tarifa de temporada alta al inicio del periodo 2014.

Considerando que el subsidio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) es proporcional al número de pasajeros

transportados fuera del área regulada en el servicio Metrotren, disminuye en relación al año anterior en un 38,7% debido a la baja de la frecuencia.

Los Ingresos por Arriendos y Publicidad representan en su conjunto un 3,2% del total de los ingresos operacionales.

La partida Otros Arriendos se refiere a ingresos por servicios de trenes, tales como catering y servicios especiales.

Según lo anterior los ingresos operacionales presentaron una disminución de un 48,8%, lo que mayoritariamente se explica por la caída en la venta de pasajes.

Costos Operacionales

Costos de Ventas

Los costos de ventas presentados en la Tabla N°2 incluye compensación por el concepto de "costo de interrupción", salvo en energía y depreciación.

Costo De Ventas	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Energía de Tracción	1.416	1.256	160	12,7%
Mantenimiento Material rodante	1.589	3.346	(1.757)	(52,5%)
Mantención Infraestructura	723	977	(254)	(26,0%)
Gasto SEC y Trafico	250	872	(621)	(71,3%)
Gasto de Guardias de Seguridad	164	348	(185)	(53,0%)
Servicios de Terceros y Ventas	420	1.129	(709)	(62,8%)
Depreciación	895	1.113	(218)	(19,6%)
Remuneraciones de Personal	822	1.948	(1.127)	(57,8%)
Total	6.279	10.990	(4.711)	(42,9%)

Tal como se puede apreciar el costo de la energía de tracción presentó un incremento de un 12,7%, a pesar de la disminución de los servicios. Esta situación se explica debido al cambio en la estructura de los contratos que la Matriz contrajo con Chilectra y CGE, donde se pasó de un esquema en que se agrupaban sub-estaciones a contratos individuales, no pudiendo prorratear sobreconsumos con otras sub-estaciones con menor demanda.

Respecto al costo de mantención de la infraestructura este presenta una disminución

de sólo un 26% debido a que los contratos respectivos incluyen un componente fijo y la disminución se refleja solamente en aquellas partidas variables.

La depreciación disminuyó debido a la venta de 4 automotores modelo UT440 a FESUB.

Para todas las restantes partidas se pueden apreciar disminuciones muy cercanas a la disminución de la actividad, las cuales se explican por sí solas.

Gastos de administración y ventas

Gastos de Administración y Ventas	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Remuneraciones de Personal de Adm.	840	675	165	24,5%
Gastos Administrativos	720	839	(119)	(14,2%)
Depreciación y Amortización	25	19	6	31,2%
Total	1.586	1.533	52	3,4%

El gasto en remuneraciones de personal de administración se incrementó en MM\$165 respecto al año anterior debido al proceso de reestructuración de la compañía. Un 70% de este incremento se explica por la creación de la Gerencia de Desarrollo y de la Gerencia de Sistemas y Peaje, la que está encargada de

desarrollar e implementar todos los sistemas para el proyecto Rancagua Xpress. El restante 30% se explica por indemnizaciones asociadas a cambios en la alta dirección de la empresa.

Los gastos administrativos disminuyen en un 14,2% por menores estudios y consumo de servicios básicos.

Resultado del Ejercicio

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

Resultado EBITDA 31.12.2014	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ingresos Operacionales	5.295	10.345	5.050	(48,8%)
Costo de Ventas	(5.384)	(9.877)	(4.493)	(45,5%)
Gasto de Administración y Ventas	(1.561)	(1.514)	47	3,1%
Resultado Ebitda	(1.649)	(1.045)	(604)	57,8%

Al 31 de diciembre de 2014 la Empresa presenta una pérdida EBITDA de \$1.649 millones, comparado con \$1.045 millones el año 2013, esto significa, un empeoramiento de \$604 millones.

El aumento de la pérdida EBITDA se debe a una disminución en los ingresos y un aumento

en los costos. Tal como se puede apreciar en la tabla anterior, la disminución de ingresos es mayor en proporción que la disminución de costos, los cuales tal como se explicó anteriormente poseen una componente fija que no es posible reducir conforme a la disminución de actividad.

Resultado y EBITDA	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Resultado EBITDA	(1.649)	(1.045)	(604)	(57,8%)
Depreciación y Amortización del Ejercicio	(920)	(1.133)	213	18,8%
Resultado Fuera de la Explotación				
Otros ingresos y egresos fuera de la Explotación	46	(257)	303	118,0%
Resultado FECU	(2.523)	(2.434)	(88)	(3,6%)

La Sociedad al 31 de diciembre del 2014 presenta una pérdida total de \$ 2.523 millones, disminuyendo en \$88 millones en relación al año anterior.

2. Análisis del estado situación financiera

Activos

ACTIVOS	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Efectivo y equivalentes al efectivo	490	468	22	4,8%
Deudores Comerc. y otras ctas. por cobrar	1.117	351	767	218,6%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	9.220	33	9.187	0,0%
Activos Corrientes	10.828	851	9.976	1172,1%
Activos no Corrientes	17.560	10.012	7.548	75,4%
TOTAL DE ACTIVOS	28.388	10.863	17.525	161,3%

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

Activos Corrientes: Aumentan en MM\$9.976 en relación a diciembre del año anterior, debido al aumento de cuentas por cobrar a empresas

relacionadas (cuyo detalle se presenta en la tabla siguiente) y aumentan los deudores en el 2014 debido a que incluye la segunda cuota del MTT para la compra de material rodante (modelo Xtrapolis).

Descripción de la transacción	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$
Cuentas por cobrar			
Vta. Pasajes Personal EFE	35	33	3
Otros cobros	147		147
Costo de interrupción	4.010		4.010
Fondo a Rendir a MTT	4.230		4.230
Venta de UT a Fesub	798		798
TOTAL DE ACTIVOS	9.220	33	9.187

Fondo a rendir del MTT se refiere a la cuenta por cobrar por concepto de los proyectos Melitren y construcción cuatro estaciones Rancagua Xpress. Venta UT a Fesub, corresponde a la venta de cuatro automotores UT 440.

Activos no Corrientes: Aumentan en un 75,4% en relación al 31 de diciembre del 2013, esto debido al convenio de transferencia de recursos suscrito con la Subsecretaría de Transportes por MM\$10.304. Lo anterior de

acuerdo a Norma de Subsidios (NIC 20), de tal forma, se registra una cuenta por cobrar al Estado en el preciso instante que se activa el Convenio con el MTT (en forma independiente al arribo efectivo de los recursos, es decir, cuando surge el derecho), y un abono a ingresos diferidos no corrientes atendiendo a la esperanza de consumo del recurso, es decir, si el subsidio es para cubrir inversiones, se registra en el pasivo no corriente.

PASIVOS	31.12.2014 MM\$	31.12.2013 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Cuentas Comerciales y otros	5.113	1.037	4.076	393,2%
Ctas. por pagar a ent. relacionadas	6.504	1.764	4.740	268,7%
Pasivos Corrientes	11.617	2.801	8.816	314,8%
Pasivos no Corrientes	11.231	-	11.231	100,00%
Pasivos no Corrientes	11.231	-	11.231	
Patrimonio	5.539	8.062	(2.523)	(31,3%)
TOTAL DE PASIVOS	28.388	10.863	17.525	161,3%

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

- Pasivos Corrientes:
 - o Cuentas comerciales y otros: aumenta en MM\$4.076 en relación a diciembre del año 2013, debido principalmente al fondo por rendir al MTT por MM\$4.230, por concepto del mejoramiento de cuatro estaciones (Buin, Paine, San Francisco y Rancagua) y al estudio de ingeniería para Melitren.
 - o Cuentas por pagar a empresas relacionadas, aumentan por costo operacional.
- Pasivos no Financieros: Corresponde a la contrapartida del activo por convenio de transferencia de recursos suscrito con la Subsecretaria de Transporte para la compra de material rodante (Automotores Xtrapolis).
- Patrimonio: Este disminuye en MM\$2.523 en relación al 31 de diciembre de 2013 debido a la pérdida a diciembre de 2014.

Indicadores Financieros

INDICE	EXP. INDICE	31.12.2014	31.12.2013
Liquidez corriente	veces	0,93	0,30
Razón ácida	veces	0,93	0,30
Capital de Trabajo Neto	MM\$	(789)	(1.950)
Deuda a corto plazo	%	0,51	1,00
Deuda a largo plazo	%	0,49	0,00

La empresa exhibe capital de trabajo negativo, principalmente por el fondo a rendir al MTT.

La mejora en el indicador de liquidez corriente se explica básicamente por el aumento de las cuentas por cobrar a relacionadas (Fesub y EFE). Esto también explica la razón ácida dado que la compañía no cuenta con inventarios.

Debido a la operación disminuida de TMSA con las obras de construcción del proyecto

de modernización a Nos y Rancagua, que han afectado especialmente el servicio Metrotren, la generación propia de ingresos de la compañía no le 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.

Indicadores Principales del Negocio	31.12.2014	31.12.2013	Variación %
Pasajeros Transportados	2.303.623	5.979.933	(61,5%)
Pasajeros Kilómetros	194.817.630	401.096.540	(51,4%)
Tren Kilómetro	1.416.528	2.195.463	(35,5%)
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	219.486.034	370.569.079	(40,8%)
Dotación	257	231	11,3%
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	2.026	1.582	28,0%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	3.294	4.309	(23,6%)
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	24	24	1,5%
Costo Medio (\$/Tren Kilómetro)	5.552	5.704	(2,7%)
Costo Medio (\$/Pax. Kilómetro)	40,37	31,22	29,3%
Margen Operacional (\$/Pax. Kilómetro)	(0,62)	(0,62)	77,0%
Eficiencia (EBITDA/Pax. Kilómetro)	(0,01)	(2,60)	0,000%

El aumento de la dotación se debe a que en octubre de 2014 fueron traspasados a la Filial 18 personas del área de operaciones que realizaban las mismas funciones en EFE. Adicionalmente se contrataron 3 personas para sistemas, 2 para administración y 3 para comunicaciones y comercial.

El ingreso medio es superior al año anterior explicado por cambios en la composición de los viajes hacia rutas de mayor distancia y la gestión tarifaria realizada en Terrasur, según siguiente Tabla:

Servicio	Ingreso Medio \$
Metrotren 2014	1.104
Metrotren 2013	1.065
Variación 2014/2013	3.7%
Terrasur 2014	9.549
Terrasur 2013	9.275
Variación 2014/2013	3.0%
Buscarril 2014	988

Servicio	Ingreso Medio \$
Buscarril 2013	1.085
Variación 2014/2013	-9.0%
Total 2014	2.026
Total 2013	1.582
Variación 2014/2013	28,0%

Rentabilidad

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

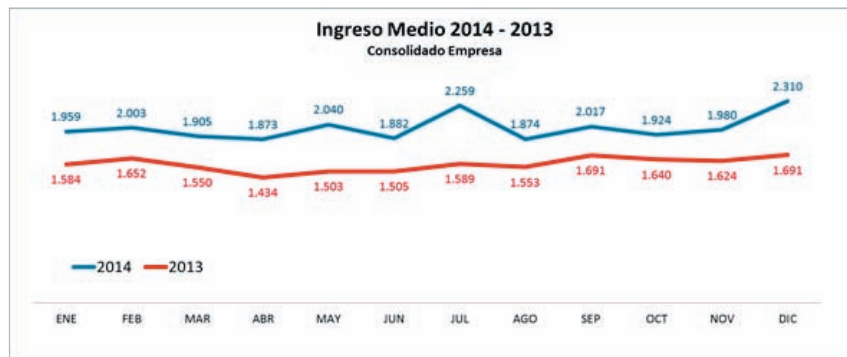
En el período terminado a diciembre de 2014, en relación al mismo período del 2013, se observa un menor volumen en pasajeros de 61,5%, y por consiguiente con un menor ingreso por este concepto equivalente a un 48,8%, lo que se debe principalmente al menor tráfico de trenes que es debido a la construcción del proyecto de modernización a Nos y Rancagua.



La cantidad de pasajeros transportados a diciembre de 2014 respecto del año anterior es inferior en un 61,5%, esto se debe principalmente a reducciones de oferta

generadas en agosto de 2013, 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 por cambios en la composición de los viajes hacia rutas de mayor distancia y la gestión tarifaria realizada en Terrasur.

(mantención, energía, etc.), sueldos, impuestos, proveedores y servicios de terceros, que se producen por la operación de los servicios.

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

b.2) Flujos de financiamiento

Corresponden a crédito con la Matriz por deudas derivadas del funcionamiento operacional (corto plazo). La Matriz actúa por cuenta de la Filial 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, y por contar con la infraestructura de administración correspondiente. Sin embargo, en el contexto

del Master Plan, se contempla el traspaso de tales contratos a las filiales para que las mismas abarquen la operación ferroviaria en su globalidad, evitándose así la segmentación artificial de funciones y lograr mejoras de coordinación.

b.3) Flujos de inversión

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

Análisis de Riesgos

Riesgo de Mercado

Las cifras de pasajeros transportados al cierre de diciembre del 2014 alcanzaron a 2.303.623 pasajeros comparados con 5.979.933 durante el mismo periodo del año 2013, lo cual equivale a una caída del 61,5%.

Esta situación representa una transición de la compañía. En efecto, la mayor parte de la disminución de pasajeros observada en el año 2014 obedece a razones estrictamente temporales por el menor tráfico de trenes que está implicando necesariamente la construcción del proyecto de modernización a Nos y Rancagua. Como se ha dicho, estos proyectos modernizadores concluirán el año 2015 y se proyecta que en régimen los pasajeros transportados se incrementen en unos 15 millones al año, muy por encima de lo observado en los años 2012 y 2013.

Esta situación transitoria se ha dado en el contexto de un aumento de la pérdida EBITDA que al 31 de diciembre de 2014 alcanzó \$1.649 millones, básicamente explicado por el menor tráfico de trenes que está implicando necesariamente la construcción del proyecto de modernización a Nos y Rancagua y por la disminución en los costos de venta debido al traspaso de parte de éstos al Proyecto Rancagua Xpress por concepto de interrupción de servicios.

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. 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 2014 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.



*Servicio Metrotren cruzando el puente sobre el
río Maipo*

Declaración de responsabilidad



DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

RUT : 96.756.320 - K

Razón Social : TRENES METROPOLITANOS S.A.

En sesión Extraordinaria de Directorio N°160, celebrada el 11 de marzo de 2015, los directores y Gerente General de TRENES METROPOLITANOS S.A. indicados a continuación, declaran que han tomado conocimiento de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2014, y se hacen responsables respecto a la veracidad de toda la información incorporada, de acuerdo al siguiente detalle:

INDIVIDUAL

Estados Financieros IFRS	X
Análisis Razonado	X
Hechos Relevantes	X
Declaración de Responsabilidad	X

NOMBRE	CARGO	RUT	FIRMA
Jorge Iván Inostroza Sánchez	Presidente	6.478.244-4	
Paola Tapia Salas	Vicepresidente	13.191.081-9	
José Luis Rodríguez Morales	Director	5.026.381-9	
Fernando Zamorano Fernández	Director	10.761.825-2	
Luis Guillermo Vásquez Úbeda	Director	4.843.682-K	
Juan Pablo Palomino Álvarez	Gerente General	8.355.242-5	



Automotor UTS en la estación Chillán pronto a salir hacia Santiago

