

MEMORIA ANUAL 2015



 **TrenCentral**
GRUPO EFE

**VUELVE EL TREN
SANTIAGO - TEMUCO**



 **TrenCentral**
GRUPO EFE

EL RECORRIDO LIBRO POR LOS HERMANOS PAISAJES DEL SUR DE CHILE.

www.trencentral.cl - [siguenos en](https://www.facebook.com/trencentral)

 **TrenCentral**

 **TrenCentral**

4A

4B

5

INDICE

	Página
1. Entidad que informa	1
2. Bases de preparación de los estados financieros intermedios	
2.1 Uso de estimaciones y juicios	
2.2 Nuevos pronunciamientos contables	
2.3 Información financiera por segmentos operativos	
3. Resumen de las Principales Políticas Contables	
3.1 Automotores y Otros Activos	
3.2 Activos intangibles	
3.3 Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación	
3.4 Instrumentos financieros	
3.5 Políticas para de terminación de utilidad liquididad distribuible	
3.6 Impuesto a las ganancias	
3.7 Beneficios a los Empleados	
3.8 Provisiones	
3.9 Reconocimiento de ingresos, costo de venta y gastos	
4. Efectivo y Equivalentes al Efectivo	
5. Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar	
6. Cuentas por Cobrar y Pagar con entidades Empresas Relacionadas	
7. Activos por Impuestos Corrientes	
8. Activos Intangibles distintos de la Plusvalía	
9. Automotores y Otros Activos	
10. Cuentas Comerciales y Otras Cuentas por Pagar	



En González Bastías se cruzan los busescarriles que otorgan conectividad en el ramal de Talca a Constitución a más de 60.000 pasajeros anualmente

Página

1. Provisiones por Beneficios a los Empleados
2. Patrimonio Neto
3. Ingresos Ordinarios
4. Costo de Ventas
5. Gasto de Administración y Ventas
6. Otras ganancias y pérdidas
7. Medio Ambiente
8. Administración del Riesgo Financiero
9. Empresa en Marcha
10. Garantías y Caucciones Obtenidas de Terceros
11. Sanciones
12. Contingencias
13. Planes de Negocios.
14. Prenda
15. Hechos Posteriores

DIRECTORIO Y ADMINISTRACIÓN

TRENES METROPOLITANOS S.A.



**JORGE
INOSTROZA SÁNCHEZ**
Presidente - Ingeniero
6.478.244-4



**PAOLA
TAPIA SALAS**
Vicepresidente - Abogado
13.191.081-9



**LUIS GUILLERMO
VÁSQUEZ ÚBEDA**
Director - Abogado
4.843.682-K



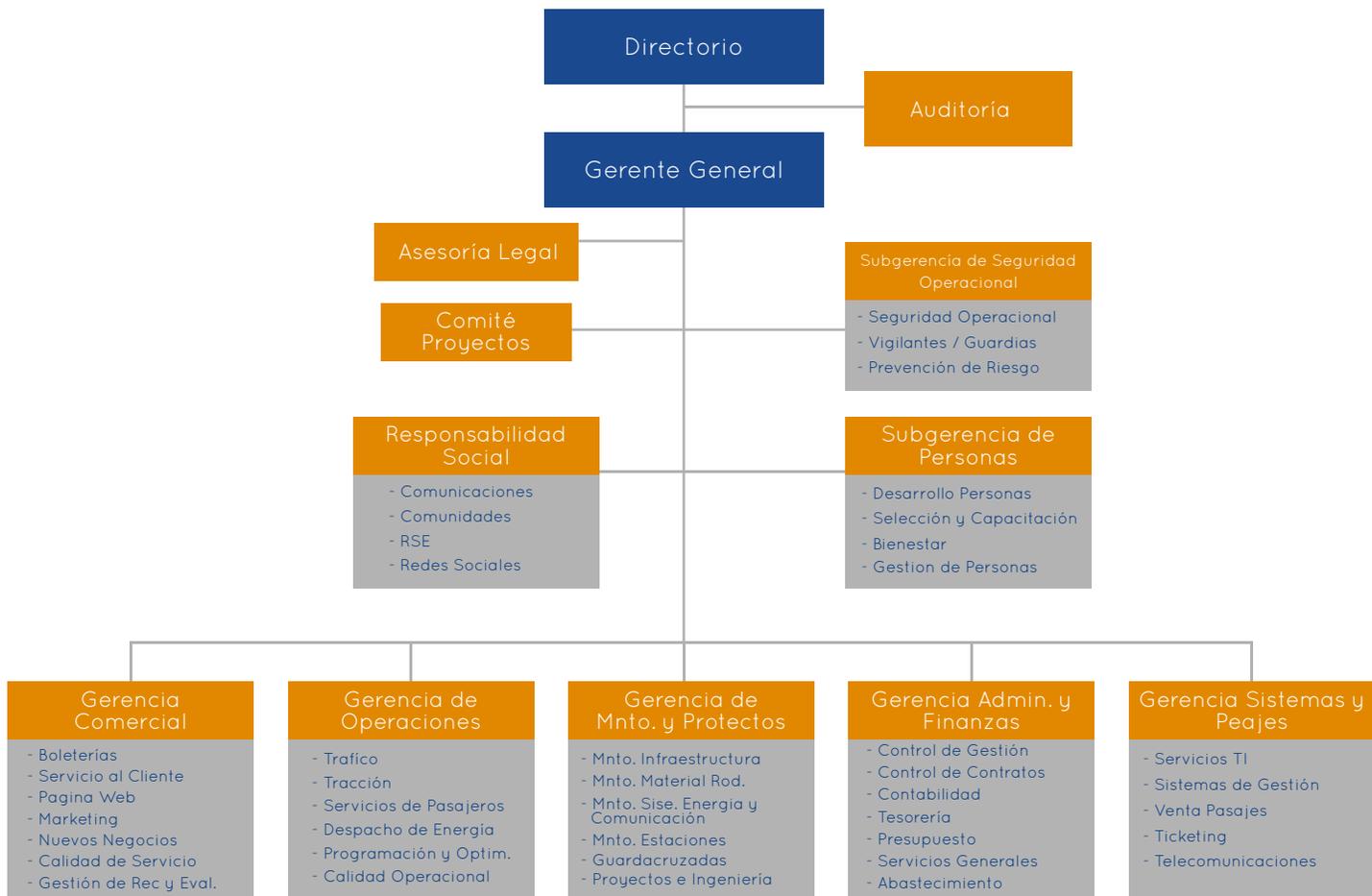
**FERNANDO
ZAMORANO FERNÁNDEZ**
Director - Ingeniero
10.761.825-2



**JOSÉ LUIS
RODRÍGUEZ MORALES**
Director - Arquitecto
5.026.381-9



Automotores Xtrápolis en Estación Central



CARTA DEL PRESIDENTE

En representación del directorio, de ejecutivos, profesionales y en general de todos los trabajadores de Tren Central, permítanme una mirada al año 2015 y presentarles la Memoria Anual 2015 con sus correspondientes estados financieros.

Antes de todo, y fuera del periodo que estamos analizando y presentando, permítanme hacer un homenaje al Ex Presidente Patricio Aylwin recientemente fallecido. Un reconocimiento particular a su pasión por los trenes, a sus iniciativas que pusieron en operación el Metrotren y a su visión por darle a Chile un ferrocarril que contribuya a su desarrollo.

Para el directorio, ejecutivos y trabajadores, el año 2015 estuvo marcado por la construcción del proyecto Alameda – Nos y Alameda – Rancagua (Rancagua Express) un proyecto laborioso, dedicado y a veces complejo, que ha puesto a prueba nuestra capacidad técnica, la incorporación de nuevas tecnologías y muy fundamentalmente nuestras competencias de relacionar la organización a cargo de la construcción, con nuestras propias necesidades como responsables últimos del proyecto y su operación frente a los clientes. Un proyecto que se inició lejano a nuestras actividades e intereses y que al día de hoy estamos ejecutando muy coordinadamente con la Matriz (EFE) y la Gerencia de Proyectos.

El proyecto ha demandado sacrificios a nuestros pasajeros habituales dado que, por las propias necesidades de construcción del proyecto, hemos debido suspender numerosos servicios que resolvían la necesidad de conectividad de las comunas más alejadas de Santiago y de la VI, VII



y VIII Región. Esta situación se ha traducido finalmente que de los cerca de 8 millones de pasajeros-año que transportábamos, durante el año 2015 solo llegamos a 1,5 millones. Esperamos durante el segundo semestre de este 2016 poner en operación este proyecto y aportar la accesibilidad que nuestros pasajeros requieren.

Muy especialmente, durante el año 2015 celebramos, junto a la Presidenta de la Republica, los 100 años del ramal Talca – Constitución, declarado patrimonio histórico, ceremonia que contó con la participación de diversas autoridades y muy fundamentalmente con los vecinos y usuarios de este añoso servicio. Está en marcha la recuperación patrimonial de las estaciones, trabajo efectuado en conjunto con el Gobierno Regional, y

esperamos contar con los recursos para reemplazar los actuales buscarriles (trenes) que están en un alto grado de obsolescencia.

En la búsqueda de mejorar ingresos y dar nuevos servicios a nuestros pasajeros, interesantes iniciativas de gestión se pusieron a prueba durante el año 2015. Se repuso el servicio de largo recorrido entre Santiago y Temuco con una frecuencia quincenal en temporada estival y circulación en todos los fines de semana largo, que fue y ha sido recibido positivamente. Iniciamos la operación del smart ticket para la venta de los pasajes del largo recorrido. También impulsamos el negocio del turismo con trenes especiales hacia las zonas de Colchagua y el Maule (Ruta del Vino, Espumosos, entre otros), mostrando las bondades y riquezas de nuestro país y transportando a más de 3.000 turistas, otorgando nuevas oportunidades a Tren Central para desarrollar el transporte de pasajeros.

Como Directorio hemos dedicado mucho tiempo y esfuerzos en colaborar, junto a la Administración, en la actualización de la organización, de dotar de competencias internas y darle capacidad para enfrentar los desafíos que vienen. En un futuro muy cercano será el Rancagua Express, y luego, esperamos con altas expectativas, se concreten otros trenes de cercanías hoy en las etapas de ejecución de las ingenierías tales como el Tren a Melipilla y el Tren a Batuco. De los 8 millones de pasajeros que transportamos en régimen, llegaremos a la cifra no menor de alrededor de 65 millones de pasajeros-año. Un gran desafío.

Durante el año 2015, la naturaleza de nuestro actual trabajo nos ha obligado, muy positivamente a integrarnos y a mejorar el relacionamiento primero con nuestra Matriz-Grupo EFE, con Fesur y Merval, y también con el Metro de Santiago, con el Directorio del Transporte Público Metropolitano, con el MTT, con los Gobiernos Regionales y con las Comunidades Locales, dado que las intervenciones que hacemos y hagamos requieren de una mirada urbanística global y la vision y participación de actores como los señalados.

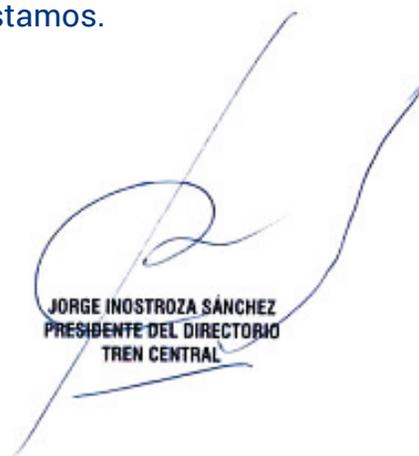
La próxima puesta en operación del Rancagua Express, será un desafío muy interesante. Estamos preparando la organización de la operación y del mantenimiento, estamos en proceso de entrenamiento para todo el personal sobre las nuevas tecnologías y la forma de operar este nuevo servicio. Durante el 2015 ya hemos capacitado a gran parte de nuestros maquinistas, a los responsables de la gestión del tráfico y también a otros grupos que permitirán la puesta en marcha de este nuevo servicio. Será un gran salto en la modernización del transporte público en la Región Metropolitana.

Con él proyecto Alameda-Nos y posteriormente con Alameda-Rancagua, haremos una demostración de capacidad de operación para una nueva etapa de los trenes de cercanía en nuestro país y también encaminándonos a ser uno de los mayores operadores de pasajeros del país, con nuevos proyectos que fortalecerán no sólo a Tren Central, también al Grupo EFE.

No parece posible a estas alturas que las personas pierdan importante tiempo solo en moverse, no parece razonable que lo hagan en medios de dudosa calidad de servicio, de alta contaminación y accidentabilidad. Ahora es tiempo de los trenes y Tren Central aportará lo suyo con la puesta en operación del Rancagua Express, lo que sin duda beneficiara a millones de chilenos y mejorara notablemente su calidad de vida.

De esta forma, mejorando la calidad de vida e inclusión de las personas, le devolvemos a los Ferrocarriles el sitio que merecen en nuestro país. En eso estamos.

Atentamente;



JORGE INOSTROZA SÁNCHEZ
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO
TREN CENTRAL



La Presidenta Michelle Bachelet celebró los 100 años del ramal Talca a Constitución con la comunidad

MISIÓN

Brindar un servicio de transporte seguro, confiable y puntual, a personas y carga.
Mejorar la experiencia de viaje y calidad de servicio. Compromiso con el medio ambiente y las comunidades.
Contribuir al desarrollo social y económico del país.
Continuar siendo un referente en la historia del país.

VISIÓN

Nuestra visión es ser reconocidos como líderes transportando y acercando a las personas, mejorando su calidad de vida.

VALORES

Actitud de servicio con nuestros clientes, empresas de transporte de carga y de pasajeros, y también con nuestros compañeros de trabajo.
Responsabilidad y compromiso con la misión, los principios y el quehacer de la empresa.
Probidad y transparencia.
Excelencia, eficiencia y productividad. Creatividad e Innovación para lograr los mejores resultados.
Pasión con nuestra empresa, nuestra vocación de servicio va más allá de la propia responsabilidad y dedicación.

Juan Pablo Palomino Álvarez
Gerente General
Tren Central

HITOS DEL 2015



En la Estación Central y a minutos de su salida, se encuentra el Tren Central destino Temuco

En enero de 2015 se da curso al servicio Tren Central Temuco, retomando luego de varios años un tren de pasajeros hacia la Araucanía, demostrando conectividad con las regiones del sur, con gran interés por parte del público que contribuyó para alcanzar el equilibrio financiero. Los equipos de nuestra empresa, debieron capacitarse en locomotoras, sistemas de movilización e infraestructura para responder de forma adecuada a las necesidades de un tren de larga distancia que traspasaba fronteras en cuanto a nuestra administración de tráfico e infraestructuras, recibiendo el apoyo de la filial Ferrocarriles del Sur.

El regreso del tren a Temuco significó un hito en Tren Central, ya que era la primera vez que nuestra empresa operaba un servicio de larga distancia, siendo reinaugurado por el Ministro de Transportes Andrés Gómez-Lobo y el Presidente del Directorio, Jorge Inostroza.

Durante el 2015 se dio curso a las capacitaciones en los equipos Xtrápolis a nuestros maquinistas en la conducción de los nuevos automotores que operarán el servicio Nos y Rancagua Xpress. Las instrucciones incluyeron el manejo y conocimiento de los distintos sistemas automatizados de tracción, energía y operación, que contaron con el respaldo de la Gerencia de Proyectos de EFE y el proveedor ALSTOM.

En abril se dio inicio al cambio de marca Trenes Metropolitanos a Tren Central, en una estrategia en conjunta con nuestra matriz EFE, que llevó a unificar logos y criterios, de manera de comenzar a ser visualizado como el operador ferroviario de la zona central de Chile.

En septiembre de 2015 se dio inicio al Tren Sabores del Maule, como una alternativa de extender esta alianza entre el ferrocarril y el vino que se había generado en la provincia de Colchagua. De esta forma, un tren de pasajeros volvió a detenerse en la localidad de San Rafael en la Región del Maule, llevando a cabo un interesante producto en alianza con Vía Wines.

En octubre, la empresa se vio obligada a suspender todos sus servicios de la red central, lo que no incluye al ramal de Talca a Constitución, debido a los trabajos de alta complejidad e intervenciones en las vías y electricidad para el proyecto Nos y Rancagua Xpress. Nuestra empresa en coordinación con las autoridades de Transportes y de Gobierno, implementaron un servicio alternativo de buses a los principales destinos y manteniendo las tarifas del tren, que tuvo una positiva evaluación de nuestros usuarios y las autoridades.

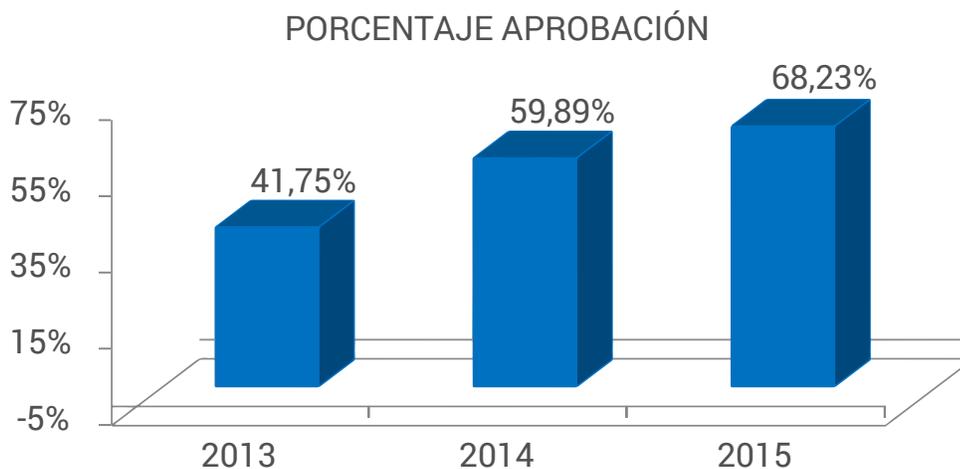
El 30 de diciembre, se conmemoraron los 100 años del ramal Talca – Constitución, ferrocarril de 88 kilómetros que goza de carácter de Monumento Nacional y que es el único medio de conectividad entre varios poblados del interior del Maule, que no poseen otro medio de transporte. Este servicio cuenta con el subsidio del Estado para la operación del ferrocarril.

Tren Central desarrolló en conjunto con la comunidad y todas las autoridades locales, un proyecto que permitió involucrar a los diversos actores de la región, para sumarse a la actividad con un libro representativo y una placa histórica, que fue descubierta por SE, la Presidenta de la República, doña Michelle Bachelet Jeria.

En cuanto al clima laboral, Tren Central experimentó positivas mejoras que llevaron a nuestra empresa a subir en varios niveles la valoración por parte de nuestros colaboradores. Nuestro Gerente General en conjunto con los líderes de equipos, se desplegaron a terreno para recibir las solicitudes del personal, proponiendo soluciones a cada una de las inquietudes en las regiones que operamos.

	2013	2014	2015
Aprobación	● 41,75%	● 59,89%	● 68,23%
Tasa de respuesta	● 51,93%	● 78,66%	● 91,41%

Tomando todo en consideración yo diría que éste es un Gran Lugar para Trabajar	2013	2014	2015
	45,83%	71,51%	77,82%



HISTORIA 2016



La empresa Tren Central fue constituida con fecha 29 de septiembre de 1995, bajo el formato de Sociedad Anónima para hacerse cargo del servicio de trenes suburbanos de pasajeros que otorgaba la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Recién en el año 2008 y bajo la reestructuración de EFE, comienza a operar Trenes Metropolitanos S.A. a cargo del servicio Metrotren, Santiago-San Fernando e intermedios, con más de 95 servicios diarios.

A contar del primero de enero de 2012, según acuerdo de la matriz EFE en junta extraordinaria de accionistas, que procura una sinergia operacional, se efectuó el traspaso de los activos adquiridos a la sociedad relacionada Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. con lo que se materializó la integración del servicio de larga distancia Santiago-Chillán y Talca-Constitución, ahora a cargo de Trenes Metropolitanos S.A.

En el año 2015 Trenes Metropolitanos pasa a ser Tren Central-Filial de Grupo EFE- prestando los servicios Metrotren, Expreso Maule, Terrasur y Buscarril, dando paso a una nueva etapa en la estructura de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en respuesta al desarrollo del modo ferroviario y el transporte público integrado del país.

Tren Central será el operador del servicio Nos y Rancagua Xpress que permitirá acortar los tiempos de viaje entre Santiago y la Sexta Región, con una frecuencia segura y confiable, que transportará a más de 24 millones de pasajeros al año.

A su vez, durante 2015, la empresa continuó desarrollando el modo ferroviario incorporando servicios turísticos a San Fernando y en el ramal de Talca a Constitución, sumando un tren de larga distancia Santiago a Temuco en la temporada estival y fines de semana de alta demanda.

Luego de un viaje nocturno, el Tren Central Temuco atraviesa el viaducto de Malleco, el puente más alto de Chile

METROTREN

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

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

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

Si bien al comenzar la operación se utilizaron trenes disponibles en ese momento (3 trenes del tipo AEL – de origen japonés de tecnologías de los años 70-75), en octubre de 1997 comenzó el recambio de los automotores, con la llegada de los primeros trenes adquiridos y reacondicionados especialmente para Metrotren (tipo UT – 440), hecho que marca un hito histórico ya que hacía más de 20 años que no se renovaba ningún material rodante para servicios de pasajeros. A los diez años de inaugurado el servicio, éste continuó su expansión y fue así que el 28 de diciembre de 2000, se extiende el servicio hasta San Fernando, logrando cubrir una extensión de 133,8 kilómetros.

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

En el año 2012 la empresa realiza una profunda reingeniería del servicio Alameda-Rancagua, dando paso a un proyecto integral de transporte público con trenes nuevos, mayor frecuencia, mayor seguridad y confiabilidad, que entrará en operación el segundo semestre de 2016.

EL OBJETO DE LA SOCIEDAD ES:

- a) Establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros, a realizarse por medio de vías férreas similares, y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad; y
- b) La explotación comercial de las estaciones, recintos, construcciones, instalaciones, equipo tractor y remolcado; y demás bienes muebles e inmuebles que, vinculados al transporte de pasajeros, adquiera a cualquier título o le sean aportados en dominio, o le sean entregados en concesión, arriendo o a cualquier otro título por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La empresa surge como opción complementaria y urgente al sistema de transporte público de Santiago, debido a las demandas insatisfechas de conectividad tanto en la Región Metropolitana, como en regiones aledañas.

DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES, NEGOCIOS Y MERCADOS EN EL QUE PARTICIPA:

Tren Central cuenta con múltiples servicios orientados al transporte de pasajeros, con cobertura entre las regiones Metropolitana y del Bio Bio, los que cubren principalmente labores de estudios, trabajo o turismo. Estos son los servicios de cercanías entre Santiago-Rancagua-San Fernando, Mediana y Larga Distancia Santiago-Chillán, regionales Talca-Constitución y de turismo Sabores del Valle y Maule. Además de nuestro servicio a Temuco para los fines de semana largo y temporada estival.

El servicio de cercanías une las comunas de Estación Central, San Bernardo, Paine, San Francisco de Mostazal, Rancagua y San Fernando, entre otras localidades intermedias a través de sus 16 estaciones. El servicio busca asegurar conectividad a dichas zonas, mejorando la accesibilidad general de sus habitantes en sus traslados diarios, para acceder a oportunidades de trabajo, desarrollo y calidad de vida.

Los servicios de media y larga distancia cubren principalmente a las ciudades de Santiago a Chillán y Temuco, junto a zonas intermedias en las regiones Metropolitana, O'Higgins, Maule y Bio Bio.

El servicio Santiago-Chillán cuenta con cuatro frecuencias diarias, las que se duplican durante parte de los fines de semana para atender la alta demanda de pasajeros hacia y desde el sur de la capital. En su red, se detiene en diez estaciones, entre las que se destaca Talca, Linares y San Carlos, como principales clientes, junto a las cabeceras, de este tren.

A diferencia de los trenes de cercanía, este cuenta con modalidad de reserva de asientos y dos clases disponibles para los pasajeros, contando con diferentes alternativas de tarifas, desde la más económica (Salón) hasta Preferente, de mayor precio y comodidad.

El servicio de larga distancia entre Santiago y Temuco, circula en los fines de semana de la época estival y los fines de semana largos con una composición de hasta trece vagones, compuesto por las clases salón y preferente. A estas clases, se suma el "Autotren", en el cual se pueden transportar autos, camionetas, SUV y motos a bordo del tren.

Este servicio fue repuesto durante el presente año y cuenta con detenciones intermedias en las ciudades de Rancagua, Talca, Chillán, Laja, Renaico, Victoria y Lautaro, brindando una atractiva alternativa en las vacaciones.

El servicio regional del ramal Talca-Constitución cuenta con la operación de cuatro frecuencias diarias con trenes de tipo “buscarril”, que une zonas de difícil acceso de la Región del Maule, permitiendo que los habitantes de pequeñas localidades puedan comunicarse con las grandes ciudades para sus trabajos o estudios.

En forma complementaria, Tren Central ha desarrollado el turismo a través de sus servicios “Sabores del Valle” y “Sabores del Maule en la sexta y séptima región. Ambos recorridos forman un tour complementario que se desarrolla los sábados entre el ferrocarril y las visitas a importantes viñas de la zona central del país, el primero junto a “Ruta del Vino-Valle de Colchagua” y el segundo junto a “Vía Wines” en la localidad de San Rafael.

A su vez, los atributos del ramal Talca-Constitución dieron origen al desarrollo de un “Buscarril Turístico” que opera los sábados de la temporada estival y en fechas puntuales asociadas a las fiestas costumbristas durante el resto del año. Este tren se detiene en las estaciones de Corinto, Curtiduría en los cuales se realizan muestras gastronómicas locales, para finalizar en González Bastías, localidad que cuenta con una viña artesanal.

RECURSOS:

Tren Central al 31 de diciembre de 2015, contaba con un parque operativo de 15 trenes para cubrir los tramos Santiago-Rancagua y Santiago-Chillán (8 automotores UT-440 y 7 UTS-444 reacondicionados de tracción eléctrica), más 4 buscarriles Ferrostaal, para cubrir el servicio del ramal Talca-Constitución. En términos de infraestructura opera 25 estaciones de la red que administra entre Santiago-Chillán y Talca-Constitución, más cinco que son administradas por la filial FESUR en donde se detiene el servicio Santiago-Temuco.

Sus oficinas centrales se encuentran ubicadas en el andén 6 de la Estación Central, lo que le permite tener mejor conocimiento y mayor participación en la operación de terreno, junto a los requerimientos de los clientes.

Políticas de Inversión:

Tren Central no cuenta con políticas de inversión y financiamiento, debido a que la empresa es financiada a través de su matriz, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Sus principales proveedores son:

Empresa de los Ferrocarriles del Estado: Servicios corporativos de redes, comunicaciones y operaciones complementarias.

EME: Contrato de controladores de acceso y contrato de atención de boleterías.

ASYNTECH: Servicios informáticos de sistemas de ventas.

TEMOINSA: Contrato de aseo de estaciones y trenes, administración del contrato de mantenimiento del material rodante.

Sistemas SEC: Administración del contrato de sistemas de electrificación y comunicaciones.

TECDRA: Administración del contrato de provisión de infraestructura para la operación ferroviaria.

MAMPRO: Administración del contrato de guarda cruzadas.

IDENTIFICACIÓN de la SOCIEDAD



Automotores Xtrápolis en Talleres Siglo XXI, San Eugenio.

Razón Social

Trenes Metropolitanos S.A.

Rol Único Tributario

Nº 96.756.320-k

Domicilio Legal

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins Nº 3170, Andén 1, Estación Central.

Tipo de entidad

Sociedad Anónima Cerrada.

Inscripción SVS

Nº 19, de fecha 9 de mayo de 2010, forma parte del Registro de Entidades Informantes de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Dirección

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins Nº 3170, Andén 1, Estación Central.

Teléfono

56-2-2585 5221

Página Web

www.trencentral.cl

Documentos constitutivos

La sociedad fue constituida mediante escritura pública, repertorio Nº 230 de fecha 29 de septiembre de 1995, ante notario público de la Primera Notaría de Providencia, Sr. Camilo Valenzuela Riveros, cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial Nº 35.307 de fecha 03 de noviembre de 1995, e inscrita a fojas 26.034 Nº 21.051, del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, año de 1995.

IDENTIFICACIÓN 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

Principales Ejecutivos:



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



Lautaro Contreras Vera
Gerente Comercial
C.I. 14.392.417-3
Ingeniero Comercial
Universidad de Tarapacá



Jorge Cornejo Pizarro
Gerente de Mantenimiento y Proyectos.
C.I. 7.211.203-2
Ingeniero Ejecución Mecánica
Universidad Técnica del Estado



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



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

Administración del personal

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

LA DOTACIÓN DEL PERSONAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 ES LA SIGUIENTE:

Concepto	31.12.2015	31.12.2014
Gerentes y ejecutivos principales	6	5
Profesionales y técnicos	87	87
Trabajadores y otros	163	165
Total	256	257

REMUNERACIONES DEL DIRECTORIO

Remuneraciones pagadas al Directorio				31.12.2015	31.12.2014
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Nombramiento	M\$	M\$
Jorge Iván Inostroza Sánchez	6.478.244-4	Presidente	07-07-2014	29.164	16.545
Paola Tapia Salas	13.191.081-9	Vicepresidente	07-07-2014	21.874	12.509
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	4.843.682-K	Director	07-07-2014	14.582	8.073
Fernando Zamorano Fernández	10.761.825-2	Director	07-07-2014	14.582	8.073
José Luis Rodríguez Morales	5.026.381-9	Director	07-07-2014	14.582	8.073
Ex Directores	RUT		Término	M\$	M\$
Guillermo Ramirez Vilar dell	5.744.409-6		01-07-2014	0	11.789
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1		30-06-2014	0	8.246
Jose Domínguez Covarrubias	6.372.293-6		30-06-2014	0	5.495
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8		26-06-2014	0	5.498
Sergio Correa De La Cerda	2.870.663-4		26-06-2014	0	4.702
Totales				94.784	89.003

REMUNERACIONES DE EJECUTIVOS

Concepto	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Remuneraciones	320.702	296.155
Otros Beneficios	3.534	21.330
Total Remuneraciones	324.236	317.485

INDICADORES de GESTIÓN COMERCIAL

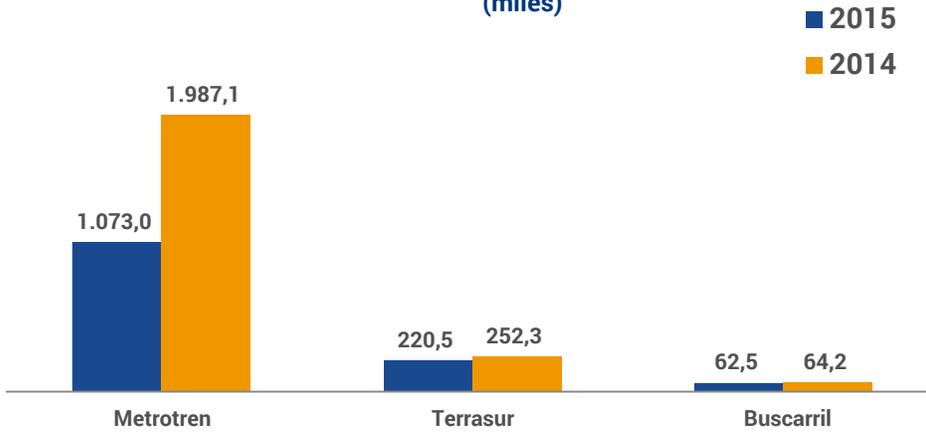


A continuación se detallan los principales indicadores de la gestión comercial de la empresa. Cabe señalar que los indicadores del año 2015 se ven afectados por la disminución de frecuencias, producto de los trabajos que, a contar de mayo de 2013, comenzaron a realizar en la vía férrea y estaciones en el marco del proyecto Nos y Rancagua Xpress.

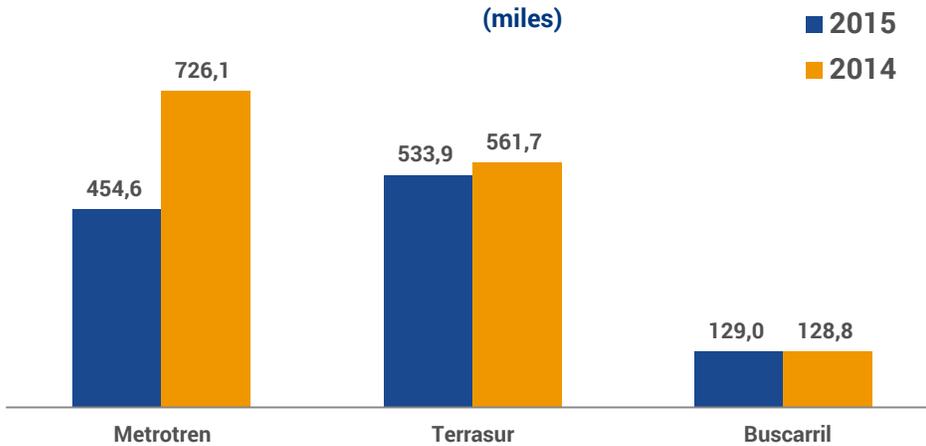
Indicadores Principales del Negocio	Acumulado a Diciembre 2015	Acumulado a Diciembre 2014	Var. %
Pasajeros Transportados	1.356.942	2.303.623	(41,1%)
Pasajeros Kilómetros	135.416.542	194.817.630	(30,5%)
Tren Kilómetro	1.117.539	1.416.528	(21,1%)
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	169.032.215	219.486.034	(23,0%)
Dotación	256	257	(1,2%)
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	2.600	2.026	28,4%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	3.157	3.294	(4,2%)
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	26	24	8,8%
Costo Medio (\$/Tren Kilómetro)	(6.402)	(5.552)	(15,3%)
Eficiencia (EBITDA/Pax. Kilómetro)	(14,61)	(8,46)	(72,6%)

El costo medio considera los costos de interrupción y depreciación

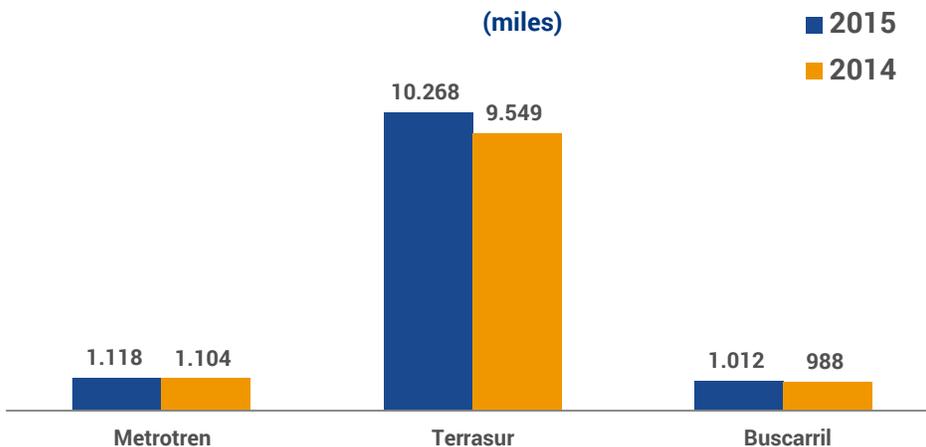
Pasajeros transportados por negocio
(miles)



Trenes Kilómetro por negocio
(miles)



Ingreso Medio por Negocio
(miles)



TC acumuló un total de 1.356,9 pasajeros entre enero y diciembre 2015. La baja con respecto al año anterior se debe a la poca frecuencia de trenes producto de los trabajos del proyecto Rancagua Express. Adicional a esto hay que considerar los 44 días en que la empresa no otorgó ningún servicio a excepción de Buscarril.

El tren Km. mide la cantidad de servicios ofertados que son expresados en kilómetros recorridos. Durante el año 2015 la oferta fue de 1.117,53 miles de trenes kilómetros la cual representa una disminución con respecto al año 2014. Esto se produjo debido a los trabajos en la vía y suspensión de servicios entre Octubre y Noviembre del 2015.

Con respecto a las tarifas medias, estas se mantuvieron a excepción de Terrasur. Presentaron una leve alza debido a nuevas estrategias comerciales relacionadas en la estacionalidad de las tarifas.

ACTIVOS	Nota	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
ACTIVOS CORRIENTES			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	160.748	490.219
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5	1.120.092	1.117.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	6	9.680.653	9.220.011
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		10.961.493	10.827.611
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Deudores comerciales	5	10.338.609	10.304.527
Activos intangibles distintos de la plusvalía	8	21.715	17.838
Automotores y Otros Activos	9	18.476.959	7.237.544
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		28.837.283	17.559.909
TOTAL ACTIVOS		39.798.776	28.387.520

PASIVOS CORRIENTES	Nota	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
PASIVOS CORRIENTES			
Cuentas Comerciales y otras cuentas por pagar	10	754.703	4.834.815
Otros Pasivos no Financieros	11	64.086	81.860
Beneficios a los Empleados	12	260.045	196.527
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	14.636.382	6.503.702
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		15.715.216	11.616.904
PASIVOS NO CORRIENTES			
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	10.338.609	-
Otros pasivos no financieros	11	10.898.442	11.231.270
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		21.237.051	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 Acumulados		(23.213.388)	(20.520.551)
TOTAL PATRIMONIO		2.846.509	5.539.346
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		39.798.776	28.387.520

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES POR FUNCIÓN	Nota	01.01.2015 31.12.2015 M\$	01.01.2014 31.12.2014 M\$
Ingresos de Actividades Ordinarias	14	4.476.383	5.295.252
Costo de Ventas	15	(5.161.336)	(6.278.748)
MARGEN BRUTO		(684.953)	(983.496)
Gasto de Administración y Ventas	16	(1.993.813)	(1.585.543)
Otros Egresos y Otro Ingresos	17	(8.734)	50.190
Costos Financieros		(5.337)	(4.012)
PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTO		(2.692.837)	(2.522.861)
PÉRDIDA DEL PERIODO		(2.692.837)	(2.522.861)
Estados de Otro resultados integrales			
PÉRDIDA DEL PERIODO		(2.692.837)	(2.522.861)
Otro resultados integrales			
RESULTADO INTEGRAL TOTAL		(2.692.837)	(2.522.861)

<u>ESTADO DE FLUJO EFECTIVO - DIRECTO</u> Período comprendido entre el 01 de enero y el 30 de diciembre de 2015 y 2014	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Estado de flujos de efectivo		
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	4.709.110	5.462.270
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(3.022.422)	(3.078.515)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(3.958.810)	(2.921.452)
Otros pagos por actividades de operación	(5.065)	(2.065)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) la operación	(2.277.187)	(539.762)
Impuestos (pagados) reembolsados, clasificados como actividades de operación	(164.213)	(104.669)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(2.441.400)	(644.431)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		
Cobros a entidades relacionadas	2.103.688	-
Ventas de automotores, clasificados como actividades de inversión	-	666.900
Compras de propiedades, planta y equipo, clasificados como actividades de inversión	972.689	934.661
Importes procedentes de subvenciones del gobierno, clasificados como actividades de inversión	-	4.839.088
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	3.076.377	6.440.649
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Pagos de préstamos a entidades relacionadas por compras de propiedades, planta y equipo, clasificados como actividades de inversión	(964.448)	(926.742)
Pagos de préstamos a entidades relacionadas	-	(4.847.007)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(964.448)	(5.773.749)
Incremento (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(329.471)	22.469
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes al efectivo	(329.471)	22.469
Saldo Inicial del Efectivo y equivalentes al efectivo	490.219	467.750
Efectivo y equivalentes al efectivo	160.748	490.219



El Ministro de Transportes Andrés Gomez-Lobo junto a nuestras autoridades y colaboradores en el centenario del ramal Talca-Constitución

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acomuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2015	25.773.900	154	285.843	(20.520.551)	5.539.346
Ganancia o (pérdida)	-	-	-	(2.692.837)	(2.692.837)
Saldo final periodo Actual 31 de Diciembre de 2015	25.773.900	154	285.843	(23.213.388)	2.846.509

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acomuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período anterior 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 período Anterior 31 de Diciembre de 2014	25.773.900	154	285.843	(20.520.551)	5.539.346



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 2015 y 2014 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 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 2015 y 2014, 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.



Luis Inostroza C.

Santiago, 22 de marzo de 2016

KPMG Ltda.

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 intermedios deben ser leídos en conjunto con los estados financieros consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

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.

Buscarril en González Bastías, ramal Talca a Constitución, región del Maule



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 intermedios deben ser leídos en conjunto con los estados financieros consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Los automotores UTS que realizan el servicio a Chillán, cuentan con la nueva imagen corporativa de Tren Central



ESTADOS FINANCIEROS

BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

a) Periodo Contable.

Los estados financieros (en adelante, “estados financieros”), cubren los siguientes ejercicios: Estados de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014; Estados de Cambios en el Patrimonio por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, Estados Integrales de Resultados por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, Estados de Flujos de Efectivo por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014. Para el ejercicio 2014 se han efectuado algunas reclasificaciones para fines comparativos.

b) 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 ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015 los que fueron aprobados por su Directorio en Sesión Ordinaria celebrada el día 22 de marzo de 2016.

La información contenida en estos estados financieros es responsabilidad del Directorio de la Sociedad.

c) Base de medición

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

d) Moneda funcional y de presentación

Estos estados financieros y sus notas explicativas son presentados en pesos chilenos, que es la moneda funcional y de presentación 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 ejercicio los activos y pasivos mantenidos en unidades de fomento (UF), han sido convertidos a pesos chilenos, de acuerdo a lo siguiente:

Moneda	31.12.2015	31.12.2014
UF	25.629,09	24.627,10

2.1) Uso de estimaciones y juicios

La preparación de los estados financieros intermedios 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:

- La vida útil y el valor residual de automotores y otros activos e intangibles.
- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible a la fecha de emisión de los presentes estados financieros, es posible que acontecimientos futuros obliguen a modificarlos (al alza o la baja) en próximos ejercicios, lo que se haría en forma prospectiva, es decir reconociendo sus efectos en los correspondientes estados financieros futuros.

El tren nocturno a Temuco avanza durante el amanecer, antes de llegar a los bosques de La Araucanía

ESTADOS FINANCIEROS



BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

2.2) Nuevos pronunciamientos contables

A la fecha de emisión de los presentes estados financieros intermedios, 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 9, Instrumentos Financieros	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2018, Se permite adopción anticipada
NIIF 14 Cuentas Regulatorias Diferidas	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016, Se permite adopción anticipada
NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2018, Se permite adopción anticipada
NIIF 16: Arrendamientos	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2019, Se permite adopción anticipada
Enmiendas a NIIF's	
NIIF 1, Iniciativa de Revelación	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016, Se permite adopción anticipada
NIIF 11, Acuerdos Conjuntos: Contabilización de Adquisiciones de Participaciones en Operaciones Conjuntas.	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016, Se permite adopción anticipada
NIIF 16, Propiedad, Planta, Equipos y Nic 38, Activos Intangibles: Clasificación de los métodos aceptables de Depreciación y Amortización	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2016, Se permite adopción anticipada
NIIF 10, Estados Financieros Consolidados, NIC 28, Inversiones en Asociadas y Negocios Conjuntos: Transferencia o contribución de activos entre un inversionista y su asociada o negocia conjunto.	Fecha efectiva diferida indefinidamente.
NIIF 27, Estados Financieros Separados, NIC 10, Estados Financieros Consolidados NIIF 12, Revelaciones de Participaciones en otra entidades. Aplicación de la excepción de consolidación.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016
NIIF 27, Estados Financieros Separados, Método del Patrimonio en los Estados Financieros Separados.	Períodos 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.

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 ejercicio 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 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 el valor libro de la pieza reemplazada se da baja del bien principal.

c) Depreciación

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

ESTADOS FINANCIEROS



BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

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

Clase de Activos	Rango de años	
	mínima	máxima
Automotores Xtrapolis	-	30
Automotores UT 440	-	5
Automotores UT 444	-	5
Equipamiento de tecnologías de la información	3	5
Otras propiedades, plantas y equipo	-	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 modernos automotores xtrápolis se encuentran en rodaje.

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. Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales son revisados en cada ejercicio financiero y se ajustan si es necesario.

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

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 16/02/2011 la SVS autorizó a Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales a aplicar excepcionalmente la Norma Internacional de Contabilidad del Sector Público (NICSP) N° 21, en sustitución de la Norma Internacional de contabilidad NIC36, para determinar el deterioro de sus activos. Esta norma define el valor en uso de un activo no generador de efectivo como el valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial. El valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial se determina usando el métodos de costo de reposición depreciado o el enfoque del costo de rehabilitación. Producto de la entrada a NIIF durante el año 2010, los principales activos de la Empresa y sus Filiales han sido registrados a costo de reposición depreciado, no generándose en consecuencia un valor de deterioro para sus activos inmovilizados.

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

ESTADOS FINANCIEROS



BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

3.4) Instrumentos financieros

i) Activos financieros no derivados

En el reconocimiento inicial, Trenes Metropolitanos S.A. valoriza todos sus activos financieros, a valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible y los clasifica en las siguientes categorías:

a) Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente a su valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible.

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.

- En la siguiente tabla se presentan las diferentes categorías de activos y pasivos financieros, comparando los valores a que se encuentran registrados contablemente a cada uno de los cierres, con sus respectivos valores razonables.

Concepto	Moneda o Unidad de reajuste	31.12.2015		31.12.2014	
		Total a Valor Contable M\$	Total a Valor Razonable M\$	Total a Valor Contable M\$	Total a Valor Razonable M\$
Activos					
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	UF/ \$	964.448	964.448	926.743	926.743
Deudores comerciales	UF/ \$	10.338.609	10.338.609	10.304.527	10.304.527
Total Activos		11.303.057	11.303.057	11.231.270	11.231.270
Pasivos					
Cuentas por pagar a entidades relacionadas Corrientes	UF/ \$	964.448	964.448	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas No Corrientes	UF/ \$	10.338.609	10.338.609	-	-
Total Pasivos		11.303.057	11.303.057	-	-

b) Cuentas por cobrar a empresas relacionadas

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

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

c) Efectivo y equivalentes al efectivo

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

ii) Pasivos financieros no derivados

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

a) Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar

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

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

ESTADOS FINANCIEROS



BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

b) Cuentas por pagar empresas relacionadas

Las cuentas por pagar a empresas relacionadas corresponden a:

Crédito simple de proveedor, sin intereses obligados, y corresponden al financiamiento de gastos operacionales, en especial mantenimiento de trenes, energía eléctrica de tracción, peaje y servicios de tráfico, entre otros.

Cuenta corriente Mercantil, corresponde a los préstamos en dinero en efectivo que se produzcan entre la Matriz y su filial cuyas transacciones se encuentran afectas a una tasa de interés equivalente a TAB Nominal 90 días más 1,5% anual.

iii) 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 no financiero se amortiza en forma proporcional a la depreciación de los activos adquiridos con las subvenciones recibidas.

3.5) 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.

3.6) Impuesto a las ganancias

El resultado por impuesto a las ganancias del ejercicio, resulta de la aplicación del tipo de gravamen sobre la base imponible, 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.

3.7) Beneficios a los empleados

Las obligaciones por beneficio a los empleados a corto plazo son en base no descontadas y son reconocidas como gasto en base devengada.

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 teniendo en consideración sus vacaciones pendientes. Este beneficio es registrado de acuerdo a las remuneraciones del personal, a su valor nominal.

b) Bono de Gestión a Empleados

La Sociedad provisiona un pasivo y un gasto por concepto de cancelación de bono anual de gestión a los trabajadores que lo tienen estipulados en sus contratos sobre base devengada.

3.8) 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.

ESTADOS FINANCIEROS



BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

3.9) Reconocimiento de ingresos y costos de venta.

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

a) Ingresos ordinarios

Los ingresos de la Sociedad principalmente se originan por venta de pasajes, un porcentaje del valor de los pasajes son subvencionadas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Dicho monto del subsidio se calcula mes a mes a base de los flujos reales de pasajeros conforme a lo establecido en el Convenio suscrito con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los ingresos de arrendamientos operativos son reconocidos linealmente en la cuenta de Ingresos por arriendos de espacios comercial, publicidad en trenes y estaciones, durante la vigencia del arriendo.

b) Costo de Ventas

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

Los principales conceptos del costo de venta, son:

- a) Mantenimiento, repuestos y aseo de Trenes
- b) Consumo de Energía de Tracción
- c) Peaje variable y Sistema de Señalización, Electrificación y Comunicaciones (SEC)
- d) 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 2015 y 2014, es la siguiente:

Concepto	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Saldos en Banco BCI (1)	106.495	393.347
Saldos en Banco Chile (2)	16.160	-
Caja	3.838	6.578
Recaudacion Boletería	34.255	90.294
Efectivo y Equivalentes al efectivo	160.748	490.219

(1) El saldo de este rubro no tiene restricciones y corresponden al Banco BCI

(2) El saldo de este rubro si tiene restricciones ya que son aporte del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para la adquisición de Trenes (proyecto RX).

Nota 5 - Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es la siguiente:

a) Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar Corriente

Concepto	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Cuenta Corriente Varios Deudores	129.023	175.811
Anticipo a Proveedores	26.621	14.827
Cuentas por Cobrar MTT (*) nota 25	964.448	926.743
Total	1.120.092	1.117.381

b) Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar no Corriente

Conceptos	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Cuentas por Cobrar MTT (*) nota 25	10.338.609	10.304.527
Total	10.338.609	10.304.527

(*) 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 (nota 25).

Los saldos incluidos en este rubro, generan intereses y variación en UF y la exposición de la Sociedad a los riesgos de crédito y moneda se encuentra revelada.

(*) MTT= Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

ESTADOS FINANCIEROS



La remodelada estación de Molina en la región del Maule junto al servicio Terrasur

Nota 6 - Cuentas por Cobrar y Pagar a Entidades Relacionadas

Las cuentas por cobrar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado son de cobro dentro de los siguientes treinta días y no están sujetas a condiciones especiales. Las cuentas por pagar a Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en el Corto Plazo, corresponden a los servicios prestados por la Matriz, en mayor parte relacionados al costo del servicio de transporte de pasajeros y otros servicios corporativos recibidos de la Matriz.

Los saldos de las cuentas por cobrar y pagar corrientes y al 31 de diciembre de 2015 y 2014 entre la Sociedad y las empresas relacionadas es la siguiente:

a) Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Concepto	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
EFE	61.216.000-7	Matriz	Vta. Pasajes Personal EFE	11.730	35.483
			Costo de Interrupción (Proyecto RX)	9.077.097	4.009.570
			Fondo por cobrar a EFE (MTT)	103.293	4.229.815
			Otros Cobros	488.533	146.678
Fesub	96.756.310-2	Filial	Venta de Trenes	-	798.465
Total				9.680.653	9.220.011

b) Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas Corrientes

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
EFE	61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento de Trenes	(7.933.658)	(2.833.439)
			Energía de Tracción	(2.202.304)	(1.823.327)
			Consumos Básicos (Agua y Luz)	(133.471)	(133.471)
			SEC	(1.415.311)	(642.923)
			Servicios Administrativos EFE	(55.864)	(10.957)
			TKBC (Peaje variable)	(899.904)	(463.223)
			Guardias de Seguridad	(673.024)	(538.419)
			Otros	(57.993)	(57.943)
			Cta.Cte. Mercantil	(300.406)	-
			Cuota Compra de Automotores 3/20	(964.448)	-
Total				(14.636.383)	(6.503.702)

c) Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas No Corrientes

Conceptos	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Adquisición 4 Trenes (Rancagua Express)	10.338.609	-
Total	10.338.609	-

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" de la filial Trenes Metropolitanos S.A.

ESTADOS FINANCIEROS



BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

- d) El detalle de transacciones con la empresa relacionada y su efecto en resultados, al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es el siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Costos	31.12.2015		31.12.2014	
			Monto M\$	Efecto Resultado M\$	Monto M\$	Efecto Resultado M\$
61.216.000-7	Martiz	Mantenimiento Automotores	2.823.031	(2.823.031)	2.892.581	(2.892.581)
61.216.000-7	Martiz	Energía Eléctrica Tracción	1.598.879	(1.598.879)	1.415.830	(1.415.830)
61.216.000-7	Martiz	TKBC (Peaja Variable)	421.440	(421.440)	481.540	(481.540)
61.216.000-7	Martiz	Gasto SEC	855.931	(855.931)	820.486	(820.486)
61.216.000-7	Martiz	Consumos Básicos (agua y luz)	148.333	(148.333)	154.399	(154.399)
61.216.000-7	Martiz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	538.419	(538.419)	538.419	(538.419)
61.216.000-7	Martiz	Otros	(49.149)	-	40.946	(40.946)
61.216.000-7	Martiz	Compra de 4 Trenes (Xtrapolis)	11.303.057	-	-	-
61.216.000-7	Martiz	Costos de Interrpción de servicio (1)	(5.484.102)	5.484.102	(4.009.570)	4.009.570
61.216.000-7	Martiz	Reembolso Rem. Pers. Adm. Rx	(123.946)	123.946	-	-
61.216.000-7	Martiz	Reembolso Rem. Pers. Trasp. de EFE	(512.250)	512.250	-	-
61.216.000-7	Martiz	Reembolso por interrupción de servicios	(900.000)	-	-	-
61.216.000-7	Martiz	Sevicio Administrativo RRHH EFE	(405.223)	-	-	-
61.216.000-7	Martiz	Cuota Compra de Automotores	(964.448)	-	(926.734)	-
61.216.000-7	Martiz	Pagos a EFE	-	-	(1.011.126)	-
61.216.000-7	Martiz	Trasposos de Fondo y Rendiciones con EFE	4.126.522	-	(5.773.749)	-
96.756.310-2	Fesub	Pago de saldo de Venta de Trenes	(798.465)	-	(798.465)	-
TOTAL			12.578.029	(265.735)	(6.175.443)	(2.334.631)

(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 obras de mejoramiento de la vía.

e) Remuneración de la alta Dirección

Las remuneraciones pagadas a los directores por concepto de asistencia a sesiones de Directorios y Comités, tanto ordinarios como extraordinarios, en los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, son las siguientes:

Remuneraciones pagadas al Directorio				31.12.2015	31.12.2014
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Nombramiento	M\$	M\$
Jorge Iván Inostroza Sánchez	6.478.244-4	Presidente	07-07-2014	29.164	16.545
Paola Tapia Salas	13.191.081-9	Vicepresidente	07-07-2014	21.874	12.509
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	4.843.682-K	Director	07-07-2014	14.582	8.073
Fernando Zamorano Fernández	10.761.825-2	Director	07-07-2014	14.582	8.073
José Luis Rodríguez Morales	5.026.381-9	Director	07-07-2014	14.582	8.073
Ex Directores	RUT		Término	M\$	M\$
Guillermo Ramírez Vilardell	5.744.409-6		01-07-2014	-	11.789
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1		30-06-2014	-	8.246
Jose Domínguez Covarrubias	6.372.293-6		30-06-2014	-	5.495
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8		26-06-2014	-	5.498
Sergio Correa De La Cerda	2.870.663-4		26-06-2014	-	4.702
Totales				94.784	89.003

No existen otros conceptos por remuneraciones.

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

Concepto	31.12.2015	31.12.2014
Gerentes y Ejecutivos principales	6	5
Profesionales y Técnicos	87	87
Trabajadores y otros	163	165
Total	256	257

g) Remuneración de la alta Dirección

El detalle de las remuneraciones de los Gerentes y ejecutivos principales de la Sociedad por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es el siguiente:

Concepto	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Remuneraciones	320.702	296.155
Otros Beneficios	3.534	21.330
Total	324.236	317.485

ESTADOS FINANCIEROS



BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Nota 7 - Activos por Impuestos Corrientes

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, 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.

Nota 8 - Activos Intangibles distintos de la Plusvalía

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es la siguiente:

Concepto	Valor Bruto		Amortización Acumulada		Valor Neto	
	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Marcas	2.350	2.350	(1.880)	(1.410)	470	940
Licencias Computacionales	29.978	20.857	(8.733)	(3.959)	21.245	16.898
Total	32.328	23.207	(10.613)	(5.369)	21.715	17.838

Los movimientos de los activos intangibles para el período terminado el 31 de diciembre de 2015 y 2014, son los siguientes:

Movimientos	Licencias computacionales M\$	Marcas M\$	Valor Neto M\$
Saldo al 01 de Enero 2015	16.898	940	17.838
Adiciones	9.121	-	9.121
Amortización	(4.774)	(470)	(5.244)
Total al 31 de Diciembre de 2015	21.245	470	21.715

Movimientos	Licencias computacionales M\$	Marcas M\$	Valor Neto M\$
Saldo al 01 de Enero 2014	3.959	1.410	5.369
Adiciones	16.898	-	16.898
Amortización	(3.959)	(470)	(4.429)
Total al 31 de Diciembre de 2014	16.898	940	17.838

Los nuevos automotores Xtrápolis que operarán en Nos y Rancagua Xpress, significan un importante salto a la modernidad y la implementación del concepto de trenes de cercanía



ESTADOS FINANCIEROS

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 2015 y 2014, son las siguientes:

Propiedades, Plantas y Equipos por clase	Valor Bruto		Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor Neto	
	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Edificios y Construcciones	23.137	23.137	(15.282)	(12.232)	7.855	10.905
Repuestos de Automotor	148.955	304.338	-	-	148.955	304.338
Equipos Tractor y Rodante	23.342.252	11.296.318	(5.126.058)	(4.465.891)	18.216.194	6.830.427
Muebles y enseres y Equipos Compu.	193.663	152.197	(96.625)	(66.838)	97.038	85.359
Maquinaria y Herramientas y Otros	13.271	11.041	(6.354)	(4.526)	6.917	6.515
Totales	23.721.278	11.787.031	(5.244.319)	(4.549.487)	18.476.959	7.237.544

Los movimientos netos al 31 de diciembre de 2015 y 2014, de las partidas que integran el rubro automotores y otros activos; son los siguientes:

Movimientos		Edificios M\$	Obras en Curso M\$	Equipo o 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 2015		10.905	-	6.830.427	85.359	6.515	304.338	7.237.544
movimientos	Adiciones (1)	-	-	12.045.934	41.466	2.230	-	12.089.630
	Deterioro de repuestos y otros (2)	-	-	-	-	-	(155.383)	(155.383)
	Gasto por depreciación	(3.050)	-	(660.167)	(29.787)	(1.828)	-	(694.832)
	Total Movimientos	(3.050)	-	11.385.767	11.679	402	(155.383)	11.239.415
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2015		7.855	-	18.216.194	97.038	6.917	148.955	18.476.959

(1) A diciembre del año 2015 se ha efectuado deterioro por M\$120.000, el cual fue registrado en el rubro otros gastos fuera de la explotación (nota 17)

(2) A diciembre del 2015 se ha contabilizado la compra de 4 automotores

Movimientos		Edificios M\$	Equipo o Tractor y rodante M\$	Muebles y Enseres M\$	Maquinarias Herramientas y otros M\$	Repuestos y otros M\$	Valor neto M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2014		13.955	9.174.100	85.600	13.611	718.156	10.005.422
movimientos	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.

(2) Venta de Cuatro Trenes a Fesub.

La Sociedad no ha incurrido en costos de desmantelamiento al 31 de diciembre de 2015 y 2014.

Los bienes que se encuentran totalmente depreciados que aún se encuentran operativos corresponden a dos automotores y bienes menores tales como:

Computadores, muebles, herramientas, cuya vida útil inicial no excedía los tres años.

Nota 10 - Cuentas Comerciales y Otras Cuentas por Pagar

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

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Acreedores Comerciales		
Proveedores	517.226	487.733
Otras Cuentas por Pagar		
Fondos por Rendir al Ministerio Transporte	119.453	4.237.733
Retenciones	98.653	85.017
Garantías en Efectivo	3.944	6.149
Impuestos por Pagar	15.427	18.183
TOTAL	754.703	4.834.815

ESTADOS FINANCIEROS

Nota 11 – Otros Pasivos no Financieros

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es la siguiente:

a) Otros pasivos no financieros corrientes

Conceptos	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Ventas Anticipadas de Pasajes servicio Terra	64.086	81.860
Total	64.086	81.860

b) Otros pasivos no financieros no corrientes

Conceptos	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Cuentas por Pagar MTT (1)	10.898.442	11.231.270
Total	10.898.442	10.231.270

(1)Provisión de transferencias futuras para pago de cuota por la compra de 4 Trenes.

Nota 12 - Provisiones por Beneficios a los Empleados

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2015 y 2014, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Provision de otros Beneficios	33.000	30.000
Provisiones Vacaciones	227.045	166.527
Total	260.045	196.527

Nota 13 - Patrimonio Neto

a) Capital emitido

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, el capital pagado asciende a M\$25.773.900.-

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, las primas por emisión ascienden a M\$154.

El patrimonio neto total al 31 de diciembre de 2015 y 2014, asciende a M\$2.846.509 y M\$5.539.346

b) Número de acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2015, el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	N° Acciones Suscritas	N° Acciones Pagadas	Total N° Acciones al 31.12.2015
Única	166.244.811	166.244.811	166.244.811

Al 31 de diciembre de 2015, los accionistas y su participación, son los siguientes:

Accionista	Porcentaje de Participación	Números de Acciones
Empresas 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 paisajes del sur de Chile son escenario para los pasajeros del tren de larga distancia a Temuco

ESTADOS FINANCIEROS

c) Dividendos

No se han cancelado dividendos durante los períodos terminados al 31 de diciembre de 2015 y 2014.

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, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad, generando además beneficios sociales de carácter nacional.

Nota 14 - Ingresos Ordinarios

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Sociedad presenta los ingresos ordinarios por servicios entre a Santiago-Linares- Chillán y Ramal Talca Constitución, el detalle es el siguiente:

Ingresos Ordinarios	01.01.2015	01.01.2014
	31.12.2015	31.12.2014
	M\$	M\$
Venta de Pasajes Stgo. San Fdo.	1.080.774	1.902.628
Venta de Pasajes Stgo. Chillán.	2.224.098	2.374.224
Venta de Pasajes Stgo- Linares.	120.324	290.898
Venta de Pasajes Talca Constitución	63.315	63.466
Venta de Pasajes Servicio Turístico.	271.883	-
Equipaje Largo Recorrido	39.785	34.928
Venta de Servicios y Otros Ingresos	253.181	172.852
Subsidios del Transporte (MTT)	423.023	456.256
Ingresos Ordinarios	4.476.383	5.295.252

MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Nota 15 - Costo de Ventas

La Sociedad al 31 de diciembre de 2015 y 2014, presenta el siguiente detalle:

Costo de Ventas	01.01.2015 31.12.2015 M\$	01.01.2014 31.12.2014 M\$
Mantenimientos Automores	(1.144.541)	(1.588.851)
Energía Eléctrica de Tracción	(1.598.879)	(1.415.830)
Depreciación Trenes	(682.932)	(894.624)
Gasto Guardias y Guarda Cruces	(99.567)	(163.818)
Servicios de Terceros y Ventas	(175.080)	(420.472)
Remuneraciones Personal Explotación	(742.709)	(821.592)
Mantenimiento Infraestructura	(134.477)	(241.551)
TKBC (peaje Variable)	(421.440)	(481.540)
Gasto SEC y Tráfico	(161.711)	(250.470)
TOTAL	(5.161.336)	(6.278.748)

Nota 16- Gasto de Administración y Ventas

La Sociedad al 31 de diciembre de 2015 y 2014 presenta el siguiente detalle en el rubro gastos de administración y ventas:

Gastos de Administración y Ventas	01.01.2015 31.12.2015 M\$	01.01.2014 31.12.2014 M\$
Investigacion y Desarrollo	(83.949)	(58.735)
Costo Mercadotecnia	(166.552)	(16.558)
Seguros	(1.943)	(14.651)
Informatica y Comunicaciones	(195.111)	(225.554)
Consumos Básicos	(172.265)	(176.696)
Servicios de Administración	(203.770)	(165.962)
Depreciación otros Activos y Amortización	(17.144)	(25.476)
Gastos Generales	(106.957)	(62.199)
Remuneraciones Personales Administración	(1.046.122)	(839.712)
TOTAL	(1.993.813)	(1.585.543)

ESTADOS FINANCIEROS

Nota 17 – Otras ganancias y pérdidas

La Sociedad al 31 de diciembre de 2015 y 2014 presenta el siguiente detalle en el rubro otros ingresos y egresos:

Otros Ingresos y Egresos	01.01.2015 31.12.2015 M\$	01.01.2014 31.12.2014 M\$
Deterioro de repuestos de Trenes	(120.000)	(413.818)
Utilidad por ventas de Activos	-	10.764
Recuperación Sence (Capacitación)	-	19.136
Venta de bases, multas, credenciales y otros	111.266	434.108
Total	(8.734)	50.190

Nota 18 - Medio Ambiente

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, 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 2015 y 2014 Trenes Metropolitanos S.A. posee cuentas por cobrar y pagar comerciales las cuales son expresadas en pesos, por lo tanto no han generado diferencias de cambio.

Adicionalmente mencionamos que contribuye al EBITDA negativo 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, y el cual culminará durante el año 2016.

En base a lo anterior, el proyecto Rancagua Express iniciará su funcionamiento durante el año 2016 y junto al mejoramiento de las vías se incorporó 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.

La sociedad no mantiene activos ni pasivos en otras monedas distinta al peso chileno.

b) Riesgo de Liquidez

El déficit de capital de trabajo y de inversión de la Sociedad, son aportados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, vía flujo de caja, deuda o aportes de capital. Estos recursos son asegurados y garantizados por EFE.

Por otra parte se cuenta con los aportes financieros que recibe por parte del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, para ser frente a las obligaciones financieras de la Sociedad.

A continuación se presentan los flujos contractuales de las cuentas por pagar:

Descripción de la Transacción	a 1 año M\$	Mayor a 1 a 3 años M\$	Mayor a 3 a 5 años M\$
Empresa Relacionada	9.117.442	9.487.124	9.771.738
Servicios de Terceros y Ventas	1.129.086	1.162.959	1.197.848
Proveedores Varios	1.435.105	1.478.158	1.522.502
Remuneraciones Personal	5.680.727	5.936.360	6.203.496
Mantenimiento Infraestructura	912.853	940.238	968.445
Total	18.275.213	19.004.839	19.664.029

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 detallan a continuación.

Deudores Comerciales	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	160.748	490.219
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.120.092	1.117.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	9.680.653	9.220.011
Deudores comerciales no corrientes	10.338.609	10.304.527
Total Deudores	21.300.102	21.132.138



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

Provisión Deudores Incobrable	31.12.2015 M\$	31.12.2014 M\$
Saldo Inicial	14.712	-
Incremento de Provisiones del año	-	14.712
Saldo Final	14.712	14.712

No se visualizan otros riesgos financieros que puedan afectar directa y significativamente la operación de Trenes Metropolitanos S.A. durante este ejercicio.

Nota 20 - Empresa en Marcha

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Sociedad presenta capital de trabajo negativo, margen bruto negativo y resultado pérdida en el ejercicio. 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 se encuentra contemplado en la Ley de Presupuestos de la Nación.

La estrategia de desarrollo de Trenes Metropolitanos contempla para el 2016 la finalización del proyecto "Rancagua Express". Este proyecto dará un nuevo impulso y tamaño a la Sociedad triplicando el número de pasajeros transportados.

Nota 21 - Garantías y Caucciones Obtenidas de Terceros

Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros en efectivo y UF (Cliente y Proveedores), que corresponden a un total de M\$129.736.

TOMADOR	MONEDA	MONTO M\$/UF
AGH Servicios turísticos SPA	\$	500
Asesorías Hidráulicas Limitada	\$	224
Asyntec SPA	\$	30.208
Chritian Sepulveda Poduje	\$	685
Claudio Bravo Inostroza	\$	1.714
Gonzalo Villalobos Riquelme	\$	89
Gonzalo Villalobos Riquelme	\$	92
Idefixs Marketing y Comunicaciones	\$	100
Inmobiliaria Socovesa STGO. S.A.	\$	184
K Cinco SPA	\$	1.378
Manuel Garrido Palacios	\$	100
Pedro Berrios Valdés	\$	508
Rosa o. Martínez Gonzáles	\$	309
Tecnicas Modulares e Indust. Chile	\$	23.833
Trade Media SPA	\$	1.100
Vina San Rafael S.A	\$	1.000
Comercializadora SGS EIRL	UF	25,00
EME Servicios Generales LTDA	UF	200,00
EME Servicios Generales LTDA	UF	800,00
Eventos Javier Gutierrez Hernandez	UF	24,00
Eventos Javier Gutierrez Hernandez	UF	15,00
Eventos y Publicidad TIMER y CIA. L	UF	100,00
Gutierrez Scopesi y CIA. Ltda	UF	24,00
Manuel Gomez Ocaranza	UF	50,00
Paola Andrea Cornejo de Mendoza	UF	100,00
Parque Arauco S.A.	UF	70,00
Soc. INV. ING y suministros COMP SP	UF	24,00
Tecnicas modulares e INDUST. Chile	UF	1.210,00

Nota 22 - Sanciones

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Superintendencia de Valores y Seguros no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, no existen sanciones de otras autoridades administrativas.

Nota 23 - Contingencias

Al 31 de diciembre de 2015, Trenes Metropolitanos S.A., presenta las siguientes contingencias:

1. Trenes Metropolitanos S.A. con Muñoz

a. Rol 1882-2013,

b. Tribunal: 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: Con fecha 4 de agosto del año en curso, la Corte de Apelaciones de Talca, confirmó la sentencia definitiva de primera instancia, rechazando los recursos interpuestos por ambos demandados. La sentencia de primera instancia acogió la demanda condenando al demandado al pago de la suma de \$10.000.000.

2. Trenes Metropolitanos con Idefix Ltda.

a. Rol: C-21861-2014

b. Tribunal: 2° Juzgado Civil Santiago

c. Materia: Cobro de rentas de arrendamiento

d. Monto demandado: \$7.437.500

e. Estado Procesal: Con fecha 15 de junio, se dictó sentencia definitiva de primera instancia, la cual acogió en todas sus partes la demanda interpuesta, condenando a la empresa Idefix Ltda., al pago de la suma de \$7.437.500, más intereses y reajustes, Actualmente se encuentra en estado de ejecución del fallo.

4. Trenes Metropolitanos S.A con Comunicaciones y Medios Segmenta.

a. Rol C-7420-2015

b. Tribunal: 3° Juzgado Civil Santiago

c. Materia: Notificación Judicial de Factura.

d. Monto demandado: \$3.094.000

e. Estado Procesal: Con fecha 20 de mayo, se procedió a notificar demanda por parte del Recepto Judicial. Gestión que no pudo realizar, conforme a estampe mediante el cual se señaló, que la empresa demandada ya no tiene domicilio en el lugar, ignorando su actual paradero. Se trata de un juicio terminado, por cuanto se han agotado prudencialmente todos los medios de cobro en estos autos.

5. Bueno con Tren Central

a. ROL: 192.281-7

b. Tribunal: Juzgado de Policía Local de Cerro Navia.

c. Materia: Denuncia y demanda de indemnización de perjuicios ley 19.496, derechos del consumidor

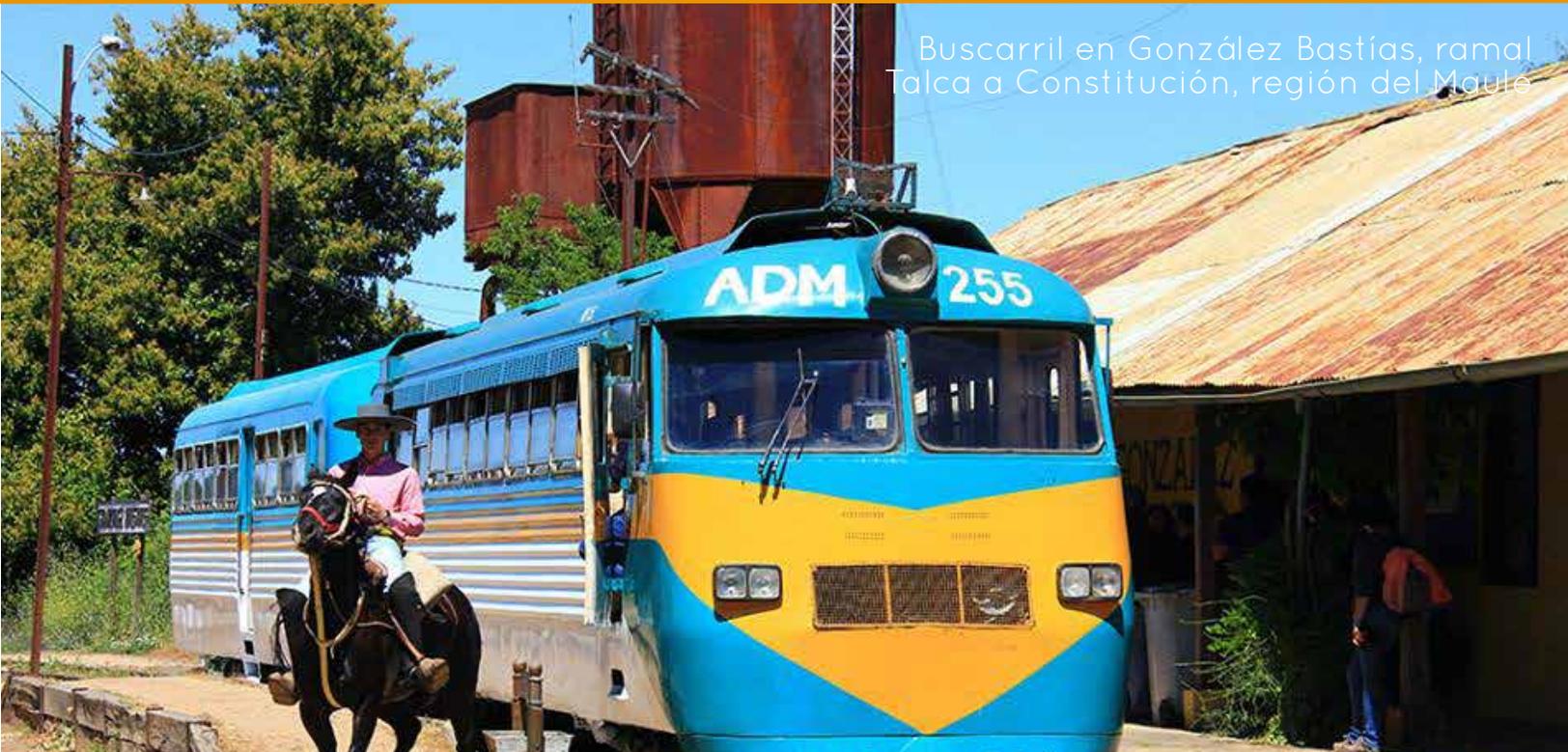
d. Monto demandado: \$1.000.000 por concepto de daño moral.

e. Estado Procesal: Se fijó audiencia de contestación, conciliación y prueba para el día 7 de octubre de 2015.

f. Posible resultado del juicio: Existe una probabilidad que Tren Central resulte condenado, en consideración, al criterio utilizado por este tipo de tribunales, en materias de infracción a la ley del consumidor. Sin perjuicio de ello se estima que de ser condenado Tren Central, lo sería por una cuantía muy por debajo del monto demandado.



Nuestra tripulación atiende el viaje nocturno del Tren a Temuco en una noche de verano.



Nota 24 - Planes de Negocios

Los ingresos de la Compañía al cierre del 2015 alcanzaron a MM\$ 4.476 comparados con los MM\$5.295 durante el mismo período del año 2014 lo cual equivale a una caída del 15,5%.

La mayor parte de la disminución de los ingresos observada a contar del 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 a Rancagua. Estos proyectos concluirán durante el año 2016 y se proyecta que en régimen los pasajeros transportados se incrementen en 12 millones aproximadamente.

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, cuando la sociedad este en régimen, de acuerdo a lo proyectado, se triplicaran los pasajeros transportados, especialmente por el servicio a Nos interconectado con Transantiago con tarifa compartida mediante el medio de pago BIP!

Dicho proyecto no sólo ha contemplado una renovación de la flota en el año 2015, sino también una modificación 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 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 - Prenda sin desplazamiento sobre los dineros

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 (Sociedad Matriz), 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, 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”.

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.

Pago del Crédito: Los pagos se efectuarán anualmente en el mes de diciembre desde el año 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, con 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 24 de diciembre de 2015, el MTT cancela la segunda cuota de Adquisición de Material Rodante Adicional Servicio Rancagua Express por M\$972.689.

Los efectos contables generados por la transacción descrita en los párrafos anteriores es la siguiente: contabilización de adición de material rodante por M\$10.898.442, ingreso diferido por M\$10.898.442, cuentas por cobrar corriente y no corriente al MTT por M\$11.303.057 y una cuenta por pagar con EFE de M\$11.303.057.

Nota 26 - Hechos Posteriores

Entre el 1 de enero de 2016 y la fecha de emisión de estos estados financieros, no existen hechos posteriores que afecten en forma significativa las cifras en ellas contenidas o la interpretación de los estados financieros a esta fecha.

ANÁLISIS RAZONADO ESTADOS FINANCIEROS

ANÁLISIS RAZONADO

El propósito del siguiente informe es presentar la situación financiera de la empresa Trenes Metropolitanos Sociedad Anónima. Este documento está referido a los períodos terminados en diciembre 2015 y 2014.

Con fecha 20 de octubre de 2014, en Junta Extraordinaria de Accionista número 8 de Trenes Metropolitanos S.A., se acuerda como nombre de fantasía “Tren Central S.A.” y la sigla “TCSA”.

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 con fecha de cierre al 31 de diciembre de 2015 y 2014.

Cabe hacer presente que las obras de construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua denominado Rancagua Xpress, debido a las intervenciones en las vías existentes y a los cortes de energía durante las labores de construcción, ha significado desde mediados de 2013 y particularmente a contar del segundo trimestre de 2014, una disminución muy drástica de las frecuencias de trenes entre Alameda – Rancagua, desde 50 servicios diarios en julio de 2013 a 12 servicios diarios en diciembre de 2015, lo que ha implicado una fuerte baja en los ingresos y costos asociados de Tren Central S.A (TCSA), situación que se mantendrá hasta la puesta en marcha del Proyecto Rancagua Xpress prevista para el año 2016. En vista de lo anterior el proyecto Rancagua Xpress, a través de la Matriz EFE, ha capitalizado costos de venta de TCSA en una proporción equivalente a la disminución de la actividad de los costos fijos, esto bajo el concepto “costos de interrupción” por MM\$5.484.

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, de acuerdo a lo proyectado, más de 22 millones de pasajeros serán transportados anualmente, especialmente en el servicio a Nos el cual estará integrado con Transantiago mediante el medio de pago con tarjeta BIP!

Dicho proyecto no sólo contempla una importante renovación de la flota en el año 2015, con equipos nuevos marca Alstom, sino que también implicará una sustantiva mejora 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 a 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.

ANÁLISIS FINANCIERO DEL ESTADO DE RESULTADOS

Ingresos Operacionales

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

Ingresos Operacionales	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ventas de Pasajes	3.800	4.666	(866)	(18,6%)
Subsidio MTT	423	456	(33)	(7,3%)
Arriendos Comerciales	57	74	(17)	(23,1%)
Otros Arriendos	25	41	(16)	(37,9%)
Ingresos por Publicidad	31	20	11	53,3%
Otros Ingresos	140	37	103	281,5%
Total	4.476	5.295	(819)	(15,5)

Tabla N°1: Ingresos Operacionales

1.- Los ingresos obtenidos por ventas de pasajes disminuyeron en un 18,6% con respecto del periodo anterior a consecuencia de la construcción de los proyectos Rancagua y Nos Xpress, que se traduce en una menor frecuencia y mayor tiempo de viaje producto de las prevenciones en la vía. Cabe destacar que en el servicio Metrotren no se realizaron incrementos o reajustes de tarifas, por tanto la disminución observada se debe a la menor circulación de trenes.

En el servicio Terrasur, se estableció una tarifa de temporada alta al inicio del periodo. Durante el año 2015 se inició la operación de trenes turísticos que compensaron parcialmente la caída de ingresos.

2.- 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 (Nos-San Fernando), producto de la baja de frecuencia resulta en una disminución de este en un 7,3% en relación al mismo periodo del año anterior.

ANÁLISIS RAZONADO

3.- Las partidas Arriendos Comerciales y Otros Arriendos se refieren a ingresos por arriendo de espacios comerciales y servicios de trenes, tales como catering y servicios especiales, los que disminuyen por las mismas razones anteriores

4.- Los Ingresos por Publicidad aumentan por contrato de Torre Reloj el año 2014 se facturaron tres meses por un monto MM\$3,6 y el 2015 se facturó todo el año por MM\$14,2.

5.- Los Otros Ingresos corresponden principalmente al pago que realiza EFE a TCSA por la administración del contrato de Mantenimiento de Infraestructura por UF 300 mensuales, que se inició en agosto 2014.

Según lo anterior los ingresos operacionales presentan una disminución de un 15,4%, lo que se explica principalmente por la caída en la venta de pasajes.

Costos Operacionales Costos de Ventas

Los costos de ventas presentados en la siguiente tabla (N°2) tienen incluido el efecto de compensación por concepto de “costo de interrupción”, salvo en Energía y Depreciación.

Costo De Ventas	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Energía de Tracción	1.599	1.416	183	12,9%
Mantenimiento Material rodante	1.145	1.589	(444)	(28,0%)
Mantenimiento Infraestructura	556	723	(167)	(23,1%)
Gasto SEC y Trafico	162	250	(89)	(35,4%)
Gasto de Guardias de Seguridad	100	164	(64)	(39,2%)
Servicios de Terceros y Ventas	175	420	(245)	(58,4%)
Despreciación	683	895	(212)	(23,7%)
Remuneraciones de Personal	743	822	(79)	(9,6%)
Total	5.161	6.279	(1.117)	(17,8%)

Tabla N°2: Costo de Ventas

Conforme al criterio financiero/contable debe existir una relación entre los ingresos y costos, por lo que en el costo de ventas se encuentra prorrateado el costo de interrupción. Esta compensación se ha incrementado en MM\$1.891 respecto de igual período año anterior lo que es consistente con la disminución de los servicios y pasajeros.

El costo de la Energía de Tracción presentó un incremento de un 12,9%, a pesar de la disminución de los servicios. Esta situación se explica básicamente por aumentos en las tarifas de energía y cambios en la forma de los contratos con las distribuidoras eléctricas.

La depreciación disminuyó 23,7% debido a la venta a valor libros, de 4 automotores modelo UT440 a Ferrocarriles Suburbanos de Concepción, filial del grupo EFE.

La disminución observada en todas las partidas restantes, se explica por la disminución en la actividad.

GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y VENTAS

Gastos de Administración y Ventas	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Remuneracion de Personal de Adm.	1.046	840	206	24,6%
Gastos Administrativos	931	720	210	29,2%
Depreciación y Amortizacion	17	25	(8)	(32,7%)
Total	1.994	1.586	407	25,7%

Tabla N°3: Gasto de Administración y Ventas

El gasto en Remuneraciones del Personal de Administración se incrementó en MM\$206 respecto al año anterior debido a reajuste por inflación, negociación colectiva, finiquitos, reestructuración de la empresa en las áreas de comunicaciones, sistemas, RRHH, gestión y auditoría.

Los gastos administrativos presentan un incremento de un 29,2% por cambio de imagen corporativas, campañas de difusión del proyecto Rancagua Xpress, visita a proveedores extranjeros de material rodante para Buscarril y evento de 100 años del Buscarril.

El tren nocturno a Temuco avanza durante el amanecer, antes de llegar a los bosques de La Araucanía



ANÁLISIS RAZONADO



En el Tren Sabores del Valle se puede degustar de las mejores cepas de vino de Colchagua

Resultado del Ejercicio

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

Resultado EBITDA	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ingresos Operacionales	4.476	5.295	(818)	(15,4%)
Costo de Ventas	(4.478)	(5.384)	905	16,8%
Gastos de Administración y Ventas	(1.977)	(1.560)	(417)	(26,7%)
Resultado EBITDA	(1.979)	(1.648)	(331)	(20,1%)

Tabla N°4: Resultado EBITDA

Al 31 de diciembre de 2015, la Empresa presenta una pérdida EBITDA de MM\$1.979, mayor en MM\$331 comparado con MM\$1.648 el año 2014.

Lo anterior debido a la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua, y la consecuente disminución de pasajeros, lo que ha deteriorado los ingresos, mientras que los costos en Mantenimiento de Material Rodante y servicios de terceros han disminuido producto de la menor circulación de trenes.

Tabla N°5: Resultado del Ejercicio

Resultado EBITDA	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Resultado EBITDA	(1.979)	(1.648)	(331)	20,1%
Depreciación y Amortización del Ejercicio	(700)	(920)	220	(23,9%)
Resultado Fuera de la Explotación				
Otros Ingresos / egresos fuera de la Explotación	(14)	45	(58)	(128,9%)
Resultado FECU	(2.693)	(2.523)	(170)	(6,7%)

La Depreciación disminuyó 23,9% debido a la venta de 4 automotores modelo UT440 a Ferrocarriles Suburbanos de Concepción, filial del grupo EFE.

Otros Ingresos/Egresos fuera de la explotación, disminuyeron en MM\$59 debido a que el año 2014 se registraron reversas de provisiones años anteriores.

La Sociedad al 31 de diciembre del 2015, registra una pérdida total de MM\$2.693, presentando un aumento de MM\$170 en relación al año anterior.

A continuación se muestran los principales indicadores del negocio:

Indicadores Principales del Negocio	Acumulado a Diciembre 2015	Acumulado a Diciembre 2014	Var. %
Pasajeros Transportados	1.356.942	2.303.623	(41,1%)
Pasajeros Kilómetros	135.416.542	194.817.630	(30,5%)
Tren Kilómetro	1.117.539	1.416.528	(21,1%)
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	169.032.215	219.486.034	(23,0%)
Dotación	256	257	(1,2%)
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	2.600	2.026	28,4%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	3.157	3.294	(4,2%)
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	26	24	8,8%
Costo Medio (\$/Tren Kilómetro)	(6.402)	(5.552)	(15,3%)
Eficiencia (EBITDA/Pax. Kilómetro)	(14,61)	(8,46)	(72,6%)

El Costo Medio considera los costos de interrupción y depreciación.

Tabla N°6: Indicadores Principales del Negocio

Durante el año 2015 se concretaron contrataciones, para el área de Comunicaciones y Sistemas, Mantenimiento y Proyectos, Control de Gestión y Auditoría, producto de la reestructuración de la empresa.

ANÁLISIS RAZONADO



Nuestra tripulación recibe a los pasajeros brindando seguridad y calidez a bordo

El ingreso medio es superior al año anterior, esto se explica por cambios en la composición de los viajes hacia rutas de mayor distancia y la gestión tarifaria realizada en el servicio Terrasur, donde se comenzó a aplicar de lunes a domingo la tarifa de mayor valor, correspondiente al horario de “súper punta”, y servicios turísticos. A continuación, se puede observar el ingreso medio por servicio:

Fecu	Acumulado
SERVICIO	INGRESO MEDIO
METROTREN 2015	\$1.118
METROTREN 2014	\$1.104
VARIACIÓN 2015/2014	1%
TERRASUR 2015	\$10.268
TERRASUR 2014	\$9.549
VARIACIÓN 2015/2014	8%
BUSCARRIL 2015	\$1.012
BUSCARRIL 2014	\$988
VARIACIÓN 2015/2014	2%
TOTAL 2015	2.801
TOTAL 2014	2.026
VARIACIÓN 2015/2014	38%

1. ANÁLISIS DEL ESTADO SITUACIÓN FINANCIERA

ACTIVOS

ACTIVOS	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Efectivo y equivalentes al efectivo	161	490	(329)	(67,2%)
Deudores Comerc. y otras ctas, por cobrar	1.120	1.117	3	0,2%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	9.681	9.220	461	5,0%
Activos Corrientes	10.961	10.828	134	1,2%
Activos no Corrientes	28.837	17.560	11.277	64,2%
TOTAL DE ACTIVOS	39.799	28.388	11.411	40,2%

Tabla N°7: Activos

El activo de la empresa se compone de los siguientes rubros y sus variaciones se explican por:
Activos Corrientes: Aumentaron en MM\$134 con relación a diciembre del año anterior, debido principalmente a la disminución de saldo de bancos y el aumento de cuentas por cobrar a empresas relacionadas (cuyo detalle se presenta en la siguiente tabla N°8):

Descripción de la Transacción	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$
Cuentas por Cobrar			
Vta. Pasajes Personal EFE	12	35	(23)
Otros Cobros (*)	489	147	342
Costo de interrupción	9.077	4.010	5.067
Fondo a Rendir a MTT	103	4.230	(4.127)
Venta de UT a Fesub	0	798	(798)
Total	9.681	9.220	461

Tabla N°8: Descripción de la Transacción

*Otros cobros corresponden a remuneraciones por reembolsar MM\$133, personal activable a proyecto MM\$224, cobro por administración contratos de Infraestructura MM\$46, consumos básicos MM\$75 y otros MM\$11.

Fondo a rendir del MTT : se refiere a la cuenta por cobrar por concepto de los fondos entregados a EFE vía mandato para rendir los estudios de ingeniería del proyecto a Malloco. Venta UT a Fesub: La diferencia corresponde al pago realizado en junio de 2015.

ANÁLISIS RAZONADO

Activos no Corrientes: Aumentan en MM\$11.277, lo que corresponde a un 64,2% en relación al 31 de diciembre del 2014, esto debido principalmente, a la adquisición de 4 Automotores Xtrapolis para el proyecto RX, cuyo monto asciende a MM\$10.898.

Pasivos

PASIVOS	31.12.2015 MM\$	31.12.2014 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Cuentas Comerciales y otros	1.079	5.113	(4.034)	(78,9%)
Ctas. por pagar a ent. relacionadas	14.636	6.504	8.133	125,0%
Pasivos Corrientes	15.715	11.617	4.098	35,3%
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	10.339	-	10.339	-
pasivos no Corrientes	10.898	11.231	(333)	(3,0%)
Pasivos no Corrientes	21.237	11.231	10.006	89,1%
Patrimonio	2.847	5.539	(2.693)	(48,6%)
TOTAL DE PASIVOS	39.799	28.388	11.411	40,2%

Tabla N°9: Pasivos

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

- Pasivos Corrientes:

Cuentas comerciales y otros: disminuyó en MM\$4.034, en relación a diciembre del año 2014, debido a rendición de fondo al MTT por concepto del mejoramiento de cuatro estaciones (Buin, Paine, San Francisco y Rancagua) y estudios de proyecto Malloco.

- Cuentas por pagar a empresas relacionadas: aumentan en MM\$8.133 por los costos de operaciones, que incluyen el mantenimiento, energía de tracción, SEC y peaje variable, todos servicios prestados por la Matriz.

- Pasivos no Corrientes:

Ctas. por Pagar no corriente a empresa relacionada: Corresponde al saldo por pagar de largo plazo a EFE por la compra de 4 Automotores Xtrapolis, recepcionados durante el año 2015.

- Pasivo no Corriente: Corresponde a la contrapartida del activo por convenio de transferencia de recursos suscrito con la Subsecretaría de Transporte para la compra de material rodante (Automotores Xtrapolis). Según NIC 20 el tratamiento de subvenciones relacionadas con activos bajo el método de renta contabiliza las subvenciones como ingreso diferido que se reconoce en resultados sobre una base sistemática a lo largo de la vida útil del correspondiente activo.
- Patrimonio: Este disminuye en MM\$2.693.- en relación al 31 de diciembre de 2014 debido a la pérdida del ejercicio a diciembre de 2015.

Indicadores Financieros

INDICE	EXP. INDICE	31.12.2015	31.12.2014
Líquides corriente	Veces	0,70	0,93
Razón acida	Veces	0,70	0,93
Capital de Trabajo Neto	MM\$	(4.754)	(789)
Deuda a corto plazo	%	0,43	0,51
Deuda a largo plazo	%	0,57	0,49

Tabla N°10: Índices

La empresa presenta capital de trabajo negativo, principalmente por las cuentas por pagar a las empresas relacionadas.

Debido a la operación disminuida de TCSA por las obras de construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua que afectan especialmente al 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.

Rentabilidad

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

En el período terminado a diciembre de 2015 en relación al mismo período del 2014, se observa un menor volumen en pasajeros de 41,1%, lo que se debe básicamente al menor tráfico de trenes por la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua. Sin embargo la disminución de ingresos es sólo de un 15,5% debido a la gestión tarifaria y servicios turísticos, realizada durante el año 2015.

ANÁLISIS RAZONADO



En julio, miles de turistas sudamericanos viajaron con nosotros para acompañar a sus selecciones en la Copa América

a.1) Transporte de Pasajeros en miles

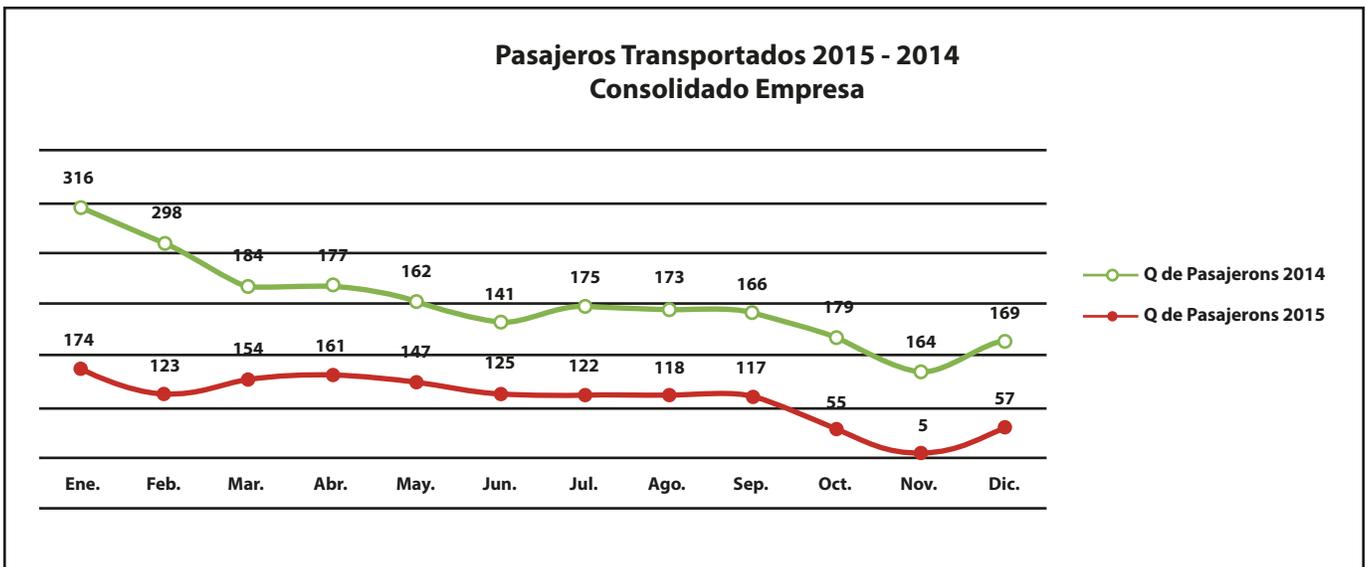


Gráfico N°1: Pasajeros Transportados 2014 y 2015

a.2) Ingreso Medio

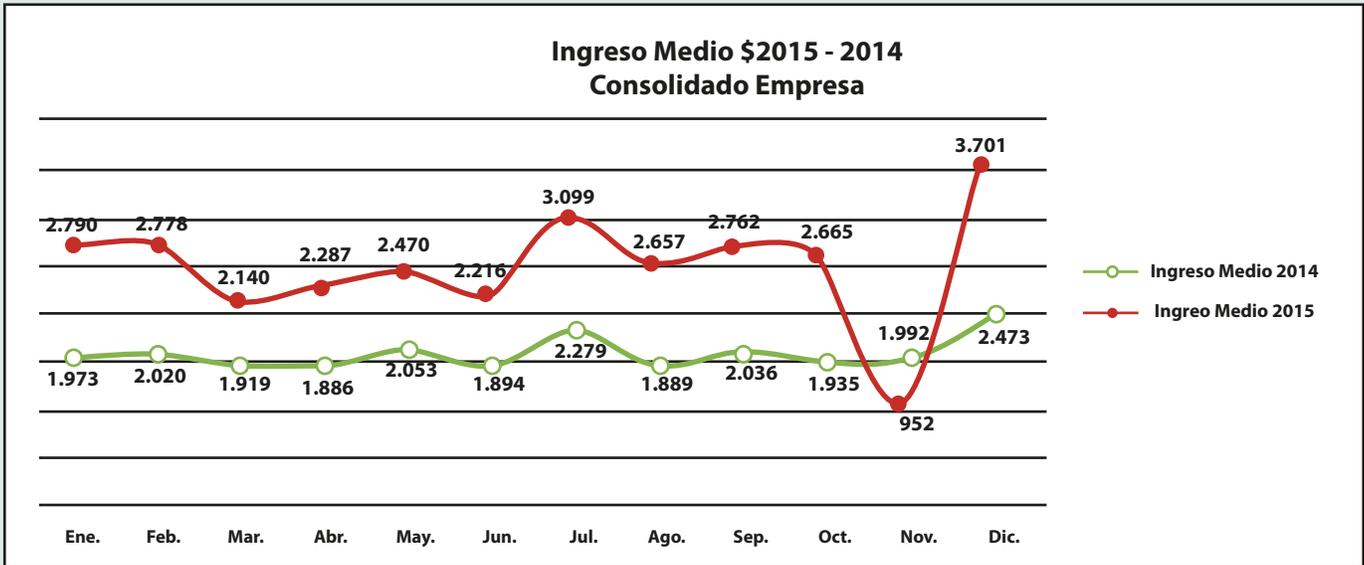


Gráfico N°2: Ingreso Medio 2014 y 2015

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, salvo en octubre debido a la interrupción de servicios, y en diciembre debido a que los pasajeros del servicio Metro disminuyeron en una proporción mayor a los del servicio Terrasur, que posee una tarifa mayor.

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 mayoritariamente a la venta de pasajes.

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

b.2) Flujos de financiamiento

Corresponden a crédito con la Matriz por deudas derivadas del funcionamiento operacional (corto plazo). La Matriz actúa por cuenta de la Filial ante proveedores de servicios, tales como en la mantenimiento de los trenes, energía eléctrica de tracción, etc. La principal razón que explica 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 compra de nuevos activos, activación por grandes mantenciones a automotores e inversión en ruedas. Esto produce un aumento en este ítem, aumenta la cuenta relacionada con la Matriz en cuentas por pagar.

ANÁLISIS RAZONADO



Desde Enero de 2015, Renaioco volvió a prestar servicio de pasajeros gracias al Tren Central Temuco

Análisis de Riesgos

Riesgo de Mercado

Las cifras de pasajeros transportados al cierre de diciembre del 2015 alcanzaron a 1.356.942 pasajeros, comparados con 2.303.623 durante el mismo periodo del año 2014, lo cual equivale a una caída del 41,1%.

Esta situación representa una etapa de transición de la compañía. En efecto, la mayor parte de la disminución de pasajeros observada en el año 2015 obedece a razones estrictamente temporales, por el menor tráfico de trenes, producto de la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua. Estos proyectos modernizadores concluirán el año 2016; se proyecta que en régimen los pasajeros transportados se incrementen en unos 12 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 una pérdida EBITDA que al 31 de diciembre de 2015 alcanzó MM\$1.979, básicamente explicado por el menor tráfico de trenes implicado por la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua y por la disminución en los costos de venta debido al traspaso de parte de éstos al Proyecto Rancagua Express 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 2015 Trenes Metropolitanos S.A. sólo posee cuentas por pagar de tipo comercial las cuales son expresadas en pesos y no han generado diferencias de cambio ni reajustes por intereses.

Suspensión de servicios

Con fecha 29 de septiembre se informó a la SVS en calidad de hecho esencial, la decisión del Directorio de suspender los servicios entre el 14 de octubre y el 3 de diciembre de 2015, ambas fechas inclusive, teniendo como antecedentes lo siguiente:

1.- Que la decisión referida fue adoptada por el Directorio de la sociedad, teniendo en consideración lo informado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), mediante carta GG-352/2015, la que en su calidad de propietaria de la infraestructura que opera Trenes Metropolitanos S.A. y ejecutora del Proyecto Rancagua Express, resolvió ejecutar la fase final de las obras del referido proyecto, disponiendo de la vía férrea que utiliza esta empresa, en forma total y completa, hecho que impidió el tránsito ferroviario en el período comprendido entre el día 13 de octubre y el día 3 de diciembre de 2015.

2.- Este hecho no afectó la situación financiera de la sociedad, habida cuenta que EFE, en su condición de propietaria de la infraestructura que opera Trenes Metropolitanos S.A. y ejecutora del Proyecto Rancagua Express, implementó un mecanismo de compensación por perjuicios a la sociedad Trenes Metropolitanos S.A.

A bordo del Tren Sabores y Espumante se puede escuchar folklor y música clásica



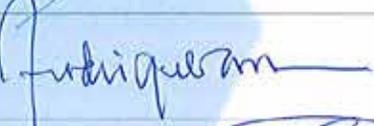
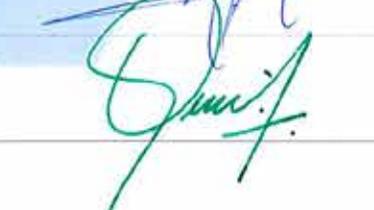
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

RUT : 96.756.320 - K

Razón Social : TRENES METROPOLITANOS S.A.

En sesión de Directorio N° 187, celebrada el 22 de marzo de 2016, 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 2015, 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	



 **TrenCentral**
—GRUPO EFE