



MEMORIA ANUAL 2016

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Índice

	Página
1.- Carta Presidente Directorio	3
2.- Organigrama	5
3.- Directorio y Administración	6
4.- Análisis Razonado	7
5.- Estados Financieros	20

1.- Carta Presidente Directorio

El ejercicio 2016 ha sido el último período en el que Tren Central ha estado en una etapa de preparación para la puesta en marcha de los dos proyectos más emblemáticos que ha tenido en su historia. En efecto, en diciembre de 2012 se realizaron las primeras acciones que dieron inicio a una iniciativa que tenía como principal objetivo el confinamiento de las vías del ferrocarril entre Santiago y Rancagua.

Conceptualmente esta idea original, se fue modificando en el tiempo hasta llegar a las características actuales de dos proyectos que empezarán a prestar servicios durante el primer semestre del próximo 2017: MetroTren Santiago-Nos y MetroTren Santiago-Rancagua.

Entre 2014 y 2016, período de construcción y obras de estas dos iniciativas, la actividad normal e histórica de Tren Central vio disminuida sus operaciones, desde 72 a 4 servicios diarios, manteniendo solamente aquellos en horas punta mañana y tarde, además de forma extraordinaria este Directorio aprobó la paralización total de los servicios a excepción del operado por el Buscarril

Talca-Constitución, durante 50 días, para permitir obras que constituían faenas críticas de interconexión, tanto viales como de energización de redes.

Estos hechos explican fundamentalmente los resultados financieros, teniendo en cuenta que esta etapa de construcción finaliza próximamente y que ya se han explicitado las fechas y calendarización de los períodos de puesta en marcha blanca, con y sin pasajeros.

No cabe duda que cuando estos dos servicios estén plenamente operativos, marcarán una nueva etapa para el desarrollo de la Compañía, que traerán consigo nuevos desafíos y oportunidades. Es posible vislumbrar además, el beneficio que traerá a medio millón de habitantes de la zona sur de Santiago. Estos beneficios no sólo se traducirán en menores tiempos de viajes y con esto una

mejora obvia en la calidad de vida de estas personas y sus familias, sino que MetroTren Santiago-Nos se constituirá en un nuevo medio de integración vial para el sistema de transporte metropolitano, junto a Metro y a los buses, con tarifa integrada. Y por su parte, también MetroTren Santiago-Rancagua traerá consigo un impacto positivo para la Sexta Región.

Este hecho, podemos afirmar con optimismo, será una muy buena noticia que consolidará el modo ferroviario como una alternativa eficaz y moderna para el transporte de una mega ciudad como es la capital de Chile, se constituirá en una realidad que podrá ser replicada en servicios ferroviarios igualmente integrados, tanto hacia el Poniente, como hacia el Norte de la Región Metropolitana.

Como Directorio, nos sentimos satisfechos de haber conducido el desarrollo de Tren Central en esta especial etapa. Nuestra gestión se ha concentrado en anticipar oportunidades, permitiendo y alentando la concreción de nuevos servicios como han sido los trenes turísticos, que operan en fines de semana, períodos en los que las vías se encuentran operativas, ha sido una muy buena experiencia que, por supuesto, tiene espacio para mejoras y un crecimiento mayor, la experiencia exitosa en otros países en este tipo de servicios y la coordinación con SERNATUR pronostican un futuro auspicioso.

El evitar riesgos, también ha sido una preocupación permanente de este período, hemos constituido un comité con tal propósito en el seno de este Directorio y trabajado

conjuntamente con el Grupo EFE, convirtiéndonos en la primera filial que diseña una matriz de riesgos que aporta al resto del grupo, una suerte de plan piloto en estas materias.

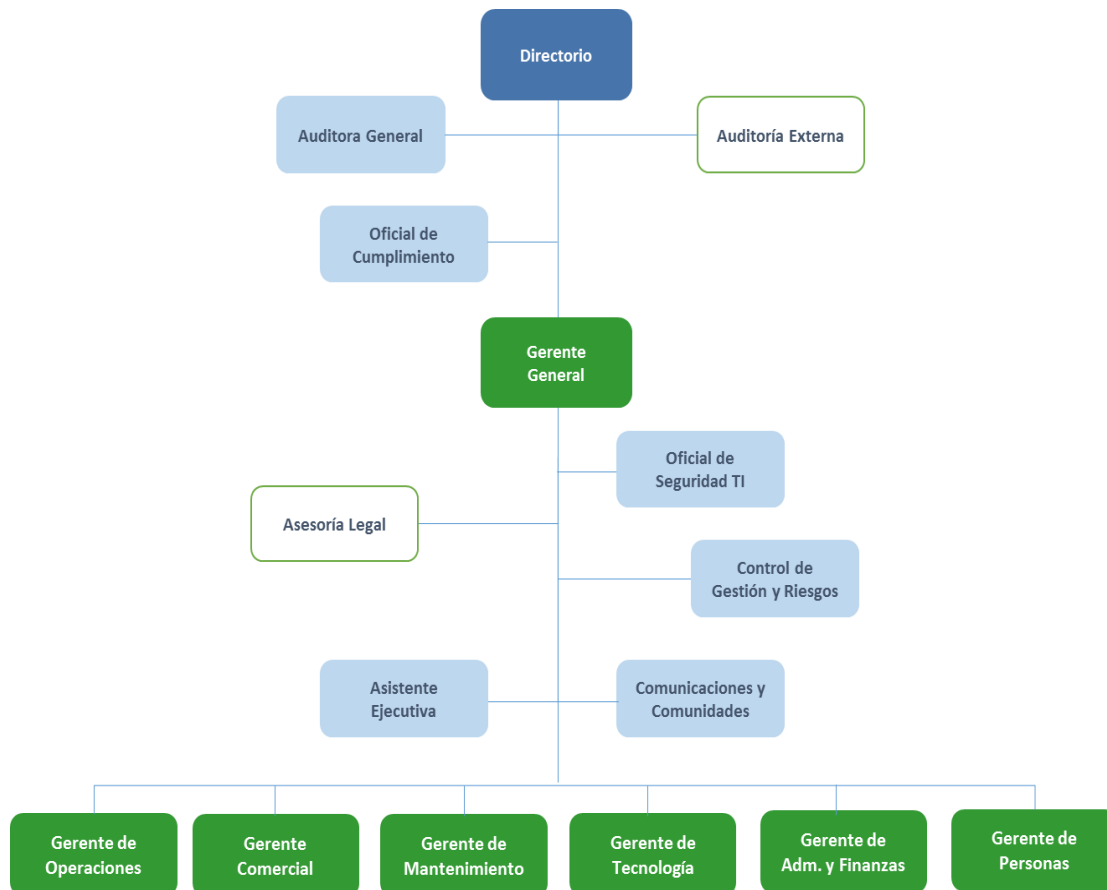
Tren Central contempla la operación de cinco servicios, los dos proyectos nuevos, MetroTren Santiago-Nos y Santiago-Rancagua, el Buscarril Talca-Constitución, los servicios turísticos y el Terra hasta la ciudad de Chillán, significan acciones de innovación y motivación especial para todos nuestros profesionales, técnicos, trabajadores y colaboradores, generando la creación de valor, que la convertirán en una empresa de servicio de transporte ferroviario de excelencia.

Nuestra labor como Directorio, en forma permanente ha intentado, -creemos con éxito- estimular a la Administración en la consecución de las metas propuestas. Esta será una empresa que crecerá dos tercios en personal, si comparamos cuando comenzamos nuestra gestión en 2014, este crecimiento da cuenta de los desafíos expresados anteriormente. Salir de la inercia de un largo período de construcción de estos proyectos, con una actividad reducida, es por sí un desafío mayor, para lo que se ha requerido de un liderazgo robusto y con una mirada puesta en el futuro inmediato, esto nos da seguridad que este porvenir será promisorio.



José Luis Rodríguez Morales
Presidente Directorio
Tren Central

2.- Organigrama Trenes Metropolitanos S.A.



3.- Directorio y Administración Trenes Metropolitanos S.A.

Directorio	CARGO
José Luis Rodríguez Morales	Presidente
Luis Guillermo Vásquez Úbeda	Vicepresidente
Fernando Zamorano Fernández	Director
Mónica Sara Zucker Gottdiener	Director
Milton Guillermo Bertín Jones	Director

Administración	CARGO
Juan Pablo Palomino Álvarez	Gerente General
Lautaro Contreras Vera	Gerente Adm. Y Finanzas
Jorge Cornejo Pizarro	Gerente de Mantenimiento
Guillermo Ramírez Muñoz	Gerente de Operaciones
José Arenas Pizarro	Gerente de Sistemas y Peajes
María Mabel Cabello Corvalán	Gerente Comercial
Claudia Trejo Rojas	Gerente de Personas

4.- ANALISIS RAZONADO

De los Estados Financieros
Al 31 de Diciembre 2016 y 2015

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 2016 y 2015.

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 2016 y 2015.

Cabe hacer presente que las obras de construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua, 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 4 servicios diarios en diciembre de 2016, esto significó una disminución del volumen de pasajeros en un 53,5% en el periodo terminado al 31 de diciembre de 2016, en comparación al mismo periodo del año 2015, con la consiguiente baja en los ingresos asociados de Tren Central S.A (TCSA), situación que se mantendrá hasta la puesta en marcha de Metrotren Rancagua y Metrotren Nos prevista para el primer trimestre del año 2017. En vista de lo anterior, el proyecto, a través de la Matriz EFE, ha capitalizado costos fijos de venta de TCSA en una proporción equivalente a la disminución de la actividad en, esto bajo el concepto "costos de interrupción" por MM\$6.537 durante el año 2016.

La culminación del citado proyecto y la inauguración de los servicios con un alto estándar le darán un nuevo impulso y tamaño a la Compañía. En efecto, de acuerdo a lo proyectado, más de 22 millones de pasajeros serán transportados anualmente, especialmente en el servicio a Metrotren Nos el cual estará integrado con Transantiago mediante el 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	31.12.2016 MM\$	31.12.2015 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ventas de pasajes	3.180	3.850	(670)	(17,4%)
Subsidio MTT Buscarril	468	335	133	39,7%
Subsidio MTT Metro Tren	24	88	(64)	(72,7%)
Arriendos comerciales (espacio en estaciones)	65	57	8	14,0%
Otros arriendos (interior de trenes)	25	25	0	0,0%
Ingresos por publicidad	17	31	(14)	(45,2%)
Otros ingresos (contrato de Adm., con EFE)	94	90	4	4,4%
Total	3.873	4.476	(603)	(13,5%)

Tabla N°1: Ingresos Operacionales

Los ingresos obtenidos por venta de pasajes disminuyeron en un 17,4% con respecto del periodo anterior a consecuencia de la construcción de los proyectos Metrotren Rancagua y Metrotren Nos, lo que se manifiesta en una menor frecuencia y mayor tiempo de viaje afectando el fuertemente el flujo de pasajeros, de hecho, la cantidad de viajes día promedio durante el año 2016 alcanza a 1.754 versus los 3.769 del 2015 sumado los servicios Metrotren, Terrasur y Buscarril.

El ingreso por concepto de subsidio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) presenta el siguiente comportamiento:

Subsidio de Metrotren, disminuyó en un 72,7% debido a que cae proporcionalmente al número de pasajeros transportados fuera del área regulada en el servicio (Nos-San Fernando).

Subsidio de Buscarril, aumenta en un 39,7%, debido al nuevo contrato que se firmó con el MTT a contar de mayo del 2016, este considera la actualización en la estructura de costo del servicio, cuyo aporte mensual aumentó de MM\$27 a MM\$45 por mes.

Arriendos Comerciales y Otros Arriendos, se refieren a ingresos por espacios en estaciones y al interior de trenes que se han incrementado pese a la disminución de la actividad.

Ingreso por Publicidad, disminuyó en un 45,2% debido a la menor cantidad de frecuencias durante el año 2016 haciendo menos atractivo el servicio para efectos de avisaje.

Los Otros Ingresos corresponden principalmente a la facturación realizada a EFE por la administración del contrato de Mantenimiento de Infraestructura, la que equivale a UF 300 mensuales y que se mantiene al ser un monto fijo mensual.

En resumen, según lo anterior los ingresos operacionales presentan una disminución de un 13,5%, explicado principalmente por la caída en la venta de pasajes de Metrotren y su subsidio.

Costos Operacionales

Costos de Ventas

Los costos de ventas presentados en la siguiente tabla (Nº2) tienen incluido el efecto compensación por concepto de "costo de interrupción", salvo en Energía y Depreciación.

Costo De Ventas	31.12.2016 MM\$	31.12.2015 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Energía de tracción	961	1.598	(637)	(39,9%)
Mantenimiento material rodante	1.125	1.144	(19)	(1,7%)
Mantención infraestructura	585	556	29	5,2%
Gasto SEC y tráfico	62	162	(100)	(61,7%)
Gasto de guardias de seguridad	41	100	(59)	(59,0%)
Servicios de terceros y ventas	206	175	31	17,7%
Depreciación	444	683	(239)	(35,0%)
Remuneraciones de personal	981	743	238	32,0%
Total	4.405	5.161	(756)	(14,6%)

Tabla Nº2: 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 prorratedo el costo de interrupción. Esta compensación se ha incrementado en MM\$1.053 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 una disminución 39,9%, debido a la disminución precio de energía y menor tráfico de Trenes.

El mantenimiento de material rodante muestra una disminución leve de un 1,7%, en la cual podemos señalar como mayor costo la mantención de la composición que realiza servicios a Temuco y como baja la exclusión del contrato de un equipo UTS a partir de septiembre de 2016.

Mantenimiento Infraestructura aumentó en un 5,2%, lo que se debe a trabajos realizados en estaciones y hogares.

La depreciación disminuyó 35,0%, lo que se debe a que existen equipos que ya han terminado su vida útil contable lo que implica que se han dejado de depreciar, sin embargo, no han cumplido el kilometraje necesario para ingreso a gran revisión. Adicional al parque de trenes del tipo UT-440 y UTS-444, Tren Central cuenta con 4 trenes del tipo Xtrápolis Modular esperando ser utilizados para la puesta en marcha, los que no están siendo depreciados.

Servicios de terceros y ventas aumenta en un 17,7% por comisiones variables de operadores turísticos.

Remuneraciones aumenta en un 32,0% debido a la contratación de personal de tráfico, maquinistas y ayudante de maquinistas, cabe señalar que en Tren Central durante el 2016 la dotación ha crecido de 256 a 459 colaboradores cuya mayor proporción corresponde a personal operativo.

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	31.12.2016 MM\$	31.12.2015 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Remuneraciones de personal de adm.	1.080	1.046	34	3,3%
Gastos administrativos	1.046	931	115	12,4%
Depreciación y amortización	37	17	20	117,6%
Total	2.163	1.994	169	8,5%

Tabla N°3: Gasto de Administración y Ventas

El gasto en Remuneraciones del Personal de Administración se incrementó en 3,3% respecto al año anterior debido a reajuste por inflación y reestructuración de empresa en las áreas de sistemas y comercial.

Los gastos administrativos presentan un incremento de un 12,4% que corresponde a un aumento en gastos de asesorías de reclutamiento y seguimiento de proyectos, Fiscalía por Multirut, telefonía y página Web.

Depreciación y Amortización, aumenta debido a la compra de activos menores como computadores, muebles, etc.

Resultado del Ejercicio

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

Resultado Ebitda	31.12.2016 MM\$	31.12.2015 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ingresos Operacionales	3.873	4.476	(603)	(13,5%)
Costo de Ventas	(3.961)	(4.478)	517	(11,5%)
Gasto de Administración y Ventas	(2.126)	(1.977)	(149)	7,5%
Resultado Ebitda	(2.214)	(1.979)	(235)	11,9%

Tabla N°4: Resultado EBITDA

Al 31 de diciembre de 2016, la Empresa presenta una pérdida EBITDA de MM\$2.214, mayor en MM\$235 comparado con MM\$1.979 el año 2015, lo anterior debido a los impactos que genera la construcción del proyecto de modernización a Nos y a Rancagua, y la consecuente disminución de pasajeros. El mayor gasto de administración se debe a gastos de asesorías, fiscalía, telefonía y página Web.

Resultado y EBITDA	31.12.2016 MM\$	31.12.2015 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Resultado EBITDA	(2.214)	(1.979)	(235)	11,9%
Depreciación y amortización del ejercicio	(481)	(700)	219	(31,3%)
Resultado Fuera de la Explotación				
Otros ingresos / egresos fuera de la explotación	(211)	(14)	(197)	1407,1%
Resultado FECU	(2.906)	(2.693)	(213)	7,9%

Tabla N°5: Resultado del Ejercicio

La depreciación y Amortización disminuyó 31,3%, lo que se debe a que existen equipos que ya han terminado su vida útil contable, lo que implica que se han dejado de depreciar, sin embargo, no han cumplido el kilometraje necesario para ingreso a gran revisión.

Otros Ingresos / egresos fuera de la Explotación, el aumento se debe a los intereses de la Cta. Cte. Mercantil de MM\$103 y, junto con reversa de provisiones generadas en años anteriores.

La Sociedad al 31 de diciembre del 2016, registra una pérdida total de MM\$2.906, presentando un aumento de MM\$213 en relación al año anterior.

A continuación se muestran los principales indicadores del negocio:

Indicadores Principales del Negocio	01.01.2016 31.12.2016	01.01.2015 31.12.2015	Var. %
Pasajeros Transportados	631.357	1.356.942	(53,5%)
Pasajeros Kilómetros	93.126.716	135.416.542	(31,2%)
Tren Kilómetro	835.949	1.117.538	(25,2%)
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	123.296.099	169.032.215	(27,1%)
Dotación	459	256	79,3%
Ingreso Medio (\$/Pasajero)	5.038	2.838	77,5%
Ingreso Medio (\$/Tren Kilómetro)	3.805	2.846	33,7%
Ingreso Medio (\$/Pax. Kilómetro)	34	23	45,4%
Costo Medio (\$/Tren Kilómetro)	7.857	6.403	22,7%
Costo Medio (\$/Pax. Kilómetro)	71	53	33,5%
Margen Operacional (\$/Pax. Kilómetro)	(5,7)	(5,1)	13,0%
Eficiencia (EBITDA/Pax. Kilómetro)	(23,77)	(14,62)	62,6%

El Costo Medio considera los costos de interrupción y depreciación.

Tabla N°6: Indicadores Principales del Negocio

El ingreso medio es superior al año anterior, explicado en cambios en la composición de los viajes hacia rutas de mayor distancia sumado al alza de tarifas en el servicio Metrotren Rancagua realizada el 30 de enero 2016.

Ingreso Medio	01.01.2016 31.12.2016	01.01.2015 31.12.2015	Var. %
Metrotren	1.274	1.118	13,95%
Terrasur	10.904	10.268	6,19%
Buscarril	1.014	1.012	0,20%
Total	5.038	2.838	77,50%

Tabla N°7: Ingreso Medio

1. ANÁLISIS DEL ESTADO SITUACIÓN FINANCIERA

ACTIVOS

ACTIVOS	31.12.2016 MM\$	31.12.2015 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Efectivo y equivalentes al efectivo	215	161	54	33,5%
Deudores Comerc. y otras ctas. por cobrar	197	156	41	26,3%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1.014	964	50	5,2%
Activos Corrientes	1.426	1.281	145	11,3%
Activos no Corrientes	27.890	28.837	(947)	(3,3%)
TOTAL DE ACTIVOS	29.316	30.118	(802)	(2,7%)

Tabla N°8: Activos

El activo de la empresa se compone de los siguientes rubros y sus variaciones se explican por:

Activos Corrientes: Aumentaron en MM\$145 producto de las cuentas por cobrar a entidades relacionadas, deudores comerciales y saldos en bancos.

Activos no Corrientes: Disminuyen en MM\$947 (3,3%), correspondiente a la cuenta por cobrar con el MTT que baja por concepto de la cuota de compra de trenes Xtrapolis.

Pasivos

PASIVOS	31.12.2016 MM\$	31.12.2015 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Cuentas Comerciales y otros	1.344	959	385	40,1%
Cuentas por pagar a ent. relacionadas	7.812	5.075	2.737	53,9%
Pasivos Corrientes	9.156	6.034	3.122	51,7%
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	9.321	10.339	(1.018)	(9,8%)
Pasivos no Corrientes	10.898	10.898		0,0%
Pasivos no Corrientes	20.219	21.237	(1.018)	(4,8%)
Patrimonio	(59)	2.847	(2.906)	(102,1%)
TOTAL DE PASIVOS	29.316	30.118	(802)	(2,7%)

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: aumentó en MM\$385 por incremento de la cuenta de proveedores y extensión del ciclo de pago.

Cuentas por Pagar a empresas relacionadas: aumentan en MM\$2.737 por la cuenta corriente Mercantil y costos de operaciones, que incluyen el mantenimiento, energía de tracción y peaje variable, todos servicios prestados por la Matriz.

Pasivos no Corrientes:

Cuentas por Pagar no corriente a empresa relacionada: Corresponde al saldo de largo plazo con EFE por la compra de 4 Automotores Xtrapolis recepcionados durante el año 2016 y su disminución corresponde al pago de la cuota.

Pasivo no Corriente: Corresponde a la contrapartida del activo por convenio de transferencia de recursos suscrito con la Subsecretaria de Transporte para la compra de material rodante (Automotores Xtrapolis). 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\$2.906.- en relación al 31 de diciembre de 2015 debido a la pérdida del ejercicio a diciembre de 2016.

Indicadores Financieros

INDICE	EXP. INDICE	31.12.2016	31.12.2015
Liquidez corriente	veces	0,16	0,21
Razón ácida	veces	0,16	0,21
Capital de Trabajo Neto	MM\$	(7.730)	(4.753)
Deuda a corto plazo		0,31	0,22
Deuda a largo plazo		0,69	0,78

Tabla N°10: Índices

La empresa presenta capital de trabajo negativo, principalmente por la 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.

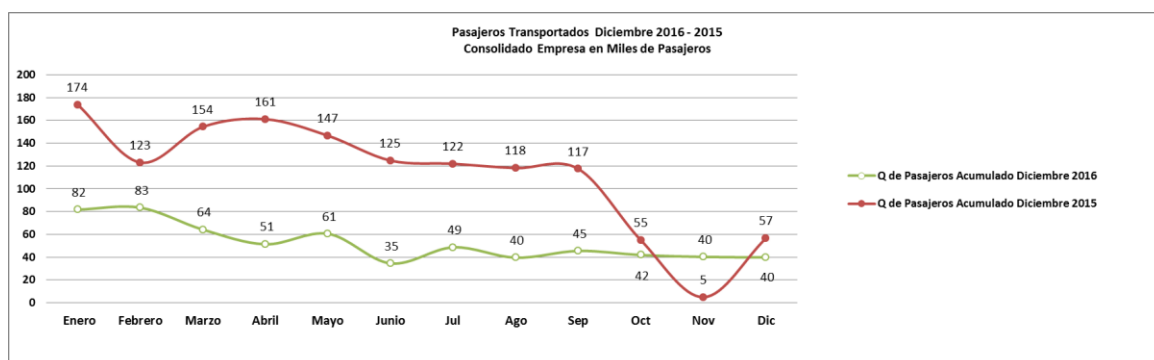
Rentabilidad

Variaciones más importantes en los mercados en que participa.

En el período terminado a diciembre de 2016 en relación al mismo período del 2015, se observa un menor volumen en pasajeros de 53,5%, 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 13,5% debido a la gestión tarifaria, servicios turísticos y aumento de subsidio de Buscarril.

Transporte de Pasajeros en miles

Gráfico N°1: Pasajeros Transportados 2015 y 2016



Ingreso Medio

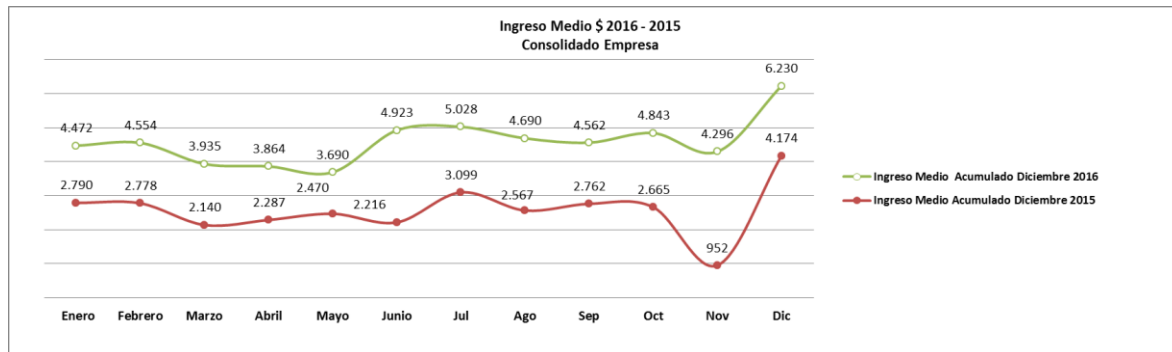


Gráfico N°2: Ingreso Medio 2015 y 2016

El ingreso medio se mantiene en un rango superior al año anterior explicado principalmente por cambios en la composición de los viajes hacia rutas de mayor distancia producto de la baja en pasajeros del servicio Metrotren.

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

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.

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.

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 de Riesgos

Riesgo de Mercado

Las cifras de pasajeros transportados al cierre de diciembre del 2016 alcanzaron a 631.357 pasajeros, comparados con 1.356.942 durante el mismo periodo del año 2015, lo cual equivale a una caída del 53,5%.

Esta situación representa una etapa de transición de la compañía. En efecto, la mayor parte de la disminución de pasajeros observada en el año 2016 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 2017; 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 2016 alcanzó MM\$2.214, 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 Metrotren Rancagua 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 2016 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.

5.- Estados Financieros

Al 31 de Diciembre de 2016 y 2015

M\$: Miles de Pesos Chilenos

UF: Unidad de Fomento

Contenido:

Estados de Situación Financiera Clasificado

Estados de Resultados Integrales por Función

Estados de Cambio en el Patrimonio Neto

Estado de Flujos Efectivo

Notas a los Estados Financieros

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

A los señores Presidente y Directores de
Trenes Metropolitanos S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros adjuntos de Trenes Metropolitanos S.A., que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2016 y los correspondientes estados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha y las correspondientes notas a los estados financieros.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros

La Administración de la Empresa 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 nuestra auditoría. Efectuamos nuestra auditoría 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 a las circunstancias, pero no con 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 estados financieros mencionados en el primer párrafo, presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Trenes Metropolitanos S.A. al 31 de diciembre de 2016 y los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros descritas en Nota 2 a los estados financieros adjuntos.

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, Trenes Metropolitanos S.A. depende financieramente del apoyo del Estado de Chile, el cual ha sido otorgado hasta la fecha a través de planes trienales y otras formas de financiamiento a través de su empresa matriz, Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

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.

Otros asuntos, re- expresión de los estados financieros al 31 de diciembre de 2015

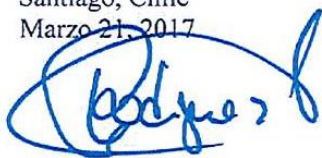
Tal como se indica en Nota 3, los estados financieros al 31 de diciembre de 2015 han sido reexpresados.

Otros asuntos, informe de otros auditores sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 2015

Los estados financieros de Trenes Metropolitanos S.A. por el año terminado al 31 de diciembre de 2015 antes de ser re- expresados, fueron auditados por otros auditores, quienes expresaron una opinión sin modificaciones sobre los mismos en su informe de fecha 22 de marzo de 2016.



Santiago, Chile
Marzo 21, 2017



Juan Carlos Rodriguez
Rut: 10.024.147-1

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de Situación Financiera Clasificado
 Al 31 de diciembre de 2016 y 2015.
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ACTIVOS	Nota	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
ACTIVOS CORRIENTES			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	214.709	160.748
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5	197.365	155.644
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	6	1.014.305	964.448
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		1.426.379	1.280.840
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	6	9.320.540	10.338.609
Activos intangibles distintos de la plusvalía	8	37.145	21.715
Automotores y Otros Activos	9	18.531.581	18.476.959
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		27.889.266	28.837.283
TOTAL ACTIVOS		29.315.645	30.118.123

Las notas adjuntas son parte integral de los presentes estados financieros.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de Situación Financiera Clasificado
 Al 31 de diciembre de 2016 y de 2015.
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	Nota	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
PASIVOS CORRIENTES			
Cuentas por pagar Comerciales y otras cuentas por pagar	10	943.070	635.250
Otros Pasivos no Financieros	11	66.993	64.086
Beneficios a los Empleados	12	333.832	260.045
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	7.812.242	5.075.182
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		9.156.137	6.034.563
PASIVOS NO CORRIENTES			
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	20.218.982	21.237.051
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		20.218.982	21.237.051
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		(26.119.371)	(23.213.388)
TOTAL PATRIMONIO		(59.474)	2.846.509
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO		29.315.645	30.118.123

Las notas adjuntas son parte integral de los presentes estados financieros.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Estados de resultado integrales por función
 Por el periodo terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

Estado de Resultados Integrales por Función	Nota	Acumulado 01.01.2016 31.12.2016 M\$	Acumulado 01.01.2015 31.12.2015 M\$
Ingresos de Actividades Ordinarias	14	3.872.834	4.476.383
Costo de Ventas	15	(4.405.292)	(5.161.336)
Margen Bruto		(532.458)	(684.953)
Gasto de Administración y Ventas	16	(2.162.787)	(1.993.813)
Otros Egresos	17	(120.000)	(120.000)
Costos Financieros	17	(90.738)	105.929
Pérdida, antes de impuesto		(2.905.983)	(2.692.837)
Pérdida del Periodo		(2.905.983)	(2.692.837)
Estados de Otros Resultados Integrales			
Pérdida del Periodo		(2.905.983)	(2.692.837)
Otros Resultados Integrales		-	-
Resultado Integral Total		(2.905.983)	(2.692.837)

Las notas adjuntas son parte integral de los presentes estados financieros.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estado de Flujos de Efectivo Directo
 Por lo periodos terminado el 31 de diciembre 2016 y 2015
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ESTADO DE FLUJO EFECTIVO - DIRECTO		
Período comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de 2016 y 2015	31.12.2016	31.12.2015
	M\$	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	3.789.635	4.709.110
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(3.036.088)	(3.022.422)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(5.138.752)	(3.958.810)
Otros pagos por actividades de operación	(59.535)	(5.065)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) la operación	(4.444.740)	(2.277.187)
Impuestos (pagados) reembolsados, clasificados como actividades de operación	(188.143)	(164.213)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(4.632.883)	(2.441.400)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		
Cobros a entidades relacionadas	4.858.616	2.103.688
Compras de propiedades, planta y equipo, clasificados como actividades de inversión	(179.031)	-
Importes procedentes de subvenciones del gobierno, clasificados como actividades de inversión	4.531.449	972.689
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	9.211.034	3.076.377
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes utilizados en subvenciones del gobierno, clasificados como actividades de financiación	(4.524.190)	(964.448)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación	(4.524.190)	(964.448)
Incremento (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	53.961	(329.471)
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes al efectivo	53.961	(329.471)
Saldo Inicial del Efectivo y equivalentes al efectivo	160.748	490.219
Efectivo y equivalentes al efectivo	214.709	160.748

Las notas adjuntas son parte integral de los presentes estados financieros.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de cambios en el patrimonio Neto
 Por los períodos terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2016	25.773.900	154	285.843	(23.213.388)	2.846.509
Pérdida del período	-	-	-	(2.905.983)	(2.905.983)
Saldo final al 31 de Diciembre de 2016	25.773.900	154	285.843	(26.119.371)	(59.474)

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período anterior al 1 de enero de 2015	25.773.900	154	285.843	(20.520.551)	5.539.346
Pérdida del período	-	-	-	(2.692.837)	(2.692.837)
Saldo final al 31 de Diciembre de 2015	25.773.900	154	285.843	(23.213.388)	2.846.509

Las notas adjuntas son parte integral de los presentes estados financieros.

Índice	Página
1. Entidad que informa.....	30
2. Bases de preparación de los estados financieros	31
2.1 Uso de estimaciones y juicios	32
2.2 Nuevos pronunciamientos contables.....	33
2.3 Información financiera por segmentos operativos.....	33
3. Resumen de las Principales Políticas Contables	
3.1 Automotores y Otros Activos	34
3.2 Activos intangibles	35
3.3 Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización O depreciación	36
3.4 Instrumentos financieros	36
3.5 Políticas para de terminación de utilidad liquididad distribuible	39
3.6 Impuesto a las ganancias.....	39
3.7 Beneficios a los Empleados	40
3.8 Provisiones	40
3.9 Reconocimiento de ingresos y costo de venta	40
3.10 Reclasificaciones.....	41
4. Efectivo y Equivalentes al Efectivo	42
5. Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar	42
6. Cuentas por Cobrar y Pagar con entidades Relacionadas	42
7. Activos por Impuestos Corrientes	47
8. Activos Intangibles distintos de la Plusvalía.....	47
9. Automotores y Otros Activos.....	48
10. Cuentas Comerciales y Otras Cuentas por Pagar	49
11. Otros Pasivos no Financieros.....	49
12. Provisiones por Beneficios a los Empleados	50
13. Patrimonio Neto	50
14. Ingresos Ordinarios	51
15. Costo de Ventas	52
16. Gasto de Administración y Ventas.....	52
17. Otras Egresos y Otros Ingresos	53
18. Medio Ambiente	53
19. Administración del Riesgo Financiero.....	53
20. Empresa en Marcha	55
21. Garantías y Caucciones Obtenidas de Terceros	56

Índice

Página

22. Sanciones.....	57
23. Contingencias	57
24. Planes de Negocios	59
25. Prenda	60
26. Hechos Posteriores	61
Declaración de Responsabilidad.....	62

Nota 1. ENTIDAD QUE INFORMA

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

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

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

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

Con fecha 16 de diciembre de 2008, en Junta Extraordinaria de Accionistas número 1, se acuerda modificar la Razón Social y nombre de fantasía de la Sociedad, a "Trenes Metropolitanos S.A." para la razón social y "T.M." para el nombre de fantasía.

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

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

Nota 2. BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS.**a) Período Contable.**

Los estados financieros cubren los siguientes ejercicios: Estados de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2016 y 2015; Estados de Cambios en el Patrimonio por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2015, Estados de Resultados por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2015, Estados de Flujos de Efectivo por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2015.

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 2016 los que fueron aprobados por su Directorio en Sesión Ordinaria celebrada el día 21 de Marzo de 2017.

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, con excepción de las partidas que se reconocen a valor razonable de conformidad con la NIIF 1 y otras NIIFs.

Nota 2 BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS (Continuación).

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	31.12.2016	31.12.2015
UF	26.347,98	25.629,09

2.1) Uso de estimaciones y juicios

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

Estas estimaciones se refieren básicamente a:

- › 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.

Nota 2 BASES DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS (Continuación).

2.2) Nuevos pronunciamientos contables

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

- A)** Las siguientes nuevas Normas e Interpretaciones han sido adoptadas en estos estados financieros.

Nuevas NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 14, Diferimiento de Cuentas Regulatorias	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016
Enmiendas a NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
Contabilización de las adquisiciones por participaciones en operaciones conjuntas (enmiendas a NIIF 11)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016
Aclaración de los métodos aceptables de Depreciación y Amortización (enmiendas a la NIC 16 y NIC 38)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016
Método de la participación en los estados financieros separados (enmiendas a la NIC 27)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016
Iniciativa de Revelación (enmiendas a NIC 1)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016
Entidades de Inversión: Aplicación de la excepción de Consolidación (enmiendas a NIIF 10, NIIF 12 y NIC 28)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016
Mejoras Anuales Ciclo 2012 – 2014 mejoras a cuatro NIIF	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2016

- B)** Normas e Interpretaciones que han sido emitidas pero su fecha de aplicación aún no está vigente:

Nuevas NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 9, <i>Instrumentos Financieros</i>	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2018
NIIF 15, <i>Ingresos procedentes de contratos con clientes</i>	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2018
NIIF 16, <i>Arrendamientos</i>	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2019
Enmiendas a NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
Venta o Aportación de activos entre un Inversionista y su Asociada o Negocio Conjunto (enmiendas a NIIF 10 y NIC 28)	Fecha de vigencia aplazada indefinidamente
Reconocimiento de activos por impuestos diferidos por pérdidas no realizadas (enmiendas a NIC 12)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2017
Iniciativa de Revelación (enmiendas a NIC 7)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2017
Aclaración a la NIIF 15 “ <i>Ingresos procedentes de contratos con clientes</i> ”	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2018
Clasificación y medición de transacciones de pagos basados en acciones (enmiendas a NIIF 2)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2018
Transferencias de propiedades de Inversión (enmiendas a NIC 40)	Periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2018
Mejoras anuales ciclo 2014-2016 (enmiendas a NIIF 1, NIIF 12 y NIC 28)	Las enmiendas a NIIF 1 y NIC 28 son efectivas para periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2018. La enmienda a la NIIF 12 para periodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2017

La Administración de la Sociedad se encuentra evaluando los efectos iniciales de la aplicación de las nuevas normativas y modificaciones. Estima que la futura adopción de las Normas e Interpretaciones antes descritas no tendrá un impacto significativo en los estados financieros de la Sociedad.

2.3) Información financiera por segmentos operativos

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

Nota 3 RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

3.1) Automotores y Otros Activos

a) Reconocimiento y medición

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

Las ganancias o pérdidas que surgen en ventas de propiedades, plantas y equipos se reconocen como resultados del 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.

Nota 3 RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES, (Continuación)

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.

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 UTS 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".

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.

Nota 3. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES, (Continuación)**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.

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:

Nota 3. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES, (Continuación)

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	31.12.2016		31.12.2015	
		Total a Valor Contable M\$	Total a Valor Razonable M\$	Total a Valor Contable M\$	Total a Valor Razonable M\$
Activos					
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	\$	197.365	197.365	155.644	155.644
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas (MTT), corrientes.	UF	1.014.305	1.014.305	964.448	964.448
Total Activos		1.211.670	1.211.670	1.120.092	1.120.092
Pasivos					
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	\$	(943.070)	(943.070)	(635.250)	(635.250)
Cuentas por pagar a entidades relacionadas (MTT) corrientes	\$	(1.257.758)	(1.257.758)	(119.453)	(119.453)
Cuentas por pagar a entidades relacionadas (Matriz) corrientes	\$	(6.554.484)	(6.554.484)	(4.955.729)	(4.955.729)
Total Pasivos		11.463.670	11.463.670	4.628.177	4.628.177

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.

Nota 3. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES, (Continuación)

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 por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

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

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

b) Cuentas por pagar empresas relacionadas

Las cuentas por pagar a empresas relacionadas corresponden a:

Crédito simple de proveedor, sin intereses obligados, 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.

Nota 3. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES, (Continuación)**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 NIIF, 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.

El 14 de Julio de 2016, fue promulgada la Circular 49 del SII, la cual entre otros aspectos, define al régimen tributario que por defecto le aplica a las empresas que no tienen dueños que deban tributar con impuestos finales (Global complementario), es decir, al régimen de tributación general. Trenes Metropolitanos S.A. deberá tributar con el sistema semi integrado, por ser una sociedad anónima.

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.

Nota 3. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES, (Continuación)

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.

3.9) Reconocimiento de ingresos y costos de venta.

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

Nota 3. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES, (Continuación)

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

3.10) Re expresión de los estados financieros y reclasificaciones.

La Sociedad ha reexpresado los estados financieros al 31 de diciembre de 2015 para corregir según indica la presentación de los mismos.

Rubro anterior	Nueva presentación	M\$
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes (Nota 5)	Cuentas por cobrar a entidades relacionadas corrientes (Nota 6)	1.014.305
Cuentas por pagar Comerciales y otras cuentas por pagar corrientes (Nota 10)	Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes (Nota 6)	119.453
Deudores comerciales No corrientes (Nota 5)	Cuentas por pagar a entidades relacionadas No corrientes (Nota 6)	10.338.609
Cuentas por pagar a entidades relacionadas (Nota 6)	Cuentas por pagar a entidades relacionadas No corrientes (Nota 6)	9.680.653
Costo Financieros (Nota 17 b)	Otros egresos (Nota 17 a)	1.563
Costo Financieros (Nota 17 b)	Otros egresos (Nota 17 a)	10.478

Nota 4 - Efectivo y Equivalentes al Efectivo

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2016 y 2015, es la siguiente:

Concepto	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Saldos en banco BCI ⁽¹⁾	144.740	106.495
Saldos en banco Chile ⁽²⁾	23.418	16.160
Caja	15.373	3.838
Recaudacion Boletería	31.178	34.255
Efectivo y equivalentes al efectivo	214.709	160.748

(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 2016 y 2015, es la siguiente:

a) Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar Corriente

Conceptos	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Cuenta Corriente Varios Deudores	172.565	129.023
Anticipo a Proveedores	24.800	26.621
Total	197.365	155.644

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 no corrientes al 31 de diciembre de 2016 y 2015 entre la Sociedad y las empresas relacionadas es la siguiente:

Nota 6 - Cuentas por Cobrar y Pagar a Entidades Relacionadas, (continuación)

a) Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas

Corresponde a cuentas por cobrar al MTT por concepto de transferencia de recursos al para la compra de trenes. La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2016 y 2015 es la siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31.12.2016		31.12.2015	
			Corrientes M\$	No Corrientes M\$	Corrientes M\$	No Corrientes M\$
61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Transferencia de Recursos (compra de Trenes)	1.014.305	9.320.540	964.448	10.338.609
Total			1.014.305	9.320.540	964.448	10.338.609

Con fecha 01 de agosto de 2014 se firma con la matriz, Empresa de Ferrocarriles del Estado, el mandato de "Administración del Tráfico Ferroviario" y "Administración y Mantenimiento de la Infraestructura EFE", por un monto de UF300 mensuales.

- (1) Las cuentas por cobrar al Ministerio de Transportes representan los aportes fiscales comprometidos por ese Ministerio por un total de 20 cuotas anuales para los siguientes proyectos:

Adquisición Material Rodante Adicional Rancagua Express UF 493.684,283: la primera cuota fue pagada en el mes de diciembre de 2014.

Amortización de Deuda:

Cuotas	Año	Monto UF
Aporte del MTT		493.684,28
Cuota 1	2014	(37.631,00)
Cuota 2	2015	(37.631,00)
Cuota 3	2016	(37.627,44)
Saldo al 31.12.2016		380.794,84

Los valores correspondientes a los aportes fiscales para mantenimiento Infraestructura e intereses de la deuda, compensan, por aplicación del método de la renta de NIC 20, los desembolsos para mantenimiento y la amortización de los intereses de la deuda, los que son presentados como "Ingresos por compensación" en el rubro "Ingresos por venta de servicios y otros" y en otros ganancias no operacionales del estado de resultados integrales consolidados, respectivamente.

Nota 6 - Cuentas por Cobrar y Pagar a Entidades Relacionadas, (continuación)

(*) 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.

b) Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas Corrientes

Corresponde a cuentas por pagar a la matriz (Empresa de los Ferrocarriles del Estado), las que se presentan compensadas de las cuentas por cobrar. La composición de este rubro al 31 de diciembre del 2016 es el siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31.12.2016		31.12.2015	
				Corrientes M\$	No Corrientes M\$	Corrientes M\$	No Corrientes M\$
EFE	61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento de Trenes	(11.265.483)	-	(7.933.658)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Energía de Tracción	(3.147.239)	-	(2.202.304)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	(133.471)	-	(133.471)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	SEC	(2.324.807)	-	(1.415.310)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Servicios Administrativos EFE	(91.203)	-	(55.864)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	(1.243.256)	-	(899.904)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Guardias de Seguridad	(673.024)	-	(673.024)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Otros	(64.913)	-	(57.993)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Cta.Cte. Mercantil	(5.162.817)	-	(300.406)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Compra Trenes Xtrapolis para el proyecto RX (*)	(1.014.305)	(9.320.540)	(964.448)	(10.338.609)
EFE	61.216.000-7	Matriz	Vta. Pasajes Personal EFE	30.132	-	11.730	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Cobro de Consumos Basicos (agua luz)	137.332	-	80.876	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Costo de interrupción (Proyecto RX)	15.613.946	-	9.077.097	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Fondo por cobrar a EFE (MTT)	1.234.340	-	103.293	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Serv. Contrato de Adm.Trafico Ferroviario	111.560	-	18.243	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Reembolso Gtos. Personal Adm.(Proyecto RX)	1.381.840	-	315.960	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Otros Cobros	56.884	-	73.454	-
MTT	61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Fondos por rendir al MTT	(1.257.758)	-	(119.453)	-
MTT	61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Compra Trenes Xtrapolis para el proyecto RX (*)	-	(10.898.442)	-	(10.898.442)
Total cuentas corrientes compensadas (1)				(7.812.242)	(20.218.982)	(5.075.182)	(21.237.051)

(*) 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. **(Ver nota 25)**.

(1) Los saldos en cuentas corrientes con la Sociedad Matriz EFE cuyo detalle se presentan arriba, se compensan de acuerdo a las condiciones de los contratos que amparan estas transacciones.

Nota 6 - Cuentas por Cobrar y Pagar a Entidades Relacionadas, (continuación)

c) El detalle de transacciones con la empresa relacionada y su efecto en resultados, al 31 de diciembre de 2016 y 2015, es el siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Costos	31.12.2016		31.12.2015	
			Monto M\$	Efecto Resultado M\$	Monto M\$	Efecto Resultado M\$
61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento Automotores	2.871.409	(2.871.409)	2.823.031	(2.823.031)
61.216.000-7	Matriz	Energía Eléctrica Traccion	935.429	(935.429)	1.598.879	(1.598.879)
61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje Variable)	335.694	(335.694)	421.440	(421.440)
61.216.000-7	Matriz	Gasto SEC	883.453	(883.453)	855.931	(855.931)
61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	-	-	148.333	(148.333)
61.216.000-7	Matriz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	538.419	(538.419)	538.419	(538.419)
61.216.000-7	Matriz	Otros	46.311	(46.311)	(49.149)	-
61.216.000-7	Matriz	Costos de Interrupcion de servicio	(6.536.849)	6.536.849	(5.484.102)	5.484.102
61.216.000-7	Matriz	Reembolso Rem. Pers. Adm. Rx	(416.268)	416.268	(123.946)	123.946
61.216.000-7	Matriz	Reembolso Rem. Pers. Trasp. De EFE	(568.271)	568.271	(512.250)	512.250
61.216.000-7	Matriz	Reembolso por Interrupción de servicios	-	-	(900.000)	-
61.216.000-7	Matriz	Servicio Administrativo RRHH EFE	-	-	(405.223)	-
61.216.000-7	Matriz	Compra de 4 Automotores Xtrapolis	10.334.845	-	11.303.057	-
61.216.000-7	Matriz	Cuota Compra de Automotores	(991.407)	-	(964.448)	-
61.216.000-7	Matriz	Trasposos de fondo y rendiciones con EFE	(4.524.190)	-	4.126.522	-
96.756.310-2	Fesub	Pago de saldo de Venta de Trenes	-	-	(798.465)	-
61.212.000-5	MTT	Compra de Trenes (cuota 2016)	7.259	-	-	-
61.212.000-5	MTT	Estudio Melitren	4.524.190	-	-	-
TOTAL			7.440.024	1.910.673	12.578.029	(265.735)

Los costos de Interrupción corresponden a costos fijos de ventas de TMSA que se han traspasados al proyecto Rancagua y Nos 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.

d) Remuneración de los principales Gerentes y ejecutivos.

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 2016 y 2015, son las siguientes:

Remuneraciones pagadas al Directorio				31.12.2016	31.12.2015
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Nombramiento	M\$	M\$
José Luis Rodríguez Morales	5.026.381-9	Presidente	27-10-2016	15.802	14.582
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	4.843.682-K	Vicepresidente	27-10-2016	14.520	14.582
Fernando Zamorano Fernández	10.761.825-2	Director	07-07-2014	13.239	14.582
Mónica Sara Zucker Gottdiener	7.333.119-6	Director	18-10-2016	2.562	-
Milton Guillermo Bertín Jones	6.546.026-2	Director	18-10-2016	2.562	-
Ex Directores	RUT		Término	M\$	M\$
Jorge Iván Inostroza Sánchez	6.478.244-4	Presidente	30-06-2016	16.230	29.164
Paola Tapia Salas	13.191.081-9	Vicepresidente	31-08-2016	13.453	21.874
Totales				78.368	94.784

No existen otros conceptos por remuneraciones.

Nota 6 - Cuentas por Cobrar y Pagar a Entidades Relacionadas, (continuación)

Con fecha 30 de junio de 2016, el Sr. Jorge Inostroza Sánchez, presentó su renuncia al cargo de director y Presidente del Directorio de TMSA y las funciones del Presidente del Directorio serán ejercidas en forma transitoria por el Vicepresidente del Directorio la Sra. Paola Tapia Salas.

Con fecha 31 de agosto de 2016, la Sra. Paola Tapia, presentó su renuncia al cargo de Vicepresidente del Directorio.

Con fecha 27 de octubre de 2016 en sesión extraordinaria de Directorio se acordó designar como Presidente del Directorio a don José Luis Rodríguez Morales. Asimismo y en la misma oportunidad se acordó designar como Vicepresidente de la compañía al Director Sr. Guillermo Vásquez Úbeda.

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

Concepto	31.12.2016	31.12.2015
Gerentes y ejecutivos principales	7	6
Profesionales y técnicos	136	87
Personal Operativo y otros	316	163
Total	459	256

f) 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 2016 y 2015, es el siguiente:

Concepto	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Remuneraciones	375.584	320.702
Otros Beneficios	47.337	3.534
Total Remuneraciones	422.921	324.236

Nota 7 - Activos por Impuestos Corrientes

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, 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

Dada la situación actual del negocio de la sociedad descrita en la Nota 20, la Administración no se encuentra en condiciones de realizar la mejor estimación respecto a la generación de ganancias fiscales futuras que permitan compensar y/o absorber las pérdidas tributarias acumuladas en el corto y largo plazo.

Nota 8 - Activos Intangibles distintos de la Plusvalía

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2016 y 2015, es la siguiente:

Concepto	Valor Bruto		Amortización Acumulada		Valor Neto	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Marcas	2.350	2.350	(2.350)	(1.880)	-	470
Licencias Computacionales	51.822	29.978	(14.677)	(8.733)	37.145	21.245
Totales	54.172	32.328	(17.027)	(10.613)	37.145	21.715

Los movimientos de los activos intangibles para el período terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015, son los siguientes:

Movimientos	Licencias Computacionales M\$	Marcas M\$	Valor Neto M\$
Saldo al 01 de enero 2016	21.245	470	21.715
Adiciones	21.844	-	21.844
Amortización	(5.944)	(470)	(6.414)
Totales al 31 de Diciembre de 2016	37.145	-	37.145

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)
Totales al 31 de Diciembre de 2015	21.245	470	21.715

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 2016 y 2015, son las siguientes:

Propiedades, plantas y Equipos por clase	Valor Bruto		Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor neto	
	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Edificios y construcciones	23.137	23.137	(18.332)	(15.282)	4.805	7.855
Repuestos de Automotor	28.955	148.955	-	-	28.955	148.955
Equipo Tractor y Rodante	12.914.158	12.443.810	(5.563.644)	(5.126.058)	7.350.514	7.317.752
Muebles y Enseres y Equipos Computacionales	372.694	193.663	(128.523)	(96.625)	244.171	97.038
Activos en Curso (Automotores Xtrapolis)	10.898.442	10.898.442	-	-	10.898.442	10.898.442
Maquinaria y Herramientas y Otros	13.271	13.271	(8.577)	(6.354)	4.694	6.917
Totales	24.250.657	23.721.278	(5.719.076)	(5.244.319)	18.531.581	18.476.959

Los movimientos netos al 31 de diciembre de 2016 y 2015, de las partidas que integran el rubro automotores y otros activos; son los siguientes:

Movimientos	Edificios M\$	Obras en Curso M\$	Equipo Tractor y Rodante M\$	Muebles y Enseres Otros M\$	Maquinarias Herramientas y otros M\$	Repuestos y Otros M\$	Valor Neto M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2016	7.855	10.898.442	7.317.752	97.038	6.917	148.955	18.476.959
Adiciones	-	-	470.348	179.031	-	-	649.379
Deterioro de repuestos y otros ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	(120.000)	(120.000)
Gasto por depreciación	(3.050)	-	(437.586)	(31.898)	(2.223)	-	(474.757)
Total movimientos	(3.050)	-	32.762	147.133	(2.223)	(120.000)	54.622
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2016	4.805	10.898.442	7.350.514	244.171	4.694	28.955	18.531.581

(1) Al 31 de diciembre del año 2016 se ha efectuado deterioro por M\$120.000, el cual fue registrado en el rubro otros gastos fuera de la explotación (Nota 17)

Movimientos	Edificios M\$	Obras en Curso M\$	Equipo Tractor y Rodante M\$	Muebles y Enseres M\$	Maquinarias Herramientas y otros M\$	Repuestos y Otros M\$	Valor Neto M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2015	10.905	-	6.830.427	85.359	6.515	304.338	7.237.544
Adiciones	-	10.898.442	1.147.492	41.466	2.230	-	12.089.630
Deterioro de repuestos y otros ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	(155.383)	(155.383)
Gasto por depreciación	(3.050)	-	(660.167)	(29.787)	(1.828)	-	(694.832)
Total movimientos	(3.050)	10.898.442	487.325	11.679	402	(155.383)	11.239.415
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2015	7.855	10.898.442	7.317.752	97.038	6.917	148.955	18.476.959

(1) Durante el año 2015 se efectuó deterioro de M\$120.000.

Nota 9 - Automotores y Otros Activos (continuación)

La Sociedad no ha incurrido en costos de desmantelamiento al 31 de diciembre de 2016 y 2015.

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, en ambos años.

Nota 10 - Cuentas Comerciales por pagar 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 2016 y 2015, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Acreedores Comerciales		
Proveedores	715.624	517.226
Otras Cuentas por pagar		
Retenciones	188.292	98.653
Garantías en Efectivo	12.423	3.944
Impuestos por Pagar	26.731	15.427
Total	943.070	635.250

Nota 11- Otros Pasivos no Financieros

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2016 y 2015, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Ventas Anticipadas de Pasajes	66.993	64.086
Total	66.993	64.086

Nota 12 - Provisiones por Beneficios a los Empleados

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2016 y 2015, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Provision de otros Beneficios	31.500	33.000
Provision de vacaciones	302.332	227.045
Total	333.832	260.045

Nota 13 - Patrimonio Neto

a) Capital emitido

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, el capital pagado asciende a M\$25.773.900.-

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, las primas por emisión ascienden a M\$154.

El patrimonio neto total al 31 de diciembre de 2016 y 2015, asciende a un déficit de M\$59.474 y M\$2.846.509, respectivamente.

a) Número de acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2016, el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	N° acciones Suscritas	N° acciones Pagadas	Total N° Acciones al 31.12.2016
Única	166.244.811	166.244.811	166.244.811

Al 31 de diciembre de 2016, los accionistas y su participación, son los siguientes:

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

b) Dividendos

No se han cancelado dividendos durante los períodos terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2015.

Nota 13 - Patrimonio Neto (continuación)

c) 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 2016 y 2015, la Sociedad presenta los ingresos ordinarios por servicios entre a Santiago-Linares- Chillán y Ramal Talca Constitución, el detalle es el siguiente:

Ingresos Ordinarios	01.01.2016 31.12.2016 M\$	01.01.2015 31.12.2015 M\$
Venta de Pasajes Stgo. San Fdo.	453.893	1.080.774
Venta de Pasajes Stgo. Chillán	2.297.641	2.224.098
Venta de Pasajes Stgo- Linares	-	120.324
Venta de Pasajes Talca Constitución	61.668	63.315
Venta de Pasajes Servicio Turístico	329.361	271.883
Equipaje Largo Recorrido	37.921	39.785
Venta de Servicios y Otros Ingresos	200.152	253.181
Subsidios del Transporte (MTT)*	492.198	423.023
Ingresos ordinarios	3.872.834	4.476.383

MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

* Este subsidio corresponde en su mayoría al servicio Buscarril de Talca Constitución y servicio Metro.

Nota 15 - Costo de Ventas

La Sociedad al 31 de diciembre de 2016 y 2015, presenta el siguiente detalle:

Costo de Ventas	01.01.2016 31.12.2016 M\$	01.01.2015 31.12.2015 M\$
Mantenimiento Automotores	(1.125.403)	(1.144.541)
Energía Eléctrica de Tracción	(961.387)	(1.598.879)
Depreciación Trenes	(444.171)	(682.932)
Gasto Guardias y Guarda Cruces	(41.143)	(99.567)
Servicios de Terceros y Ventas	(205.572)	(175.079)
Remuneraciones Personal Explotación	(981.271)	(742.709)
Mantenimiento Infraestructura	(248.858)	(134.477)
TKBC (Peaje Variable)	(335.694)	(421.440)
Gasto SEC y Tráfico	(61.794)	(161.711)
TOTAL	(4.405.292)	(5.161.336)

Nota 16- Gasto de Administración y Ventas

La Sociedad al 31 de diciembre de 2016 y 2015 presenta el siguiente detalle en el rubro gastos de administración y ventas:

Gastos de Administración y Ventas	01.01.2016 31.12.2016 M\$	01.01.2015 31.12.2015 M\$
Investigacion y Desarrollo	(115.484)	(82.841)
Costo Mercadotecnia	(135.758)	(166.552)
Seguros	(20.579)	(1.943)
Informatica y Comunicaciones	(208.216)	(195.111)
Consumos Básicos	(185.386)	(172.265)
Servicios de Administracion	(179.617)	(204.878)
Depreciación Otros Activos y Amortización	(37.001)	(17.144)
Gastos Generales	(200.470)	(106.957)
Remuneraciones Personal Administración	(1.080.276)	(1.046.122)
TOTAL	(2.162.787)	(1.993.813)

Nota 17 – Otros egresos y otros ingresos

La Sociedad al 31 de diciembre de 2016 y 2015 presenta el siguiente detalle en el rubro otros ingresos y egresos:

a) Otros Egresos

Otros Egresos	01.01.2016 31.12.2016 M\$	01.01.2015 31.12.2015 M\$
Deterioro de repuestos de Trenes	(120.000)	(120.000)
Recuperacion Sence (capacitacion)	1.563	-
Venta de bases, multas, credenciales y otros	10.478	106.335
TOTAL	(107.959)	(13.665)

b) Costos Financieros

Costo Financieros	01.01.2016 31.12.2016 M\$	01.01.2015 31.12.2015 M\$
Intereses de Cuenta Corriente Mercantil	(102.779)	(406)
TOTAL	(102.779)	(406)

Nota 18 - Medio Ambiente

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, 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 2016 y 2015 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 Metrotren Rancagua, y el cual culminará durante el año 2017.

Nota 19 - Administración del Riesgo Financiero (continuación)

En base a lo anterior, el proyecto Metrotren Rancagua iniciará su funcionamiento durante el año 2017. 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 distintas 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.

c) Riesgo de Crédito

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

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

Provision Deudores Incobrable	31.12.2016 M\$	31.12.2015 M\$
Saldo Inicial	14.712	-
Incremento o Disminucion de Provisiones del año	4.846	14.712
Saldo Final	19.558	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 2016 y 2015, 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 2017 la puesta en servicio del proyecto "Metrotren Rancagua". 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 2016, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros en efectivo y UF (Cliente y Proveedores), que corresponden a un total de M\$221.199.-

TOMADOR	MONEDA	MONTO M\$/UF
AGH SERVICIOS TURÍSTICOS SPA	\$	500
ASEORÍAS HIDRÁULICAS LIMITADA	\$	224
CHRISTIAN SEPULVEDA PODUJE	\$	685
CLAUDIO BRAVO INOSTROZA	\$	1.714
COMERCIAL ENTRERRIELES SPA	\$	787
COMERCIAL TRES TORRES LTDA.	\$	4.579
EMMANUEL ARANGUIZ SARMIENTO	\$	1.319
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	\$	89
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	\$	92
IDEFIXS MARKETING Y COMUNICACIONES	\$	100
INMOBILIARIA SOCOVESA STGO. S.A.	\$	184
K CINCO SPA	\$	1.378
LATAM BUSES SPA	\$	3.000
LORENA PAZ MARTIN MARTIN	\$	2.563
MANUEL GARRIDO PALACIOS	\$	100
MINCLIMA LTDA.	\$	3.072
PEDRO BERRIOS VALDÉS	\$	508
RECORRIDO LATIN AMERICA SPA	\$	3.000
ROSA O. MARTÍNEZ GONZÁLEZ	\$	309
SERLIMP LTDA	\$	1.500
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	\$	23.833
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	\$	1.500
TRADE MEDIA SPA	\$	1.100
TRADE MEDIA SPA	\$	550
VIÑA SAN RAFAEL S.A.	\$	1.000
ASYNTEC SPA	UF	1.300,00
COMERCIALIZADORA SGS EIRL	UF	25,00
EME SERVICIOS GENERALES LTDA	UF	200,00
EME SERVICIOS GENERALES LTDA	UF	800,00
EME SERVICIOS GENERALES LTDA	UF	114,00
ESERT SERVICIOS INTEGRALES DE SEGUR	UF	1.000,00
EVENTOS JAVIER GUTIERREZ HERNANDEZ	UF	24,00
EVENTOS JAVIER GUTIERREZ HERNANDEZ	UF	15,00
EVENTOS Y PUBLICIDAD TIMER Y CIA. L	UF	300,00
FRANCISCO JAVIER GONZALEZ VIVERO	UF	627,70
Gutierrez Scopesi y Cia. Ltda	UF	24,00
ING. EN CONS. Y SERV. INTERNACIONAL	UF	150,00
MANUEL GOMEZ OCARANZA	UF	50,00
PAOLA ANDREA CORNEJO DE MENDOZA	UF	100,00
PAOLA ANDREA CORNEJO DE MENDOZA	UF	100,00
PARQUE ARAUCO S.A.	UF	70,00
RUTA DEL VINO VALLES DE CURICO S.A.	UF	100,00
SOCIEDAD COMERCIAL ZONAR LIMITADA	UF	75,00
SOCIEDAD COMERCIAL ZONAR LIMITADA	UF	73,00
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	UF	1.210,00

Nota 22 - Sanciones

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Superintendencia de Valores y Seguros no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, no existen sanciones de otras autoridades administrativas.

Nota 23 - Contingencias

Al 31 de diciembre de 2016, 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. Estado procesal: Con fecha 4 de agosto de 2015, la Corte de Apelaciones de Talca, confirmó la sentencia definitiva de primera instancia, rechazando los recursos interpuestos por ambos demandados, confirmando la sentencia de primera instancia, la cual condenó a la suma de \$10.000.000.

A la fecha se encuentra en estado de ejecución del fallo, etapa en la cual se determinará si existen bienes ejecutables del deudor.

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.

Nota 23 – Contingencias (Continuación)

3. Sindicato Nacional de Trabajadores de Movilización Señales y electrificación de la EFE, con EFE, Tren Central y Otra.

- a. Rol: O-5203-2015.
- b. Tribunal: Juzgado de Letras del Trabajo Santiago 2°
- c. Materia: Declaración de único empleador.
- d. Cuantía: Indeterminada, Sindicato de trabajadores de EFE, interpone demanda ante el juzgado de letras del trabajo para efectos que este declare que las demandas constituyen un solo empleador.
- e. Estado procesal: Con fecha 4 de agosto de 2016, se dictó sentencia definitiva de primera instancia, la cual rechazó en todas sus partes la acción interpuesta por la parte demandante.

Con fecha, 19 de agosto, la parte demandante interpuso recurso de nulidad en contra de la sentencia definitiva de primera instancia, para ante la I. Corte de Apelaciones de Santiago, recurso que fue rechazado por dicho tribunal con fecha 13 de diciembre de 2016. Por tanto se trata de un juicio terminado.

4. Tren Central con Villalobos:

- a. Rol: C-6184-2016
- b. Tribunal: 24° Civil de Santiago.
- c. Materia: Demanda en juicio ordinario menor cuantía cumplimiento contrato en contra de Gonzalo Villalobos Riquelme.
- d. Cuantía: \$649.759 (seiscientos cuarenta y nueve mil setecientos cincuenta y nueve pesos).
- e. Estado procesal: Etapa de prueba. Existe una alta probabilidad, que se obtenga sentencia favorable.

5. Rojas con Tren Central:

- a. Rol: C-5420-2016
- b. Tribunal: 20° Juzgado Civil de Santiago.
- c. Materia: Demanda procedimiento de discriminación arbitraria.
- d. Cuantía: Indeterminada.
- e. Estado procesal: Etapa de discusión. Se estima que no existirán resultados adversos para Tren Central, en la presente causa.

Nota 23 – Contingencias (Continuación)**6. Aguilera con Trenes Metropolitanos S.A:**

- a. Rol: O-329-2016
- b. Tribunal: Juzgado de Letras del Trabajo de Talca.
- c. Materia: Demanda despido injustificado, y cobro de prestaciones, interpuesta por don Víctor Aguilera Gonzalez.
- d. Cuantía: \$7.094.605 (Siete millones noventa y cuatro mil seiscientos cinco pesos) más reajustes intereses y costas.
- e. Etapa Procesal: Con fecha 1 de diciembre de 2016, se dictó sentencia definitiva de primera instancia, la cual rechazó en todas sus partes la demanda interpuesta, con expresa condena en costas. En contra de dicha sentencia, la parte demandante, con fecha 7 de diciembre de 2017, interpuso recurso de Nulidad, para ante la I. Corte de Apelaciones de Talca, recurso que se encuentra en tabla para el día 22 de febrero de 2017.

Nota 24 - Planes de Negocios

Los ingresos de la Compañía al cierre de diciembre de 2016 alcanzaron a MM\$ 3.873 comparados con los MM\$ 4.476 durante el mismo período del año 2015 lo cual equivale a una caída del 13,5%.

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 2017 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 esté en régimen, de acuerdo a lo proyectado, se triplicarán 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 prevenciones 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.

Nota 25 - Prenda sin desplazamiento sobre los dineros (Continuación)

Con fecha 28 de diciembre de 2016, el MTT cancela la tercera cuota de Adquisición de Material Rodante Adicional Servicio Metrotren Rancagua por M\$998.665.

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\$10.334.845 y una cuenta por pagar con EFE de M\$10.334.845.

Nota 26 - Hechos Posteriores

Entre el 1 de enero de 2017 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.

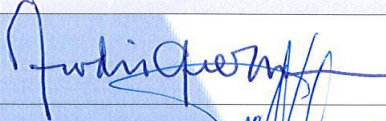




DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

RUT : 96.756.320 - K

Razón Social : TRENES METROPOLITANOS S.A.

En sesión de Directorio N° 205, celebrada el 21 de marzo de 2017, 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 2016, 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
José Luis Rodríguez Morales	Presidente	5.026.381-9	
Luis Guillermo Vásquez Úbeda	Vicepresidente	4.843.682-K	
Fernando Zamorano Fernández	Director	10.761.825-2	
Mónica Sara Zucker Gottdiener	Director	7.333.119-6	
Milton Guillermo Bertín Jones	Director	6.546.026-2	
Juan Pablo Palomino Alvarez	Gerente General	8.355.242-5	