

MEMORIA

ANUAL 2019

SALUDO DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO

El año 2019 fue un año especial en muchos sentidos. En primer lugar, porque enfrentamos contingencias de diversa magnitud, las cuales pusieron a prueba no solo nuestra capacidad operativa, sino que además, reafirmaron el rol social que cumplimos como medio de transporte. Pero también, y pese a este contexto complejo, logramos igualmente avanzar, superando proyecciones y metas que habíamos fijado.

Para entender estos puntos, es bueno explicar que este año se inició específicamente con un proceso de rediseño de nuestros servicios, enfocándonos en el usuario y su experiencia de viaje como centro de la operación. Una decisión que implicó redireccionar nuestra gestión, obligando a generar una reestructuración interna, con el fin de empujar directamente acciones hacia ese lado.

En particular, iniciamos la aplicación de elementos diferenciadores con otros medios, realizando atributos como la comodidad, la seguridad y conectividad. En este sentido, me gustaría destacar la incorporación de nuevos beneficios especiales para los adultos mayores, la instalación de WIFI en todas las estaciones y la reducción de los tiempos de viaje y nuevos récords de pasajeros en MTR.

Ahora bien, más allá de estos avances logrados y el mejoramiento de nuestra gestión, creo que es muy importante mencionar y rescatar el esfuerzo realizado durante el último trimestre de este año para mantener la operación de nuestros servicios durante la crisis social que vivió el país desde el 18 de octubre pasado.

Nadie puede negar el efecto e impacto que generaron las manifestaciones en el sistema de transporte del Gran Santiago. Sin embargo, todos nuestros servicios lograron sostener y dar continuidad diaria a sus salidas, lo que demuestra que nuestra labor traspasa lo netamente operacional y se establece como un servicio consolidado y valorado por todos nuestros usuarios.

En resumen, podemos decir que este 2019 concluye con una empresa mucho más madura, pero no sólo debido al crecimiento en el número de pasajeros y calidad. También, porque lo hicimos respecto a nuestro rol social, al ser capaces de redoblar esfuerzos para seguir movilizand o personas, incluso en momentos complejos. Ese es el espíritu que nos enorgullece, y esperamos seguir reafirmando.



Guillermo Ramírez Vilardell
Presidente del Directorio
Tren Central S.A

ACERCA DE TREN CENTRAL

Trenes Metropolitanos S.A. es una Filial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (Grupo EFE) que tiene a cargo la operación de transporte pasajeros en la zona centro sur de Chile. Su objetivo es ofrecer una alternativa de transporte público seguro, cómodo y confiable que mejore la calidad de vida de las personas y aporte al desarrollo del país como un medio de transporte eficiente y sustentable.

En este sentido, la empresa apuesta actualmente a la operación de servicios de trenes de cercanía y larga distancia, a través de los siguientes productos:

- **Metrotren Nos**, que permite la conexión entre el centro de Santiago con la comuna de San Bernardo, en la Región Metropolitana.
- **Metrotren Rancagua**, la cual comunica la Estación Terminal Alameda con Rancagua, capital de la Región de O'Higgins.
- **Alameda-Chillán**, que permite generar servicios desde Santiago hasta la comuna de Chillán, en la Región de Ñuble.
- **Buscarril Talca-Constitución**, que genera conexión entre ambas ciudades, a través de un ramal de más de 100 años de historia, siendo un hito turístico y de transporte en nuestro país.

Además, Tren Central dispone de servicios de tipo turístico, que rescatan las tradiciones vitivinícolas de la zona central de Chile, estos son:

- **Sabores del Valle:** Conecta Santiago con San Fernando y combina con buses hacia el Valle de Colchagua. Los pasajeros visitan viñas y el museo de Santa Cruz, rescatando las tradiciones del vino en la zona central.
- **Sabores del Maule:** Conecta Santiago con la comuna de Talca, en la Región del Maule, donde se visitan tres viñas de la zona. Este servicio incluye el transporte, degustaciones, visita guiada y almuerzo.

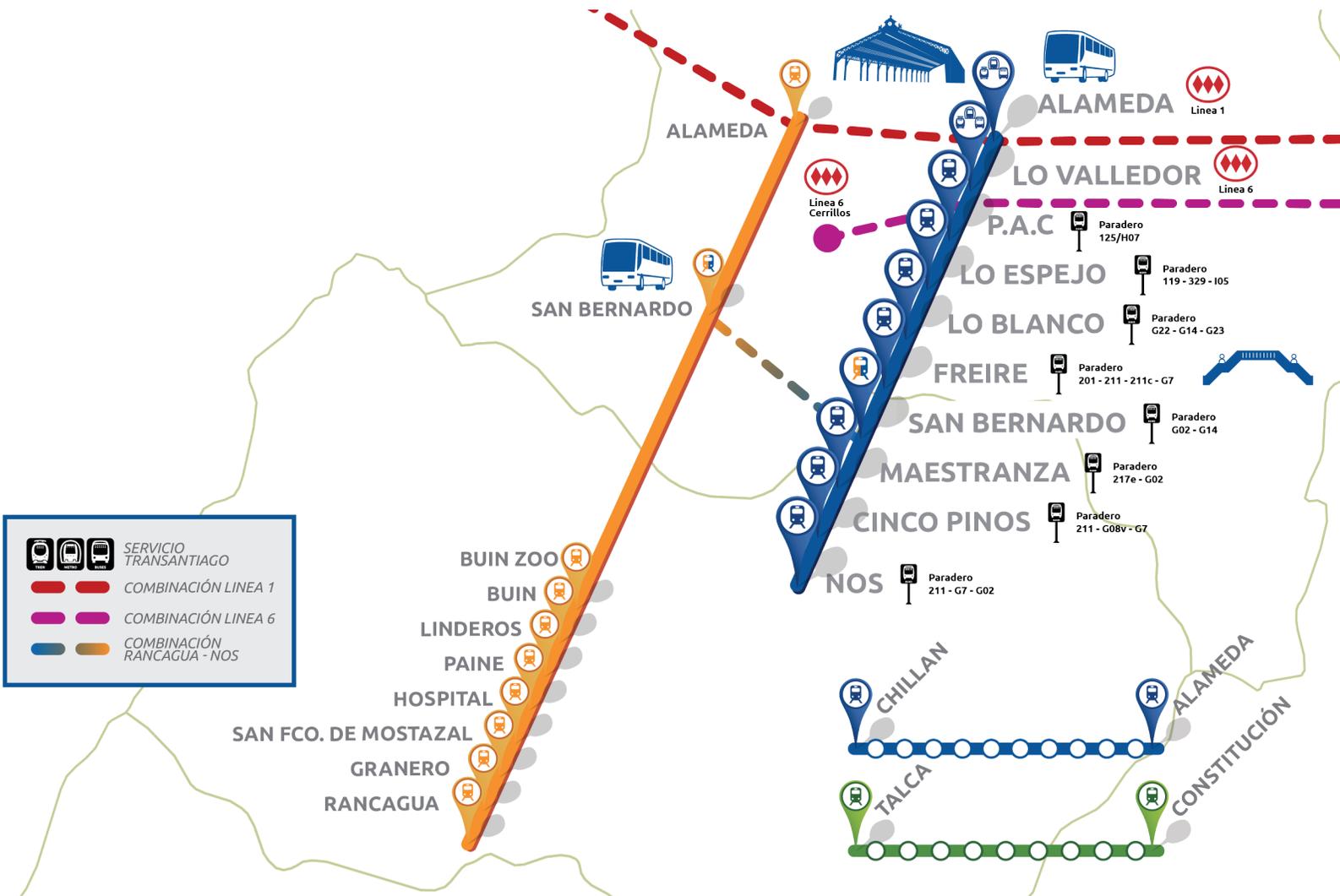
DATOS CLAVES

- 22 comunas conectadas a través de todos los servicios de Tren Central
- Más de 580 kilómetros contempla la red completa, sumadas las longitudes de cada servicio
- 4 Regiones de cobertura presenta la red en su conjunto
- Más de 20 millones de pasajeros al año movieron todos los servicios de Tren Central, durante 2019

CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS DE TREN CENTRAL

SERVICIO	LONGITUD DEL SERVICIO (KMS)	TRANSACCIONES REALIZADAS DURANTE 2019	Nº DE TRENES	PLAZAS	Nº DE ESTACIONES
MTN	20	22.353.252	16	512	10
MTR	82	2.676.773	6	520	10
ALAMEDA CHILLÁN	398	218.119	6	183	12
BUSCARRIL	88	50.312	4	80	11
TURISTICOS		2.212			

MAPA DE RED TREN CENTRAL



MISIÓN, VISIÓN Y VALORES CORPORATIVOS

Como toda empresa, existen una serie de metas y mirada de desarrollo propias de nuestro servicio, las cuales están contempladas en la Misión, Visión y Valores corporativos de Tren Central.

VISIÓN

Mejorar la calidad de vida de las personas a través de un transporte ferroviario de excelencia.

MISIÓN

Brindar un servicio de transporte seguro, confiable, puntual, a personas y carga.

Mejorar la experiencia de viaje a través de la calidad del servicio ofrecido, comprometidos con el medio ambiente y las comunidades.

Contribuir al desarrollo social y económico del país.

Ser un referente en el transporte público siendo reconocidos como líderes.

VALORES CORPORATIVOS

Actitud de Servicio: Nuestro principal norte es la búsqueda de la excelencia en el servicio, con el objeto de entregar una experiencia óptima a todos nuestros clientes.

Compromiso: Nos comprometemos con la excelencia en el servicio, la búsqueda permanente de la eficiencia, la mejora continua y la innovación; con el objeto de proyectarnos como una empresa que contribuye significativamente a mejorar la calidad de vida de las personas.

Eficiencia: Trabajamos por ser una de las mejores empresas de servicio del país, para lo cual, buscamos utilizar nuestros recursos de forma óptima y mejorar cada día para generar rentabilidad económica, social y medio ambiental.

Innovación: Creemos en la innovación como el motor que nos permitirá seguir evolucionando, mejorando y afrontando nuevos desafíos, desplegando nuestras capacidades desde un ambiente de trabajo positivo, creativo y lleno de entusiasmo.

HITOS DE TREN CENTRAL - 2019

ENERO

- ✓ Lanzamiento programa Miércoles Dorados (descuentos a adultos mayores)

FEBRERO

- ✓ TC lanza primeros servicios de wifi gratuito en estaciones de servicios MTN y MTR

MARZO

- ✓ TC participa en mesa conjunta con MTT por Plan Marzo
- ✓ MTN Cumple 2 años de vida, con record de pasajeros transportados

ABRIL

- ✓ Metrotren Rancagua anuncia aumento de salidas diarias.

MAYO

- ✓ Plan contra robo de catenarias de TC logra primeras detenciones masivas.

JUNIO

- ✓ TC lanza nuevo servicio turístico Sabores del Maule.

JULIO

- ✓ Primera guía de vacaciones de invierno
- ✓ Renovación equipos de comunicación para Buscarril
- ✓ Inicio proceso de reestructuración estratégica interna

AGOSTO

- ✓ MTN: mayor cifra de pasajeros transportados en un mes

SEPTIEMBRE

- ✓ TC lanza plan de refuerzos por Fiestas Patrias

OCTUBRE

- ✓ TC cumple 11 años de vida
- ✓ Estallido social. Se activan planes de contingencia.

NOVIEMBRE

- ✓ Servicio Alameda - Chillán lanza nuevos horarios

DICIEMBRE

- ✓ Exitoso acuerdo colectivo con sindicato tracción
- ✓ Renovación acuerdo con DTPM y nueva tarifa técnica

LOGROS PRINCIPALES 2019

En los 11 años de historia de Tren Central, hemos sumado una serie de hitos relevantes. En este sentido, acá entregamos algunos de los hechos que marcaron el año 2019

ESTRUCTURA DE TREN CENTRAL

Directorio

Tren Central cuenta con un Directorio integrado por 5 profesionales, los cuales son los encargados de planificar la estrategia y lineamientos anuales para cumplir, con metas de crecimiento sustentables.

El Directorio sesiona a través de sesiones ordinarias una vez al mes, o bien, en sesiones extraordinarias para temas específicos.

Sobre las funciones del Directorio, éstas son:

- ✓ Designar al Gerente General y al ejecutivo de la empresa que deba reemplazarlo transitoriamente en caso de ausencia.
- ✓ Dictar reglamentos y normas necesarias para la organización y el adecuado funcionamiento de la empresa.
- ✓ Aprobar y modificar presupuestos anuales.
- ✓ Pronunciarse sobre los estados financieros trimestrales y anuales presentados por el Gerente General.
- ✓ Conferir poderes al Gerente General, así como también, atribuciones especiales a otros profesionales para casos específicos.

Composición del Directorio

Al 31 de diciembre de 2019, el Directorio de Tren Central estaba integrado por los siguientes miembros:



**Guillermo Alfredo
Ramírez Vilardell**
Presidente
RUT: 5.744.409-6
Ingeniero Comercial



**Isabel Margarita
Romero Muñoz**
Vicepresidente
RUT: 9.258.254-K
Ingeniero Comercial



**Jorge Claudio
Retamal Rubio**
Director
RUT: 10.941.561-8
Ingeniero Civil



**Pedro Pablo
Errázuriz Domínguez**
Director
RUT: 7.051.188-6
Ingeniero Civil



**Patricio Enrique
Pérez Gómez**
Director
RUT: 11.847.168-7
Ingeniero Civil

Nuestro equipo ejecutivo

La gestión diaria de Tren Central recae en un equipo de profesionales encargados de implementar los lineamientos y metas establecidos por el Directorio. Por tanto, tiene una responsabilidad relevante en el desarrollo de la operación, así como también, en los controles y procesos internos de nuestra empresa.

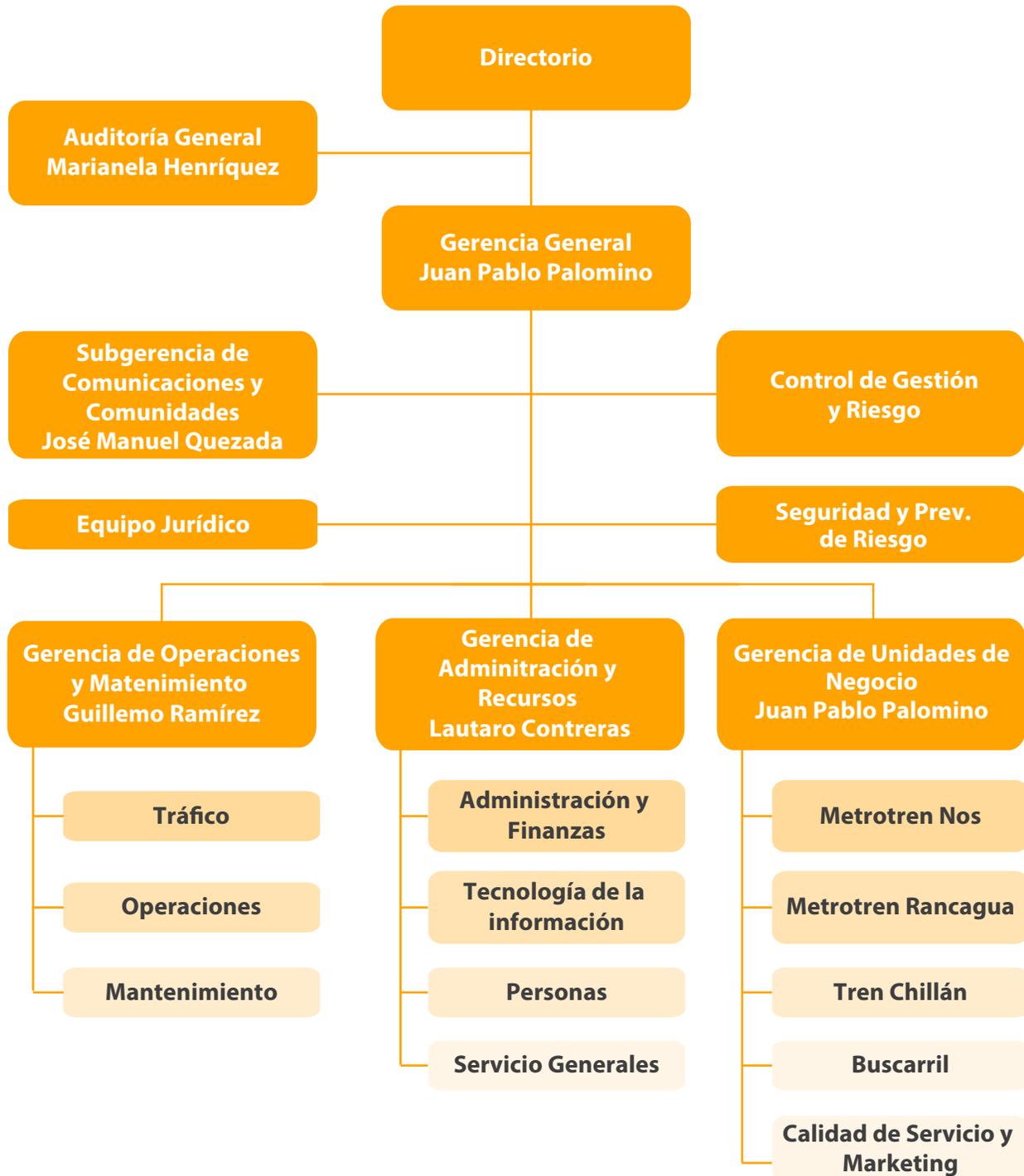
Dicho equipo es liderado por nuestro Gerente General, Juan Pablo Palomino, quien además coordina la labor de las 3 gerencias que componen nuestro equipo ejecutivo:

- ✓ Gerencia de Operaciones y Mantenimiento
- ✓ Gerencia de Administración y Recursos
- ✓ Gerencia de Unidades de Negocios



Su labor se configura bajo el siguiente organigrama:

Dirección Tren Central



Relaciones con nuestro equipo de colaboradores.

Tren Central es una empresa inserta en la industria ferroviaria, proveniente de una matriz corporativa, que es la empresa pública de mayor antigüedad en nuestro país. Por lo mismo, clave es fomentar las relaciones con nuestros colaboradores, especialmente en materia de entendimientos laborales y adaptación a los cambios.

Al respecto, actualmente son tres los sindicatos con los cuales se ejecutan relaciones formales para generar mesas de entendimiento y análisis de situaciones vinculadas a los derechos de nuestros trabajadores.

Dicha labor ha permitido la generación de diversas políticas conjuntas, destacando acuerdos en materia de prevención de drogas y alcohol, así como también, reforzar los convenios vinculados a seguridad en el trabajo.

Adicionalmente, este trabajo entre empresa y trabajadores ha permitido fortalecer a Tren Central como una empresa comprometida con la promoción interna, privilegiando las oportunidades de crecimiento profesional o ascensos para los colaboradores que se encuentran dentro de la empresa.

406 trabajadores de Tren Central se encuentran sindicalizados, de acuerdo a la siguiente distribución:

NOMBRE	Nº DE COLABORADOES
Sindicato de trabajadores de tracción, afines y conexas de la Empresa Trenes Metropolitanos S.A.	245
Sindicato de conductores y trabajadores afines de la Empresa Trenes Metropolitanos S.A.	26
Sindicato Nacional de Movilización, Señal y Electrificación	135

SERVICIO

METROTREN NOS

Es el principal servicio de cercanía de nuestra empresa, la cual inició operaciones el 17 de marzo de 2017. Cuenta con 10 estaciones, movilizandando diariamente a más de 80 mil personas, entre las comunas de Estación Central a San Bernardo.

La importancia e impacto que ha tenido este servicio radica en que es la primera experiencia focalizada en el transporte urbano de pasajeros, tal como operan actualmente buses o el Metro de Santiago. Con ello se logró, por una parte, mejorar la calidad de vida de muchos chilenos, y por otra, posicionar al ferrocarril como un modo de transporte seguro y eficiente.

Flota

Metrotren Nos realiza su operación en 16 modernos trenes Xtrapolis Modular, fabricados por la empresa Alstom. Permiten el traslado de 512 pasajeros, y cuentan con aire acondicionado, más un moderno sistema de desplazamiento que genera una baja emisión de ruido. Adicionalmente, poseen una capacidad de aceleración y frenado más rápida, lo que permite disminuir el de demora por entrada y salida de las estaciones, en tanto sus sistemas de seguridad permiten un frenado más rápido, en caso de emergencia.

Medio de pago

Metrotren Nos representa un nuevo medio vial para el sistema de transporte metropolitano, junto a Metro y a los buses, gracias a la integración tarifaria y sin costo adicional para los pasajeros, realizándose el pago a través de la Tarjeta Bip!.

Esto quiere decir que su uso contempla 3 horarios de operación, acordes a su demanda:

- Tarifa baja (6:00 a 6:29 y 20:45 a 23:00 horas)
- Tarifa valle (6:30 a 6:59; 9:00 a 17:59 y 20:00 a 20:44)
- Tarifa Punta (7:00 a 8:59 y 18:00 a 19:59)



SERVICIO
Cobertura

Este servicio comunica las comunas de Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo, con un horario de operación desde las 06:00 horas hasta las 23:00 horas.

Recuadro: datos claves del Metrotren Nos

FLOTA	16 AUTOMOTORES XTRAPOLIS MODULAR
Demanda 2019	22.353.252
Usuarios promedio (en día laboral)	80.000
Medio de pago	Tarjeta Bip!

SERVICIO

METROTREN RANCAGUA

Servicio que genera actualmente conectividad entre la ciudad de Rancagua (VI Región) con Santiago (Región Metropolitana), abarcando 10 estaciones, en un tramo de más de 80 kilómetros de extensión. Su operación ha conllevado un impacto positivo para la Sexta Región, especialmente en materia de tiempos de viaje y seguridad, al ejecutar cada servicio en 70 minutos, tiempo altamente competitivo respecto a otros medios, como los buses o vehículos particulares.

Flota

El servicio es ejecutado por 6 automotores modelos UT-440.

Medio de pago

Metrotren Rancagua cuenta con un medio de pago único, como lo es la Tarjeta Tren Central, la cual, mediante su carga en estaciones, permite el ingreso y salida de nuestros usuarios de forma segura. Su implementación significó además dar un pago en materia de modernización de nuestros sistemas de acceso, al operar con este modelo.

Cabe señalar que esta tarjeta también tiene un modelo especial para los usuarios adultos mayores, lo que permite que personas mayores de 60 años puedan acceder a una tarifa rebajada.

Cobertura

Este servicio comunica 7 comunas, entre las Regiones Metropolitana y O'Higgins: Estación Central, San Bernardo, Buin, Paine, San Francisco de Mostazal, Graneros y Rancagua, con un horario de operación desde las 05:00 hasta las 23:59 horas.



SERVICIO
Cobertura

Este servicio comunica 7 comunas, entre las Regiones Metropolitana y O'Higgins: Estación Central, San Bernardo, Buin, Paine, San Francisco de Mostazal, Graneros y Rancagua, con un horario de operación desde las 05:00 hasta las 23:59 horas.

Recuadro: datos claves del Metrotren Rancagua

FLOTA	6 TRENES MODELO UT - 440
Demanda 2019	2.676.773
Usuarios promedio (en día laboral)	6.000
Medio de pago	Tarjeta Tren Central

SERVICIO

ALAMEDA - CHILLÁN

El servicio Alameda - Chillán es la operación de larga distancia de Tren Central que conecta Santiago con la capital de la Región del Ñuble e intermedios.

Se trata de un servicio de transporte interurbano diferente a los otros servicios de la empresa, debido a que cuenta con asientos numerados y los pasajes se pueden adquirir a través de boleterías o mediante la compra por Internet, en el sitio corporativo de Tren Central.

Actualmente, dicho tren genera una conectividad de 398 kilómetros, uniendo en total 12 comunas de cuatro regiones (Metropolitana, O'Higgins, Maule y Ñuble).

Flota

El servicio es realizado actualmente por 6 automotores modelo UTS-444, los que cuentan con dos tipos de coche: salón y preferente (éste último con acceso a tomacorriente). Poseen aire acondicionado cuentan con servicio de cafetería.

Medio de pago

Opera con venta de tickets en boleterías, así como también, a través de nuestro sitio web www.trencentral.cl.

Cabe indicar que todas las compras online, además, cuentan con un código que permite su revisión a través de dispositivos móviles, buscando bajar la cantidad de impresión de tickets.



SERVICIO
Cobertura

Este servicio comunica 12 comunas, entre las Regiones Metropolitana y Ñuble: Estación Central, San Bernardo, Rancagua, San Fernando, Curicó, Molina, Talca, San Javier, Linares, Parral, San Carlos y Chillán, contando con tres salidas diarias (de lunes a jueves y sábado) y cuatro los fines de semana (viernes y domingo).

Recuadro: datos claves del servicio Alameda - Chillán

FLOTA	6 TRENES MODELO UTS-444
Demanda 2019	218.119
Usuarios promedio (en día laboral)	640
Medio de pago	Ticket

SERVICIO

BUSCARRIL TALCA – CONSTITUCIÓN

El Ramal Talca-Constitución opera desde el 13 de agosto de 1892. Sin embargo, fue en 1915 cuando quedaron unidos por este medio la ciudad de Talca con Constitución. Actualmente su función es dar conectividad a los habitantes de la zona costera del Río Maule en un tramo de 88 kilómetros.

Dentro de sus características, destaca el hecho de ser uno de los primeros medios de transporte público en contar con un subsidio especial, dada la condición de aislamiento y falta de conectividad de varios sectores que atiende el servicio. Este subsidio es otorgado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Flota

Un elemento relevante es el tren que realiza este servicio: se trata de cuatro buscarriles fabricados por Ferrostaal, Modelo SB-56, del año 1961, los cuales se mueven a una velocidad promedio de 35 kilómetros por hora, debido principalmente a las características de la vía.

Medio de pago

El servicio contempla la venta de pasajes en las estaciones terminales. Sin embargo, para los usuarios de zonas interiores, el cobro se realiza de forma manual, a bordo del servicio, manteniendo características históricas de este medio de transporte.

Asimismo, hay dos clases de tarifas, para usuarios residentes y usuarios no residentes. Para garantizar el cupo de los primeros, la venta de pasajes a turistas se limita a un porcentaje de la capacidad de transporte de los buscarriles.



SERVICIO
Cobertura

Este servicio comunica 4 comunas de la Región del Maule: Talca, Maule, Pencahue y Constitución, abarcando en ese tramo 11 estaciones, y junto a ellas, 11 paraderos (detenciones intermedias, pero sólo bajo solicitud de demanda).

Recuadro: datos claves del Buscarril

FLOTA	4 UNIDADES (MOTRIZ + ACOPLADO)
Demanda 2019	50.312
Usuarios promedio (en día laboral)	150
Medio de pago	Boleto

AVANCES Y LOGROS DE LA EMPRESA

Exitosa continuidad de servicios y planes de contingencia por Estallido Social

El 18 de octubre de 2019, se produce en el país el denominado “estallido social”, que implicó una serie de ataques a diversa infraestructura crítica, incluidos medios de transportes, como Metro y Buses.

Las manifestaciones sociales, que se extendieron incluso durante el mes de diciembre, implicaron también la aplicación de medidas de restricción del transporte, donde el único medio que logró operar todos los días tras esa jornada de inicio de la protesta social, fueron los servicios de Tren Central, destacando el Metrotren Nos.

Una operación que se construyó en base a una planificación especial para enfrentar la contingencia, gracias al aumento de medidas de vigilancia y seguridad, más un eficiente modelo de operación, especialmente para atender eventos que afectaran la circulación de nuestros trenes.



Gestión estratégica del conflicto en sector 5 Pinos (San Bernardo)

Un punto vinculado al trabajo de gestión operacional y de seguridad, fue lo ejecutado con conversaciones, a nivel territorial, en el sector aledaño a la estación 5 Pinos, ubicada en la comuna de San Bernardo, y donde se concentraron las mayores afectaciones al servicio, productos de las acciones de protesta social.

Es por ello que la empresa activó un plan especial para trabajar de forma directa con las comunidades, a fin de contener manifestaciones en la vía, evitando riesgos para usuarios y colaboradores de Tren Central.

Las conversaciones directas con dirigentes y vecinos, no sólo permitieron reducir la tasa de incidentes, sino que, además, lograron la instalación de confinamiento reforzado en el sector.



Consolidación del crecimiento de Metrotren Nos y Metrotren Rancagua

El año 2019 marca la consolidación de nuestros servicios más demandados: MTN y MTR. Un punto no menor, especialmente porque este año tuvo como elemento negativo una baja relevante en el número de personas transportadas, registrado tras el denominado “estallido social” de octubre.

Por lo mismo, el cerrar el año al alza, demuestra que igualmente ambos servicios reafirmaron su relevancia y preferencia como medio de transporte, ya sea dentro de la zona sur del Gran Santiago, o bien, para movilizarse entre Rancagua y Santiago.

Recuadro: tasa de crecimiento de servicios Tren Central (2018 versus 2019).

SERVICIO	AÑO 2018	AÑO 2019	VARIACIÓN
METROTREN NOS	19.358.653	22.353.257	13,3%
METROTREN RANCAGUA	1.494.568	2.676.773	44,1%
ALAMEDA CHILLÁN	241.273	218.119	-10,6%
BUSCARRIL	54.657	50.312	-7,9%



Resultados relevantes de trabajo de plan contra robo de catenarias

Tren Central cerró el año con más de 20 millones de pasajeros, lo que ha generado mayores exigencias en materia operacional, seguridad y experiencia de viaje por parte de los usuarios.

Por esta razón, cualquier hecho que perjudique la operación de los distintos servicios que tiene Tren Central, afecta directamente a los usuarios y el buen funcionamiento de la empresa en general.

Precisamente, uno de los elementos claves vinculado a lo anterior, es la continuidad de las conexiones eléctricas, que se ejecuta a través de las catenarias, que es el conjunto de estructuras que sostienen el cable mediante el cual se alimentan los trenes. Se destaca este punto, principalmente por la existencia de un aumento del robo del tendido eléctrico por parte de agrupaciones ilícitas, debido a que del mismo se extrae cobre para su venta en comercios informales e ilegales.

Esta tendencia no es menor, ya que la extracción de catenarias implica inmediatamente la interrupción del suministro eléctrico, afectando la operación de los servicios de Tren Central.

Es así como el año 2019, la empresa activó un pionero plan contra este ilícito, a través de un trabajo conjunto entre autoridades de gobierno, Policías, Ministerio Público y nuestra empresa.

El resultado de este trabajo produjo sus frutos desde el mes de mayo, con las primeras detenciones a bandas organizadas.

Al cierre de esta memoria, los procesos ya superaban las 20 personas detenidas, con material recuperado que supera los 100 millones de pesos, a nivel de avalúo.





ANEXO 1: INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Informe de revisión de los auditores independientes

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 2019 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 es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros de acuerdo con normas e instrucciones de preparación y presentación de información financiera, impartidas por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), descritas en Nota 2.1. de los estados financieros adjuntos. 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 en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros.

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



ANEXO 1: INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Informe de revisión de los auditores independientes

Opinión

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Trenes Metropolitanos S.A. al 31 de diciembre de 2019 y los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de acuerdo con normas e instrucciones de preparación y presentación de información financiera, impartidas por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), descritas en Nota 2.1 de los estados financieros adjuntos.

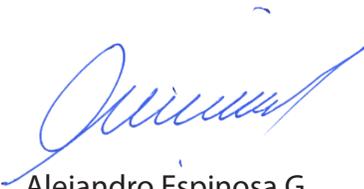
Énfasis en un asunto

Como se indica en la Nota 21 a los estados financieros, Trenes Metropolitanos S.A. depende financieramente del apoyo del Estado de Chile, el cual ha sido otorgado hasta la fecha directamente y 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 Transporte y Telecomunicaciones. Los estados financieros no incluyen ningún tipo de ajuste ni reclasificación que pudiese resultar derivados de esta situación. No se modifica nuestra opinión con respecto a este asunto.

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 la sociedad Matriz, estos estados financieros deben ser leídos en conjunto con los estados financieros consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Otros asuntos

Los estados financieros de Trenes Metropolitanos S.A. al 31 de diciembre de 2018, y por el año terminado en esa fecha fueron auditados por otros auditores, quienes emitieron una opinión sin modificaciones sobre los mismos en su informe con fecha 20 de marzo de 2019.



Alejandro Espinosa G.
KPMG SpA

Santiago, 18 de marzo de 2020

HECHOS RELEVANTES

- 1.- Con fecha 01 de febrero de 2019, se comunica a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), en carácter de Hecho Esencial, la renuncia al directorio de Trenes Metropolitanos S.A. la Sra. Maritza Kausel Contador.
- 2.- Con fecha 28 de febrero de 2019, se comunica a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), en carácter de Hecho Esencial, se designa como directorio de Trenes Metropolitanos S.A., al Sr. Patricio Perez Gomez.
- 3.- Con fecha 02 de mayo de 2019, se comunica a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), en carácter de Hecho Esencial, que con fecha 29 de abril de 2019, ha dejado de pertenecer a Trenes Metropolitanos S.A. la Sra. Maria Mabel Cabello Corvalán.
- 4.- Con fecha 03 de abril de 2019, se comunica a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), en carácter de Hecho Esencial, la citación del Directorio de Trenes Metropolitanos S.A. a Junta Ordinaria de Accionistas, a celebrarse el 26 abril de 2019, a las 10:00 horas.
- 5.- Con fecha 29 de abril de 2019, se comunica a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), en carácter de Hecho Esencial, el acuerdo de la Junta Ordinaria de Accionista realizada con fecha 26 de abril de 2019, de Trenes Metropolitanos S.A.
- 6.- Con fecha 03 de julio de 2019, se comunica a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), en carácter de Hecho Esencial, que con fecha 30 de junio de 2019, ha dejado de pertenecer a Trenes Metropolitanos S.A. la Sr. Jorge Cornejo Pizarro.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de Situación Financiera Clasificado
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ACTIVOS	Nota	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
ACTIVOS CORRIENTES			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	1.647.379	875.285
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	5	916.951	921.569
Otros activos no financieros, corrientes	6	-	134.230
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7	1.529.475	1.168.264
Inventarios, corrientes		69.292	91.638
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		4.163.097	3.190.986
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Otros activos no financieros, no corrientes	6	-	66.854
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, no corrientes	7	9.579.101	9.857.516
Activos intangibles distintos de la plusvalía	9	148.164	44.748
Automotores y otros activos	10	46.621.726	48.258.628
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		56.348.991	58.227.746
TOTAL ACTIVOS		60.512.088	61.418.732

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



Ramal Talca – Constitución cumple un rol social conectando localidades aisladas de las comunas de Talca, Maule, Pencahue y Constitución, en la Región del Maule

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de Situación Financiera Clasificado
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	Nota	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
PASIVOS CORRIENTES			
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	11	1.380.038	1.269.728
Otros Pasivos no Financieros	12	488.682	320.112
Beneficios a los empleados	13	776.688	689.748
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7	15.150.999	13.420.977
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		17.796.407	15.700.565
PASIVOS NO CORRIENTES			
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	7	49.729.838	51.117.424
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		49.729.838	51.117.424
PATRIMONIO			
Capital emitido y pagado	14	25.773.900	25.773.900
Primas de Emisión	14	154	154
Otras reservas	14	285.843	285.843
Resultados Acumulados		(33.074.054)	(31.459.154)
TOTAL PATRIMONIO		(7.014.157)	(5.399.257)
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO		60.512.088	61.418.732

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



Servicios Alameda – Chillán y Metrotren Rancagua en San Bernardo

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de Resultado Integrales por Función
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

Estado de Resultados Integrales por Función	Nota	Acumulado 01.01.2019 31.12.2019 M\$	Acumulado 01.01.2018 31.12.2018 M\$
Ingresos de Actividades Ordinarias	15	22.289.202	17.582.660
Costo de Ventas	16	(21.918.434)	(16.344.870)
Margen Bruto		370.768	1.237.790
Gasto de Administración y Ventas	17	(1.749.144)	(1.720.081)
Otros Egresos y Ingresos	18	13.425	(6.375)
Costos Financieros	18	(249.949)	(513.477)
Ganancia, antes de impuesto		(1.614.900)	(1.002.143)
Ganancia (pérdida) del Período		(1.614.900)	(1.002.143)
Estados de Otros Resultados Integrales			
Ganancia del Período		(1.614.900)	(1.002.143)
Otros Resultados Integrales		-	-
Resultado Integral Total		(1.614.900)	(1.002.143)

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



Automotor UT-440 del servicio Metrotren Rancagua

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de Resultado Integrales por Función
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emisión M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2019	25.773.900	154	285.843	(31.459.154)	(5.399.257)
Pérdida del período	-	-	-	(1.614.900)	(1.614.900)
Saldo final al 31 de Diciembre de 2019	25.773.900	154	285.843	(33.074.054)	(7.014.157)

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emisión M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período anterior al 1 de enero de 2018	25.773.900	154	285.843	(30.457.011)	(4.397.114)
Pérdida del período	-	-	-	(1.002.143)	(1.002.143)
Saldo final al 31 de Diciembre de 2018	25.773.900	154	285.843	(31.459.154)	(5.399.257)

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



Servicio Alameda – Chillán saliendo desde la Estación Molina rumbo a la Región del Ñuble

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Estados de Resultado Integrales por Función
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))

ESTADO DE FLUJO EFECTIVO - DIRECTO				Nota	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Período comprendido entre el	01 de enero y el	31 de diciembre de	2019 y 2018			
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				15	22.513.702	17.407.540
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios					-	-
Otros cobros por actividades de operación					-	-
Clases de pagos						
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios				16	(5.376.464)	(4.358.765)
Pagos a y por cuenta de los empleados				16	(9.952.774)	(9.527.454)
Otros pagos por actividades de operación				16	(2.728)	(6.340)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) la operación					7.181.736	3.514.981
Impuestos (pagados), clasificados como actividades de operación				16	(325.668)	(324.128)
Otras entradas (salidas) de efectivo, clasificados como actividades de operación					-	-
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación					6.856.068	3.190.853
Importes procedentes de préstamos de corto plazo [Número]						
Préstamos de entidades relacionadas				7		392.391
Pagos de préstamos a entidades relacionadas				7	(6.083.974)	(2.900.000)
Otras entradas (salidas) de efectivo, clasificados como actividades de financiación [Número]						
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación					(6.083.974)	(2.507.609)
Incremento (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio					772.094	683.244
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes al efectivo					772.094	683.244
Saldo Inicial del Efectivo y equivalentes al efectivo				4	875.285	192.041
Efectivo y equivalentes al efectivo					1.647.379	875.285

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



El servicio Metrotren Nos conecta con Metro y los buses del sistema de transporte de Santiago.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

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 Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") (anteriormente, 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 los 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.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

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

Los estados financieros cubren los siguientes periodos: Estados de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018; Estados de Resultados Integrales por Función por los periodos terminados al 31 de diciembre de 2019 y 2018; Estados de Cambios en el Patrimonio por los periodos terminados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y Estados de Flujos de Efectivo por los periodos terminados al 31 de diciembre de 2019 y 2018.

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 Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") 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 ("CMF") autorizó a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus 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 2019, aprobados por su Directorio en Sesión Ordinaria celebrada el día 18 de marzo de 2020. La información contenida en estos estados financieros es de 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.

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 (M\$) y ha sido redondeada a la unidad más cercana, excepto cuando se indica expresamente de otra manera.

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

MONEDA	31.12.2019	31.12.2018
UF	28.309.94	27.565.79

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

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 material rodante y otros activos e intangibles.
- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro.

A pesar de que las 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.

2.2) Nuevos pronunciamientos contables

Las siguientes nuevas normas y modificaciones han sido emitidas y son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2019:

Nueva NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 17 Contratos de Seguro	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2021. Se permite adopción anticipada para entidades que aplican la NIIF 9 y la NIIF 15 en o antes de esa fecha.
Modificaciones a las NIIF	
Venta o Aportaciones de Activos entre un Inversor y su Asociada o Negocio Conjunto (Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28).	Fecha efectiva diferida indefinidamente.
Modificaciones a las referencias al Marco Conceptual en la Normas NIIF	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2020.
Definición de Negocio (Modificaciones a la NIIF 3)	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2020. Se permite adopción anticipada.
Definición de Material (Modificaciones a la NIC 1 y a la NIC 8)	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2020. Se permite adopción anticipada.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

Nuevas Normas

NIIF 16 Arrendamientos

Emitida el 13 de enero de 2016, esta Norma requiere que las empresas arrendatarias operativas contabilicen todos los arrendamientos en sus estados financieros a contar del 1 de enero de 2019. Las empresas arrendatarias con arrendamientos operativos tendrán más activos, pero también una deuda mayor. Mientras mayor es el portafolio de arrendamientos operativos de la empresa, mayor será el impacto en las métricas de reporte.

La Norma es efectiva para los períodos anuales que comienzan el, o después del, 1 de enero de 2019.

La Sociedad al 1 de enero de 2019 a evaluado los contratos de leasing vigente y no existe un impacto que registrar.

Las instrucciones de revelación relacionadas con esta norma en éste, el primer año de aplicación y siguientes, se encuentran en los párrafos NIIF 16.89 – NIIF 16.103.

Deterioro de activos financieros

La Norma NIIF 9 reemplaza el modelo de “pérdida incurrida” de NIC 39 por un modelo de “perdida crediticia esperada” (PCE). El nuevo modelo de deterioro aplica a todos los activos financieros medidos a costo amortizado, los activos del contrato y las inversiones de deuda al valor razonable con efecto en otros resultados integrales, pero no a las inversiones en instrumentos de patrimonio. Bajo la Norma NIIF 9 las pérdidas crediticias se reconocen antes que bajo la Norma NIC 39. Para los activos dentro del alcance del modelo de deterioro de la Norma NIIF 9, por lo general se espera que las pérdidas por deterioro aumenten y se vuelvan más volátiles. Sin embargo, la Sociedad ha determinado un incremento no significativo entre la aplicación del modelo de IFRS 9 versus la aplicación del modelo de NIC 39, por lo que no ha afectó el patrimonio al 1 de enero de 2018.

La NIIF 9 también establece un enfoque simplificado para medir la corrección de valor por pérdidas a un importe igual a la PCE durante el tiempo de vida del activo para cuentas comerciales por cobrar, activos de contratos y cuentas por cobrar por arrendamiento bajo ciertas circunstancias.

Al día 1 de enero de 2018, la Administración de la Sociedad revisó y evaluó por deterioro los activos financieros, importes adeudados de clientes de la Sociedad usando información razonable y sustentable que estaba disponible sin costo o esfuerzo desproporcionado, en conformidad con la NIIF 9, para determinar el riesgo crediticio de los activos financieros respectivos en la fecha en que fueron inicialmente reconocidos, y lo comparó con el riesgo crediticio al día 1 de enero de 2018. Concluyendo que la aplicación de la NIIF 9 no ha tenido un impacto significativo.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NIIF 15

A partir del 01 de enero de 2018 comenzó a regir IFRS 15, en la cual la sociedad debe reconocer los ingresos de actividades ordinarias mediante la aplicación de 5 pasos, que se detallan a continuación:

Paso 1 - Identificar el contrato (o contratos) con el cliente.

Paso 2 - Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato

Paso 3 - Determinar el precio de la transacción

Paso 4 - Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño

Paso 5 - Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisfaga una obligación de desempeño

La sociedad ha evaluado que la entrada en vigencia de IFRS 15 no afecta la forma de reconocimiento de ingreso.

Los ingresos ordinarios incluyen el valor a recibir por la venta de pasajes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad. Los ingresos ordinarios se presentan netos de impuestos a las ventas, devoluciones, rebajas y descuentos.

Nuevas políticas contables

NIIF 16 Arrendamientos a contar del 1 de enero de 2019 entra en vigencia la aplicación de NIIF 16 "Arrendamientos". A continuación, se describe cómo afecta a la Sociedad:

Contabilidad del arrendatario: requiere que los contratos de arrendamientos que actualmente son clasificados como operacionales, con una vigencia mayor a 12 meses, tengan un tratamiento contable similar al de los arrendamientos financieros bajo la NIC 17.

Esto es, en la fecha de inicio de un contrato de arrendamiento, el arrendatario reconocerá un activo por el derecho de uso del bien y un pasivo por las cuotas futuras a pagar. En cuanto a los efectos sobre el resultado, los pagos de arriendo mensuales serán reemplazados por la amortización del derecho de uso y el reconocimiento de un gasto financiero.

La norma incluye dos exenciones de reconocimiento voluntarias para los arrendamientos de bajo valor y arrendamientos de corto plazo. Contabilidad del arrendador: no existe una modificación esencial respecto al modelo vigente de la NIC 17. El arrendador continuará clasificando los arrendamientos bajo los mismos principios de la norma actual, como arrendamientos operativos o financieros.

Al 31 de diciembre de 2019 la Sociedad no ha reconocido nuevos pasivos o activos por derechos de uso. La Sociedad estima que la adopción de la Norma NIIF 16 no impacta en sus estados financieros.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

2.3) Información financiera por segmentos operativos

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

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES

3.1) Automotores y Otros Activos

a) Reconocimiento y medición

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

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

Los Automotores Xtrapolis, cuentan un contrato de mantenimiento que tiene una duración de 30 años.

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 en el ejercicio.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

Los Automotores Xtrapolis, netos en su caso del valor residual de un 7%, se deprecian en forma lineal distribuyendo en los 30 años de vida útil estimada.

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".

Las grandes mantenciones (gran R) de automotores UT440 y UTS444, se activan por un periodo de 5 años en la contabilidad.

3.2) Activos intangibles distintos de plusvalía

Corresponden fundamentalmente a licencias computacionales. Se valorizan según el modelo del costo. Para ello, con posterioridad a su reconocimiento como activo, los activos intangibles se contabilizan por su costo menos su amortización acumulada y las pérdidas por deterioro de valor que, en su caso, hayan experimentado. Este activo se amortiza en forma lineal durante sus vidas útiles, que en la mayor parte de los casos se estima entre tres y cinco años. Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales son revisados en cada ejercicio financiero y se ajustan si es necesario.

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

Bajo la NIC 36 "Deterioro de Activos", una Sociedad calcula como deterioro de sus activos la diferencia entre el valor realizable y el valor libro, si es que el valor libro 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.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

La 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 Tren Central aplicar las normas de deterioro considerando los criterios establecidos en la NIC 36.

Mediante oficio 4887 del 16/02/2011 la Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") autorizó a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus 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 método de costo de reposición depreciado o el enfoque del costo de rehabilitación. Producto de la entrada a la 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 sus resultados.

El riesgo de déficit producto de contingencias operacionales de la Sociedad y de su requerimiento de inversión, son aportados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, vía deuda o aportes de capital.

3.4) Instrumentos financieros

La Sociedad comenzó a aplicar, la IFRS 9 Instrumentos financieros reemplaza a la NIC 39 Instrumentos financieros, para los períodos anuales que comiencen el 1 de enero de 2018 y que reúne tres aspectos de contabilidad y que son: clasificación y medición; deterioro; y contabilidad de cobertura. Como resultado de la adopción de la Norma NIIF 9, la Sociedad ha adoptado modificaciones consecuentes a la Norma NIC 1 Presentación de Estados Financieros que requieren que el deterioro del valor de los activos financieros se presente en una partida separada en el estado de resultados del período y otros resultados integrales.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS 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, y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva, menos la provisión por pérdida por deterioro de valor. La provisión se establece por pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida útil del activo, en cada fecha de balance, aplicando el enfoque simplificado para las cuentas por cobrar comerciales.

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

b) Cuentas por cobrar a empresas relacionadas

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

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 empresa 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 la 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.

Los otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos, se valorizan inicialmente por el monto de efectivo recibido, netos de los costos de transacción. Los otros pasivos financieros son posteriormente valorizados al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva, reconociendo los gastos por intereses sobre la base de la rentabilidad efectiva.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

El método de tasa de interés efectiva corresponde al método de cálculo del costo amortizado de un activo o un pasivo financiero y de la imputación de los ingresos y/o gastos financieros durante todo el período correspondiente. La tasa de interés efectiva corresponde a la tasa que descuenta exactamente los flujos futuros de efectivo estimados por cobrar o pagar (incluyendo todos los costos sobre puntos pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, los costos de transacción y otros premios o descuentos), durante la vida esperada del instrumento financiero. Todos los pasivos bancarios y obligaciones financieras de la Sociedad de largo plazo, se encuentran registrados bajo éste método.

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, corresponde al financiamiento de gastos operacionales, en especial mantenimiento de material rodante, energía eléctrica para tracción, peajes y servicios de administración de tráfico, entre otros.

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

Cuentas por pagar con el (MTT) (corresponde a la compra de 4 Trenes Xtrapolis para el servicio Metrotren Rancagua).

Cuentas por pagar a la empresa matriz por concepto del arriendo en leasing de material rodante consistente en 12 trenes Alstom XTrapolis.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

iii) Reconocimiento de mediciones a valor justo en los estados financieros

A efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en el Nivel 1, 2 o 3 en función del grado en que se observan las entradas a las mediciones del valor razonable y la importancia de los datos para la medición del valor razonable en su totalidad, que se describen de la siguiente manera:

Nivel 1 son precios cotizados (sin ajustar) en mercados activos para activos o pasivos que la entidad pueda acceder a la fecha de medición.

Nivel 2 son entradas que no sean los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente, y

Nivel 3 son datos no observables en mercado para el activo o pasivo, sino mediante técnicas de valoración.

La composición y clasificación de los activos financieros y pasivos financieros, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es la siguiente:

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

Pasivos al 31.12.2019	Costo Amortizado M\$	Valor Razonable con cambio en resultado M\$	Total M\$	Nivel
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1.380.038	-	1.380.038	3
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	64.880.837	-	64.880.837	3
Total pasivos financieros	66.260.875	-	66.260.875	

Pasivos al 31.12.2018	Costo Amortizado M\$	Valor Razonable con cambio en resultado M\$	Total M\$	Nivel
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1.269.728	-	1.269.728	3
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	64.538.401	-	64.538.401	3
Total pasivos financieros	65.808.129	-	65.808.129	

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN**iv) Subvenciones del Gobierno**

El Estado, en virtud de la Ley 20.378 de 2009, y luego de suscribir un convenio, entrega un subsidio mensual a las Empresas de servicio de transporte público de pasajeros que otorgan una tarifa liberada o rebajada a estudiantes.

Este subsidio está destinado a compensar esas rebajas de tarifa a los estudiantes y es reembolsada mensualmente en la medida de la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte. El monto de estas compensaciones es reconocido como ingresos de la operación sobre base devengada. El día 20 de mayo de 2010, se firmó un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el cual la Sociedad se compromete a rebajar las tarifas de transporte a los usuarios del servicio Metrotren Rancagua, la diferencia en los ingresos que se produzca por la disminución de las tarifas será reintegrada por dicho Ministerio. Este beneficio se comenzó a otorgar a contar del mes de mayo de 2010. Por otra parte, existe un subsidio por el servicio de presta en el Ramal Talca-Constitución, el cual fue actualizado en mayo de 2019.

Todas estas transferencias se registran según el método de la "Renta", indicado en la NIC 20.

Adicionalmente el Estado aporta recursos para la compra de trenes, que 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.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

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 les 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. La pérdida al 31 de diciembre 2019 MM\$46.111 y la pérdida tributaria al 31 de diciembre de 2018, de MM\$43.423.

3.7) Inventario

Corresponde a la existencia de tarjetas sin contacto para la venta a pasajeros del servicio Alameda Rancagua, el saldo de tarjetas que se mantiene en bodega al 31 de diciembre de 2019, es para un consumo 6 meses aproximadamente y no existe un riesgo de obsolescencia.

3.8) 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.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

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 contemplados en sus contratos sobre base devengada.

3.9) 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.

3.10) Reconocimiento de ingresos, costos de venta y gastos.

Ingresos ordinarios

La Sociedad reconoce ingresos de las siguientes fuentes principales:

- Servicio de transporte de pasajeros Alameda – Nos
- Servicio de transporte de pasajeros Santiago – Rancagua
- Servicio de transporte de pasajeros Santiago – Chillán
- Servicio de transporte de pasajeros Talca – Constitución
- Servicio de transporte de pasajeros Servicio Turístico
- Subsidios de transporte (MTT)
- Ingresos por arriendo de espacios publicitarios
- Otros ingresos

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

Servicio de transporte de pasajeros Santiago – Nos: Trenes Metropolitanos S.A. mantiene un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, en adelante el MTT, de prestación de servicios de transporte de pasajeros, que consiste en el transporte ferroviario urbano de pasajeros para el tramo de aproximadamente 20 kilómetros comprendido entre las estaciones Alameda y Nos, en la comuna de San Bernardo. Estos ingresos se reconocen diariamente en función del uso (transacciones validas) de los usuarios cuando pasan la tarjeta Bip por el torniquete, este número es multiplicado por la tarifa técnica, mediante una liquidación emitida por el Administrador Financiero de Transantiago (AFT) que comprende los montos que corresponde pagar a Tren Central por el Ministerio, a partir de la información de validaciones que envía el proveedor de servicios complementarios a cargo del Clearing (Sonda) y de los descuentos que se calculan, de acuerdo con el cumplimiento de los niveles de servicio establecidos en el contrato con el Ministerio.

Servicio de transporte de pasajeros Santiago – Rancagua: Es un servicio de cercanía entre Santiago y Rancagua, conformado por 10 estaciones: Alameda, San Bernardo, Buin Zoo, Buin, Linderos, Paine, Hospital, San Francisco, Graneros y Rancagua. Sus ingresos se reconocen diariamente en función del uso, (torniquetes utilizados al ingreso y salida de la zona paga del servicio con la tarjeta de Tren Central definida en el reglamento de servicios prestados, correctamente al tramo efectivamente utilizado (cualquiera de las estaciones comprendidas entre Alameda y Rancagua).

Servicio de transporte de pasajeros Santiago – Chillán: Es un servicio interurbano de mediana distancia entre las ciudades de Santiago y Chillán, que contempla atención con detención en 10 estaciones en zonas intermedias en las regiones Metropolitana, O'Higgins, Maule y Biobío; con detención en 10 estaciones intermedias. Estos ingresos se reconocen diariamente en base a la prestación de servicio de transporte de pasajeros en este tramo.

Servicio de transporte de pasajeros Talca – Constitución: Es un servicio que cubre el tramo entre las ciudades de Talca a Constitución. Estos ingresos se reconocen diariamente en base a la prestación de servicio de transporte de pasajeros en dicho tramo.

Servicio de transporte de pasajeros Servicio Turístico: Comprende dos recorridos "Tren Sabores del Valle" y "Tren Sabores y Espumantes". Estos ingresos se reconocen en base a la prestación de servicio de transporte de pasajeros en dichos recorridos.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

Ingresos por Subsidios del Transporte (MTT): un porcentaje del valor de los pasajes es subvencionado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Dicho monto de 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.

El monto del subsidio que se recibe por el servicio del Buscarril (ramal Talca Constitución), se calcula mes a mes en base al cumplimiento de frecuencias, horarios, estadísticas de viajes diferenciadas conforme a lo establecido en el convenio. En consecuencia, los ingresos son reconocidos sobre base devengada.

Ingresos por arriendos de espacios publicitarios: Los ingresos por arriendos operativos son reconocidos mensualmente sobre base devengada.

Otros Ingresos

Otros arriendos se reconocen en esta línea.

Costo de Venta

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

Los principales conceptos del costo de venta, son:

- Mantenimiento, repuestos de Trenes
- Consumo de energía de tracción
- Depreciación de trenes
- Gasto de guardias y guarda cruces
- Servicios de venta de pasajes y otros servicios de terceros, relacionados con la operación.
- Remuneraciones del personal de operaciones.
- Mantenimiento de infraestructura (Canon)
- Otros gastos explotaciones, movilización, electricidad, agua, telefonía móvil, artículos de oficina y servicio de fotocopia
- TKBC (peaje variable)

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 3 - RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES, CONTINUACIÓN

Gastos de Administración

Los principales conceptos de gastos de administración, son:

- 1.- Gastos de publicidad
- 2.- Seguros
- 3.- Informática y comunicaciones
- 4.- Consumos Básicos
- 5.- Servicios de administración
- 6.- Depreciación de otros activos y amortización
- 7.- Gastos generales
- 8.- Remuneraciones del personal de administración.

Costo Financieros

Los principales conceptos de costo financieros, son:

- 1.- Gastos financieros por arriendo por leasing de 12 Xtrapolis

3.11) Reclasificación

La Sociedad ha reclasificado los estados financieros al 31 de diciembre de 2019, para corregir según indica la presentación de los mismos:

Rubro anterior	Nueva presentación	31-12-2018 M\$
Automotores y otros activos	Inventarios, corrientes	91.638
Costo de Ventas	Gastos de Administración y Ventas	174.587



TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 4 – EFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFECTIVO

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es la siguiente:

Concepto	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Saldos en bancos ⁽¹⁾	1.357.648	833.113
Saldos en banco Chile ⁽²⁾	284.020	35.021
Efectivo y documentos en caja	5.711	7.151
Total	1.647.379	875.285

- El saldo de este rubro no tiene restricciones y corresponden al Banco BCI y Banco Chile.
- El saldo de este rubro si tiene restricciones ya que son aporte del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones los que se realizan en diciembre de cada año, para la adquisición de Trenes (proyecto Metro tren Rancagua).

NOTA 5 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

Los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes, son de cobro dentro de los 30 días siguientes, y no están sujetos a condiciones especiales ni cobro de tasa de interés.

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es la siguiente:

Deudores comerciales corrientes:

Conceptos	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Cuenta Corriente Varios Deudores	849.495	760.186
Cuentas por cobrar a trabajadores	0	89.652
Boletas Bancarias en Garantía a Terceros	50.874	54.884
Provisión de deterioro	(7.438)	(22.302)
Anticipo a Proveedores	24.020	39.149
Total	916.951	921.569

La Sociedad constituye provisión de deterioro en base a una pérdida esperada para los deudores comerciales.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 5 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR, CONTINUACIÓN

Deudores Comerciales vencidos y no pagados con deterioro	M\$
Saldo al 01 de enero de 2018	22.302
Aumento del período	-
Disminución del período	-
Castigo del período	-
Saldo al 31 de diciembre 2018	22.302
Saldo al 01 de enero de 2019	22.302
Aumento del período	-
Aumento del período	-
Disminución del período	-
Castigo del período	(14.864)
Saldo al 31 de diciembre 2019	7.438

NOTA 6 – OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

A) Otros Activos no Financieros, Corrientes

Conceptos	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Gastos Pagados por Anticipados	-	134.230
Total	-	134.230

B) Otros Activos no Financieros, no Corrientes

Conceptos	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Gastos Pagados por Anticipados	-	66.854
Total	-	66.854

Corresponde al bono de término de conflicto acordado entre Tren Central y los Sindicato de Tracción, Afines y Conexas, el que fue firmado en diciembre de 2017, por un periodo de 30 meses. Sindicato N°1 de Trabajadores Ferroviarios Afines y Conexas y Sindicato N°10 Interempresa de Trabajadores de movilización (Tráfico), estos últimos se firmaron en enero de 2018.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 7 - 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 2019 y 2018 entre la Sociedad y las empresas relacionadas es la siguiente:

a) Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas

Corresponde a cuentas por cobrar al Ministerio de Transportes por concepto de transferencia de recursos para compra de trenes. La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es la siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31.12.2019		31.12.2018	
				Corrientes M\$	No Corrientes M\$	Corrientes M\$	No Corrientes M\$
MTT	61.979.750-7	Relacionada por Accionista	Subsidio Nacional de Transp.Publico	476.000	-	130.937	-
MTT	61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Transferencia de Recursos ⁽¹⁾	1.053.475	9.579.101	1.037.327	9.857.516
Total				1.529.475	9.579.101	1.168.264	9.857.516

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)
Cuota 4	2017	(37.627,33)
Cuota 5	2018	(37.630,97)
Cuota 6	2019	(37.629,76)
Saldo al 31.12.2019		267.906,78

Los valores correspondientes a los aportes fiscales para la compra de Trenes e intereses de la deuda, se 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 otras ganancias no operacionales del estado de resultados integrales consolidados, respectivamente.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 7 - 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.

b) Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas

Corresponde a cuentas por pagar a entidades relacionadas, las cuentas con la sociedad matriz se presentan compensadas de las cuentas por cobrar. La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es el siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31.12.2019		31.12.2018	
				Corrientes M\$	No Corrientes M\$	Corrientes M\$	No Corrientes M\$
EFE	61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento de Trenes	(15.279.987)	-	(10.615.228)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Energía de Tracción	(7.375.114)	-	(4.852.371)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	(175.883)	-	(33.716)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	SEC	(267.609)	-	(267.625)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Servicios Administrativos EFE	(150.957)	-	(129.346)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	(2.670.398)	-	(1.529.989)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Guardias de Seguridad	(5.513.285)	-	(4.042.326)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Otros	(61.441)	-	(219.637)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Cta.Cte. Mercantil	(1.731.052)	-	(7.806.519)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento de Estaciones del Nos	(573.321)	-	(579.177)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Canon	(1.981.377)	-	-	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Servicios de Auditorías	(175.659)	-	-	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Exámenes Ferroviarios	(49.367)	-	-	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Arriendo de Locomotora	(10.968)	-	-	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Arriendo de 12 Trenes Xtrapolis	1.264.559	28.866.552	1.214.474	30.165.337
EFE	61.216.000-7	Matriz	Compra Trenes Xtrapolis para el proyecto RX ⁽¹⁾	(1.053.475)	(9.579.101)	(1.037.327)	(9.857.516)
EFE	61.216.000-7	Matriz	Pasivo por Leasing ⁽⁴⁾	(1.264.559)	(29.585.344)	(1.214.474)	(30.645.485)
MTT	61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Ingr. Diferidos Por Sub Grandes R	(466.260)	-	(466.260)	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Vta. Pasajes Personal EFE	42.238	-	47.375	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Cobro de Consumos Básicos (agua luz)	327.768	-	274.368	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Costo de interrupción (Proyecto RX)	7.862.258	-	7.862.258	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Serv. Contrato de Adm.Trafico Ferroviario ⁽²⁾	10.081	-	116.252	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Reembolso Gtos. Personal Administrativos	14.408.502	-	9.856.021	-
EFE	61.216.000-7	Matriz	Otros Cobros	18.327	-	37.291	-
MTT	61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Ingreso Diferido 12 Trenes EFE	-	(29.547.184)	-	(30.557.069)
MTT	61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Fondos por rendir al MTT	(284.020)	-	(35.021)	-
MTT	61.212.000-5	Relacionada por Accionista	Ingreso Diferido de 4 Trenes Xtrapolis (MTT) ⁽³⁾	-	(9.884.761)	-	(10.222.691)
Total cuentas corrientes compensadas				(15.150.999)	(49.729.838)	(13.420.977)	(51.117.424)

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 7 - CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS, CONTINUACIÓN

- 1.- Las cuentas por pagar a EFE por concepto de compra de 4 trenes Xtrapolis.
- 2.- Con fecha 01 de agosto de 2014 se firmó 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.
- 3.- 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).
- 4.- Con fecha 10 de octubre de 2013, se firmó un contrato entre la Matriz Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Trenes Metropolitanos S.A. por concepto del arriendo de material rodante consistente en 12 trenes Alstom XTrapolis Modular con la finalidad de destinarlos a prestar los servicios de transporte de pasajeros en tramos Alameda Nos y Alameda Rancagua desde el momento que el servicio esté dispuesto para ser prestado.

El valor de la renta anual de arrendamiento será el equivalente a UF 45.319,34 IVA incluido. El presente contrato tiene una duración de 30 años, contados desde la fecha de entrega de los trenes. La segunda cuota por arriendo en leasing se facturó en el mes de febrero del 2019, por un monto de M\$1.248.699, equivalente en a UF45.319,34.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

Amortización de la deuda:

Cuota	Saldo insoluto UF	Interés Devengado UF	Cuota UF	Saldo final UF
1	1.215.642,16	8.968	(45.319,34)	1.179.290,81
2	1.179.290,80	8.700	(45.319,34)	1.142.671,28
3	1.142.671,28	8.430	(45.319,34)	1.105.781,61
4	1.105.781,61	8.158	(45.319,34)	1.068.619,81
5	1.068.619,81	7.883	(45.319,34)	1.031.183,85
6	1.031.183,85	7.607	(45.319,34)	993.471,72
7	993.471,72	7.329	(45.319,34)	955.481,39
8	955.481,39	7.049	(45.319,34)	917.210,79
9	917.210,79	6.766	(45.319,34)	878.657,87
10	878.657,87	6.482	(45.319,34)	839.820,53
11	839.820,53	6.195	(45.319,34)	800.696,69
12	800.696,69	5.907	(45.319,34)	761.284,22
13	761.284,22	5.616	(45.319,34)	721.581,00
14	721.581,00	5.323	(45.319,34)	681.584,88
15	681.584,88	5.028	(45.319,34)	641.293,70
16	641.293,70	4.731	(45.319,34)	600.705,29
17	600.705,29	4.432	(45.319,34)	559.817,46
18	559.817,46	4.130	(45.319,34)	518.627,98
19	518.627,98	3.826	(45.319,34)	477.134,65
20	477.134,65	3.520	(45.319,34)	435.335,21
21	435.335,21	3.212	(45.319,34)	393.227,41
22	393.227,41	2.901	(45.319,34)	350.808,97
23	350.808,97	2.588	(45.319,34)	308.077,61
24	308.077,61	2.273	(45.319,34)	265.031,01
25	265.031,01	1.955	(45.319,34)	221.666,84
26	221.666,84	1.635	(45.319,34)	177.982,78
27	177.982,78	1.313	(45.319,34)	133.976,44
28	133.976,44	988	(45.319,34)	89.645,47
29	89.645,47	661	(45.319,34)	44.987,46
30	44.987,46	332	(45.319,34)	- 0,00
Totales		134.970	(1.314.260,86)	

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.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 7 - 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 2019 y 2018, es el siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Costos	31.12.2019		31.12.2018	
			Monto M\$	Efecto Resultado M\$	Monto M\$	Efecto Resultado M\$
61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento Automotores	5.125.285	(5.125.285)	5.150.194	(5.150.194)
61.216.000-7	Matriz	Energía Eléctrica Tracción	2.522.743	(2.522.743)	2.770.018	(2.770.018)
61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje Variable)	1.140.410	(1.140.410)	933.271	(933.271)
61.216.000-7	Matriz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	1.628.560	(1.628.560)	1.449.072	(1.449.072)
61.216.000-7	Matriz	Otros	162.236	(162.236)	99.194	(99.194)
61.216.000-7	Matriz	Costos de Interrupción de servicio (*)	-	-	(2.549.353)	2.549.353
61.216.000-7	Matriz	Reembolso Remuneraciones Personal (Mandato)	(4.387.710)	4.387.710	(4.337.527)	4.337.527
61.216.000-7	Matriz	Intereses de cuenta corriente Mercantil	8.507	(8.507)	266.809	(266.809)
61.216.000-7	Matriz	Compra de 4 Automotores Xtrapolis	10.632.576	-	10.894.843	-
61.216.000-7	Matriz	Arriendo de 12 Trenes Xtrapolis por Leasing	30.849.903	(238.644)	31.859.959	(239.822)
61.216.000-7	Matriz	Intereses de transferencia de recursos (compra de 4 Trenes)	798.185	-	-	-
61.216.000-7	Matriz	Remesa de caja	-	-	392.392	-
61.216.000-7	Matriz	Pagos a EFE	(6.083.974)	-	(2.900.000)	-
61.212.000-5	MTT	Fondos por rendir al MTT	284.021	-	35.021	-
TOTAL			42.680.742	(6.438.675)	44.063.893	(4.021.500)

(*) 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 había podido operar en forma constante por obras de mejoramiento de la vía. El costo de Interrupción se aplica hasta el 22 de julio de 2018, debido a que posterior a esa fecha comenzó la operación normal del servicio Metrotren Rancagua.

d) Remuneración de los Directores y 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 2019 y 2018, son las siguientes:

Remuneraciones pagadas al Directorio				31-12-2019	31-12-2018
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Nombramiento	M\$	M\$
Guillermo Ramirez Vilardell	5.744.409-6	Presidente	29-05-2018	22.267	12.745
Isabel Margarita Romero Muñoz	9.258.254-K	Vicepresidente	29-05-2018	16.700	9.559
Pedro Pablo Errázuriz Domínguez	7.051.188-6	Director	29-05-2018	7.423	5.000
Jorge Retamal Rubio	10.941.561-8	Director	29-05-2018	11.134	3.643
Subtotal				57.524	30.947
Ex Directores	RUT	Cargo	Término	M\$	M\$
José Luis Rodríguez Morales	5.026.381-9	Presidente	25-05-2018	-	8.971
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	4.843.682-K	Vicepresidente	25-05-2018	-	6.728
Fernando Zamorano Fernández	10.761.825-2	Director	25-05-2018	-	4.486
Mónica Sara Zucker Gottdiener	7.333.119-6	Director	25-05-2018	-	4.485
Fernando Gustavo Abarca Correa	12.662.158-2	Director	25-05-2018	-	4.486
Marisa Kausel Contador	8.003.616-7	Director	01-02-2019	919	-
Subtotal				919	29.156
Total				58.443	60.103

* No existen otros conceptos por remuneraciones

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 7 - CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS, CONTINUACIÓN

e) 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 2019 y 2018, es el siguiente:

Concepto	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Remuneraciones	659.928	462.016
Otros Beneficios	47.426	41.227
Total Remuneraciones	707.354	503.243

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

Concepto	31.12.2019	31.12.2018
Gerentes y ejecutivos principales	12	7
Profesionales y técnicos	192	202
Personal Operativo y otros	302	301
Total	506	510

NOTA 8 – ACTIVOS Y PASIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Sociedad no ha constituido provisión por Impuesto a la Renta de Primera Categoría, por tener pérdidas tributarias acumuladas la cual asciende a MM\$46.111 para el año 2019.

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 21, la Administración no se encuentra en condiciones de realizar la mejor estimación respecto a la generación de utilidad tributarias futuras que permitan compensar y/o absorber las pérdidas tributarias acumuladas en el corto y largo plazo.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 9 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es la siguiente:

Concepto	Valor Bruto		Amortización Acumulada		Valor Neto	
	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Marcas	2.350	2.350	(2.350)	(2.350)	-	-
Licencias Computacionales	238.940	79.334	(90.776)	(34.586)	148.164	44.748
Totales	241.290	81.684	(93.126)	(36.936)	148.164	44.748

Los movimientos de los activos intangibles para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018, son los siguientes:

Movimientos	Licencias Computacionales M\$	Valor Neto M\$
Saldo al 01 de enero 2019	44.748	44.748
Adiciones	159.606	159.606
Amortización	(56.190)	(56.190)
Totales al 31 de Diciembre de 2019	148.164	148.164

Movimientos	Licencias Computacionales M\$	Valor Neto M\$
Saldo al 01 de enero 2018	54.988	54.988
Amortización	(10.240)	(10.240)
Totales al 31 de Diciembre de 2018	44.748	44.748

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 10 - AUTOMOTORES Y OTROS ACTIVOS

La composición de las partidas que integran este rubro y su correspondiente depreciación acumulada al 31 de diciembre de 2019 y 2018, son las siguientes:

Propiedades, plantas y Equipos por clase	Valor Bruto		Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor neto	
	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Edificios y construcciones	33.299	23.137	(21.716)	(20.137)	11.583	3.000
Reptos. Automotor	28.955	28.955	-	-	28.955	28.955
Equipo Tractor y Rodante	13.576.590	13.576.590	(6.772.076)	(6.455.781)	6.804.514	7.120.809
Automotores Xtrapolis (4)	10.900.960	10.900.960	(1.013.681)	(675.751)	9.887.279	10.225.209
Automotores en Leasing (ver nota 7 b)	32.576.949	32.576.949	(3.029.764)	(2.019.879)	29.547.185	30.557.070
Muebles y Enseres y Equipos Computacionales	480.248	406.064	(266.454)	(209.890)	213.794	196.174
Activos en curso	126.117	126.117	-	-	126.117	126.117
Maquinaria y Herramientas y Otros	14.868	13.271	(12.569)	(11.977)	2.299	1.294
Totales	57.737.986	57.652.043	(11.116.260)	(9.393.415)	46.621.726	48.258.628

NOTA 10 - AUTOMOTORES Y OTROS ACTIVOS, CONTINUACIÓN

Los automotores Xtrapolis son depreciados por método lineal a 30 años, a estos automotores se les estimó un valor residual de un 7%. Se realizó un análisis con la demanda proyectada por los servicios Metrotren Nos y Rancagua hasta el fin de la vida útil del parque Automotores Xtrapolis, no resultando una diferencia significativa versus el método de depreciación por kilómetros, estos automotores tienen un valor residual de 7%.

Los movimientos netos al 31 de diciembre de 2019 y 2018, de las partidas que integran el rubro automotor y otros activos; son los siguientes:

Movimientos		Edificios y construcciones	Existencias Reptos. y Otros	Equipo Tractor y Rodante	Automotores en Leasing	Muebles y Enseres Otros	Activos en Curso	Maquinarias Herramientas y otros	Valor Neto
		M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2019		3.000	28.955	17.346.018	30.557.070	196.174	126.117	1.294	48.258.628
Movimientos	Adiciones	10.162	-	-	-	74.184	-	1.597	85.943
	Gasto por depreciación	(1.579)	-	(654.225)	(1.009.885)	(56.564)	-	(592)	(1.722.845)
	Total movimientos	8.583	-	(654.225)	(1.009.885)	17.620	-	1.005	(1.636.902)
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2019		11.583	28.955	16.691.793	29.547.185	213.794	126.117	2.299	46.621.726

Movimientos		Edificios y Construcciones	Existencias Reptos. y Otros	Equipo Tractor y Rodante	Automotores en Leasing	Muebles y Enseres	Activos en Curso	Maquinarias Herramientas y otros	Valor Neto
		M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2018		3.903	126.758	18.115.785	31.567.064	179.971	126.117	2.867	50.122.465
Movimientos	Adiciones	-	-	-	-	56.116	-	-	56.116
	Existencias de Tarjetas y de Reptos. Automotor	-	(97.803)	-	-	-	-	-	(97.803)
	Gasto por depreciación	(903)	-	(769.767)	(1.009.994)	(39.913)	-	(1.573)	(1.822.150)
	Total movimientos	(903)	(97.803)	(769.767)	(1.009.994)	16.203	-	(1.573)	(1.863.837)
Saldo Neto al 31 de Diciembre de 2018		3.000	28.955	17.346.018	30.557.070	196.174	126.117	1.294	48.258.628

La Sociedad no ha incurrido en costos de desmantelamiento al 31 de diciembre de 2019 y 2018.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 11 - 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 2019 y 2018:

Conceptos	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Acreedores Comerciales		
Proveedores	172.718	92.896
Facturas por recibir	846.937	886.134
Otras Cuentas por pagar		
Retenciones	305.754	246.167
Garantías en efectivo	16.898	15.188
Impuestos por pagar	37.731	29.343
Total	1.380.038	1.269.728

NOTA 12- OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Ventas anticipadas de pasajes servicio Alameda - Chillán	82.661	89.940
Recarga de tarjetas servicio Metro Rancagua	406.021	230.172
Total	488.682	320.112

NOTA 13 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, es la siguiente:

Conceptos	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Provisión de otros beneficios	59.163	30.000
Provisión de vacaciones	717.525	659.748
Total	776.688	689.748

TRENES METROPOLITANOS S.A.

 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 14 - PATRIMONIO NETO
a) Capital emitido

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el capital pagado asciende a M\$25.773.900.-
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, las primas por emisión ascienden a M\$154.
 El patrimonio neto total al 31 de diciembre de 2019 y 2018, asciende a un déficit de M\$7.014.157 y M\$5.399.257, respectivamente.

b) Número de acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	N° acciones Suscritas	N° acciones Pagadas	Total N° Acciones al 31.12.2019
Única	166.244.811	166.244.811	166.244.811

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, 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

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 14 - PATRIMONIO NETO, CONTINUACIÓN

c) Dividendos

No se han cancelado dividendos durante los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2019 y 2018.

d) Otras reservas

Corresponde a la Corrección monetaria del capital pagado generada en el año 2009, cuyo efecto de acuerdo a Oficio Circular N°456 de la Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") (Anteriormente Ex SVS), 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 15 - INGRESOS ORDINARIOS

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Sociedad presenta los ingresos ordinarios por servicios entre a Santiago - Chillán y Ramal Talca Constitución, el detalle es el siguiente:

Ingresos Ordinarios	01.01.2019 31.12.2019 M\$	01.01.2018 31.12.2018 M\$
Servicio de transporte de pasajeros Santiago - N°s	13.247.155	11.099.331
Servicio de transporte de pasajeros Santiago - Rancagua	4.473.244	2.420.590
Servicio de transporte de pasajeros Santiago - Chillan	2.945.900	2.847.807
Servicio de transporte de pasajeros Talca - Constitución	54.914	62.550
Servicio de transporte de pasajeros Servicio Turístico	134.864	140.161
Subsidios del Transporte (MTT)*	1.025.932	666.488
Ingresos por arriendo de espacios publicitarios	40.022	20.294
Otros Ingresos	367.171	325.439
Total	22.289.202	17.582.660

MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

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

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 15 - INGRESOS ORDINARIOS, CONTINUACIÓN

Obligaciones de desempeño y políticas de reconocimiento de ingresos

Los ingresos se miden con base en la contraprestación especificada en un contrato con un cliente. La sociedad reconoce los ingresos cuando transfiere el control sobre un bien o servicio a un cliente. La siguiente tabla presenta información sobre la naturaleza y oportunidad de la satisfacción de las obligaciones de desempeño en contratos con clientes, incluyendo términos de pagos significativos y las correspondientes políticas de reconocimiento de ingresos.

Tipo de Servicio	Naturaleza y Oportunidad de la satisfacción de las obligaciones de desempeño, incluyendo términos de pago significativo	Reconocimiento de ingresos bajo la norma NIIF 15 (aplicable a contar del 1 de enero de 2018)	Reconocimiento de ingresos bajo la norma NIC 18 (aplicable antes del 1 de enero de 2018)
Alameda - Nos	Los ingresos corresponden a servicios de transporte de pasajeros, que consiste en el transporte ferroviario urbano de pasajeros comprendido entre las estaciones Alameda y Nos, en la comuna de San Bernardo.	Estos ingresos se reconocen diariamente en función del uso de los pasajeros cuando pasan la tarjeta Bip por el torniquete, este número es multiplicado por la tarifa técnica, mediante una liquidación emitida por el Administrador Financiero de Transantiago.	Los ingresos son reconocidos cuando el ingreso se puede medirse con fiabilidad, es probable que los beneficios fluyan hacia la entidad y los costos incurridos puedan medirse con fiabilidad.
Alameda - Rancagua	Los ingresos correspondiente al servicio de transporte de pasajeros entre Santiago y Rancagua, está conformado por 10 estaciones: Alameda, San Bernardo, Buin Zoo, Buin, Linderos, Paine, Hospital, San Francisco, Graneros y Rancagua.	Sus ingresos se reconocen diariamente en función del uso de los pasajeros cuando pasan por los torniquetes utilizados al ingreso y salida de la zona paga del servicio con la tarjeta de Tren Central.	Los ingresos son reconocidos cuando el ingreso se puede medirse con fiabilidad, es probable que los beneficios fluyan hacia la entidad y los costos incurridos puedan medirse con fiabilidad.
Alameda - Chillan	Los ingresos del servicio de transporte de pasajeros interurbano de mediana distancia entre las ciudades de Santiago y Chillán, que contempla detención en 10 estaciones en zonas intermedias en las regiones Metropolitana, O'Higgins, Maule y Bio-Bio.	Estos ingresos se reconocen diariamente en base a la prestación de servicio de transporte de pasajeros.	Los ingresos son reconocidos cuando el ingreso se puede medir con fiabilidad, es probable que los beneficios fluyan hacia la entidad y los costos incurridos puedan medirse con fiabilidad.
Talca Constitución	Los ingresos correspondientes al servicio de transporte de pasajeros que cubre el tramo entre las ciudades de Talca a Constitución.	Estos ingresos se reconocen diariamente en base a la prestación de servicio de transporte de pasajeros en dicho tramo.	Los ingresos son reconocidos cuando el ingreso se puede medir con fiabilidad, es probable que los beneficios fluyan hacia la entidad y los costos incurridos puedan medirse con fiabilidad.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 16 - COSTO DE VENTAS

La Sociedad al 31 de diciembre de 2019 y 2018, presenta el siguiente detalle:

Costo de Ventas	01.01.2019 31.12.2019 M\$	01.01.2018 31.12.2018 M\$
Mantenimiento Automotores	(5.125.285)	(4.506.119)
Energía Eléctrica de Tracción	(2.553.272)	(2.807.460)
Depreciación Trenes (*)	(390.462)	(453.303)
Gasto Guardias y Guarda Cruces	(1.628.560)	(1.233.001)
Servicios de Terceros y Ventas	(2.041.783)	(1.500.417)
Otros Gastos de Explotación	(465.159)	(353.760)
Remuneraciones Personal Explotación	(5.524.203)	(3.754.298)
Mantenimiento Infraestructura ^(A)	(3.049.300)	(803.241)
TKBC (Peaje Variable)	(1.140.410)	(933.271)
Total	(21.918.434)	(16.344.870)

(*) El gasto por Depreciación, se ha rebajado en M\$1.347.815 al 31 de diciembre de 2019 y M\$1.347.815 al 31 diciembre de 2018, como amortización del ingreso diferido generado por aplicación de NIC 20.

(A) Los costos de mantenimiento de infraestructura al 31 de diciembre 2019, incorporan el contrato Canon de Concesión, que corresponde a la contraprestación remuneratoria del derecho a explotar el servicio ferroviario de transporte público de pasajeros en el sector concesionado y que debe ser pagado a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por un monto de MM\$1.981 equivalente a UF70.000.

El sector concesionado corresponde a:

- a. Desde Estación Alameda a Estación Chillán.
- b. Ramal Talca-Constitución.

El aditivo N°4 referente a este contrato, en su cláusula 2.3.1 acuerda no aplicar a Tren Central el Canon de concesión entre 01 de enero del 2014 y 31 de diciembre de 2018.

Por otra parte, el aditivo N°5 firmado con fecha 10 de diciembre de 2019 entre la Matriz y Tren Central, amplía la vigencia de los tres contratos (Canon de Concesión, Mandato de Administración del Tráfico Ferroviario y Servicio Integrales de Administración de Tráfico Ferroviario y Mantenimiento de la Infraestructura EFE) hasta el 31 de diciembre de 2020, lo anterior implica el reconocimiento en costo de Tren Central durante el año 2019 por un monto de UF 70.000, esto orientado al incremento sostenido de la actividad ferroviaria y demanda de pasajeros.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 17- GASTO DE ADMINISTRACIÓN Y VENTAS

La Sociedad al 31 de diciembre de 2019 y 2018 presenta el siguiente detalle en el rubro gastos de Administración y ventas:

Gastos de Administración y Ventas	01.01.2019 31.12.2019 M\$	01.01.2018 31.12.2018 M\$
Asesorías	(159.126)	(160.615)
Costo Mercadotecnia	(108.418)	(153.798)
Informática y Comunicaciones	(25.683)	(35.133)
Consumos Básicos	(27.313)	(15.127)
Servicios de Administración	(186.962)	(189.121)
Depreciación Otros Activos y Amortización	(40.757)	(31.273)
Gastos Generales	(45.763)	(54.511)
Remuneraciones Personal Administración	(1.155.122)	(1.080.503)
Total	(1.749.144)	(1.720.081)

NOTA 18 – OTROS INGRESOS/ EGRESOS Y COSTOS FINANCIEROS

La Sociedad al 31 de diciembre de 2019 y 2018 presenta el siguiente detalle en el rubro otros ingresos y egresos:

a) Otros Egresos e Ingresos

Otros Egresos e Ingresos	01.01.2019 31.12.2019 M\$	01.01.2018 31.12.2018 M\$
Venta de bases, cobro de multas	35.198	18.542
Pago de multas y otros	(21.773)	(24.917)
Total	13.425	(6.375)

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

b) Costos Financieros

Costos financieros	01.01.2019 31.12.2019 M\$	01.01.2018 31.12.2018 M\$
Costos financieros (Arriendo x Leasing, Cta.Cte.Mercantil)	(249.949)	(513.477)
TOTAL	(249.949)	(513.477)

NOTA 19 - MEDIO AMBIENTE

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, Trenes Metropolitanos S.A. no ha efectuado desembolsos que se relacionen directa o indirectamente con el medio ambiente.

NOTA 20 - ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

a) Riesgo de Mercado

La Sociedad no mantiene activos ni pasivos en otras monedas distintas al peso chileno. Las cifras de pasajeros transportados al cierre de diciembre del 2019 alcanzaron a 25.300.668 pasajeros, comparados con 21.148.867 durante el mismo periodo del año 2018, lo cual equivale a un aumento del 16,6%. El aumento de pasajeros se debe a los servicios Metrotren Nos y Rancagua. La empresa presenta una pérdida EBITDA, al 31 de diciembre de 2019, alcanzó M\$947.157.

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.

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

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

Provision Deudores Incobrables	31.12.2019 M\$	31.12.2018 M\$
Saldo Inicial	22.302	22.302
Incremento o Disminución de Provisiones del año	(14.864)	-
Saldo Final	7.438	22.302

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

NOTA 20 - ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO FINANCIERO, CONTINUACIÓN

d) Costo de Energía de Tracción

El costo de la energía de tracción impacta los costos y resultados de la Sociedad. Ya que el transporte ferroviario tiene una importante dependencia de la energía eléctrica, la cual se usa para efectuar la operación de transporte de pasajeros. La Sociedad mantiene contratos para la compra de energía indexados al precio de nudo de la energía eléctrica, por lo que un aumento en sus precios afectaría las utilidades de la Sociedad.

NOTA 21 – PLANES DE LA ADMINISTRACIÓN

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Sociedad presenta capital de trabajo negativo generada principalmente por la deuda con la Matriz, perdida del ejercicio y pérdidas acumuladas.

No obstante a lo anterior, los presentes estados financieros se han formulado bajo el principio de “Empresa en Marcha”, al considerar que la recuperación de la inversión, incluyendo automotores, 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.

Las cifras de pasajeros transportados al cierre de diciembre del 2019 alcanzaron a 25.300.668 pasajeros, comparados con 21.148.867 pasajeros durante el mismo periodo del año 2018, lo cual equivale a un aumento del 19,6%.

Los ingresos de la Sociedad al cierre de diciembre de 2019 alcanzaron a MM\$ 22.289 comparados con los MM\$ 17.583 durante el mismo período del año 2018 lo cual equivale a un aumento del 26,77%.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 22 - GARANTÍAS Y CAUCIONES OBTENIDAS DE TERCEROS

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros en efectivo y UF (Proveedores y clientes), que corresponden a un total de M\$305.226.-

TOMADOR	MONEDA	MONTO M\$/UF
AGH SERVICIOS TURÍSTICOS SPA	\$	1.000
APRO LTDA	\$	3.032
ASEORÍAS HIDRÁULICAS LIMITADA	\$	158
ASOC GREMIAL RUTA DEL VINO VALLE DE	\$	500
CHRISTIAN SEPULVEDA PODUJE	\$	685
CLAUDIO BRAVO INOSTROZA	\$	1.774
COMERCIAL ENTRERRIELES SPA	\$	1.440
COMERCIALIZADORA GERBAU LTDA	\$	177
EMPRESA TURISTICA DESTINO CHILE SPA	\$	300
GENERACION Y SISTEMAS SPA	\$	683
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	\$	89
GONZALO VILLALOBOS RIQUELME	\$	92
IDEFIXS MARKETING Y COMUNICACIONES	\$	100
INMOBILIARIA SOCOVESA STGO. S.A.	\$	184
K CINCO SPA	\$	2.075
K CINCO SPA	\$	1.378
LORENA PAZ MARTIN MARTIN	\$	2.563
MANUEL GARRIDO PALACIOS	\$	100
PEDRO BERRIOS VALDÉS	\$	508
ROSA O. MARTÍNEZ GONZÁLEZ	\$	309
SERVICIOS INTEGRALES AGUILAR Y CIA.	\$	17.849
SERVICIOS INTEGRALES PLENA VIA LTDA	\$	496
TRADE MEDIA SPA	\$	550
TRANSP. PASAJEROS FERROTREN TAXIS L	\$	4.854
TRANSVE S.A	\$	10.176
ASES Y SERVICIOS INTEGRALES SAN LUI	UF	1.917,00
COMERCIAL ENTRERRIELES SPA	UF	20,00
CONSULTORIA E INVEST. EN RRHH SPA	UF	100
EVENTOS Y PUBLICIDAD TIMER Y CIA. L	UF	300,00
INDRA SISTEMAS CHILE S.A.	UF	176
INDRA SISTEMAS CHILE S.A.	UF	168
INVERSIONES TECNOLOGICAS S.A.	UF	30,00
KYOCERA DOCUMENT SOLUTIONS CHILE	UF	75,00
MATABICHOS CONTROL DE PLAGAS LTDA.	UF	86
OPEN WIRELESS LABORATORIES S.A.	UF	303,00
PAOLA ANDREA CORNEJO DE MENDOZA	UF	100,00
SERVICIOS INTEGRALES AGUILAR Y CIA.	UF	1.525
SISTEMAS SEC S.A.	UF	181
SOCIEDAD COMERCIAL SERLIMP LTDA	UF	614,00
TECNICAS MODULARES E INDUST. CHILE	UF	2.886
TECNOLOGIA Y SEGURIDAD SBS CHILE LT	UF	349
TRANSVE S.A	UF	148

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 23 - SANCIONES

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, no existen sanciones de otras autoridades administrativas.

NOTA 24 - CONTINGENCIAS

Al 31 de diciembre de 2019, Trenes Metropolitanos S.A., presenta las siguientes contingencias:

1.- Tren Central / EFE con Técnicas Modulares e Industriales Chile Ltda.

Rol: C-33.442-2017

Tribunal: 15° Civil de Santiago.

Materia: Demanda en juicio ordinario mayor cuantía de repetición por pago de lo no debido.

Cuantía: UF 13.505,506

Estado procesal: En estado de dictación de fallo de primera de instancia. * Pendiente en Corte de Apelaciones de Santiago, recurso de apelación de impugnación de la resolución judicial del tribunal de primera instancia que recibió la causa a prueba.

Posible resultado del juicio: En atención a la etapa procesal en que se encuentra la presente causa, no es posible determinar el probable resultado final del juicio.

2.- Sepúlveda con Trenes Metropolitanos y Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Rol: C-21.643-2018

Tribunal: 17° Civil de Santiago.

Materia: Juicio de indemnización de perjuicios intentado por Cristian Sepúlveda Poduje, en contra de TC y EFE.

Cuantía: \$315.362.800

Estado procesal: Con fecha 17 de mayo de 2019, se dictó resolución que recibe la causa a prueba. Dicha resolución fue notificada a las partes en el mes de octubre de 2019, iniciándose con ello el término probatorio.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 24 – CONTINGENCIAS, CONTINUACIÓN

Durante dicho término, tanto la parte demandante como ambas demandadas, rindieron prueba documental y testimonial. A la fecha del presente informe, el término probatorio se encuentra vencido, por lo que se solicitará, se cite a las partes a oír sentencia.

Posible resultado del juicio: En atención a la etapa procesal en que se encuentra la presente causa, no es posible determinar el probable resultado final del juicio.

3.- Rodríguez Díaz, Jesús Salvador / Trenes Metropolitanos S.A.

RIT: T-1918-2019

Tribunal: 2° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago.

Materia: Juicio de cobro de prestaciones laborales por vulneración de derechos fundamentales y despido indebido.

Cuantía: \$ 32.347.405.

Estado procesal: Se contestó la demanda y se fijó audiencia preparatoria para el día 03 de enero del 2020.

Posible resultado del juicio: En atención a la etapa procesal en que se encuentra la presente causa, no es posible determinar el probable resultado final del juicio.

4.- Vilches Pavez, Matías Adolfo / Trenes Metropolitanos S.A.

RIT: 0-6354-2019

Tribunal: 1° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago.

Materia: Juicio por despido indirecto y de cobro de prestaciones laborales.

Cuantía: \$ 5.365.173

Estado procesal: El 22 de octubre de 2019 se llevó a cabo Audiencia preparatoria, no se logró conciliación. Se fijó la audiencia de juicio para el día 27 de febrero de 2020 a las 12:00.

Posible resultado del juicio: En atención a la etapa procesal en que se encuentra la presente causa, no es posible determinar el probable resultado final del juicio.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 24 – CONTINGENCIAS, CONTINUACIÓN

Prefectura Seguridad Privada con Trenes Metropolitanos S.A.

Rol: 5674-2019

Tribunal: Juzgado de Policía Local de San Fernando.

Materia: Infracción artículo 3 DL 3.607 “Entidad Estratégica que no presenta nuevo estudio de seguridad después de haber sido rechazado por la autoridad fiscalizadora.

Cuantía: Multa de 5 a 100 ingresos mínimo mensual a beneficio fiscal.

Estado procesal: En estado de dictar sentencia definitiva de primera instancia.

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 Metrotren Rancagua 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.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

NOTA 25 - PRENDA SIN DESPLAZAMIENTO SOBRE LOS DINEROS, 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, con un interés anual igual a 4,5 por ciento.

Otros antecedentes

Según el Decreto Exento N°50 del Ministerio de Hacienda, de fecha 7 de febrero de 2013, el monto autorizado para contratar un crédito sindicado para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado con la finalidad de financiar el proyecto "Adquisición de Material Rodante Adicional Servicio Rancagua Express" para el reemplazo de la flota de trenes del servicio Metrotren de la filial Trenes Metropolitanos S.A., asciende a la suma de hasta UF493.684,28.

Con fecha 28 de diciembre de 2019, el MTT cancela la quinta cuota de Adquisición de Material Rodante Adicional Servicio Metro tren Rancagua por M\$1.065.296.

Los efectos contables generados por la transacción descrita en los párrafos anteriores son los siguientes: contabilización de adición de material rodante por M\$10.898.442, ingreso diferido por M\$9.884.761, cuentas por cobrar corriente y no corriente al Ministerio de Transporte por M\$10.632.576 y una cuenta por pagar con EFE de M\$10.632.576.

NOTA 26 - HECHOS POSTERIORES

A la fecha de emisión de estos estados financieros, 30 de marzo 2020, dado a la contingencia que ha decretado el gobierno para enfrentar la difusión del virus COVID-19.

Respecto a las operaciones de la Sociedad, ella cuenta con protocolos de higiene para resguardar la seguridad de sus trabajadores. La Administración mantendrá un seguimiento de esta situación considerando que dichos eventos podrían impactar en la actividad económica de la Sociedad, lo que afectaría en las operaciones y resultados financieros.

Entre el 1 de enero de 2020 y la fecha de emisión de estos estados financieros, no hay otros hechos posteriores que afecten en forma significativa las cifras en ella contenidas o la interpretación de los estados financieros a esta fecha.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

ANEXO 4: ANÁLISIS RAZONADO

El propósito del siguiente informe es presentar la situación financiera de la empresa TRENES METROPOLITANOS Sociedad Anónima. Este documento está referido a los períodos terminados en diciembre de 2019 y 2018. 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 comparativo y explicativo de los Estados Financieros está referido a los períodos con fecha de cierre al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el que ha sido preparado de acuerdo a lo estipulado en la Norma de Carácter General N°30 de la Comisión del Mercado Financiero ex SVS.

Durante el año 2019 aumentó del número de pasajeros en el servicio Metrotren Nos en un 15,5% respecto al año anterior, esto debido a una mayor oferta, ampliando la capacidad en hora punta y valle principalmente mediante la utilización de servicios de composición doble, esto implicó que el número de pasajeros en día hábil alcance un peak en diciembre de 88,9 mil pasajeros, con un promedio para el año de 71,2 mil en día hábil, a diferencia del año 2018 que alcanzó los 61,1 mil pasajeros. Lo anterior, sumado al efecto de mayor ingreso medio por pasajero transportado de 2,3% ha permitido alcanzar un total de \$2.040,4 millones más de ingresos respecto al mismo periodo del año anterior.

Por otra parte, la operación de Metrotren Rancagua aumentó su frecuencia a partir del tercer trimestre del 2018, pasando de 14 a 31 servicios en día hábil. Este incremento ha permitido llegar a una demanda promedio día hábil de 8,1 mil pasajeros durante el año 2019 y un acumulado a diciembre de 79,1% de mayor demanda versus el mismo período del año 2018.

A continuación, se muestran los principales indicadores del negocio:

Tabla n° 1 : Indicadores Principales de Negocio

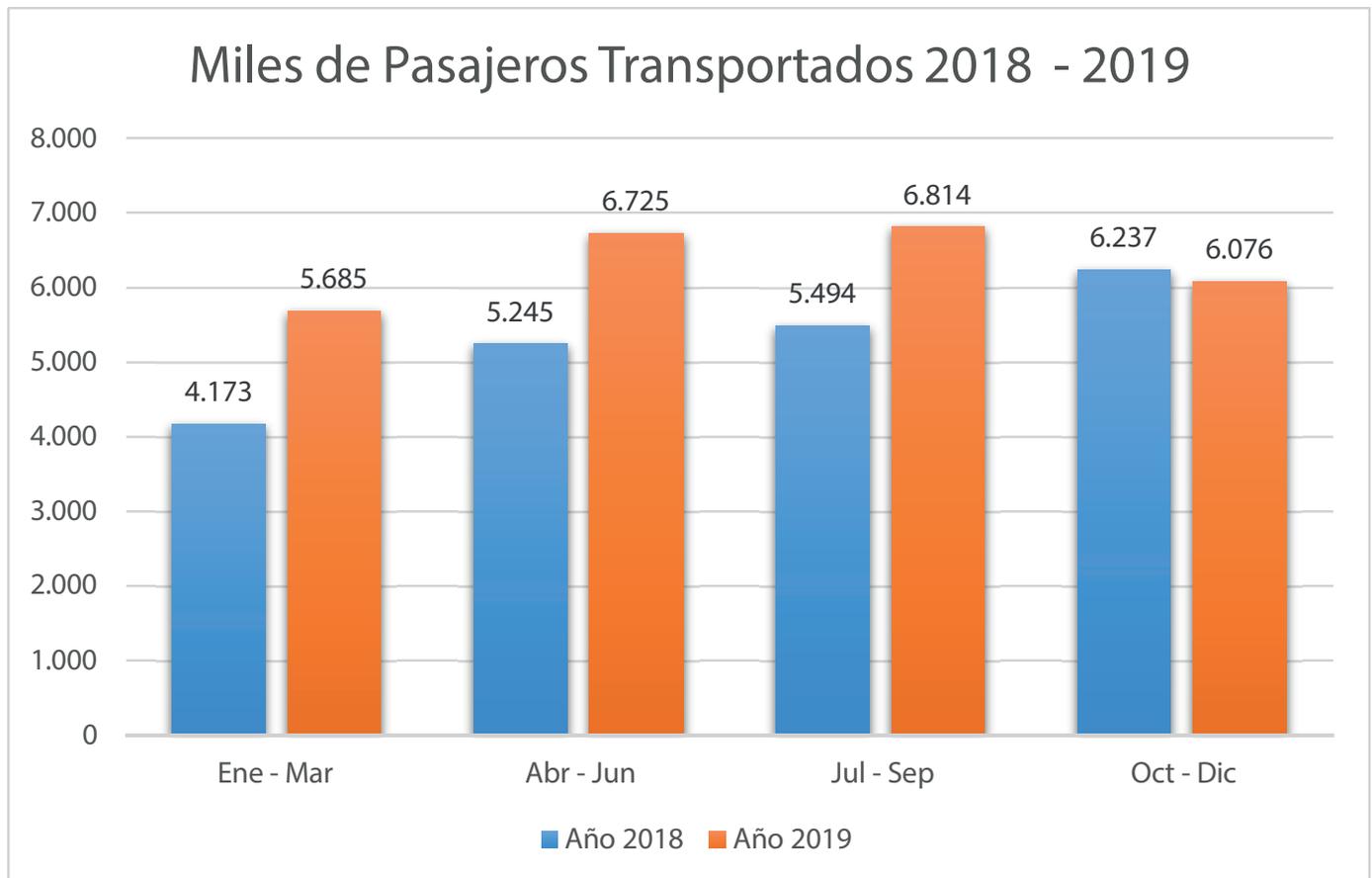
Indicadores Principales del Negocio	01.01.2019	01.01.2018	Var.
	31.12.2019	31.12.2018	%
Pasajeros Transportados	25.300.668	21.148.867	19,6%
Tren Kilómetro	4.127.116	3.471.409	18,9%
Toneladas Brutas Completas (TKBC)	453.989.935	377.771.073	20,2%
Dotación	506	510	-0,8%

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

Ingreso Medio por Servicio	01.01.2019	01.01.2018	Var.
	31.12.2019	31.12.2018	%
Metrotren Nos	590,1	577,0	2,3%
Metrotren Rancagua	1.583	1.510	4,9%
Alameda - Chillán	13.506	11.693	15,5%
Buscarril	1.091	1.067	2,3%

La variación al alza en el ingreso medio de Metrotren Nos se debe a una condición contractual del polinomio de reajuste, en cuanto la variación al alza en los restantes servicios, estas corresponden a reajustes de tarifa, distancia promedio de viaje y gestión comercial, a continuación, se muestran comparativo de pasajeros por trimestre:

Gráfico N°1: Comparativo Pasajeros Tren Central



TRENES METROPOLITANOS S.A.
 Nota a los Estados Financieros
 Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

Tabla N°2: Pasajeros en miles 2019 / 2018

Pasajeros Por Trimestre (Miles)	Ene Mar	Abr Jun	Jul Sep	Oct Dic	TOTAL
Año 2018	4.173	5.245	5.494	6.237	21.149
Año 2019	5.685	6.725	6.814	6.076	25.301
Diferencias	1.512	1.480	1.320	-160	4.152
Diferencias %	36%	28%	24%	-3%	20%

ANÁLISIS FINANCIERO DEL ESTADO DE RESULTADOS

Ingresos Operacionales

Como se puede apreciar en la tabla siguiente, Tren Central muestra un aumento en los ingresos por venta de pasajes durante el año 2019 respecto del mismo periodo del año anterior de +MM\$4.287,5, explicado principalmente por Metrotren Nos que alcanzó a 2.9 millones de pasajeros adicionales, luego por el aumento en Metrotren Rancagua de 1,1 millones pasajeros generado a partir de la mayor oferta, en tanto que el servicio Alameda - Chillán presentó una demanda inferior en 8,4% producto de incidencias ocurridas durante el periodo, pese a ello, se obtuvo en este servicio un incremento de ingresos de un 3,4% a partir de mejoras en la tarifa media.

Tabla N°3: Ingresos Operacionales

Ingresos Operacionales	01.01.2019 31.12.2019 MM\$	01.01.2018 31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ventas de Pasajes	20.896,4	16.608,9	4.287,5	25,8%
Subsidio MTT Buscarril, Metro Rancagua	1.025,9	666,5	359,4	53,9%
Ingresos no tarifarios (arriendos, publicidad, etc.)	266,7	209,6	57,1	27,2%
Otros Ingresos (Contrato de Adm. Con EFE)	100,2	97,7	2,5	2,6%
Total	22.289,2	17.582,7	4.706,5	26,8%

TRENES METROPOLITANOS S.A.

Nota a los Estados Financieros
Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

En cuanto al ingreso por concepto de subsidio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), este presenta un incremento neto de MM\$359,3 producto de la indexación a la demanda del subsidio de transporte a escolares de Metrotren Rancagua, la que ha sido mayor al año anterior y, por otra parte un mayor ingreso obtenido en el subsidio del servicio Buscarril, el que se incrementó a partir de mayo del año 2019 por mejoras en las condiciones contractuales.

Los ingresos no tarifarios obtenidos por concepto de arriendos de espacios en estaciones y trenes son mayores en MM\$57,1 respecto al año anterior, adicionalmente se percibe un ingreso que corresponde a la facturación realizada a EFE por la administración del contrato de Mantenimiento de Infraestructura, la que equivale a UF 300 mensuales y el aumento corresponde al reajuste, al ser un monto fijo en UF mensual.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
ANÁLISIS RAZONADO

Costos Operacionales
Costo de Ventas

Los costos de ventas presentados en la siguiente tabla (N°4.1) tienen incluido para el año anterior, el efecto compensación por concepto de “costo de interrupción”, que corresponde a costos operacionales fijos de Tren Central que se han traspasado al proyecto en una proporción equivalente a la disminución de la actividad, compensación obtenida hasta el mes de julio de 2018, fecha en que el servicio Metrotren Rancagua comenzó su operación en horario valle, por otra parte, con fecha 10 de diciembre de 2019 se firma entre la Matriz EFE y Tren Central, el aditivo N°5 que modifica la vigencia de las condiciones económicas pactadas sobre el contrato Canon de concesión “Explotación del servicio de transporte público de pasajeros por vías férreas”, que corresponde a la contraprestación remuneratoria del derecho a explotar el servicio ferroviario de transporte público de pasajeros en el sector concesionado (desde Estación Alameda a Estación Chillán y el tramo Ramal Talca-Constitución) y que debe ser pagado a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, esto orientado al incremento sostenido de la actividad ferroviaria y demanda de pasajeros. Lo anterior implica el reconocimiento en costo de la filial de UF70.000 anuales durante el año 2019.

En lo referente a la actividad ferroviaria, producto de la operación de los servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, se han visto incrementados los costos operacionales variables por mayor circulación de trenes-kilómetro e incidencias, por otra parte, experimentaron un alza los costos en mantenimiento de equipos UT y UTS, servicios tercerizados junto con aseo y mantención de estaciones.

Tabla N°4.1: Costo de Ventas (Fecu)

Costo De Ventas	01.01.2019 31.12.2019 MM\$	01.01.2018 31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Energía de Tracción	2.553,3	2.807,5	254,2	9,1%
Mantenimiento Material Rodante	5.125,3	4.506,1	(619,2)	(13,7%)
Mantención Infraestructura	4.189,5	1.736,5	(2.453,0)	(141,3%)
Gasto de Guardias de Seguridad	1.628,6	1.233,0	(395,6)	(32,1%)
Servicios de Terceros y Ventas	2.041,8	1.500,4	(541,4)	(36,1%)
Otros Gastos de Explotación	465,2	353,8	(111,4)	(31,5%)
Depreciación	390,5	453,3	62,8	13,9%
Remuneraciones de Personal	5.524,2	3.754,3	(1.769,9)	(47,1%)
Total	21.918,4	16.344,9	(5.573,5)	(34,1%)

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 ANÁLISIS RAZONADO

Presentado para efectos de un análisis referencial, separando el costo de interrupción, reembolsos en remuneraciones y Canon de Concesión, las cifras presentan el siguiente comportamiento:

Tabla N°4.2: Costo de Ventas Desagregado

Costo De Venta Desagregado	31.12.2019 MM\$	31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Energía de Tracción	2.553,3	2.807,5	254,2	9,1%
Mantenimiento Material Rodante	5.125,3	5.150,2	24,9	0,5%
Mantenimiento Infraestructura	2.208,1	1.897,5	(310,6)	(16,4%)
Gasto de Guardias de Seguridad	1.628,6	1.449,1	(179,5)	(12,4%)
Servicios de Terceros y Ventas	2.041,8	1.776,5	(265,3)	(14,9%)
Otros Gastos de Explotación	465,2	353,8	(111,4)	(31,5%)
Depreciación	390,5	453,3	62,8	13,9%
Remuneraciones de Personal	9.911,9	9.343,9	(568,0)	(6,1%)
Total	24.324,7	23.231,8	(1.092,9)	(4,7%)
Costo de Interrupción	-	2.549,4	(2.549,4)	(100,0%)
Reembolso Remuneraciones	4.387,7	4.337,5	50,2	1,2%
Canon de concesión	(1.981,4)	-	(1.981,4)	0,0%
Total Costo de venta compensado	21.918,4	16.344,9	(5.573,5)	(34,1%)

La disminución en la cuenta de energía de tracción, se debe al menor costo producto de la entrada en vigencia del nuevo contrato con Aillipen, para el servicio Metrotren Nos a contar de abril de 2019, adicionalmente el año 2019 existió reliquidación en el costo de energía, debido a que los cálculos de potencia asignados a Tren Central se realizan con valores provisorios. En términos de variables de consumo medido en toneladas-kilómetro, se alcanza un +20,2% versus el año anterior en el servicio a Nos, por otra parte, los servicios Metrotren Rancagua y Alameda - Chillán, muestran un alza por la mayor circulación del servicio a Rancagua la que medida en toneladas-kilómetro alcanza a un +46,1%.

El mantenimiento de material rodante presenta una baja respecto al año anterior de un 0,5%, específicamente el contrato para trenes Xtrapolis presenta un menor costo de un 4,9% a partir de una disminución en incidencias, básicamente en ventanas y parabrisas por vandalismo. El contrato con Temoinsa, que cubre los equipos UT 440 (Metrotren Rancagua) y UTS 444 (Chillán) presenta aumento de costo para los trenes UTS 444 producto de

TRENES METROPOLITANOS S.A. ANÁLISIS RAZONADO

mayores incidencias. Las UT 440 tienen un mayor costo variable por el aumento en la circulación. Mantenimiento de Infraestructura, cuenta con un aumento en el peaje variable a partir de la mayor circulación, que representa un 52% de la variación de la cuenta, adicionalmente existe un alza en los contratos de mantenimiento de ascensores y pasarelas.

Para el caso de guardias de seguridad, existe incremento en el valor en hora de vigilancia por nuevo contrato de un 21,2% a contar de abril 2019, junto con lo anterior, se han incrementado las necesidades de vigilancia nocturna de la vía férrea como prevención para la sustracción de cables conductores y reforzamiento de posiciones en estaciones ante contingencias.

En los servicios de terceros se presentan mayores costos principalmente en tecnología de información, en segundo lugar, en trasbordos a partir de contingencias en la operación, y luego en contrato de boleterías. Otros gastos de explotación se incrementan en un 31,5% debido a la contabilización a partir del 2019 en la filial de gastos en consumos básicos, que anteriormente se cargaban en la Matriz.

Dentro de los aumentos en el costo del personal de explotación, se pueden indicar el reajuste del IPC sobre la planilla de remuneraciones, luego, mayor costo en remuneraciones variables, incorporación del costo del término de negociación colectiva anticipada con sindicato de maquinistas y cambios de posición de maquinistas y controladores de tráfico.



Buscarriil del servicio Talca – Constitución en la estación González Bastías

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 ANÁLISIS RAZONADO

GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y VENTAS

Tabla N°5: Gasto de Administración y Ventas

Gastos de Administración y Ventas	01.01.2019 31.12.2019 MM\$	01.01.2018 31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Remuneraciones de Personal de Adm.	1.155,1	1.080,5	(74,6)	(6,9%)
Gastos Administrativos	553,3	608,3	55,0	9,0%
Depreciación y Amortización	40,7	31,3	(9,4)	(30,0%)
Total	1.749,1	1.720,1	(29,0)	(1,7%)

Las remuneraciones de personal administrativo, que representa aproximadamente el 10,4% de la plantilla total de Tren Central, presentan incrementos por IPC y efecto neto de 3 incorporaciones en la dotación durante el año 2019.

Los gastos administrativos presentan una baja de MM\$55,0 asociados principalmente a menor gasto en asesorías no realizadas y Marketing.

Depreciación y Amortización, se incrementa debido a la compra de licencias computacionales.

Resultado del Ejercicio

Tabla N°6: Resultado EBITDA

Resultado	01.01.2019 31.12.2019 MM\$	01.01.2018 31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Ingresos Operacionales	22.289,2	17.582,7	4.706,5	26,8%
Costo de Ventas	(21.527,9)	(15.891,6)	(5.636,3)	(35,5%)
Gasto de Administración y Ventas	(1.708,4)	(1.688,8)	(19,6)	(1,2%)
EBITDA	(947,1)	2,3	(949,4)	-

Al 31 de diciembre de 2019, la Empresa presenta una pérdida EBITDA de MM\$947,2 el cual desmejora versus el año 2018 a partir del efecto de compensación por costo de interrupción que mejoran los resultados contables del año anterior y adicionalmente incorporando según contrato, Canon de Concesión (MM\$1.981) cargados en costo operacional a contar del año 2019.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 ANÁLISIS RAZONADO

Tabla N°7: Resultado del Ejercicio

Resultado y EBITDA	01.01.2019 31.12.2019 MM\$	01.01.2018 31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Resultado EBITDA	(947,1)	2,3	(949,4)	-
Depreciación y Amortización del Ejercicio	(431,2)	(484,7)	53,5	11,0%
Resultado Fuera de la Explotación				
Otros Ingresos / egresos fuera de la Explotación	(236,6)	(519,7)	283,1	54,5%
Resultado FECU	(1.614,9)	(1.002,1)	(612,8)	61,2%

Depreciación y Amortización, disminuye a partir de un equipo UTS que ingresa a gran revisión, cabe señalar que el efecto de la Depreciación de Automotores Xtrapolis no se refleja en resultado a partir de tener su contrapartida en el ingreso diferido (NIC 20).

Ingresos / egresos fuera de la Explotación, corresponde a gasto por intereses del contrato de leasing con la matriz para 12 equipos Xtrapolis junto con la cuenta corriente Mercantil cuyo saldo disminuye.

En resumen, la Sociedad al 31 de diciembre del 2019, registra una pérdida de MM\$1.615,0, presentando un aumento MM\$612,7 respecto al mismo período del año 2018.



Pasajeros ingresando a automotor del servicio Metrotren Nos

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 ANÁLISIS RAZONADO

ANÁLISIS DEL ESTADO SITUACIÓN FINANCIERA
ACTIVOS
Tabla N°8: Activos

ACTIVOS	31.12.2019 MM\$	31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.647,4	875,3	772,1	88,2%
Deudores comerciales	916,9	921,5	(4,6)	(0,5%)
Otros activos no financieros	-	134,2	(134,2)	(100,0%)
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1.529,5	1.168,3	361,2	30,9%
Inventarios, corrientes	69,3	91,6	(22,3)	(24,3%)
Activos Corrientes	4.163,1	3.190,9	972,2	30,5%
Otros activos no financieros	-	66,9	(66,9)	(100,0%)
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	9.579,1	9.857,5	(278,4)	(2,8%)
Automotores y otros activos	46.769,9	48.303,4	(1.533,5)	(3,2%)
Activos no Corrientes	56.349,0	58.227,8	(1.878,8)	(3,2%)
TOTAL DE ACTIVOS	60.512,1	61.418,7	(906,6)	(1,5%)

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

Activos Corrientes, aumento en MM\$972,2, producto de un aumento de saldos en bancos de MM\$772,1 debido a una mayor actividad y a reserva de fondos producto de desfase de pagos del MTT para el Metro-tren Nos, por firma de nuevo contrato. Los deudores comerciales, reflejan un saldo aproximado de una quincena por cobrar con el administrador financiero del Transantiago (AFT) por concepto de usos de tarjeta BIP, junto con las facturas por cobrar de arriendos comerciales y boletas en garantía, en términos netos presenta una disminución respecto de diciembre de 2018 en MM\$4,5.

Los otros activos no financieros, corresponde al término del diferimiento del bono de término de negociación del año 2017, dentro de inventarios, se presenta el stock de tarjetas Mifare para venta al público del servicio Metrotren Rancagua.

Activos no Corrientes, presenta una disminución de MM\$1.878,8, debido a la baja de la porción a más de un año de la cuenta de otros activos no financieros de los bonos de término de negociación con los 3 sindicatos de Tren Central, la disminución de la cuenta por cobrar al MTT producto de la compra de 4 equipos Xtrapolis. La cuenta de automotores y otros activos presenta una disminución de MM\$1.533,5 principalmente por la depreciación del ejercicio.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 ANÁLISIS RAZONADO

Pasivos

Tabla N°9: Pasivos

PASIVOS	31.12.2019 MM\$	31.12.2018 MM\$	Variación MM\$	Variación %
Cuentas comerciales y otros	2.645,5	2.279,6	365,9	16,1%
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	15.151,0	13.421,0	1.730,0	12,9%
Pasivos Corrientes	17.796,5	15.700,6	2.095,9	13,3%
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	49.729,8	51.117,4	(1.387,6)	(2,7%)
Pasivos no Corrientes	49.729,8	51.117,4	(1.387,6)	(2,7%)
Patrimonio	(7.014,2)	(5.399,3)	(1.614,9)	29,9%
TOTAL DE PASIVOS	60.512,1	61.418,7	(906,6)	(1,5%)

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

Pasivos Corrientes:

Cuentas comerciales y otros; aumentan en MM\$365,9, que incluye a proveedores por pagar, de contratos de mantenimiento, servicios de terceros, leyes sociales, y la venta anticipada del Metrotren Rancagua. Cuentas por Pagar a empresas relacionadas; aumentan en MM\$1.730,0 contiene los gastos operacionales de contratos que financia la matriz, Canon de Concesión, netos de cuenta corriente mercantil y del Contrato Mandato.

Pasivos no Corrientes:

Cuentas por Pagar a empresas relacionadas; que incluye el pasivo por leasing de 12 equipos Xtrapolis con EFE junto a la cuenta por pagar a la matriz por el financiamiento de 4 equipos para Metrotren Rancagua más el ingreso diferido por estos mismos 4 trenes.

Patrimonio; la empresa presenta una disminución de patrimonio de MM\$1.614,9 a partir de resultados explicados anteriormente.

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 ANÁLISIS RAZONADO

INDICADORES FINANCIEROS

Tabla N°10: Indicadores

INDICE		EXP. INDICE	31.12.2019	31.12.2018
Liquidez corriente	(Act.Cte./Pas.Cte)	veces	0,23	0,20
Razón ácida	(Act.Cte./Pas.Cte)	veces	0,23	0,20
Capital de trabajo neto	(Act.Cte. - Pas.Cte)	MM\$	(13,63)	(12,51)
Deuda a corto plazo	(P.Cte./(P.Cte. + P.no Cte.)		0,26	0,23
Deuda a largo plazo	(P. no Cte./(P.Cte. + P.no Cte.)		0,74	0,77

La empresa presenta capital de trabajo negativo, principalmente por las cuentas por pagar a las empresas relacionadas y provisiones de contratos operacionales. Los eventuales déficits de caja deben ser financiados por la Matriz, vía deuda o aportes de capital.

Rentabilidad

Variaciones más importantes en los mercados en que participa

Entre enero y diciembre de 2019 en relación al mismo período del 2018, se observa un volumen en pasajeros 1,19 veces mayor respecto al flujo del año anterior, lo que se debe básicamente a la demanda del servicio NOS, además del incremento en la oferta del servicio Metrotren Rancagua, con un aumento de ingresos por venta de pasajes de un 1,79%.

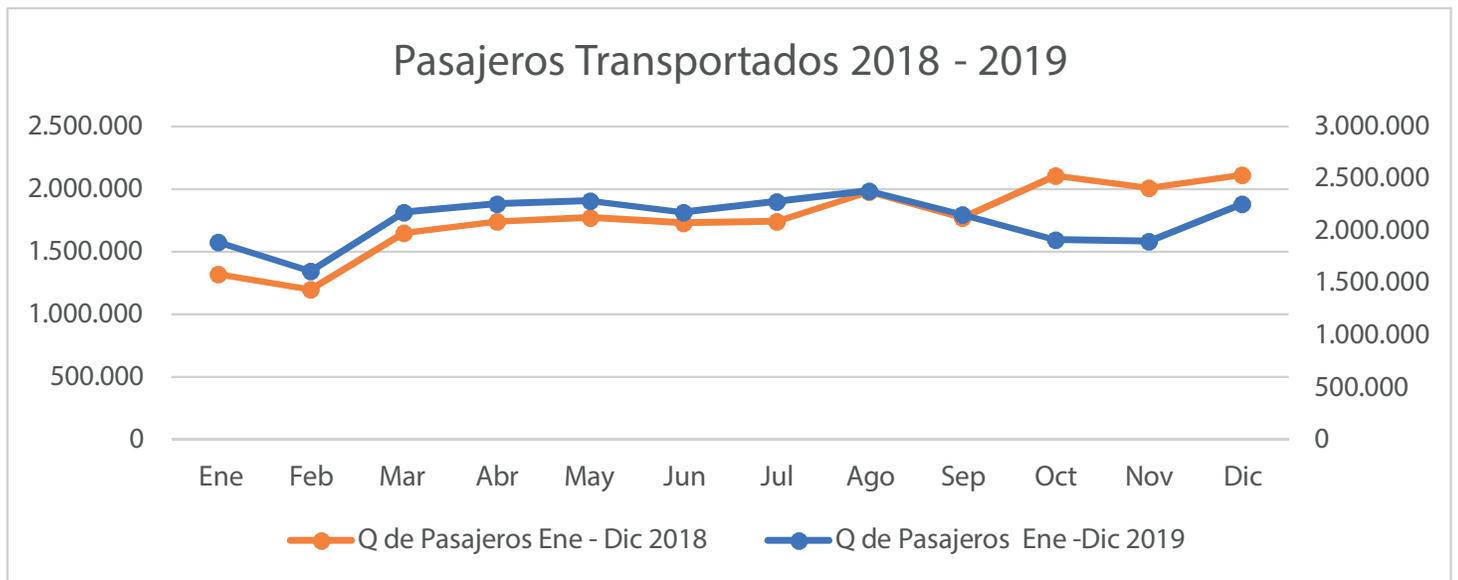


Servicio Metrotren Nos ingresando a estación Lo Blanco

TRENES METROPOLITANOS S.A.
 ANÁLISIS RAZONADO

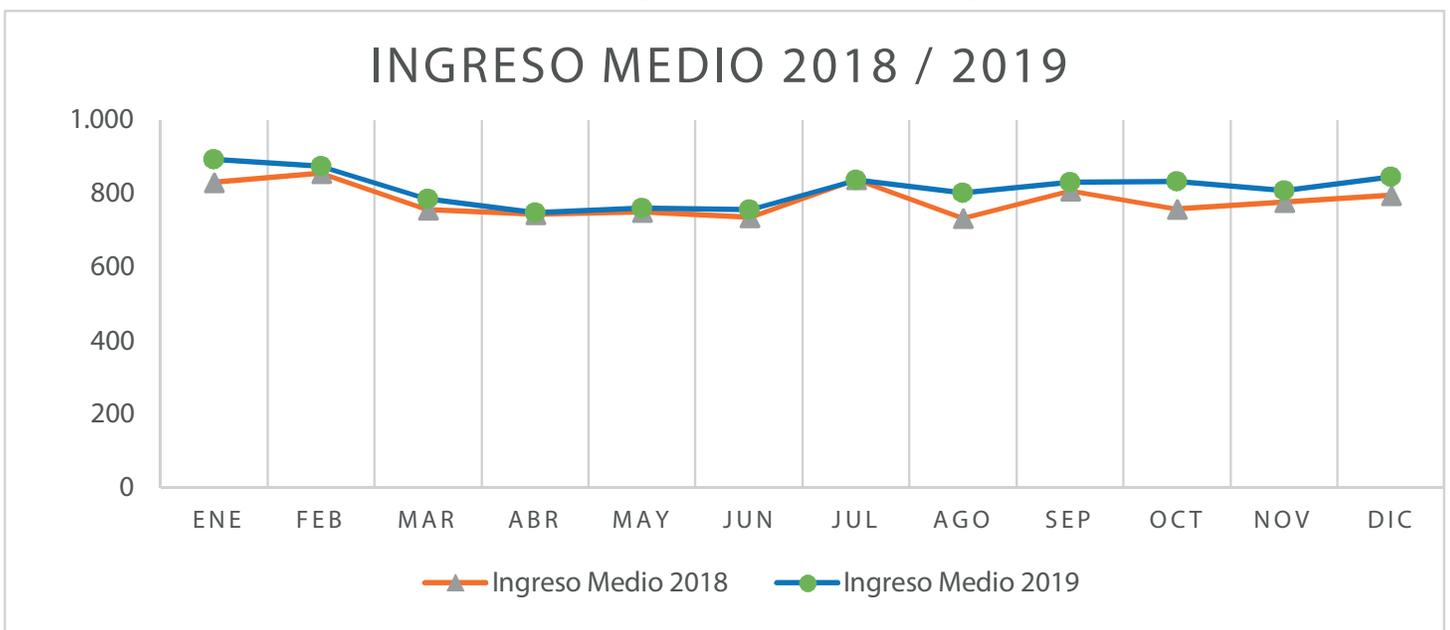
Transporte de Pasajeros en miles

Gráfico N°2: Pasajeros Transportados 2018 y 2019



Ingreso Medio

Gráfico N°3: Ingreso Medio 2018 y 2019



TRENES METROPOLITANOS S.A. ANÁLISIS RAZONADO

El ingreso medio a diciembre de 2019 resulta superior al año anterior explicado principalmente en el Metrotren Nos por el aumento de tarifa técnica producto de reajuste según contrato, y del Metrotren Rancagua que aumenta su distancia media. A lo anterior se suma el efecto del valor de los pasajes en el servicio Alameda - Chillán.

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. La Matriz actúa por cuenta de la Filial ante proveedores de servicios, tales como en el 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.

Flujos de inversión

Corresponden a compra de nuevos activos y grandes mantenencias de automotores. Esto produce un aumento en este ítem, lo que incrementa la cuenta relacionada con la Matriz.



Un moderno sistema de tráfico

ferroviario y de vigilancia de la infraestructura, permiten la operación de un servicio seguro para pasajeros y colaboradores.

TRENES METROPOLITANOS S.A.

ANÁLISIS RAZONADO

Análisis de Riesgos

Riesgo de Mercado

Las cifras de pasajeros transportados a diciembre del 2019 alcanzaron a 25.300.668 pasajeros, comparados con 21.148.867 durante el mismo periodo del año 2018, lo cual equivale a un aumento del 19,6%. Esta situación se ha dado en el contexto de una Ebitda, al 31 de diciembre de 2019, alcanza a MM\$ -947.2 comparado con MM\$ 2,3 al mismo periodo del año anterior. La disminución se debe a que en el periodo actual no existe costo de interrupción, y Canon de la matriz por MM\$ 1.981.4.

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

A diciembre de 2019, Trenes Metropolitanos S.A. sólo posee cuentas por pagar a proveedores de tipo comercial las cuales son expresadas en pesos y no han generado diferencias de cambio ni reajustes por intereses.



www.trencentral.cl



@trencentral



@trencentralchile



@tren_central