

## **TRENES METROPOLITANOS S.A.**

Estados Financieros Intermedios

Al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013 y por los periodos de seis y tres meses terminados al 30 de junio de 2014 y 2013.

(Con el Informe de los Auditores Independientes)

# **TRENES METROPOLITANOS S.A.**

## **COTENIDO**

Estados de Situación Financiera Clasificado Intermedios  
Estados de Resultados Integrales por Función Intermedios  
Estados de Cambio en el Patrimonio Neto Intermedios  
Estado de Flujos Efectivo Intermedios  
Notas a los Estados Intermedios Financieros

M\$ : Miles de Pesos Chilenos

UF : Unidad de Fomento



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

Teléfono +56 (2) 2798 1000  
Fax +56 (2) 2798 1001  
[www.kpmg.cl](http://www.kpmg.cl)

## **Informe de revisión de los auditores independientes**

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

### ***Informe sobre los estados financieros***

Hemos revisado los estados financieros intermedios de Trenes Metropolitanos S.A., que comprende el estado de situación financiera intermedio al 30 de junio de 2014, y los estados intermedios de resultados integrales, por los periodos de seis y tres meses finalizados al 30 de junio de 2014 y 2013 y los correspondientes estados de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los periodos de seis meses finalizados en esas mismas fechas.

### ***Responsabilidad de la Administración***

La Administración de la Compañía es responsable por la preparación y presentación razonable de la información financiera intermedia de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros, descritas en Nota 2.a). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantenimiento de un control interno suficiente para proporcionar una base razonable para la preparación y presentación razonable de la información financiera intermedia, de acuerdo con el marco de preparación y presentación de información financiera aplicable.

### ***Responsabilidad del auditor***

Nuestra responsabilidad es realizar nuestra revisión de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile aplicables a revisiones de información financiera intermedia. Una revisión de la información financiera intermedia consiste principalmente en aplicar procedimientos analíticos y efectuar indagaciones a las personas responsables de los asuntos contables y financieros. Es substancialmente menor en alcance que una auditoría efectuada de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile, cuyo objetivo es la expresión de una opinión sobre la información financiera. Por lo tanto, no expresamos tal tipo de opinión.

### ***Conclusión***

Basados en nuestra revisión, no tenemos conocimiento de cualquier modificación significativa que debiera hacerse a la información financiera intermedia antes mencionada para que esté de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros, descritas en Nota 2.a)



***Otros asuntos - Estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2013***

Con fecha 28 de febrero de 2014 emitimos una opinión sin salvedades sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 2013, de Trenes Metropolitanos S.A., en los cuales se incluye el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2013 que se presenta en los estados financieros adjuntos, además de sus correspondientes notas.

**Énfasis de un asunto**

Tal como se indica en la Nota 20 y como se desprende de la lectura de los estados financieros intermedios, la Sociedad depende del apoyo estatal, el cual ha sido otorgado hasta la fecha a través de planes trienales y otras formas de financiamiento por intermedio de su empresa matriz, Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Asimismo, tal como se describe en la Nota 1, los presentes estados financieros intermedios han sido preparados para mostrar la situación financiera individual de Trenes Metropolitanos S.A. Sin embargo, dada la integración operativa y comercial existente con su Matriz, estos estados financieros intermedios deben ser leídos en conjunto con los estados financieros intermedios consolidados de Empresa de los Ferrocarriles del Estado. No se modifica nuestra conclusión en relación con el asunto descrito en el párrafo anterior.



Alejandro Espinosa G.

KPMG Ltda.

Santiago, 20 de agosto de 2014



## **TRENES METROPOLITANOS S.A.**

**Estados Financieros Intermedios**

**Al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013 y por los periodos de seis y tres meses terminados al 30 de junio de 2014 y 2013.**



Estados Financieros Intermedios  
**TRENES METROPOLITANOS S.A.**  
30 de Junio de 2014

M\$: Miles de Pesos Chilenos

UF: Unidad de Fomento

**Contenido:**

Estados de Situación Financiera Clasificado Intermedios

Estados de Resultados Integrales por Función Intermedios

Estados de Cambio en el Patrimonio Neto Intermedios

Estado de Flujos Efectivo Intermedios

Notas a los Estados Intermedios Financieros

**TRENES METROPOLITANOS S.A.**  
 Estados de Situación Financiera Clasificados Intermedios  
 Al 30 de junio de 2014(No auditados) y el 31 diciembre de 2013.  
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))



ACTIVOS	Nota	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.12.2013 M\$
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	440.856	467.750
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5	158.024	350.676
<b>TOTAL ACTIVOS CORRIENTES</b>		<b>598.880</b>	<b>818.426</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>			
Activos intangibles distintos de la plusvalía	8	5.420	6.311
Automotores y Otros Activos	9	9.533.132	10.005.422
<b>TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES</b>		<b>9.538.552</b>	<b>10.011.733</b>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>		<b>10.137.432</b>	<b>10.830.159</b>

## TRENES METROPOLITANOS S.A.

Estados de Situación Financiera Clasificados Intermedios, continuación  
Al 30 de junio de 2014(No auditados) y el 31 diciembre de 2013.  
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))



<b>PASIVOS Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>Nota</b>	<b>30.06.2014 (No Auditado) M\$</b>	<b>31.12.2013 M\$</b>
<b>PASIVOS CORRIENTES</b>			
Cuentas Comerciales y otras cuentas por pagar	10	3.238.861	794.112
Otros Pasivos no Financieros	11	28.746	48.270
Otras Provisiones corrientes	12	-	15.000
Provisiones por Beneficios a los Empleados	13	164.572	179.367
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6	91.087	1.731.203
<b>TOTAL PASIVOS CORRIENTES</b>		<b>3.523.266</b>	<b>2.767.952</b>
<b>PATRIMONIO</b>			
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 retenidos		(19.445.731)	(17.997.690)
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>		<b>6.614.166</b>	<b>8.062.207</b>
<b>TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO</b>		<b>10.137.432</b>	<b>10.830.159</b>

**TRENES METROPOLITANOS S.A.**  
 Estados de resultado integrales por función intermedios  
 Al 30 de Junio de 2014 y 2013 (No auditados)  
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))



Estado de Resultados por Función	Nota	01.01.2014 30.06.2014 (No Auditado) M\$	01.01.2013 30.06.2013 (No Auditado) M\$	TRIMESTRE	
				01.04.2014 30.06.2014 (No Auditado) M\$	01.04.2013 30.06.2013 (No Auditado) M\$
Ingresos de Actividades Ordinarias	15	2.819.631	6.097.261	1.090.168	2.702.033
Costo de Ventas	16	(3.598.714)	(6.268.375)	(1.787.361)	(2.816.310)
<b>Margen Bruto</b>		<b>(779.083)</b>	<b>(171.114)</b>	<b>(697.193)</b>	<b>(114.277)</b>
Gasto de Administración	17	(681.023)	(740.595)	(332.765)	(396.847)
Otras Ganancias		13.944	24.336	1.757	29.594
Costos Financieros		(1.879)	(1.836)	(888)	(684)
<b>Pérdida, antes de impuesto</b>		<b>(1.448.041)</b>	<b>(889.209)</b>	<b>(1.029.089)</b>	<b>(482.214)</b>
<b>Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora</b>		<b>(1.448.041)</b>	<b>(889.209)</b>	<b>(1.029.089)</b>	<b>(482.214)</b>
<b>Pérdida</b>		<b>(1.448.041)</b>	<b>(889.209)</b>	<b>(1.029.089)</b>	<b>(482.214)</b>

**TRENES METROPOLITANOS S.A.**  
 Estado Intermedios de Flujos de Efectivo Directo  
 Al 30 de junio 2014 y 2013 (no auditados)  
 (Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))



Trenes  
Metropolitanos  
S.A.

<b>ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO</b>		
Período comprendido entre el 01 de enero y el 30 de junio de 2014 y 2013	<b>30.06.2014</b>	<b>30.06.2013</b>
<b>ESTADO DE FLUJO EFECTIVO - DIRECTO</b>	<b>M\$</b>	<b>M\$</b>
<b>Estado de flujos de efectivo</b>		
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>		
Clases de cobros por actividades de operación	3.123.917	6.516.266
<b>Clases de pagos</b>		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(1.818.850)	(5.820.613)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.282.300)	(856.484)
Otros pagos por actividades de operación	(1.878)	(28.893)
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) la operación</b>	<b>20.889</b>	<b>(189.724)</b>
Impuestos a las ganancias pagados (reembolsados), clasificados como actividades de operación	(47.783)	-
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>	<b>(26.894)</b>	<b>(189.724)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>		
Importes procedentes de ventas de propiedades, planta y equipo, clasificados como actividades de inversión	-	(18.202)
Importes procedentes de subvenciones del gobierno, clasificados como actividades de inversión [Número]	2.379.083	
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>	<b>2.379.083</b>	<b>(18.202)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>		
Préstamos de entidades relacionadas	(2.379.083)	-
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>(2.379.083)</b>	<b>-</b>
<b>Incremento (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>(26.894)</b>	<b>(207.926)</b>
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes al efectivo	(26.894)	(207.926)
Saldo Inicial del Efectivo y equivalentes al efectivo	467.750	414.075
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo</b>	<b>440.856</b>	<b>206.149</b>

## TRENES METROPOLITANOS S.A.

Estados de cambios en el patrimonio Neto intermedios  
Por los periodos terminados al 30 de Junio de 2014 y 2013 (No auditados)  
(Expresados en miles de pesos chilenos (M\$))



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2014	25.773.900	154	285.843	(17.997.690)	8.062.207
Transacciones de pagos basado en acciones	-	-	-	-	-
Pérdida	-	-	-	(1.448.041)	(1.448.041)
<b>Saldo final periodo Actual 30 de Junio de 2014 (No Auditado)</b>	<b>25.773.900</b>	<b>154</b>	<b>285.843</b>	<b>(19.445.731)</b>	<b>6.614.166</b>

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO	Capital Pagado M\$	Prima Emision M\$	Otras Reservas M\$	Perdidas Acumuladas M\$	Patrimonio Neto Total M\$
Saldo inicial período actual al 1 de enero de 2013	12.755.524	154	285.843	(15.563.796)	(2.522.275)
Pérdida	-	-	-	(889.209)	(889.209)
<b>Saldo final periodo Actual 30 de Junio de 2013 (No Auditado)</b>	<b>12.755.524</b>	<b>154</b>	<b>285.843</b>	<b>(16.453.005)</b>	<b>(3.411.484)</b>

## TRENES METROPOLITANOS S.A.

<b>Índice</b>	<b>Página</b>
1. Entidad que informa .....	10
2. Bases de preparación de los estados financieros intermedios .....	11
2.1 Uso de estimaciones y juicios .....	12
2.2 Nuevos pronunciamientos contables .....	12
2.3 Información financiera por segmentos operativos .....	12
3. Resumen de las Principales Políticas Contables	
3.1 Automotores y Otros Activos .....	13
3.2 Activos intangibles .....	14
3.3 Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación .....	15
3.4 Instrumentos financieros .....	17
3.5 Impuesto a las ganancias .....	19
3.6 Beneficios a los empleados .....	19
3.7 Provisiones .....	20
3.8 Reconocimiento de ingresos, costo de venta y gastos .....	20
4. Efectivo y Equivalentes al Efectivo .....	22
5. Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar .....	22
6. Cuentas por Cobrar y Pagar con entidades Empresas Relacionadas .....	23
7. Activos por Impuestos Corrientes .....	26
8. Activos Intangibles distintos de la Plusvalía .....	26
9. Automotores y Otros Activos .....	28
10. Cuentas Comerciales y Otras Cuentas por Pagar .....	30
11. Otros Pasivos no Financieros .....	30
12. Otras Provisiones Corrientes .....	31

## TRENES METROPOLITANOS S.A.

<b>Índice</b>	<b>Página</b>
13. Provisiones por Beneficios a los Empleados .....	31
14. Patrimonio Neto .....	32
15. Ingresos Ordinarios .....	34
16. Costo de Ventas .....	35
17. Gasto de Administración .....	36
18. Medio Ambiente .....	36
19. Administración del Riesgo Financiero.....	37
20. Empresa en Marcha .....	38
21. Garantías y Caucciones Obtenidas de Terceros .....	39
22. Sanciones.....	40
23. Contingencias .....	40
24. Prenda .....	41
25. Hechos Posteriores .....	43

## **Nota 1. Entidad que informa**

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

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

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

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

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

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

## **Nota 2. Bases de preparación y presentación de los estados financieros intermedios.**

### **a) Declaración de cumplimiento**

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

Mediante oficio 4887 del 16 febrero de 2011, la SVS autorizó a Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales, a aplicar la Norma Internacional de contabilidad del Sector Público (NICSP) N° 21, en sustitución de la Norma Internacional de contabilidad (NIC) N° 36, para determinar el deterioro de sus activos. En Nota 3.3 se detalla el alcance de esta norma.

Estos estados financieros Intermedios corresponden al período terminado al 30 de junio de 2014 los que fueron aprobados por su Directorio en Sesión Ordinaria N° 147 celebrada el día 20 de agosto de 2014.

La información contenida en estos estados financieros intermedios es responsabilidad del Directorio de la Sociedad. En la preparación de los estados financieros intermedios se han utilizado determinadas estimaciones realizadas por la Gerencia para cuantificar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellos.

### **b) Base de medición**

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

### **c) Moneda funcional y de presentación**

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

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

Moneda	30.06.2014	31.12.2013	30.06.2013
UF	24.023,61	23.309,56	22.852,67

## Nota 2 Bases de preparación y presentación de los estados financieros intermedios, (Continuación).

### 2.1) Uso de estimaciones y juicios

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

Estas estimaciones se refieren básicamente a:

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

### 2.2) Nuevos pronunciamientos contables

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

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

Enmiendas a NIIFs	Fecha de aplicación obligatoria
NIC 32, <i>Instrumentos Financieros: Presentación – Aclaración de requerimientos para el neteo de activos y pasivos financieros</i>	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2014
Nuevas Interpretaciones	Fecha de aplicación obligatoria
CINIIF 21, <i>Gravámenes.</i>	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de Enero de 2014
NIC 16, Propiedad, Planta y Equipo; NIC38, Activos Intangibles: Clarificación de los métodos aceptables de Depreciación y Amortización.	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de Enero de 2016. Se permite adopción anticipada.

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

### 2.3) Información financiera por segmentos operativos

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

### **Nota 3 Resumen de las principales políticas contables**

#### **3.1) Automotores y Otros Activos**

##### **a) Reconocimiento y Medición**

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

Las ganancias o pérdidas que surgen en ventas de propiedades, plantas y equipos se reconocen como resultados del período y se calculan como la diferencia entre el valor de venta y el valor neto contable del activo.

##### **b) Costos Posteriores**

El costo de los activos incluye los siguientes conceptos:

- Los costos por mejoras, que representan un aumento de la productividad, capacidad o eficiencia o un alargamiento de la vida útil de los bienes se capitalizan como mayor costo de los correspondientes bienes.
- Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se registran como mayor valor de los respectivos bienes, con la consiguiente baja contable de los elementos sustituidos o renovados.
- Los gastos de reparaciones, conservación y mantenimiento se imputan a resultados del ejercicio en que se producen.
- Los gastos por mantenimiento mayor del material rodante, que considera entre otros conceptos la inspección y el reemplazo de partes y piezas son capitalizados como un activo independiente del bien principal, siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas para su reconocimiento en la NIC 16, y por tal motivo dicho costo se da baja del bien principal.

### Nota 3 Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)

#### c) Depreciación

Los Automotores y Otros Activos, netos en el caso del valor residual de los mismos, se deprecian distribuyendo linealmente el costo de los diferentes elementos que lo componen, entre los años de vida útil estimada, que constituyen el período en que la Sociedad espera utilizarlos. La vida útil se revisa al menos una vez en el período financiero.

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

Clase de Activos	Rango de años	
	mínima	máxima
Automotores UT 440	-	5
Automotores UT 444	-	5
Equipamiento de tecnologías de la información	3	5
Otras propiedades, plantas y equipo	4	5

En la fecha de transición a las NIIF (1 de enero de 2009), la Sociedad realizó reevaluaciones de algunos activos tales como automotores UT 440 y utilizó las mismas como costo atribuido, según lo establecido en NIIF 1 "Adopción por primera vez".

Los automotores UTS 444 y Buscarril fueron adquiridos el 01 de enero de 2012.

#### 3.2) Activos intangibles

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

### **Nota 3. Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)**

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

Dadas las características de los activos, no es posible calcular el valor razonable de su activo inmovilizado debido a la inexistencia de un mercado activo. En lo que respecta al valor en uso, de acuerdo a lo establecido en el Marco Conceptual, su cálculo se debe realizar a través de la actualización de los flujos de efectivo esperados.

En el cálculo de dichos flujos, deben tenerse en cuenta las características de servicio público de su actividad, así como la especificidad de la financiación que deriva de dicha condición y que se instrumenta a través de los planes trienales corporativos en los que se determinan las transferencias y aportaciones de capital que constituyen una parte muy importante de su financiación.

Además, no se ha establecido dentro de la NIC 36 criterios que establezcan los componentes de los flujos de efectivo que reciben las entidades públicas así como los criterios para calcular los riesgos específicos de los activos materiales de dichas entidades, toda vez, que los mismos corresponden a las características de las empresas cuya finalidad principal es obtener beneficios, pero no a las de las entidades públicas cuya finalidad principal es prestar servicios públicos, por lo que no resulta posible aplicar a las cuentas correspondientes al ejercicio los criterios establecidos en dicha NIC.

Debido a que EFE, es una empresa pública, a su filial Trenes Metropolitanos S.A. la legislación le ha impuesto un modelo de operación de servicios y explotación de infraestructura que hacen que sus costos operacionales resulten superiores a sus ingresos. Como consecuencia de esto, el resultado operacional y el EBITDA de la empresa (como medida aproximada de sus flujos de caja operativos), han resultado permanentemente negativos, dependiendo de aportes permanentes por parte del Estado hacia su Matriz para mantener su operación.

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

### **Nota 3. Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)**

#### **3.3) Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación, (Continuación).**

NIC 36, no establece criterios de valoración para los flujos de efectivo que reciben las entidades públicas, toda vez que los mismos corresponden a las características de Empresas cuya finalidad principal es obtener beneficios económicos, pero no a las de las entidades cuya finalidad principal es prestar servicios públicos bajo un criterio de rentabilidad social. Por lo anterior, no resulta posible para EFE aplicar las normas de deterioro considerando los criterios establecidos en la NIC 36.

Mediante oficio 4887 del 16 de febrero de 2011, la SVS autorizó a Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Filiales, a aplicar la Norma Internacional de contabilidad del Sector Público (NICSP) N° 21, en sustitución de la Norma Internacional de contabilidad (NIC) N° 36, para determinar el deterioro de sus activos.

Esta norma define el valor en uso de un activo no generador de efectivo como el valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial. El valor presente de un activo manteniendo su servicio potencial se determina usando el métodos de costo de reposición depreciado o el enfoque del costo de rehabilitación. Producto de la entrada a NIIF durante el año 2010, los principales activos de la Empresa y sus Filiales han sido registrados a costo de reposición depreciado, no generándose en consecuencia un valor de deterioro para sus activos inmovilizados.

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

### **Nota 3. Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)**

#### **3.4) Instrumentos financieros**

##### **i) Activos financieros no derivados**

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

##### **a) Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar**

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente a su valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible. Los deudores comerciales corresponden principalmente a deudores por arriendo de espacios comerciales y publicitarios.

A base del análisis de riesgo de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, la Sociedad establece un pérdida por deterioro cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no recuperará los importes que se le adeudan. En caso de cuentas a cobrar impagas, superiores a 180 días, la Sociedad constituye deterioros por el 100%.

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

##### **b) Cuentas por cobrar a empresas relacionadas**

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

Los saldos y transacciones con entidades relacionadas, se ajustan a lo establecido en el Artículo N° 89 de la Ley N° 18.046, que establece que las operaciones entre sociedades coligadas, entre la matriz y sus filiales y las que efectúe una Sociedad anónima abierta, deberán observar condiciones de equidad, similares a las que habitualmente prevalecen en el mercado, es decir, hechas en condiciones de independencia mutua entre las partes. Estas cuentas no están afectas a interés.

### **Nota 3. Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)**

#### **c) Efectivo y equivalentes al efectivo**

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

#### **ii) Pasivos financieros no derivados**

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

#### **a) Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar**

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

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

#### **b) Cuentas por pagar empresas relacionadas**

Las cuentas por pagar a empresas relacionadas corresponden a:

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

Los saldos y transacciones con entidades relacionadas se ajustan a lo establecido en el Artículo N° 89 de la Ley N° 18.046, que establece que las operaciones entre sociedades coligadas, entre la matriz y sus filiales y las que efectúe una Sociedad anónima abierta, deberán observar condiciones de equidad, similares a las que habitualmente prevalecen en el mercado, es decir, hechas en condiciones de independencia mutua entre las partes. Con respecto a la Cuenta Corriente Mercantil esta aplica una tasa de interés equivalente a TAB nominal 90 días más 1,5% anual.

### **Nota 3. Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)**

#### **iii) Políticas para determinación de utilidad líquida distribuible.**

Los ajustes al ítem Ganancia o Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora, producto de la primera aplicación de las normas NIFF, que en el caso de esta Sociedad, representaron un incremento de la pérdida acumulada, deberán excluirse, para efectos de determinar la pérdida que deba restarse de la utilidad líquida a distribuir.

En el transcurso de las operaciones de la Sociedad no se aplicará ajustes a la Utilidad o Pérdida distribuible por efectos de variaciones significativas en el valor razonable de activos y pasivos que no estén realizadas. Si eventualmente a futuro, se deben registrar ajustes por este concepto, éstos se excluirán de la utilidad o pérdida líquida a distribuir.

#### **3.5) Impuesto a las ganancias**

El resultado por impuesto a las ganancias del período, resulta de la aplicación del tipo de gravamen sobre la base imponible del período, una vez aplicadas las deducciones que tributariamente son admisibles, más la variación de los activos y pasivos por impuestos diferidos y créditos tributarios, tanto por pérdidas tributarias como por deducciones.

El impuesto a las ganancias se determina sobre base devengada, de conformidad a las disposiciones tributarias vigentes, aun cuando existe pérdida tributaria.

La Sociedad no contabiliza impuestos diferidos, debido a que las diferencias existentes entre la base contable y tributaria son de carácter permanente, al mantener en el tiempo su situación de pérdida tributaria.

#### **3.6) Beneficios a los empleados**

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

##### **a) Vacaciones del personal**

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal sobre base devengada. Este beneficio corresponde a todo el personal y equivale a un importe fijo según los contratos particulares de cada trabajador. Este beneficio es registrado de acuerdo a las remuneraciones del personal, a su valor nominal.

### **Nota 3. Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)**

#### **b) Bono de Gestión a Empleados**

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

#### **3.7) Provisiones**

Las provisiones son pasivos en los que existe incertidumbre acerca de su cuantía o vencimiento. Estas provisiones se reconocen en el balance cuando se cumplen los siguientes requisitos en forma copulativa:

- › Es una obligación presente (legal o constructiva) como resultado de un evento pasado
- › Es probable que se requiera una salida de recursos para liquidar la obligación
- › El importe puede ser estimado de forma fiable

Un activo o pasivo contingente es toda obligación surgida de hechos pasados, cuya existencia quedará confirmada sólo si llegan a ocurrir uno o más sucesos futuros inciertos y que no están bajo el control de la Sociedad.

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

#### **3.8) Reconocimiento de ingresos y costos de venta.**

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

##### **a) Ingresos ordinarios**

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

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

### **Nota 3. Resumen de las principales políticas contables, (Continuación)**

#### **b) Costo de Ventas**

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

Los principales conceptos del costo de venta, son:

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

#### **Nota 4. Efectivo y equivalentes al efectivo**

La composición de este rubro al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, es la siguiente:

<b>Concepto</b>	<b>30.06.2014 (No Auditado) M\$</b>	<b>31.12.2013 M\$</b>
Saldos en banco BCI y Otros (1)	440.856	467.750
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo</b>	<b>440.856</b>	<b>467.750</b>

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

#### **Nota 5. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar**

La composición de este rubro al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, es la siguiente:

<b>Conceptos</b>	<b>30.06.2014 (No Auditado) M\$</b>	<b>31.12.2013 M\$</b>
Cuenta Corriente Varios Deudores	121.913	306.239
Anticipo a Proveedores	22.745	25.193
Deudores Tarjetas Crédito	13.366	19.244
<b>Totales</b>	<b>158.024</b>	<b>350.676</b>

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

## Nota 6. Cuentas por cobrar y pagar a entidades relacionadas

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

- a) Los saldos de las cuentas por cobrar y pagar corrientes y no corrientes al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013 entre la Sociedad y la empresa relacionada es la siguiente:

Sociedad	Rut	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.12.2013 M\$
<b>Cuentas por Pagar</b>					
EFE	61.216.000-7	Matriz	Mantenición de Trenes	(3.783.348)	(1.305.917)
			Energía de Tracción	(140.255)	(337.231)
			SEC	(284.251)	(68.156)
			Servicios Admiinistrativos EFE	(17.738)	(3.496)
			TKBC (Peaje variable)	(145.841)	(49.142)
			Otros	(154)	-
<b>Sub Total de cuentas por pagar</b>				<b>(4.371.587)</b>	<b>(1.763.942)</b>
<b>Cuentas por Cobrar</b>					
EFE	61.216.000-7	Matriz	Vta. Pasajes Personal EFE	43.891	32.739
			Costo de interrupción	1.857.526	-
			Fondo a Rendir a MTT	2.379.083	-
<b>Sub Total de cuentas por cobrar</b>				<b>4.280.500</b>	<b>32.739</b>
<b>Total Neto</b>				<b>(91.087)</b>	<b>(1.731.203)</b>

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

**Nota 6. Cuentas por cobrar y pagar a entidades relacionadas, (Continuación)**

b) El detalle de transacciones con la empresa relacionada y su efecto en resultados, al 30 de junio de 2014 y 2013, es el siguiente:

Rut	Naturaleza de la Relación	Costos	30.06.2014 (No Auditado)		30.06.2013 (No Auditado)	
			Monto M\$	Efecto Resultado M\$	Monto M\$	Efecto Resultado M\$
61.216.000-7	Matriz	Mantenimiento Automotores	1.447.726	(1.447.726)	1.650.251	(1.650.251)
61.216.000-7	Matriz	Energía Eléctrica Tracción	994.881	(994.881)	1.237.597	(1.237.597)
61.216.000-7	Matriz	TKBC (Peaje variable)	246.700	(246.700)	408.533	(408.533)
61.216.000-7	Matriz	Gasto SEC	401.530	(401.530)	456.319	(456.319)
61.216.000-7	Matriz	Consumos Básicos (Agua y Luz)	74.598	(74.598)	109.035	(109.035)
61.216.000-7	Matriz	Gasto Guardias y Guarda Cruces	269.209	(269.209)	269.209	(269.209)
61.216.000-7	Matriz	Otros	20.204	(20.204)	31.920	(31.920)
61.216.000-7	Matriz	Costos de Interrupción de servicio	(1.857.526)	1.857.526	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>1.597.322</b>	<b>(1.597.322)</b>	<b>4.162.864</b>	<b>(4.162.864)</b>

(1) Los costos de Interrupción corresponden a costos fijos de ventas de TMSA que se han traspasados al proyecto Rancagua Express en una proporción equivalente a la disminución de la actividad por MM\$1.858.

c) Remuneración del directorio

Las remuneraciones pagadas a los directores por concepto de asistencia a sesiones de Directorios y Comités, tanto ordinarios como extraordinarios, en los períodos terminados al 30 de junio del 2014 y 2013, son las siguientes:

Remuneraciones pagadas al Directorio				30.06.2014	30.06.2013
				(No Auditado)	(No Auditado)
Presidente, Vicepresidente y Directores	RUT	Cargo	Incorporación	M\$	M\$
Guillermo Ramirez Vilardell	5.744.409-6	Presidente	25-01-2012	11.789	10.670
Jorge Iván Inostroza Sánchez	6.478.244-4	Director	26-06-2014	-	-
Paola Tapia Salas	13.191.081-9	Director	26-06-2014	-	-
Fernando Zamorano Fernández	10.761.825-2	Director	30-06-2014	-	-
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	4.843.682-K	Director	30-06-2014	-	-
Ex Directores	RUT		Término	M\$	M\$
Juan Esteban Doña Novoa	6.061.491-1		30-06-2014	8.246	8.003
Jose Domínguez Covarrubias	6.372.293-6		30-06-2014	5.495	4.952
José Miguel Quiroga Soto	6.875.868-8		26-06-2014	5.498	4.952
Sergio Correa De La Cerda	2.870.663-4		26-06-2014	4.701	5.335
<b>Totales</b>				<b>35.729</b>	<b>33.912</b>

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

**Nota 6. Cuentas por cobrar y pagar a entidades relacionadas, (Continuación)**

**d)** Integrantes del Directorio al 30 de junio de 2014.

Nombre	Cargo	RUT
Guillermo Ramirez Vilardell	Presidente	5.744.409-6
Jorge Iván Inostroza Sánchez	Director	6.478.244-4
Paola Tapia Salas	Director	13.191.081-9
Luis Guillermo Vásquez Ubeda	Director	4.843.682-K
Fernando Zamorano Fernández	Director	10.761.825-2

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

Concepto	30.06.2014	30.06.2013
Gerentes y ejecutivos principales	5	4
Profesionales y técnicos	47	46
Trabajadores y otros	174	180
<b>Total</b>	<b>226</b>	<b>230</b>

**f)** Remuneración de la alta Dirección

El detalle de las remuneraciones de los Gerentes y ejecutivos principales de la Sociedad por los períodos terminados al 30 de junio de 2014 y 2013, es el siguiente:

Concepto	30.06.2014 (No Auditado) M\$	30.06.2013 (No Auditado) M\$
Remuneraciones	152.242	90.773
Otros Beneficios	21.330	18.523
<b>Total Remuneraciones</b>	<b>173.572</b>	<b>109.296</b>

## Nota 7. Activos por impuestos corrientes

### a) Información general

Al 30 de junio de 2014 y 2013, la Sociedad no ha constituido provisión por impuesto a la renta de primera categoría, por tener pérdidas tributarias acumuladas.

La Sociedad, en el desarrollo normal de sus operaciones, está sujeta a regulación y fiscalización por parte del Servicio de Impuestos Internos, producto de esto pueden surgir diferencias en la aplicación de criterios en la determinación de los impuestos.

### b) Impuestos diferidos

La Sociedad no registra impuestos diferidos, por estimar que las pérdidas tributarias acumuladas, son de carácter permanente.

## Nota 8. Activos Intangibles distintos de la Plusvalía

La composición de este rubro al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, es la siguiente:

Concepto	Valor Bruto		Amortización Acumulada		Valor Neto	
	30.06.2014 (No Auditado)	31.12.2013	30.06.2014 (No Auditado)	31.12.2013	30.06.2014 (No Auditado)	31.12.2013
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Licencias Computacionales	7.150	7.150	(2.905)	(2.249)	4.245	4.901
Marcas	2.350	2.350	(1.175)	(940)	1.175	1.410
<b>Totales</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>(4.080)</b>	<b>(3.189)</b>	<b>5.420</b>	<b>6.311</b>

### Nota 8. Activos intangibles distintos de la plusvalía, (Continuación)

Los movimientos de los activos intangibles para el período terminado el 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, son los siguientes:

Movimientos	Licencias Computacionales M\$	Marcas M\$	Valor Neto M\$
Saldo al 01 de enero 2014	4.901	1.410	6.311
Adiciones	-	-	-
Amortización	(656)	(235)	(891)
<b>Totales al 30 de Junio de 2014 (No Auditado)</b>	<b>4.245</b>	<b>1.175</b>	<b>5.420</b>

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

## Nota 9. Automotores y otros activos

La composición de las partidas que integran este rubro y su correspondiente depreciación acumulada al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, son las siguientes:

Propiedades, plantas y Equipos por clase	Valor Bruto		Depreciación Acum. y Deterioro de valor		Valor neto	
	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.12.2013 31.12.2013 M\$	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.12.2013 31.12.2013 M\$	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.12.2013 31.12.2013 M\$
Edificios y construcciones	23.137	23.137	(19.120)	(9.182)	4.017	13.955
Señalizaciones	2.011	-	(101)	-	1.910	-
Repuestos de Automotor	658.156	718.156	-	-	658.156	718.156
Equipo Tractor y Rodante	13.873.554	13.873.554	(5.151.804)	(4.699.523)	8.721.750	9.174.031
Muebles y Enseres	206.312	124.517	(70.822)	(39.377)	135.489	85.140
Maquinaria y Htas. Y Otros	18.391	20.402	(6.581)	(6.262)	11.810	14.140
<b>Totales</b>	<b>14.781.561</b>	<b>14.759.766</b>	<b>(5.248.428)</b>	<b>(4.754.344)</b>	<b>9.533.132</b>	<b>10.005.422</b>

Los movimientos netos al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, de las partidas que integran el rubro automotores y otros activos; son los siguientes:

Movimientos		Edificios	Equipo Tractor y Rodante	Muebles y Enseres	Maquinarias Herramientas y otros	Repuestos y Otros	Valor Neto
		M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
<b>Saldo Inicial Neto al 01 de Enero de 2014</b>		<b>13.955</b>	<b>9.174.031</b>	<b>85.140</b>	<b>14.140</b>	<b>718.156</b>	<b>10.005.422</b>
Movimientos	Adiciones	-	-	81.794	-	-	81.794
	Deterioro <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	(60.000)	(60.000)
	Gasto por depreciación	(9.938)	(452.281)	(31.445)	(420)	-	(494.084)
	Total movimientos	(9.938)	(452.281)	50.349	(420)	(60.000)	(472.290)
<b>Saldo Neto al 30 de Junio de 2014 (No Auditado)</b>		<b>4.017</b>	<b>8.721.750</b>	<b>135.489</b>	<b>13.720</b>	<b>658.156</b>	<b>9.533.132</b>

## Nota 9. Automotores y otros activos, (Continuación)

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

(1) Al 30 de junio del 2014 se ha efectuado una provisión por deterioro de la cuenta repuestos y otros por un monto de M\$60.000.

La Sociedad no ha incurrido en costos de desmantelamiento al 30 de junio 2014 y 31 de diciembre de 2013.

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

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

### **Nota 10. Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar**

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

La composición de este rubro al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, es la siguiente:

<b>Conceptos</b>	<b>30.06.2014 (No Auditado) M\$</b>	<b>31.12.2013 M\$</b>
<b>Acreedores Comerciales</b>		
Proveedores	780.659	781.779
<b>Otras Cuentas por pagar</b>		
Fondo por Rendir al Ministerio Transporte	2.379.083	-
Retenciones	66.469	-
Garantías en Efectivo	5.431	5.248
Impuestos por Pagar	7.219	7.085
<b>Totales</b>	<b>3.238.861</b>	<b>794.112</b>

### **Nota 11. Otros pasivos no financieros**

La composición de este rubro al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, es la siguiente:

<b>Conceptos</b>	<b>30.06.2014 (No Auditado) M\$</b>	<b>31.12.2013 M\$</b>
Ventas Anticipadas	28.746	48.270
<b>Totales</b>	<b>28.746</b>	<b>48.270</b>

### **Nota 12. Otras provisiones corrientes**

La composición de este rubro al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, es la siguiente:

Otras provisiones varias corrientes	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.12.2013 M\$
Provisiones Varias	-	15.000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>15.000</b>

### **Nota 13. Provisiones por beneficios a los empleados**

La composición de este rubro al 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013, es la siguiente:

Conceptos	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.12.2013 M\$
Provisión de Bonos	13.200	26.534
Provisiones vacaciones	151.372	152.833
<b>Beneficios a Empleados</b>	<b>164.572</b>	<b>179.367</b>

#### **Nota 14. Patrimonio neto**

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

##### **a) Capital emitido**

Al 30 de junio del 2014 y 2013, el capital pagado asciende a M\$25.733.900.-

Al 30 de junio del 2014 y 2013, las primas por emisión ascienden a M\$154.

El patrimonio neto al 30 de junio del 2014 y 2013 asciende a M\$ 6.614.166 y M\$8.062.207.

##### **b) Número de acciones suscritas y pagadas**

Al 30 de junio de 2014, el capital pagado de la Sociedad se compone de la siguiente forma:

Serie	N° acciones Suscritas	N° acciones Pagadas	Total N° Acciones al 30.06.2014
Única	166.244.811	166.244.811	166.244.811

Al 30 de junio de 2014, los accionistas y su participación, son los siguientes:

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

## **Nota 14. Patrimonio neto (Continuación)**

### **c) Dividendos**

No se han cancelado dividendos durante los períodos terminados al 30 de junio del 2014 y 2013.

### **d) Otras reservas**

Corresponde a la Corrección monetaria del capital pagado generada en 2009, cuyo efecto de acuerdo a Oficio Circular N° 456 de la Superintendencia de Valores y Seguros, debe registrarse en Otras Reservas en el patrimonio M\$ 285.843.

### **e) Gestión de capital**

La gestión del capital, referida a la administración del patrimonio de la Sociedad, tiene como objetivo principal asegurar el establecimiento, mantenimiento y explotación de los servicios de transporte de pasajeros, a realizarse por medio de vía férreas o sistemas similares y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad, generado además beneficios sociales de carácter nacional.

### Nota 15. Ingresos ordinarios

Al 30 de junio del 2014 y 2013, la Sociedad presenta los ingresos ordinarios por servicios entre a Santiago-Linares- Chillán y Ramal Talca Constitución, el detalle es el siguiente:

Ingresos Ordinarios	01.01.2014 30.06.2014 (No Auditado) M\$	01.01.2013 30.06.2013 (No Auditado) M\$	TRIMESTRES (No Auditados)	
			01.04.2014 30.06.2014 M\$	01.04.2013 30.06.2013 M\$
Venta de Pasajes Sgto. San Fdo.	1.074.539	3.341.567	375.725	1.492.145
Venta de Pasajes Sgto. Chillán	1.220.084	1.965.615	482.803	864.326
Venta de Pasajes Sgto.- Linares	160.148	251.865	58.391	99.553
Venta de Pasajes Talca Constitución	36.880	45.196	9.413	9.559
Equipaje Largo Recorrido	17.878	19.942	6.135	10.071
Venta de Servicios y Otros Ingresos	56.012	60.400	25.728	30.742
Subsidios del Transporte (MTT)	254.090	412.676	131.973	195.637
<b>Ingresos ordinarios</b>	<b>2.819.631</b>	<b>6.097.261</b>	<b>1.090.168</b>	<b>2.702.033</b>

MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

La cantidad de pasajeros transportados al 30 de junio 2014 y 2013, es la siguiente:

Pasajeros Transportados	01.01.2014 31.06.2014	01.01.2013 30.06.2013
Santiago - San Fernando	1.047.138	3.278.983
Santiago - Chillán	126.974	214.008
Santiago - Linares	66.675	104.547
Talca - Constitución	35.936	38.759
<b>Total Pasajeros Transportados</b>	<b>1.276.723</b>	<b>3.636.297</b>

## Nota 16. Costo de ventas

La Sociedad al 30 de junio 2014 y 2013, presenta el siguiente detalle:

Costo de ventas	01.01.2014	01.01.2013	TRIMESTRES (No Auditados)	
	30.06.2014 (No Auditado) M\$	31.06.2013 (No Auditado) M\$	01.04.2014 30.06.2014 M\$	01.01.2013 30.06.2013 M\$
Mantenimiento Automotores	(1.447.726)	(1.650.251)	(729.311)	(650.809)
Energía Eléctrica de Tracción	(994.881)	(1.237.597)	(617.164)	(510.701)
Depreciación Trenes	(490.371)	(597.173)	(204.947)	(295.685)
Gasto Guardias y Guarda Cruces	(269.209)	(269.209)	(134.605)	(134.605)
Servicios de Terceros y Ventas	(471.398)	(602.627)	(232.933)	(300.078)
Remuneraciones Personal Explotación	(1.012.689)	(937.556)	(514.119)	(445.746)
Mantenimiento Infraestructura	(368.436)	(517.643)	(176.978)	(253.305)
Gasto SEC y Tráfico	(401.530)	(456.319)	(199.789)	(225.383)
Costo de Interrupción del servicio de trenes (*)	1.857.526	-	1.022.483	-
<b>TOTAL</b>	<b>(3.598.714)</b>	<b>(6.268.375)</b>	<b>(1.787.361)</b>	<b>(2.816.310)</b>

El reconocimiento del costo de interrupción del servicio de trenes, es consecuencia del proyecto Rancagua Express, lo que ha implicado una disminución importante en las frecuencias de los servicios de trenes. Esta situación ha repercutido en el Estado de Resultado a través de una baja importante de los ingresos, conservando los mismos niveles de costos por mantención de trenes. Esta situación implicó que Trenes Metropolitanos reconozca un costo de interrupción el cual considera todos los costos fijos necesarios para mantener la operación de la Sociedad, el monto al 30 de junio de 2014 corresponde a M\$1.857.526.

### Detalle de Costo de Interrupción

Costo de Interrupción de Servicio	Total al 30.06.2014 M\$
Personal	616.151
Material Rodante	595.398
Mantención SEC y Tráfico	261.836
Guardias de Seguridad	176.608
Servicios Tercerizados	207.533
<b>Total Costos Fijos</b>	<b>1.857.526</b>

### Nota 17. Gasto de administración

La Sociedad al 30 de junio de 2014 y 2013 presenta el siguiente detalle:

Gastos de Administración Y Ventas	01.01.2014 30.06.2014 (No Auditado) M\$	01.01.2013 30.06.2013 (No Auditado) M\$	TRIMESTRES (No Auditados)	
			01.04.2014 30.06.2014 M\$	01.04.2013 30.06.2013 M\$
Investigación y Desarrollo	(17.963)	(44.666)	(9.349)	(28.419)
Costo Mercadotecnia	(7.572)	(8.929)	(796)	(4.530)
Seguros	(1.206)	(7.045)	(16)	(6.743)
Informática y Comunicaciones	(124.538)	(141.430)	(50.971)	(70.011)
Consumos Básicos	(90.505)	(127.287)	(42.767)	(61.890)
Servicios de Administración	(70.720)	(73.189)	(27.834)	(37.975)
Depreciación Otros Activos y Amortización	(4.604)	(5.938)	(7.563)	(5.938)
Gastos Generales	(26.041)	(36.089)	(5.858)	(17.075)
Remuneraciones Personal Administración	(337.874)	(296.022)	(187.610)	(164.266)
<b>TOTAL</b>	<b>(681.023)</b>	<b>(740.595)</b>	<b>(332.765)</b>	<b>(396.847)</b>

**Nota:** Detalle de directorio en nota 6.

### Nota 18. MEDIO AMBIENTE

Al 30 de junio del 2014 y 2013, Trenes Metropolitanos S.A. no ha efectuado desembolsos que se relacionen directa o indirectamente con el medio ambiente.

## **Nota 19. Administración del Riesgo Financiero**

### **a) Riesgo de Mercado**

Al 30 de junio de 2014 y 2013 Trenes Metropolitanos S.A. posee cuentas por cobrar y pagar comerciales las cuales son expresadas en pesos, por lo tanto, no se han generado diferencias de cambio ni reajustes por intereses.

El EBITDA presenta una mayor pérdida comparados por periodos 2014 y 2013, ascendiendo a MM\$ (965) en 2014 comparado con los MM\$ (309) en el 2013.

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

El proyecto Rancagua Express iniciará su funcionamiento a finales del año 2015 y, además del mejoramiento de las vías, incorporará material rodante de última generación para cubrir dichos trayectos. Estas mejoras implicarán un aumento en las operaciones de la Sociedad, por lo cual se espera un incremento en el volumen de pasajeros y por consiguiente una mejora en los ingresos.

### **b) Riesgo de Liquidez**

Los requerimientos de capital de trabajo y de inversión de la Sociedad, son aportados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, vía deuda o aportes de capital, recursos que son asegurados o garantizados por la DIPRES. Adicionalmente, se cuenta con los aportes financieros que recibe a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

## **Nota 19. Administración del riesgo financiero (Continuación)**

### **a) Riesgo de Crédito**

Al 30 de junio de 2014 y 2013 Trenes Metropolitanos S.A. sólo posee cuentas por cobrar inferiores a 180 días y se efectúan gestiones para la recuperación oportuna de dichas cuentas. Las cuentas por pagar al 30 de junio de 2014 y 2013 contemplan principalmente provisiones por compras o servicios no facturados por la Sociedad que efectúa las mantenciones del equipo rodante, los cuales son posteriormente facturados directamente a la Matriz y pagados por ésta., de acuerdo a los contratos vigentes.

### **Nota 20. Empresa en marcha**

Al 30 de junio de 2014 y 2013, la Sociedad presenta capital de trabajo negativo, margen bruto negativo y resultado pérdida en el período. No obstante, los presentes estados financieros intermedios se han formulado bajo el principio de "Empresa en Marcha", al considerar que la recuperación de la inversión en automotores, otras inversiones relacionadas y el financiamiento para el cumplimiento normal de sus operaciones, dependen de la generación futura de resultados y aportes financieros que recibe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y su matriz EFE, el que se otorga en base a la aprobación de los planes trienales de desarrollo de la Sociedad contemplados para su Matriz EFE en el DFL 1 de 1993, en su condición de empresa pública, cuyo financiamiento para el año 2014 se encuentran aprobados en la Ley de Presupuestos de la Nación.

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

## Nota 21. Garantías y cauciones obtenidas de terceros

Al 30 de junio de 2014 y al 30 junio de 2013, la Sociedad mantiene en su poder garantías obtenidas de terceros, que corresponden en su totalidad a Boletas de Garantía, por un total de M\$ 1.026.080.-

TOMADOR	MONEDA	2014 Monto	2013 Monto
ALICIA GUZMAN ARELLANO	\$	-	45.735
ARANGUIZ SARMIENTO EMMANUEL ALVAR	\$	-	604.044
CHRISTIAN SEPULVEDA PODUJE	\$	685.000	-
COMERC.E INDUSTRIAL GST ING.LTDA.	\$	276.080	-
CVC S.A.	\$	-	6.845.400
CVC S.A.	\$	-	2.500.000
ESERT SERV. INTEG. SEG. LTDA	\$	2.100.000	1.740.000
GOMEZ OCARANZA MANUEL	\$	-	750.000
GONZALO VILLALOBOS R.	\$	88.647	-
GONZALO VILLALOBOS R.	\$	91.987	272.103
GONZALO VILLALOBOS R.	\$	224.049	-
GRACIELA BENANVENTE	\$	22.000	-
HIDROBAR S.A.	\$	-	276.080
IDEFIXS LTDA.	\$	100.000	-
INMOBILIARIA SOCOVESA	\$	183.600	-
JULIO PEREZ	\$	103.430	103.430
K CINCO	\$	1.378.051	-
LUIS QUEZADA	\$	1.987.500	1.987.500
MACIEL AVENDAÑO MIRALLES	\$	-	91.542
MANUEL ARANGUIZ SARMIENTO	\$	604.044	-
MANUEL GARRIDO	\$	100.000	-
MINCLIMA ING.SERV.CLIMA	\$	823.229	-
PARENTISIS LTDA.	\$	-	550.695
PEDRO BERRIOS V.	\$	507.574	507.574
PROPAN LTDA	\$	-	500.000
RONALD VILLALOBOS DIAZ	\$	150.000	150.000
ROSA MARTINEZ	\$	308.909	-
TEMOINSA S.A.	\$	6.000.000	6.000.000
TEMOINSA S.A.	\$	10.496.252	10.496.252
TEMOINSA S.A.	\$	34.914.609	34.914.609
AKTIPTRO EIRL	UF	-	96,00
ASESORIAS FINANCIERAS MONEYMARKET LTDA	UF	-	177,00
CORNEJO DE MENDOZA PAOLA	UF	100,00	100,00
EME SERV.GENERALES	UF	230,00	130,00
HOTELERA LA CASCADA LTDA.	UF	100,00	100,00
INGTRAMET S.A	UF	800,00	800,00
JAVIER GUTIERREZ H. EIRL	UF	15,00	-
JAVIER GUTIERREZ H. EIRL	UF	24,00	-
NIVEL 5 S.A.	UF	24,00	24,00
ORBIS DATA	UF	31,50	-
PARQUE ARAUCO S.A.	UF	70,00	-
SCOPESE COMERC. SGS EIRL	UF	24,00	24,00
SCOPESE COMERCIALIZADORA SGS EIRL	UF	25,00	25,00
SIEMENS IT SOLUTIONS AND SERVICES S.A.	UF	36.888,60	36.888,60
SINCRONOS	UF	1.300,00	-
TEMOINSA S.A.	UF	534,00	534,00
COLLECT INVESTIGACIONES DE MERCADO	UF	-	32,80

## **Nota 22. Sanciones**

Durante el ejercicio terminado al 30 de junio de 2014 y 2013, la Superintendencia de Valores y Seguros no ha aplicado sanciones a la Sociedad ni a sus Directores y Ejecutivos.

Al 30 de junio de 2014 y 2013, no existen sanciones de otras autoridades administrativas.

## **Nota 23. Contingencias**

Al 30 de junio de 2014, Trenes Metropolitanos S.A., presenta las siguientes contingencias:

### **1. Trenes Metropolitanos S.A. con Muñoz**

- a. Rol 1882-2013,
- b. 3 JPL de Talca.
- c. Materia: Trenes Metropolitanos S.A. reclama indemnización de perjuicios causados en accidente del tránsito
- d. Cuantía: UF 3.600
- e. Estado procesal: Se encuentra en etapa probatoria.

### **2. Granados con Trenes Metropolitanos**

- a. Rol 38732-2013.
- b. 2° Juzgado de Policía Local de Estación Central.
- c. Materia: Querrela infraccionar a la Ley 19.496 y demanda de perjuicios, caratulada Granados con Trenes Metropolitanos S.A.
- d. Monto demandado \$4.002.200 por concepto de daño directo material y daño moral.
- e. Estado procesal: Se encuentra en etapa probatoria.

## **Nota 24. Prenda sin desplazamiento sobre los dineros**

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

La autorización para los efectos de constituir una garantía real (prenda sin desplazamiento sobre dinero), la que se deberá constituir por parte de Trenes Metropolitanos S.A., para garantizar las obligaciones de pago que ha asumido la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE -empresa matriz) con un sindicato de bancos e instituciones financieras locales, derivadas de la contratación de un crédito destinado a financiar, entre otros usos, la adquisición del material rodante de Trenes Metropolitanos S.A., y cuyo contrato, denominado “Contrato de Provisión de Materia Rodante y su Garantía de Dos Años” y sus modificaciones, fuera celebrado con el Consorcio Alstom para Rancagua Express (derivado de la opción de compra ejercida por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado).

En lo específico la junta se pronunció sobre la autorización que se conceda a Trenes Metropolitanos S.A., para constituir una prenda sin desplazamiento sobre los dineros que perciba esta empresa de parte de la Subsecretaría de Transportes como consecuencia de la ejecución y cumplimiento del Convenio de Transferencia de Recursos, suscrito entre la empresa y la Subsecretaría de Transportes, con fecha 31 de julio de 2013 y sus modificaciones posteriores.

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.

## **Nota 24. Prenda sin desplazamiento sobre los dineros, (Continuación)**

Dentro del marco de la operación financiera que se diseñó para la obtención de los recursos destinados a financiar la adquisición al Consorcio Alstom para Rancagua Express- del material rodante de Trenes Metropolitanos S.A., (4 unidades), la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), ha suscrito con fecha 21 de marzo de 2014, un contrato "Contrato Apertura de Financiamiento", el que se ha celebrado con el Banco de Chile, Banco Itaú Chile, HSBC Bank (Chile), Metlife Chile Compañía de Seguros de Vida S.A. y Penta Vida Compañía de Seguros de Vida S.A. Por medio del referido contrato de apertura de financiamiento, el Banco de Chile, el Banco Itaú Chile, HSBC Bank (Chile), Metlife Chile Compañía de Seguros de Vida S.A. y Penta Vida Compañía de Seguros de Vida S.A., han otorgado un financiamiento a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), por un monto total de 1.413.229,241 Unidades de Fomento. Las cláusulas específicas del referido contrato constan en el "Contrato Apertura de Financiamiento".

**Pago del Crédito:** Los pagos se efectuarán los días 28 de diciembre de los años 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032 y 2033.

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

### Otros antecedentes

Según el Decreto Exento N°50 del Ministerio de Hacienda, de fecha 7 de febrero de 2013, el monto autorizado para contratar un crédito sindicado para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado con la finalidad de financiar el proyecto "Adquisición de Material Rodante Adicional Servicio Rancagua Express" para el reemplazo de la flota de trenes del servicio METROTREN de la filial Trenes Metropolitanos S.A., asciende a la suma de hasta UF 493.684,28.

## **Nota 25. Hechos posteriores**

Con fecha 01 de julio presenta su renuncia al Directorio de Trenes Metropolitanos S.A. el presidente Don Guillermo Ramírez Vilardell.

Con fecha 07 de julio del 2014 se informa a la Superintendencia de Valores y Seguros con carácter de Hecho Esencial que en Sesión Ordinaria de Directorio N°143, la designó como nuevo Director de TMSA a don José Luis Rodríguez Morales y la formación del Directorio de TMSA quedando conformado de la siguiente manera:

Presidente:	Jorge Inostroza Sánchez
Vicepresidente:	Paola Tapia Salas
Director:	Luis Vásquez Úbeda
Director:	Fernando Zamorano Fernández
Director:	José Luis Rodríguez Morales