



## ANÁLISIS RAZONADO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

### INTRODUCCIÓN

El presente documento tiene como propósito presentar un análisis de la situación económico-financiera de la Sociedad y filiales al 31 de diciembre 2022, analizando la estructura financiera y sus principales tendencias, a través de cuadros comparativos de los Estados Consolidados de Situación Financiera al 31 de diciembre 2022 y 2021, y de los Estados Consolidados de Resultados y de Resultados Integrales al 31 de diciembre 2022 y 2021 que se adjuntan, expresados en miles de pesos.

### ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

Al 31 de diciembre 2022 el total de Activos y Pasivos-Patrimonio alcanza los M\$ 6.479.622.341, reflejando un aumento de M\$ 132.345.592, equivalente a un 2,1% respecto a diciembre 2021.

Respecto al total de Activos, está claramente dominado por la parte fija de sus recursos. En efecto, al 31 de diciembre 2022 las Propiedades, planta y equipo, y Propiedades de inversión netos representan el 85,3% del total de Activos, mientras que los Activos corrientes representan el 12,6% del total.

Las Propiedades, planta y equipo neto a diciembre 2022 aumentaron un 6,0% -M\$ 311.377.966 – respecto a diciembre 2021, como consecuencia de compras de bienes M\$ 436.588.701 asociados a proyectos de expansión de la red de Metro, principalmente Línea 7 y extensiones Líneas 2 y 3, que incluye, obras en curso M\$ 405.784.378, material rodante M\$ 13.554.172, obras civiles M\$ 12.147.614, equipamiento eléctricos y maquinarias M\$ 3.121.625, Edificios M\$ 1.980.912 y transferencias hacia otros bienes de la Sociedad M\$ 3.919.590. Lo anterior es compensado por gastos por depreciación M\$ 124.293.736 y castigos o disminuciones M\$ 4.836.589. Por otra parte, las Propiedades de inversión (locales comerciales y otros bienes entregados bajo arrendamientos operativos) disminuyen en M\$ 4.169.296, debido a transferencias hacia otros bienes de la Sociedad M\$ 3.949.381 y depreciaciones M\$ 327.214, las que son compensadas por nuevas adiciones M\$ 107.299.

Los Activos corrientes a diciembre 2022, disminuyen en 10,0%, o M\$ 90.883.133, respecto a diciembre 2021, y su variación se debió principalmente a la disminución del rubro Efectivo y equivalentes al efectivo M\$ 153.650.463, producto de un menor nivel de inversiones en depósitos a plazo menores de 90 días M\$ 151.218.221, disponible M\$ 1.432.142 e Inversiones en pactos de retroventa M\$ 1.000.100. En menor medida disminuyeron Activos por impuestos corrientes M\$ 475.684. Lo anterior es compensado por aumentos en: Otros activos financieros M\$ 29.440.622, producto de un mayor nivel en inversiones en depósitos a plazo mayores a 90 días M\$ 29.201.576, aumento de intereses por cobrar de operaciones de derivados M\$ 58.438 y cuotas de arrendamiento financiero M\$ 180.608; Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar M\$ 25.495.477, principalmente por aumento de deudores canal de venta M\$ 27.856.696 y Otras cuentas por cobrar M\$ 311.862, compensado por una disminución de deudores comerciales y otras cuentas por cobrar M\$ 2.673.081; Inventarios M\$ 6.509.835 y Otros activos no financieros M\$ 1.797.080, principalmente por aumentos de Anticipo a Proveedores y personal M\$ 1.951.268 y Otras cuentas por cobrar M\$ 247.728, no obstante, una disminución en Gastos pagados por anticipado M\$ 401.916.



Los Activos no corrientes (sin considerar Propiedades, planta y equipo ni Propiedades de inversión) disminuyen 38,4\$, o M\$ 83.979.945, debido principalmente a la disminución del rubro Otros activos financieros M\$ 89.867.277, producto de disminuciones en: operaciones de derivados M\$ 85.458.778, contrato deudor publicidad M\$ 4.583.204 y otras cuentas por cobrar M\$ 1.704, no obstante un aumento en arrendamiento financiero M\$ 25.244, cuentas por cobrar cambio tecnológico M\$ 102.677 y pagarés por cobrar M\$ 48.488. Esa disminución en Otros activos financieros es compensada por aumentos en Otros activos no financieros M\$ 3.513.337, producto de aumento en la valoración IVA crédito fiscal M\$ 3.171.925, Inversión terrenos M\$ 146.213 y Otros anticipos al personal M\$ 344.372. Además, se registró una disminución en consignaciones y expropiaciones nuevas líneas (terrenos Línea 7 y Extensiones Líneas 2 y 3) M\$ 149.173. Otros aumentos se reflejaron en Inventarios M\$ 1.080.387, Deudores comercial y otras cuentas por cobrar M\$ 760.927 y Activos intangibles distintos de la plusvalía M\$ 532.681.

Respecto al total de Pasivos este aumentó M\$ 132.345.592 (2,1%). Entre las principales variaciones respecto a diciembre 2021, están los aumentos en: Pasivos corrientes M\$ 52.681.808 (23,9%) y Patrimonio M\$ 126.944.450 (4,7%). Lo anterior es compensado parcialmente por una disminución en Pasivos no corrientes M\$ 47.280.666 (-1,4%).

En cuanto al Patrimonio éste varió como consecuencia de aumento del Capital emitido M\$ 534.793.545, producto de la capitalización de Aportes del Estado destinados al financiamiento del Plan de Reconstrucción de la red de Metro, la nueva Línea 7, servicio de deuda y financiamiento de otras necesidades generales de la empresa, según acuerdos en Junta Extraordinaria de Accionistas del 29 de diciembre 2022 y 29 de septiembre 2022. Lo anterior es compensado por un aumento de Pérdidas acumuladas M\$ 321.495.567, producto del resultado pérdida 2022 M\$ 321.845.639 y la variación positiva de resultados acumulados por planes de beneficios definidos M\$ 350.072 y por una disminución de Otras reservas M\$ 86.353.528, producto de valoraciones (pérdida) de instrumentos financieros de cobertura M\$ 84.525.143 y mediciones de planes de beneficios definidos (pérdida) M\$ 1.828.385.

En cuanto a los Pasivos corrientes, éstos variaron debido a los aumentos en los rubros: Otros pasivos financieros M\$ 27.474.547, producto de un aumento en pagos por vencimientos de cuotas e intereses de préstamos - bonos M\$ 27.251.176, operaciones de derivados M\$ 223.371; Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar M\$ 19.100.620, principalmente por bienes asociados a proyectos nuevas líneas y/o extensiones; Beneficios a los empleados M\$ 3.985.080 y Cuentas por pagar a entidades relacionadas M\$ 2.400.516. Los aumentos anteriores son compensados por una disminución en Otras provisiones M\$ 194.679 y Otros pasivos no financieros M\$ 84.276, debido a una reestimación en la provisión de Contribuciones de bienes raíces M\$ 3.351.181, los que son compensados por mayores Ingresos anticipados publicidad, M\$ 2.152.338, Ingresos anticipados de arriendo operativos M\$ 670.442, Garantías recibidas M\$ 273.170 e ingresos anticipados por cambio tecnológico M\$ 170.955.

Los Pasivos no corrientes variaron principalmente por las disminuciones en los rubros: Cuentas por pagar empresas relacionadas M\$ 120.086.330, principalmente producto de capitalización de aportes recibidos del Estado de Chile para proyectos de expansión, mejoramiento y reconstrucción de la red de Metro; y Otros pasivos no financieros M\$ 4.370.426, mayoritariamente producto de disminución en Ingresos anticipados publicidad y otros. Contrario a lo anterior aumentan: Pasivos financieros M\$ 74.787.417, debido al aumento de Obligaciones con el público Bono M\$ 78.281.899, producto de diferencias de cambio USD y reajustes UF, los que incluyen traslados de cuotas de capital al corto plazo durante el ejercicio 2022; no obstante, una disminución de Préstamos que devengan intereses M\$ 3.491.736 como consecuencia de pagos y vencimientos de cuotas de capital y Otros M\$ 2.746. Otros aumentos se reflejaron en Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar M\$ 879.901 y Beneficios a los empleados M\$ 1.508.772.



Los Pasivos no corrientes –M\$ 3.387.766.196– están constituidos por 70,1%, o M\$ 2.373.352.203, en obligaciones en moneda extranjera, un 29,6%, o M\$ 1.002.310.916, en obligaciones en moneda nacional reajutable y un 0,3%, o M\$ 12.103.077, en moneda nacional no reajutable. En las obligaciones en moneda extranjera se incluyen aquellas con bancos e instituciones financieras (préstamos que devengan intereses) M\$ 11.017.497 y obligaciones con el público M\$ 2.362.334.706; en tanto que el componente en moneda nacional reajutable está constituido por obligaciones con el público (bonos) M\$ 963.889.167, beneficios a los empleados M\$ 13.494.236 y otros pasivos no financieros M\$ 24.927.513. El componente en moneda nacional no reajutable está compuesto por los aportes recibidos del Estado de Chile para proyectos de expansión y reconstrucción de la red de Metro M\$ 3.500.000 y con Empresa de Ferrocarriles del Estado M\$ 2.647.405; otro componente está en Cuentas por pagar y otros M\$ 5.955.672.

Respecto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo neto es positivo M\$ 546.008.335, el cual disminuyó M\$ 143.564.941 respecto a diciembre 2021. La liquidez corriente varió de 4,13 a 3,00 veces y la razón ácida varió de 2,81 a 1,71. Estas variaciones se explican por la disminución de los Activos corrientes M\$ 90.883.133 y aumento de Pasivos corrientes M\$ 52.681.808.

Respecto a los indicadores de endeudamiento, la relación deuda total/patrimonio varió de 1,36 a 1,30, la proporción deuda a corto plazo de 6,03% a 7,46%, y la proporción de deuda a largo plazo de 93,97% a 92,54%.

## **ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS Y DE RESULTADOS INTEGRALES**

Al 31 de diciembre 2022, la Sociedad registró una Pérdida bruta (Ingresos ordinarios menos Costo de ventas) M\$ 27.087.999, una pérdida por otros resultados distintos a la pérdida bruta M\$ 294.757.640, alcanzando una Pérdida del ejercicio después de impuestos M\$ 321.845.639. Al resultado anterior se agrega una pérdida M\$ 86.353.528 correspondiente a Otros resultados integrales, por tanto, la pérdida del ejercicio total integral de resultados alcanza M\$ 408.199.167.

Al 31 de diciembre 2022, los Ingresos ordinarios alcanzaron M\$ 385.738.087 y en comparación con igual período del año anterior aumentan M\$ 134.883.582, equivalente a 53,8%. Entre los principales aumentos destaca los Ingresos por servicios de transporte de pasajeros M\$ 126.671.119, explicado por un aumento de 185,0 millones de viajes, variación positiva de 51,5% respecto a igual fecha del año 2021. Lo anterior, se explica principalmente como efecto del Covid-19, las medidas implementadas por el gobierno para contener su propagación, las cuales se iniciaron en el mes de marzo de 2020 y relativa reducción de las restricciones en el último año producto de la implementación del programa de vacunación y una baja en el número de contagios durante el año, que han permitido incrementar la afluencia de pasajeros al 31 de diciembre 2022 en comparación con el año anterior. Otros aumentos se reflejaron en Ingresos no tarifarios como arriendos M\$ 3.704.853, Ingresos canal de ventas M\$ 2.360.250 y Otros ingresos M\$ 2.147.360.

El Costo de ventas M\$ 412.826.086 aumenta 11,2% M\$ 41.732.123 respecto a diciembre 2021, explicado por mayores gastos en, Energía eléctrica M\$ 22.600.401, Gastos de operación y mantenimiento M\$ 10.391.451, Gastos generales M\$ 7.359.582, Depreciaciones y amortizaciones M\$ 3.671.585, no obstante, una disminución en Gastos en personal M\$ 2.290.896. En lo que se refiere a gastos en Depreciación y amortizaciones, su variación se explica principalmente por la entrada en operación de trenes NS16 y proyecto de seguridad por reconstrucción.

Los gastos de Personal disminuyen principalmente por el reconocimiento y cumplimiento bono Término de negociación en el año 2021.

Los gastos en Energía aumentan debido a mayores consumos (recorridos Coche km) y mayores tarifas respecto a igual período del año anterior.



En lo que respecta a los gastos de Operación y mantenimiento, su variación se explica por mayores servicios contratistas de material rodante, mantención estaciones, vías y otros contratos de mantención y aseo de recintos, asociados principalmente a una mayor carga operacional y reprogramación de actividades de la compañía producto de las medidas impuestas por el gobierno a raíz del Covid-19.

En lo que respecta a los Gastos generales, su variación se explica principalmente por mayores gastos en contratos asociados a la operación misma de la Sociedad (Asistentes operacionales, TI, Canal de venta, entre otros).

Los Otros resultados distintos a la pérdida bruta arrojaron una pérdida M\$ 294.757.640, explicado por los efectos negativos de: Resultados por unidades de reajuste M\$ 124.304.391, Costos financieros M\$ 122.582.816 (Intereses créditos externos y bonos), Gastos de administración (incluye Depreciaciones y amortizaciones) M\$ 54.377.620, Diferencias de cambio M\$ 24.862.844, Otros gastos por función M\$ 7.622.654 y Otras pérdidas M\$ 7.699.800. Lo anterior es compensado por los efectos positivos de Ingresos financieros M\$ 39.275.577 (ingresos por inversiones financieras) y Otros ingresos por función M\$ 7.416.908. En cuanto al resultado pérdida de los resultados por unidades de reajuste, se debió a la variación de la unidad de fomento en \$ 4.119,24 y en cuanto a las diferencias de cambio, se debió a una depreciación de 1,32% del peso chileno respecto al dólar (844,69 diciembre 2021 a 855,86 diciembre 2022). Para ambos conceptos genera una mayor pérdida en el resultado 2022, principalmente como consecuencia de los pasivos mantenidos en unidades de fomento y dólares.

En comparación con diciembre 2021, los Otros resultados distintos a la ganancia (pérdida) bruta generan un resultado ganancia M\$ 130.125.460. Esto se debió principalmente a los efectos positivos de Diferencias de cambio que disminuyen las pérdidas en M\$ 178.691.689, Ingresos financieros que aumentan M\$ 35.921.024, Otros ingresos por función que aumentan M\$ 4.662.950 y Otros gastos por función que disminuyen M\$ 464.865. Lo anterior es compensado por los efectos negativos de, Resultados por unidades de reajuste aumentan las pérdidas M\$ 63.252.058, Costos financieros M\$ 11.600.152, Otras pérdidas M\$ 4.391.433 y Gasto de administración M\$ 10.371.425.

## **VALORIZACIÓN DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS**

No existen antecedentes respecto a diferencias entre valores de libro y valores económicos y/o de mercado que merezcan ser destacadas, salvo las que pudieran presentarse en el Activo fijo, dadas las particulares características de los bienes de la sociedad, tales como túneles, vías, estaciones y obras civiles.

## **ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO**

Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación.

Al 31 de diciembre 2022, el total del flujo neto originado por actividades de operación fue positivo por M\$ 70.202.483, mientras que a igual fecha del año anterior fue negativo por M\$ 32.900.820. Entre los flujos positivos destaca el de Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios M\$ 344.856.353, registrando un aumento de M\$ 107.464.417 respecto a diciembre 2021, rubro que representa los principales ingresos de explotación de la Sociedad, que son transporte de pasajeros, canal de venta e ingresos no tarifarios (arriendos) y en menor medida está Otros cobros por actividades de operación M\$ 49.986.540, registrando un aumento de M\$ 37.656.708, que incluye principalmente intereses en inversiones financieras menores a 90 días y otros cobros operacionales.

Los flujos operacionales negativos están constituidos por Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios M\$ 208.124.201, Pago a y por cuenta de los empleados M\$ 105.272.993 y Otros pagos por actividades de operación M\$ 11.243.216, que incluye impuestos y otros pagos.



En comparación con el año anterior, los flujos operacionales son de igual naturaleza, reflejando una disminución del flujo neto negativo en M\$ 103.103.303, producto de mayores flujos positivos de M\$ 145.121.125 y mayores flujos negativos de M\$ 42.017.822.

Respecto al aumento de los flujos positivos en comparación con el año 2021, se explica por el aumento en ingresos de actividades ordinarias de la Sociedad, como son Ingresos transporte de pasajeros, producto del aumento de afluencia de pasajeros en comparación con diciembre 2021, ambos períodos aún afectados por un bajo nivel en la operación de la Sociedad producto de las medidas impuestas por el gobierno a raíz del Covid-19, y por un aumento en los Ingresos No tarifarios (Canal de venta y Arriendos operacionales). En menor medida aumentaron los Otros cobros de operación, debido principalmente mayores rentabilidades en cartera de inversiones en depósitos a plazo menores a tres meses (Equivalentes al efectivo) respecto a diciembre 2021, y al cobro de una póliza de seguros siniestro Intermodal el sol en diciembre 2022. En cuanto a los mayores egresos de efectivo, se debió principalmente por mayores pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios, producto de aumento en los servicios recibidos y contratados asociados a mayor operación al tercer trimestre 2022. En cuanto Pagos por cuenta de los empleados, éstos aumentan principalmente por mayores indemnizaciones respecto a diciembre 2021 y bonos término negociación.

Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión.

Al 31 de diciembre 2022, las actividades de inversión registraron un flujo neto negativo por M\$ 477.725.452, mientras que a igual fecha del año anterior también fue negativo y alcanzó a M\$ 409.643.446. Entre los flujos positivos están Otros cobros de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades M\$ 362.566.034, correspondientes a rescates de inversiones en depósito a plazo mayores a 90 días, y Cobros procedentes de reembolsos de anticipos otorgados de expropiaciones M\$ 3.285.887, mientras que en los flujos negativos están Otros pagos para adquirir instrumentos de deuda de otras entidades M\$ 402.670.699, Compras de propiedades, planta y equipo M\$ 405.051.464, principalmente bienes asociados a los proyectos Línea 7 y extensiones Líneas 2 y 3, Intereses pagados M\$ 32.874.529 (costo financiamiento créditos externos y bonos internacionales), Anticipos otorgados a terceros M\$ 1.979.902 (anticipo expropiaciones nuevas líneas) y Compras de activos intangibles M\$ 1.000.779.

En comparación con el año 2021, los flujos netos negativos aumentan en M\$ 68.082.006 producto de mayores pagos de efectivo M\$ 123.355.089 y por mayores ingresos de efectivos M\$ 55.273.083. Entre los mayores pagos de efectivos están mayores compras de Propiedades, planta y equipos M\$ 131.928.502, mayores compras de activos intangibles M\$ 172.574 y mayores Intereses pagados M\$ 18.637.486, no obstante, disminución de Otros pagos de patrimonio o instrumentos de deuda por menores compras de inversiones en depósito a plazo mayores a 90 días M\$ 21.642.392 y menores Anticipos otorgados a terceros expropiaciones M\$ 5.741.081. Entre los mayores cobros de efectivos están, Otros cobros de patrimonio o instrumentos de deuda correspondientes a rescates de inversiones en depósito a plazo mayores a 90 días M\$ 52.354.992 y M\$ 2.918.091.



Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación.

El flujo neto al 31 de diciembre 2022 fue positivo y alcanzó a M\$ 242.123.741, mientras que a igual fecha del año anterior también fue positivo y alcanzó a M\$ 625.859.110. A diciembre 2022, hubo ingresos procedentes de Importes de emisión de acciones M\$ 419.472.390, mediante aumento de capital suscrito y pagado provenientes de Aportes fiscales destinados al financiamiento de la nueva Línea 7, Plan de reconstrucción de la red de Metro, servicio de deuda y otras necesidades generales de la empresa, según acuerdos Junta Extraordinaria de Accionistas del 29 de diciembre y 29 de septiembre 2022. En cuanto a Otros cobros de efectivo M\$ 21.530.285, su composición lo integran mayoritariamente operaciones de derivados Swap.

Por otra parte, entre los flujos de egresos de efectivos están, Pago préstamos de créditos externos y obligaciones con el público bonos M\$ 56.605.968, Intereses pagados M\$ 135.368.165 en créditos externos, bonos y operaciones de derivados Swap, Otras salidas de efectivo M\$ 4.540.142 por Operaciones de derivados, pago de comisiones, y en menor medida por pagos (aplicación) de préstamos a entidades relacionadas M\$ 2.364.659.

En comparación con el año 2021, los flujos netos negativos disminuyen en M\$ 383.735.369, producto de menores ingresos de efectivo M\$ 362.462.263 y mayores egresos de efectivos M\$ 21.273.106. Entre los menores ingresos de efectivos están, importes préstamos de largo plazo M\$ 513.415.828 (colocación de bonos en el mercado internacional por MMUSD 650 el 13 de septiembre 2021) y Préstamos entidades relacionadas M\$ 123.246.061, no obstante, un aumento en Importe procedente de la emisión de acciones M\$ 272.331.752 y Otros cobros de efectivo M\$ 1.867.874. Entre los mayores egresos de efectivo están Intereses pagados M\$ 12.708.652, Pago de préstamos M\$ 6.786.608, pago a entidades relacionadas-Otros M\$ 1.029.863 y Otras salidas de efectivo M\$ 747.983 (operaciones derivados).

Variación neta del efectivo y equivalentes al efectivo

Al principio del ejercicio 2022, se registra un saldo inicial del efectivo y equivalentes al efectivo (inversión financiera no superiores a 90 días) M\$ 619.902.593. El saldo final del efectivo y equivalentes al efectivo al 31 de diciembre 2022 M\$ 466.252.130; por tanto, su variación neta del período fue negativa M\$ 153.650.463. En comparación con el año 2021, el saldo inicial de efectivo y equivalentes al efectivo fue M\$ 405.182.146, mientras el saldo final del efectivo y equivalentes al efectivo alcanzó a M\$ 619.902.593, por tanto, su variación neta del período fue positiva M\$ 214.720.447.

## **ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO**

La Sociedad enfrenta diversos riesgos, inherentes a las actividades que se desarrollan en el transporte público de pasajeros, además de los riesgos asociados a los cambios en las condiciones del mercado de índole económico-financiero, casos fortuitos o de fuerza mayor, entre otros.

En la actualidad, producto de las medidas implementadas por el gobierno para contener la propagación del Covid-19, las que incluían restricciones a la libre circulación de personas y cambios en la demanda. Metro ha experimentado una significativa disminución en el número de pasajeros transportado respecto al año 2019 (periodo de afluencia en año régimen). Las restricciones implementadas por el gobierno se han levantado, producto de la implementación de programa de vacunación y una baja en el número de contagios, con ello, los ingresos por transporte de la Compañía al 31 de diciembre 2022 han tenido un aumento respecto al mismo período del año anterior (+67,1%), aunque siguen siendo debajo de los niveles de 2019. Los ingresos provenientes de Canal de Ventas aumentaron (7,7%) respecto al mismo periodo del año anterior. Arriendos de locales, espacios comerciales, publicitarios y otros también han presentado mayores ingresos respecto al mismo periodo del año precedente. (+18,8%, respecto al mismo ejercicio del año anterior).

Desde el año 2020 la Administración tiene adoptadas algunas medidas que han permitido mitigar en parte los efectos de la pandemia, lo que se expondrá en el apartado "Medidas adoptadas por Covid-19".



## Estructura Tarifaria

La Sociedad forma parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros de Santiago (Red Metropolitana de Movilidad) y sus ingresos tarifarios están en función del número de pasajeros transportados efectivamente validados y de la tarifa técnica que originalmente se encuentra establecida en el Anexo N.º 1 de las Bases de Licitación de Uso de Vías de la ciudad de Santiago. Con fecha 14 de diciembre 2012 se suscribió Convenio de Transporte en reemplazo del Anexo N.º 1, antes referido.

Con fecha 11 de febrero 2019 rige un nuevo Convenio de Transporte, donde se establece una tarifa plana de \$ 480,18 por pasajero transportado validado, tomando como base noviembre de 2018, y que es actualizada mensualmente por el polinomio de indexación, incluido en este nuevo convenio, que recoge la fluctuación de las variables que componen la estructura de costos de largo plazo de la Sociedad (IPC, dólar, euro, precio de la potencia y energía eléctrica). Lo anterior, permite una cobertura parcial ante variaciones del costo, producto de un alza en alguna de las variables que componen el polinomio.

El 5 de febrero 2020 se firma una modificación al Convenio de Transporte el cual comienza a regir a partir del 10 de febrero 2020, donde se establece una extensión de 12 meses al plazo de vigencia del convenio firmado en el 2019, materializando así una vigencia hasta el 11 febrero 2021. Adicionalmente se establece el ingreso asociado a las estaciones intermodales a través de una remuneración fija, eliminando de la tarifa base el concepto asociado y reemplazándolo por cuotas de ingresos fijos expresados en UF generándose así una nueva tarifa base de \$ 478,67 por pasajero transportado validado, tomando como base noviembre 2018.

Con fecha 3 de febrero 2021, se firma una modificación al Convenio de Transporte, donde se establece una extensión de 12 meses adicionales al plazo de vigencia del convenio, con esto se extiende la vigencia hasta el 11 de febrero 2022. Con fecha 14 de enero 2022, se firma una nueva modificación al Convenio de Transporte, donde se establece una extensión al plazo de vigencia del convenio firmado en el año 2019, con esto se extiende la vigencia hasta el 11 de febrero 2024.

## Demanda de Pasajeros

A diciembre del 2022, Metro alcanzó una afluencia de 544,4 millones de pasajeros, con un promedio de 1,84 millones de viajes en día laboral.

La demanda de transporte de pasajeros está derivada de las demás actividades económicas. Es así como a diciembre del 2022, se observa un aumento de 185,0 millones de viajes, variación positiva de 51,5% respecto a igual fecha del año 2021. Lo anterior, se explica principalmente como efecto del Covid-19, las medidas implementadas por el gobierno para contener su propagación y su relativa reducción en el último periodo.

## Medidas adoptadas por Covid-19

El brote de coronavirus y las medidas implementadas en Chile para contener su propagación y el daño económico sufrido como resultado de la pandemia han tenido y continuarán teniendo un impacto en nuestro negocio, posición financiera, resultados operacionales y liquidez. En particular, lo anterior ha contribuido a una desaceleración general en la economía chilena y a una reducción significativa en la cantidad de pasajeros que transportamos durante el año 2020 y 2021, en comparación con el 2019. La pandemia y sus consecuencias han requerido la implementación de medidas para reducir costos.



Dado lo anterior, la Administración ha adoptado medidas operacionales que han permitido mitigar en parte los efectos de la pandemia, estableciendo una reducción de los horarios de funcionamiento, ajuste a los programas de oferta de trenes y ejecutando planes de sanitización tanto de las dependencias de Metro, como también de los trenes, con la finalidad de resguardar las medidas sanitarias tanto de los pasajeros como del personal de Metro.

Entre las medidas operacionales que tomó la empresa para enfrentar la pandemia, se encuentran:

- ✓ Reducción en el horario de operación de Metro producto de una menor afluencia de pasajeros principalmente por la restricción de aforos y la obligatoriedad del pase movilidad (hasta julio 2022).
- ✓ Ajustes a los programas de oferta de trenes, de acuerdo al actual nivel de demanda de pasajeros presentado en la red, principalmente en los horarios Valle. A diciembre 2022, la oferta alcanzó un total de 153,2 millones de Coche-Km, lo que corresponde un 9,9% más que la oferta del mismo periodo del año anterior (139,5 millones de Coche – Km)
- ✓ Incorporación de medidas de sanitización de dependencias y trenes.

Dichas medidas tenían como objetivo entregar un servicio de transporte con un estándar sanitario acorde a la pandemia, tratando de resguardar dentro de lo posible la salud de pasajeros y trabajadores. Al 31 de diciembre del año 2022, la empresa ha incurrido en gastos asociados a medidas sanitarias por un total de M\$ 495.667 (M\$ 527.974 al 31 de diciembre 2021), derivados principalmente de insumos como mascarillas, guantes, elementos higienizantes y de medidas de sanitización tanto de trenes, como de las dependencias de Metro.

#### Riesgo de Tasa de Interés y Tipo de Cambio

La Compañía, siguiendo la política de gestión de riesgos financieros, realiza contrataciones de derivados financieros para cubrir su exposición a la variación de moneda (tipo de cambio). Los derivados de monedas se utilizan para fijar la tasa de cambio del dólar respecto al peso (CLP) y Unidad de Fomento (UF), producto de inversiones u obligaciones existentes en monedas distintas al peso. Con el fin de resguardar los efectos de tipo de cambio, la Compañía durante los meses de agosto 2017 y enero 2018, suscribió contratos Cross Currency Swap de los cuales a la fecha permanece un saldo total de MMUSD 160. Adicionalmente durante los meses de noviembre y diciembre del 2020 suscribió un total de 10 contratos Cross Currency Swap por un monto total de MMUSD 400. Dado lo anterior, estos contratos alcanzan un saldo nocial de MMUSD 560 al 31 de diciembre 2022, mismo saldo que al 31 de diciembre 2021. Dichos instrumentos cumplen con los criterios de contabilidad de cobertura bajo IFRS 9 a partir del año 2019.

Junto a lo anterior, es necesario señalar que el polinomio de indexación a través del cual se actualiza la tarifa técnica de Metro S.A. incluye las variables dólar y euro, además de otras variables, lo que constituye una cobertura parcial en el flujo de caja de largo plazo.



## Riesgo de liquidez y estructura pasivos financieros

El riesgo de liquidez es la incertidumbre de no poder cumplir con los desembolsos comprometidos y futuros que Metro mantiene. El objetivo de Metro es asegurar los fondos suficientes para continuar con la operación y los proyectos de expansión, por lo tanto, como parte de la gestión del riesgo de liquidez se incorpora un constante monitoreo sobre el saldo de los fondos disponibles, manteniendo una caja mínima, adicionalmente, se hace una planificación detallada de los próximos pagos para evitar déficits. En el caso de existir un déficit de caja, Metro tiene alternativas de financiamiento tanto nacionales como internacionales y liquidación de instrumentos de inversión.

Los ingresos tarifarios asociados al transporte de pasajeros de Metro, conforme al Convenio de Transportes, se descuentan diariamente de los fondos recaudados por el Canal de Ventas de la Sociedad, generando la liquidez necesaria para cubrir los compromisos de la Sociedad.

La estructura de deuda de la Sociedad está compuesta principalmente por bonos y en menor medida por créditos bancarios a largo plazo, orientada a asegurar la estabilidad financiera y mejorar el calce con los plazos de madurez de los activos de la Sociedad.

## Riesgo Crediticio

El riesgo de crédito de las cuentas por cobrar proveniente de la actividad comercial (transporte de pasajeros) es limitado, pues entre el 70% y el 80% de ingresos de la Sociedad se reciben diariamente en efectivo, en tanto que la fracción restante corresponde a ingresos no relacionados con el negocio principal. No obstante, producto de los efectos de la pandemia, es posible que la distribución anterior experimente cambios, los que están siendo monitoreados permanentemente.

Los deudores corresponden principalmente a arriendos de locales comerciales, publicidad y otras facturas por cobrar, las que tienen una baja morosidad en situaciones de normalidad. La Sociedad utiliza el modelo de pérdidas crediticias esperadas, que considera información sobre cobranza por cada tramo/estratificación de sus cuentas por cobrar de los últimos cinco años, principalmente, de los deudores del sector inmobiliario. A raíz del Covid-19, estos han experimentado importantes cambios respecto de la morosidad. El modelo utiliza una matriz de provisión estratificado por vencimiento o mora por días, e incorpora el enfoque de pérdidas esperadas proyectadas mediante el cálculo estadístico de “forward looking”, que toma en cuenta la afluencia que afectaría a su incobrabilidad, y proyectando en base a la probabilidad de cada uno de los escenarios.

El riesgo de crédito de los activos financieros (efectivo e inversiones de corto plazo), es limitado en consideración a la Política de Inversiones Financieras de la Sociedad, que apunta a reducir los riesgos por la vía de diversificar la cartera, estableciendo límites máximos a invertir por cada banco, junto con considerar clasificaciones de riesgo mínimas por emisor.



## Riesgo de suministro de energía eléctrica

Entre los factores de riesgo de commodities de la Sociedad se encuentra el suministro de energía eléctrica que requiere para su operación y la necesidad de continuidad en el servicio, esto ante eventuales interrupciones de este suministro. Al respecto, la Sociedad dispone de un sistema de alimentación que le permite disminuir la exposición ante cortes en el suministro, al tener conexión directa en cuatro puntos al Sistema Eléctrico Nacional, que alimentan las Líneas 1, 2 y 5, dos puntos que alimentan las líneas 3 y 6, como también, dos puntos para la alimentación de Líneas 4 y 4A.

Además, se puede señalar que los sistemas de alimentación de energía eléctrica se encuentran duplicados y frente a la falla de uno de ellos siempre existe un respaldo que permite mantener el suministro de energía para la operación de la red en forma normal.

Los sistemas de control operacional están diseñados con criterios redundantes, es decir, estos funcionan en la modalidad stand by, de manera que, ante la ausencia de uno de los sistemas, el otro entra en operación en forma inmediata, manteniendo la operación normal de la red.

Para el caso de las Líneas 1, 2 y 5, ante la eventualidad de una caída en el Sistema Eléctrico Nacional, la empresa distribuidora tiene definido como primera prioridad la reposición del suministro que alimenta el barrio cívico de Santiago, lo que permite que la red de Metro tenga energía en forma simultánea, puesto que Metro es suministrado por los mismos alimentadores.

Actualmente el suministro eléctrico es realizado a través de tres empresas; San Juan S.A, El Pelicano Solar Company y Enel Generación. Las dos primeras corresponden a una generación eólica y una fotovoltaica respectivamente, cuyos contratos fueron suscritos el 19 de mayo del 2016 con una duración de 15 años y suministran el 60% de la energía de Metro. Asimismo, Enel Generación es una compañía generadora con la cual tenemos contratado el 40% de la energía. Este último contrato tiene una vigencia hasta diciembre de 2032. Las tres empresas anteriormente citadas proveen el 100% de su suministro eléctrico con certificación de energía renovable (IREC), a partir de consumos del año 2022.



1.- CUADRO COMPARATIVO ESTADOS CONSOLIDADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

CONCEPTOS	Diciembre 2022 M\$	Diciembre 2021 M\$	VARIACIONES	
			M\$	%
<b>Activos:</b>				
Activos corrientes	819.139.060	910.022.193	(90.883.133)	(10,0)
Propiedades, Planta, Equipo	5.503.335.620	5.191.957.654	311.377.966	6,0
Propiedades de Inversión	22.310.914	26.480.210	(4.169.296)	(15,7)
Activos no corrientes	134.836.747	218.816.692	(83.979.945)	(38,4)
Total, activos	6.479.622.341	6.347.276.749	132.345.592	2,1
<b>Pasivos / Deuda Total:</b>				
Pasivos corrientes	273.130.725	220.448.917	52.681.808	23,9
Pasivos no corrientes	3.387.766.196	3.435.046.862	(47.280.666)	(1,4)
Total pasivos / deuda total	3.660.896.921	3.655.495.779	5.401.142	0,1
<b>Patrimonio Neto:</b>				
Capital emitido	4.827.163.057	4.292.369.512	534.793.545	12,5
Otras reservas	10.937.518	97.291.046	(86.353.528)	(88,8)
Pérdidas Acumuladas	(2.019.364.510)	(1.697.868.943)	(321.495.567)	(18,9)
Participaciones no controladoras	(10.645)	(10.645)	0	0,0
Patrimonio neto total	2.818.725.420	2.691.780.970	126.944.450	4,7
Patrimonio neto y Pasivos, Total	6.479.622.341	6.347.276.749	132.345.592	2,1
<b>Indicadores de liquidez y endeudamiento:</b>				
<b>Índices de Liquidez:</b>				
Capital de trabajo neto (Activos corrientes (-) Pasivos Corrientes) M\$	546.008.335	689.573.276	(143.564.941)	(20,8)
Liquidez corriente (Activos corrientes / Pasivos Corrientes) veces	3,00	4,13		(27,4)
Razón ácida (Efectivo y equivalentes al efectivo / Pasivos Corrientes) veces	1,71	2,81		(39,1)
<b>Índices de Endeudamiento:</b>				
Razón de Endeudamiento: (Deuda Total / Patrimonio) veces	1,30	1,36		4,4
	%	129,88	135,80	4,4
Proporción deuda a corto plazo: (Pasivos corrientes / Deuda total) %	7,46	6,03		(23,7)
Proporción deuda a largo plazo: (Pasivos no corrientes / Deuda total) %	92,54	93,97		1,5



2.- CUADRO COMPARATIVO ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS Y DE RESULTADOS INTEGRALES

CONCEPTOS	Diciembre 2022 M\$	Diciembre 2021 M\$	VARIACIONES	
			M\$	%
Afluencia total de pasajeros (miles de viajes)	544.412	359.377	185.035	51,5
Afluencia de pasajeros pagada (miles de viajes)	544.456	359.350	185.106	51,5
Ingresos Ordinarios				
Ingresos servicio transporte de pasajeros	315.518.929	188.847.810	126.671.119	67,1
Ingresos canal de ventas	33.203.804	30.843.554	2.360.250	7,7
Ingresos por arriendos	25.083.614	21.378.761	3.704.853	17,3
Otros ingresos	11.931.740	9.784.380	2.147.360	21,9
Total ingresos ordinarios	385.738.087	250.854.505	134.883.582	53,8
Costo de Ventas				
Personal	(77.067.452)	(79.358.348)	2.290.896	2,9
Gastos de operación y mantenimiento	(90.977.763)	(80.586.312)	(10.391.451)	(12,9)
Energía eléctrica	(79.304.936)	(56.704.535)	(22.600.401)	(39,9)
Generales	(40.516.893)	(33.157.311)	(7.359.582)	(22,2)
Depreciaciones y amortizaciones	(124.959.042)	(121.287.457)	(3.671.585)	(3,0)
Total costo de ventas	(412.826.086)	(371.093.963)	(41.732.123)	(11,2)
Utilidad (Pérdida) Bruta	(27.087.999)	(120.239.458)	93.151.459	77,5
Otros ingresos por función	7.416.908	2.753.958	4.662.950	169,3
Gastos de administración	(53.509.343)	(43.166.184)	(10.343.159)	(24,0)
Depreciaciones y amortizaciones administración	(868.277)	(840.011)	(28.266)	(3,4)
Otros gastos por función	(7.622.654)	(8.087.519)	464.865	5,7
Otras pérdidas	(7.699.800)	(3.308.367)	(4.391.433)	(132,7)
Ingresos financieros	39.275.577	3.354.553	35.921.024	1.070,8
Costos financieros	(122.582.816)	(110.982.664)	(11.600.152)	(10,5)
Diferencias de cambio	(24.862.844)	(203.554.533)	178.691.689	87,8
Resultado por unidades de reajuste	(124.304.391)	(61.052.333)	(63.252.058)	(103,6)
Resultados distintos a la ganancia bruta	(294.757.640)	(424.883.100)	130.125.460	30,6
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(321.845.639)	(545.122.558)	223.276.919	41,0
Gasto por Impuesto a las ganancias				
Ganancia (Pérdida)	(321.845.639)	(545.122.558)	223.276.919	41,0
Otros resultados integrales				
Ganancia (pérdida) actuariales por planes de beneficios definidos	(1.828.385)	514.254	(2.342.639)	(455,5)
Ganancia (pérdida) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	(84.525.143)	75.243.960	(159.769.103)	(212,3)
Ganancia (pérdida) Otros resultados integrales	(86.353.528)	75.758.214	(162.111.742)	(214,0)
Resultado integral total	(408.199.167)	(469.364.344)	61.165.177	13,0
<b>Índices de endeudamiento</b>				
Cobertura gastos financieros:				
(Ganancia (Pérdida) antes Impuesto e intereses/Gastos Financieros) %	(164,97)	(394,44)		58,2
<b>Indicadores de Resultados:</b>				
R.A.I.I.D.A.I.E				
(Resultado antes de impuestos, intereses, depreciación, amortización e ítems extraordinarios)	(76.400.438)	(315.632.513)	239.232.075	75,8
Resultado operacional (*)				
(Ganancia bruta menos Gastos. de administración y Deprec. y amortizaciones administración)	(81.465.619)	(164.245.653)	82.780.034	50,4
E.B.I.T.D.A. (Resultado operacional más Depreciaciones y amortizaciones) (*)	44.361.700	(42.118.185)	86.479.885	205,3
Margen Ebitda. (Ebitda / Ingresos ordinarios) (*)	11,50	(16,79)		168,5
(*) Según contratos suscritos				
<b>Indicadores de Rentabilidad:</b>				
Rentabilidad operacional (Result.operacional / Propiedades, Planta y Equipo)	(1,48)	(3,16)		53,2
Rentabilidad del Patrimonio (Ganancia (Pérdida) /Patrimonio Promedio)	(11,68)	(19,65)		40,6
Rentabilidad del activo (Ganancia (Pérdida)/Activo Promedio)	(5,02)	(9,04)		44,5
Rendimiento activos operac. (Resultado Operacional/Activos Operacionales Promedios) (**)	(1,52)	(3,19)		52,4
Utilidad por acción (Ganancia (Pérdida) /Nº acciones)	\$ (1,97)	(4,06)		51,5
2022 - 163.389.273.299 acciones				
2021 - 134.212.343.558 acciones				

(\*\*) Los activos operacionales son Propiedades, Planta y Equipo y Propiedades de Inversión.