



MEMORIA ANUAL 2014



INDICE

1

1. Nuestra Empresa p5.

- 1.1 Identificación Básica p5.
- 1.2 Nuestra Historia p7.
- 1.3 Prioridades Estratégicas de Metro p12.
- 1.4 Sector Industrial p14.
- 1.5 Actividades y Negocios p15.
- 1.6 Actividades Financieras p25.
- 1.7 Análisis Estratégico: Factores de Riesgo p25.
- 1.8 Planes de Inversión p28.

2

2. Gobierno Corporativo p33.

- 2.1 Descripción de la Organización p33.
- 2.2 Organigrama p34.
- 2.3 Directorio p35.
- 2.4 Principales Ejecutivos 2014 p39.

3

3. Propiedades y acciones p47.

- 3.1 Propiedad p47.
- 3.2 Política de Dividendos p49.

4

4. Subsidiarias y Asociadas e Inversiones en Otras Sociedades p51.

5

5. Trabajadores p55.

- 5.1 Dotación de Personal p55.
- 5.2 Formación y Capacitación p55.
- 5.3 Relaciones Laborales p57.

6

6. Hechos Relevantes o Esenciales p60.

7

7. Gestión Financiera p65.

- 7.1 Presentación de los Estados Financieros p67.
- 7.2 Análisis Razonado de los Estados Financieros p67.

8

9

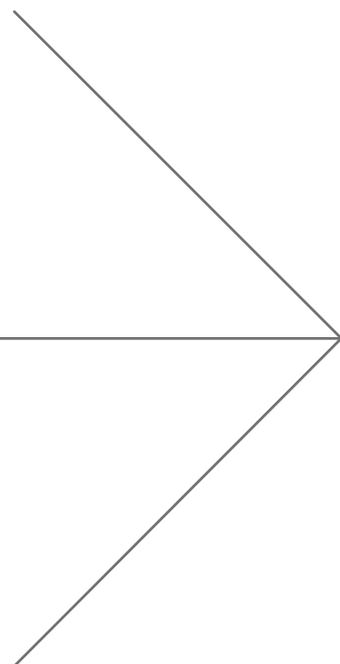
8. Informes Financieros p85.

8.1 Informe de los Auditores
Independientes p88.

8.2 Estados Financieros p90.

8.3 Nota a los Estados
Financieros p95.

**9. Declaración de
Responsabilidad p184.**





1. NUESTRA EMPRESA

1.1 Identificación Básica

Nombre: Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.

Nombre de Fantasía: Metro S.A.

Tipo de Sociedad: Sociedad Anónima

Dirección: Avda. Libertador Bernardo O'Higgins N° 1414, Santiago

RUT: 61.219.000-3

Inscripción Reg. De Valores: N° 0421, de 22 de septiembre de 1992

Audidores Externos: KPMG Auditores Consultores Ltda.

Documentos Constitutivos

Ley N° 18.772, publicada en el Diario Oficial de fecha 28 de enero de 1989, estableció normas para transformar la Dirección General de Metro, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, en sociedad anónima. La ley N° 18.772 fue modificada por el artículo 55 de la ley N° 18.899, publicada en el Diario Oficial de 30 de diciembre de 1989, y por el artículo 3°, letra a), de la ley N° 19.046, publicada en el Diario Oficial de 20 de febrero de 1991.

Constitución de la sociedad: escritura pública de fecha 24 de enero de 1990, otorgada ante el Notario de Santiago don Raúl Undurruga Laso.

Publicación del extracto social en el Diario Oficial de fecha 25 de enero de 1990.
Rectificación publicada en el Diario Oficial de fecha 26 de enero de 1990.

Inscripción: Con fecha 25 de enero de 1990 se inscribió la Sociedad en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, a Fs. 2681 N° 1427.

Direcciones

Oficina Principal

Oficina Principal: Avda. Libertador Bernardo O'Higgins N° 1414

Ciudad: Santiago de Chile

Comuna: Santiago

Teléfono: 22 937 3000 – 22 937 2000

Sitio web: www.metro.cl

Correo Electrónico: comunicaciones@metro.cl

Dirección Talleres

Neptuno: Avda. Dorsal N° 6252

Comuna: Lo Prado

Teléfono: 22 937 2490

Lo Ovalle: Callejón Lo Ovalle N° 192

Comuna: San Miguel

Teléfono: 22 937 2975

San Eugenio: San Eugenio N° 997

Comuna: Ñuñoa

Teléfono: 22 937 2979

Puente Alto: La Balanza N° 1018

Comuna: Puente Alto

Teléfono: 22 937 7357

1.2 Nuestra Historia

Metro cumplió 46 años en el año 2014, período en el que se ha transformado en el eje estructurante del transporte de la capital. Hoy más del 60% de todos los viajes que se realizan en el transporte público en Santiago pasan por Metro, lo que demuestra la gran importancia del tren subterráneo para la movilidad de Santiago.

- **1968:** El 24 de octubre el Presidente de la República, Eduardo Frei Montalva, firmó el decreto que marca el nacimiento del Metro de Santiago, relevante medio de transporte público en la historia de Chile. El proyecto quedó en manos de la Dirección General de Obras Públicas a través de su Dirección de Planeamiento.
- **1969:** El 29 de mayo comenzaron las obras del tramo San Pablo - La Moneda de la Línea 1 y del Taller Neptuno, ese fue el inicio de una red concebida originalmente con un total de cinco líneas y una longitud de alrededor de 80 kilómetros.
- **1975:** El 15 de mayo un primer tren salió a las vías, recorriendo entre San Pablo y Estación Central, con lo que se inició el período de marcha blanca.

En septiembre se inauguró oficialmente el trayecto San Pablo - La Moneda, iniciándose así la operación de Metro de Santiago. En los primeros meses la gente iba a sus instalaciones a pasear, subirse a las escaleras mecánicas, maravillarse con este espacio moderno, limpio y lleno de tecnología.
- **1977:** Marzo fue el mes en el que se entregó la primera obra de extensión de la red: la continuación de la Línea 1 hasta la estación Salvador.
- **1978:** Se inauguró la Línea 2 con las estaciones que van desde Los Héroes a Franklin, a las que el 21 de diciembre del mismo año se sumaron seis más hasta Lo Ovalle.
- **1980:** Concluyeron los trabajos para la extensión de la Línea 1 hasta la estación Escuela Militar. Con esta expansión se alcanzaron 25 kilómetros de red.

- **1987:** El 15 de septiembre el tren subterráneo creció con la apertura de dos nuevas estaciones: Santa Ana y Mapocho. Esta última cambió posteriormente de nombre, luego de que durante las excavaciones de este proyecto se produjera el notable descubrimiento de los restos del antiguo Puente Cal y Canto, el que fuera emblema de la ciudad durante más de un siglo.

En agosto se dio el vamos al sistema Metrobus, con 11 recorridos desde las estaciones Escuela Militar, Lo Ovalle y Las Rejas.

- **1989:** En enero se aprueba la Ley 18.772, por la cual la Dirección General de Metro, dependiente hasta ese entonces del Ministerio de Obras Públicas, pasa a ser una sociedad anónima, siendo sus accionistas la Corporación de Fomento de la Producción (Corfo) y el Fisco, representado por el Ministerio de Hacienda.
- **1990:** A partir de este año, Metro de Santiago genera una política concreta de oferta cultural, que comenzará a convertir a la empresa en un referente único de promoción y difusión de las artes a nivel nacional.
- **1993:** Se formaliza el primer proyecto MetroArte, instalaciones de arte público en estaciones de Metro. La primera obra fue “Interior Urbano”, de Hernán Miranda, ubicada en la estación Universidad de Chile.
- **1996:** Por medio de un convenio entre la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (Dibam) y Metro de Santiago, nació BiblioMetro, que consiste en puntos de préstamos de libros en distintas estaciones, con el objetivo de acercar la lectura a la gente.
- **1997:** En abril se inauguró un primer tramo de la Línea 5, desde el paradero 14 de Vicuña Mackenna (estación Bellavista de La Florida) hasta Plaza Italia (estación Baquedano), correspondiente a una longitud de 10,3 kilómetros.
- **1998:** En febrero comenzaron los trabajos de extensión de la Línea 5 hasta Santa Ana. En este proyecto se utilizó el método NATM (New Austrian Tunneling Method), que consiste en la construcción de interestaciones y estaciones por tuneado, es decir, sin abrir la superficie, minimizando así las perturbaciones a la comunidad y haciendo más eficiente los trabajos.

- **1999:** En su compromiso por poner a disposición de todos los chilenos las más distintas manifestaciones artísticas, Metro de Santiago decidió crear la Corporación Cultural MetroArte.
- **2000:** El 21 de marzo fueron inauguradas tres nuevas estaciones de la Línea 5, cruzando el centro histórico de la capital: Bellas Artes, Plaza de Armas y Santa Ana, conectando esta última con la Línea 2. A esa fecha, Metro transportaba cerca de un millón de pasajeros diariamente, a través de sus 40,4 kilómetros de recorrido y 52 estaciones.
- **2002:** Se inició la construcción de la Línea 4 hacia Puente Alto, anunciada el año anterior. Esta unió 11 comunas y benefició a más de un millón de habitantes.
- **2004:** El 31 de marzo se inauguró la extensión poniente de Línea 5, sumando dos nuevas estaciones, Cumming y Quinta Normal.

El 8 de septiembre Metro marcó un nuevo hito al cruzar de forma subterránea el río Mapocho para poner en servicio las estaciones Patronato y Cerro Blanco de la extensión norte de la Línea 2.

El 22 de diciembre entraron en operación las estaciones El Parrón y La Cisterna, correspondientes a la extensión sur de Línea 2. De este proceso de crecimiento aparecen también las estaciones intermodales, que permiten una mejor interacción entre el tren urbano y otros medios de transporte, principalmente microbuses. Hoy existen en las estaciones Vespucio Norte, Pajaritos, La Cisterna, Lo Ovalle y Bellavista de La Florida.

- **2005:** El 25 de noviembre fueron puestas en servicio las estaciones Cementerios y Einstein de Línea 2 hacia el norte. En tanto, el primer tramo de la Línea 4 se inauguró el 30 de ese mismo mes. Comprendía el trayecto subterráneo entre las estaciones Tobalaba y Grecia, y en viaducto entre Vicente Valdés y Plaza de Puente Alto.

- **2006:** En marzo se inauguró el último trazado de la Línea 4, con lo que se conectaron definitivamente las estaciones Puente Alto y Tobalaba. Hasta este momento era el recorrido más extenso de todo el sistema con 24,7 kilómetros y 22 estaciones uniendo las comunas de Providencia, Ñuñoa, La Reina, Peñalolén, Macul, La Florida y Puente Alto.

La Línea 4 se complementó con la inauguración de un ramal, la Línea 4A, que desde agosto de ese año conecta las líneas 2 y 4. Finalmente, se agregó el tramo Dorsal - Vespucio Norte, que completa la extensión de la Línea 2 hasta la actualidad.

- **2007:** Se inauguró el nuevo sistema de transporte de la capital, Transantiago, en el que Metro es el eje estructural de la movilidad de los santiaguinos. El efecto: llegaron nuevos usuarios, se duplicó la demanda y, con ello, también su rentabilidad social. Paralelamente se iniciaron las obras de extensión de la Línea 1 hacia el oriente y de Línea 5 hacia el poniente, así como la construcción de la nueva estación San José de La Estrella en Línea 4.

- **2008:** En el año de su 40º aniversario, se inauguró el terminal intermodal Vespucio Norte, las primeras guarderías de bicicletas (BiciMetros) y el SubCentro en estación Escuela Militar. En cuanto a la operación, se amplió el horario del Servicio Metro Expreso en la Línea 4 y se implementó en la Línea 5. Las rutas roja y verde habían sido puestas en marcha en 2007, año en que la medida fue premiada por la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte como la mejor intervención del sistema de transporte.

- **2009:** En el marco de una etapa de consolidación mayor, se inauguró en noviembre la estación San José de La Estrella (La Florida) en Línea 4.

- **2010:** Tres nuevas estaciones: Manquehue, Hernando de Magallanes y la nueva terminal Los Dominicos se sumaron al oriente. En la Línea 5 comenzó a funcionar la primera etapa de la extensión hasta Pudahuel, sumándose las estaciones Gruta de Lourdes, Blanqueado, Lo Prado, San Pablo y Pudahuel.

- **2011:** En febrero se inauguró la ampliación de la Línea 5, con siete nuevas estaciones: Barrancas, Laguna Sur, Las Parcelas, Monte Tabor, Del Sol, Santiago Bueras y Plaza de Maipú, que comprende un total de 8,6 kilómetros.

En julio la empresa anunció el trazado de dos nuevas líneas: 3 y 6. Esta expansión, que se concretará entre 2017 y 2018, representa la consolidación del proyecto más ambicioso de Metro de Santiago, que significará la integración de cinco nuevas comunas.

Empiezan las obras iniciales de ingeniería y los procesos técnicos para el comienzo de las nuevas líneas.

- **2012:** Metro dio inicio a los trabajos físicos de las nuevas Líneas 3 y 6 con la inauguración de las obras previas en las distintas comunas de la capital. El proceso se realizó contando con la participación ciudadana, en el marco de la Declaración de Impacto Ambiental de Piques y Galerías.

Como una señal clara de mejorar el servicio y respondiendo a una de las principales demandas de los ciudadanos, el segundo semestre llegaron los primeros trenes con aire acondicionado a la Línea 1.

- **2013:** Comienza la etapa de túneles y galerías del proyecto de Nuevas Líneas 3 y 6. Se adjudica la licitación de trenes y moderno sistema de conducción.

Metro se hace cargo de la administración de la tarjeta de carga (Bip!) de todo el sistema de transporte de la ciudad. En diciembre del año 2012, la empresa firmó un contrato con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el cual se estableció que Metro será el operador único de la tarjeta bip! hasta 2019, labor que recaía antes en el Administrador Financiero del Transantiago (AFT). El 1 de julio de 2013 comenzó el traspaso formal de funciones, concretándose la transferencia en el mes de septiembre del mismo año.

- **2014:** Durante el año 2014, la construcción de las Líneas 6 y 3, el proyecto más desafiante de la historia de Metro, continuó avanzando: se terminaron de licitar los túneles, piques y galerías, así como la mayoría de los elementos constitutivos de sistemas. Se erigieron casi 13 km de túneles y 2 km de galerías, además de 55 piques y de ellos el 93% está terminado.

Asimismo, con el objetivo de financiar la construcción de las futuras Líneas 3 y 6, así como los proyectos de modernización de la red, Metro llevó a cabo por primera vez la colocación de bonos en el mercado internacional por US\$500 millones, operación que se materializó en Nueva York. Complementario a esto, en diciembre, Metro firmó el mayor contrato bancario internacional de su historia, por un total de US\$800 millones, suscrito con los bancos BNP Paribas y Sumitomo Mitsui como agentes de la operación.

1.3 Prioridades Estratégicas de Metro

Para el 2014 se definieron 10 proyectos estratégicos corporativos los cuales tienen la finalidad de cerrar las brechas entre el nivel de desempeño actual y esperado, y de esta manera, alcanzar los objetivos estratégicos de Metro S.A. para cada uno de los pilares estratégicos: Clientes, Crecimiento, Eficiencia, Sostenibilidad y Personas. Estos proyectos estuvieron principalmente orientados a mejorar la experiencia de viaje de nuestros pasajeros, el desarrollo de proyectos de expansión de nuestra red y la gestión de nuestros trabajadores.

CLIENTES	CRECIMIENTO	EFICIENCIA	SOSTENIBILIDAD	PERSONAS
Implementación Estrategia de servicio. (FASE II)	Maximización capacidad transporte red actual	Implementación plan de desarrollo de negocios no tarifarios y canal de ventas	Implementación plan de mitigaciones medioambientales	Estudio Cultura ADN Metro
Implementación Estrategia comunicación con clientes	Desarrollo Proyecto P63	Modernización de trenes NS74		Estudio Cultura ADN Metro
MetroSafety fase Normalización + (FASE II)				

Misión, Visión y Valores

Misión

La Misión de la empresa se encuentra definida de la siguiente forma:

“Garantizar, como eje estructurante del transporte público, una experiencia de viaje en medios eléctricos de manera sustentable, eficiente, con calidad, confiabilidad y seguridad.

Entregar, complementariamente, servicios que aporten a la rentabilidad de la empresa, que ayuden a financiar su expansión y que contribuyan a la calidad de vida de los ciudadanos, cuidando el uso eficiente de los recursos públicos”.

Garantizar: Nos hacemos cargo de la oferta de transporte, coordinamos, si no hay Metro ponemos buses.

Sustentable: Económica, social y medioambiental.

Eficiente: Menor costo operacional y financiero posible; clase mundial.

Eje estructurante: Conectividad.

Confiabilidad: Incluye promesa de servicio, tiempos de viaje (puntualidad), incidentes, oportuna comunicación y transparencia.

Seguridad: Safety & security.

Servicios: Incluye servicios comerciales, cultura, transferencia intermodal.

Visión

La Visión de la empresa se encuentra condensada en los siguientes 2 puntos:

Ser una empresa del Estado respetada por los ciudadanos por su servicio, eficiencia y seguridad.

Ser una empresa que atrae muy buenos profesionales y que se gestiona con meritocracia.

Valores

Los valores se centran en cinco principios fundamentales construidos por los propios trabajadores de Metro. Estos valores servirán para marcar las decisiones y acciones de todos quienes laboran en la empresa, son complementarios entre sí y conjugan lo que el personal de Metro es y lo que aspira a ser. Estos valores se resumen en:

Preocupación por el cliente: trabajamos por ser una de las mejores empresas de servicio del país.

Seguridad: Tu seguridad está primero.

Eficiencia: Deseamos ser un referente para los otros metros del mundo.

Colaboración: Trabajando juntos, avanzamos más rápido.

Transparencia: La transparencia está detrás de todos nuestros actos.

1.4 Sector Industrial

El principal mercado en el cual participa la Sociedad es el transporte masivo de pasajeros en la Región Metropolitana y está constituido por usuarios que buscan un viaje rápido y seguro. En la actualidad, Metro participa en más de un 60% de todos los viajes del transporte público de Santiago.

Además, a partir de julio de 2013, Metro se convierte en el administrador del 100% de las cargas de la tarjeta Bip! que se realizan en el sistema, sumando a la red de carga subterránea los puntos de venta en superficie.

La empresa participa además en otros rubros, como son el arriendo de espacios publicitarios, el de arriendo de locales y espacios comerciales y una nueva área de consultorías en el extranjero.

1.5 Actividades y Negocios

1.5.1 Objeto de la Sociedad

El objeto de la compañía se encuentra definido de la siguiente forma:

“La Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. tiene por objeto la realización de todas las actividades propias del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos u otros medios eléctricos complementarios y las anexas a dicho giro, pudiendo con tal fin ejecutar cualquier acto u operación relacionados con el objeto social.”

El radio de acción de Metro, se circunscribe a la Región Metropolitana de Santiago, en concreto al Gran Santiago, donde se desarrollan los siguientes negocios:

Transporte: Transporte de pasajeros a través de las Líneas 1, 2, 4, 4A y 5 de la Red de Metro.

Negocios No Tarifarios: Los negocios no tarifarios representaron el 20% de los ingresos totales de la empresa durante el año 2014.

El funcionamiento de las líneas de negocios no tarifarios ha generado externalidades positivas para la comunidad, traduciéndose en bienestar social de triple impacto en temas de inclusión, disposición de servicios de valor agregado y generación de pertenencia con la imagen de la empresa.

Los negocios no tarifarios de Metro S.A. y sus principales características son:

Arriendo de Locales Comerciales: Rentabiliza los espacios y locales comerciales a lo largo de la red de Metro.

Publicidad: Este negocio utiliza la infraestructura de Metro, los distintos espacios y trenes, para explotarlos como soportes publicitarios. Los operadores JCDecaux y SubTV son los responsables de administrar y comercializar la publicidad estática y dinámica respectivamente.

- **Telecomunicaciones:** Negocio asociado a la tecnología, principalmente a la ubicación en la red de Metro de antenas con cobertura indoor y outdoor, fibra óptica a través de ductos en nuestra red y zonas wifi gratuitas para nuestros usuarios.
- **Servicios y Cajeros Automáticos:** Rentabiliza espacios dentro de la red de Metro ubicando máquinas expendedoras, cajeros automáticos, teléfonos públicos y recarga de celulares con el objetivo de aportar servicios de utilidad para el cliente.
- **Arriendo de Terrenos:** Rentabiliza los terrenos residuales pertenecientes a Metro.
- **Operación de Intermodales:** Gestiona y rentabiliza las conexiones intermodales ubicadas en la red de Metro.
- **Consultorías en el extranjero:** Esta línea de negocios se desarrolla gracias a la experiencia y expertise que la empresa ha desarrollado a lo largo de sus más de 40 años de vida. Actualmente, Metro cuenta con una cartera de clientes compuesta por entidades públicas y privadas en las ciudades de Lima, Panamá, Buenos Aires y Río de Janeiro, entre otras.
- **Canal de Ventas:** Da cumplimiento al contrato suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Metro, en relación a la prestación de los servicios de emisión del medio de acceso, su servicio de post venta y la operación de la red de comercialización de carga del medio de acceso para el Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago.

El Canal de Ventas administra la red de carga de tarjeta Bip!, en sus canales presenciales y remotos, siendo responsable de realizar las innovaciones en los distintos canales de carga con el objetivo maximizar la red de superficie, brindando mayores facilidades y comodidades a los usuarios.

Asimismo, Canal de Ventas tiene a su cargo la fabricación y comercialización de la tarjeta Bip! en sus distintos formatos y de la Tarjeta Nacional Escolar.

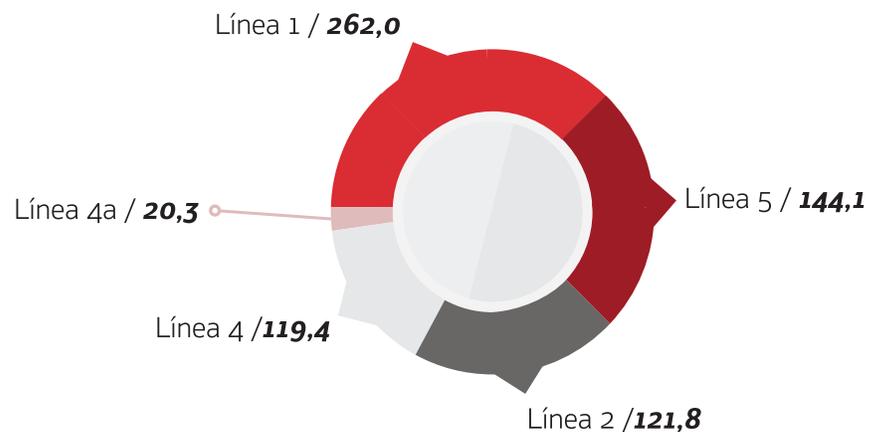
1.5.2 Operación de la Red

Afluencia

En el año 2014 la afluencia de pasajeros en la red alcanzó a 667,6 millones de viajes, lo que significa un aumento de 0,12% respecto al año 2013. El tren subterráneo continúa siendo el eje estructurante del transporte público capitalino.

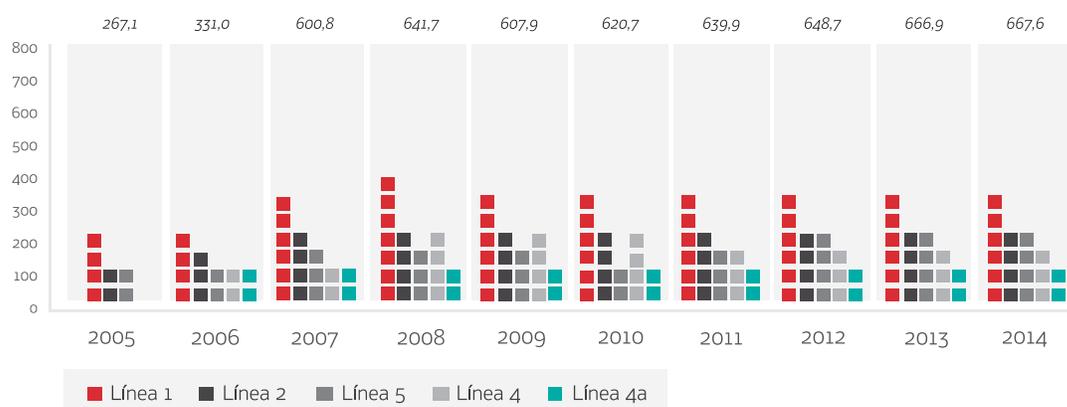
La afluencia del año 2014 se distribuyó como sigue: Línea 1, 39,2%; Línea 2, 18,3%; Línea 4 17,9%; Línea 4A, 3,0% y Línea 5, 21,6%. La afluencia media por día laboral, en el año 2014, llegó a 2,268 millones de viajes.

COMPOSICIÓN POR LÍNEA AFLUENCIA 2014 (Millones de Pasajeros)



En el año 2007, con la implementación del Sistema Público de Transporte Transantiago, Metro incrementó su afluencia en 81%. A partir del año 2009, la empresa experimentó una tendencia al alza respecto de los viajes realizados, incrementando en 9,7% la afluencia.

COMPOSICIÓN POR LÍNEA AFLUENCIA 2014 (Millones de Pasajeros)



Oferta de Transporte

Con respecto a los kilómetros recorridos, durante el año 2014 se produjeron más de 140 millones de coche kilómetros en la red.

En tanto, el índice de avería de trenes por millón de Coche Km de trenes, con impacto superior a los 5 minutos (todo horario), alcanzó los 0,7 (averías/MMCkm), lo que representa una mejora del 36% respecto al año anterior.

1.5.3 Proveedores

Dentro del grupo de proveedores relevantes para Metro durante el año 2014, se encuentran:

Proveedor	Detalle
Faiveley Transport Chile Ltda.	Repuestos para Mantenimiento correctivo y preventivo de trenes ASO2, NS93, NS74
Alstom Chile S.A	Repuestos para Mantenimiento correctivo y preventivo de trenes ASO2, NS93, ASO4
Thyssenkrupp Elevadores S.A	Repuestos de transporte vertical para equipos de estaciones, correspondientes a ascensores, escaleras mecánicas, salva escaleras y plataformas.
Lucchini Rs S.P.A	Suministro de ruedas de rodadura para trenes ASO2
Grupos Diferenciales S.A	Repuestos para el mantenimiento de puentes diferenciales de trenes NS93 y NS74
Mersen Chile Ltda.	Repuestos Eléctricos (Fusibles y escobillas) para trenes NS93 y NS 74
Chilectra S.A	Suministro de servicios y materiales para el sistema de alimentación eléctrica del Metro.
Archivert S.A	Suministro de tarjetas BIP! al portador
Salinas y Fabres S.A	Repuestos para el mantenimiento de puentes diferenciales y boguie de trenes NS93
Skf Chilena S.A.I.C	Suministro de rodamientos para el mantenimiento mecánico de trenes NS74 y NS93

1.5.4 Clientes

Los principales clientes corresponden a los usuarios de transporte de las Líneas 1, 2, 4, 4A y 5 de la Red de Metro. Además las empresas que publicitan en la red, a través de JC Decaux, empresa que comercializa los espacios publicitarios de estaciones y trenes, y los arrendatarios de los locales y espacios comerciales de las estaciones. Además desde 2013, los pasajeros que utilizan la tarjeta Bip! forman parte de los clientes de Metro.

1.5.5 Marcas y Patentes

La Empresa es titular, al 31 de diciembre de 2014, de las siguientes marcas comerciales registradas en diferentes clases, en el Instituto Nacional de Propiedad Industrial:

● **De las marcas denominativas:** “Metro”, “Metrobús”, “Metropolitano”, “Subterráneo”, “Metro a Metro”, “El Ferrocarril Metropolitano”, “Metrovisión”, “Metropublicidad”, “Metroclub”, “Club Metro”, “Metromático”, “Metro Channel”, “Metro News”, “Metro Noticias”, “Metro Center”, “Viapass”, “Fullpass”, “Transpass”, “Metro Express”, “El Metro te cuida, Cuida el Metro”, “Metro Full Card”, “Metro Card”, “Metro Pass”, “Metromarket”, “Metro Estación Universidad de Chile”, “Metroligero”, “MetroChile”, “Metro Chile”, “Metro-Chile”, “Red Metro”, “Metro Red”, “Metrin”, “Metropolitana”, “Metro de Santiago”; “Cuentos en el Metro”, “Cuentos Metro”, “Cuentos Urbanos”, “Cuentos Urbanos de Metro”, “Cuentos Urbanos en el Metro”, “Metro Cuentos Urbanos”, “Metrocuentos”, “Metrourbano”, “Multired”, “Multitrans”, “Bici Metro”, “Metro Bici”, “Te llevo bajo la piel”, “Metroboutique”, “Metro, pasa por ti”, “Red de Clientes Metro”, “Te-Guio”.

● **Etiquetas:** 8 etiquetas, en diferentes clases.

● **De las marcas mixtas:** “Metro”, “Metrobús”, “Metrotren”, “Metroexpreso”, “Metrotaxi”, “MetroInforma”, “Metro S.A.”, “MetroArte”, “El Metro en la Cultura”, “Metroeventos”, “Metrored”, “Ventana Cultural”, “Metroservicios”, “Metro a Metro”, “Metro de Santiago”, “Conozcámonos”, “Metronet”, “Metro Cultura”, “Metroexpress”, “Redmetro”, “Metrocard”, “Metropass”, “Metroligero”, “Metro

Tienda”, “Metro en la Cultura”; “Carga Fácil”, “MetroTV”, “Multired”, “Multitrans”, “TVMetro”, “Metro Bici”, “Te llevo bajo la piel”, “Metrociudadano”, “Red Bip!”, “Santiago matemático un desafío entretenido”.

- **Frase de propaganda:** “El Metro te cuida, Cuida el Metro”, “Metro, pasa por ti”, “Metro de Santiago, pasa por ti”, “Metro ciudadano pasa por ti”.

Patentes de invención

Durante el año 2014 continuó en Europa y Venezuela, la tramitación de solicitudes de patentes de invención referentes a la Tarjeta Multivía (“Dispositivo de Control y Seguridad que registra la carga y el cobro electrónico de Tarifas respecto de una Tarjeta de proximidad con un monto determinado en un Sistema de Transporte de Pasajeros”).

La tramitación efectuada con el mismo propósito en otros países, concluyó anteriormente con la concesión de patentes en Estados Unidos, (Registro N° 7,229,016, de 12 de junio de 2007); México (Registro N°253570, de 18 de enero de 2008); Perú (Registro N° 5070, de 22 de agosto de 2008); Argentina (Registro N° ARO48314B1, de 14 de junio de 2010); y finalmente a fines del año 2011, en Ecuador (Registro N° PI-11-2072, de fecha 30 de septiembre de 2011).

En Chile, con la concesión de patente el 11 de agosto de 2009, N° de Registro 45.663, concluyó la tramitación de la solicitud de patente de invención de un “Sistema y Método para la Detección de Escobillas o Frotadores Negativos utilizados para la determinación de la Posición de Trenes en una Ferrovía, particularmente de trenes con rodado neumático”.

Con anterioridad, el 31 de diciembre de 2008, N° de Registro 44.277, concluyó la tramitación de la solicitud de patente de invención de un “Sistema para detectar la Condición de Inflado en neumáticos portadores o guías de trenes tipo metropolitano”.

1.5.6 Propiedades y Equipos

Las instalaciones y equipos que utiliza la Sociedad en el desarrollo de sus actividades, tales como estaciones, túneles, material rodante, vías, equipamiento eléctrico, herramientas, repuestos, locales comerciales, edificios, etc., son de su propiedad y están ubicados en la Región Metropolitana.

Dentro de los edificios que posee Metro se encuentran:

1. Edificio Corporativo y SEAT. Oficinas centrales de la empresa emplazadas en un terreno de 11.250 m² con cerca de 33.781 m² construidos en la esquina de Lord Cochrane con Alameda n° 1414, sobre estación La Moneda. Comuna de Santiago.

2. Talleres y cocheras para mantención y bodegaje de trenes. Suman un total de 488.539 m² de terreno. Estos son los siguientes:

Talleres Neptuno L1: Están ubicados en Av. Dorsal n° 6252, comuna de Lo Prado. Tienen una superficie total de 220.455 m².

Talleres Lo Ovalle L2: Están ubicados en Av. Lo Ovalle n° 1001, comuna de San Miguel. Tienen una superficie total de 54.038 m².

Cocheras Intermedias L4: Están ubicados en Av. Américo Vespucio Sur n° 3652, comuna de Peñalolén. Tienen una superficie total de 59.486 m².

Talleres Puente Alto L4: Están ubicados en Av. Nemesio Vicuña S/N, comuna de Puente Alto. Tienen una superficie total de 104.000 m².

Talleres San Eugenio L5: Están ubicados en Av. Vicuña Mackenna n°1290, comuna de Ñuñoa. Tienen una superficie total de 50.560 m².

Para el desarrollo de las líneas 3 y 6, se contempla la integración de dos nuevos talleres y cocheras, para cada una de las nuevas líneas.

Talleres Terminal Norte L3: Están ubicados en la esquina de Av. Américo Vespucio con Autopista Los Libertadores (Ruta CH 57), comuna de Quilicura. Tienen una superficie de 133.806 m².

Talleres Suiza L6: Están ubicados en la esquina de Av. Pdte. Salvador Allende S/N, comuna de Cerrillos. Tienen una superficie de 47.886 m².

Por otro lado, Metro cuenta hoy con 103 kilómetros de red, 108 estaciones, 4 talleres, 7 espacios y multisalas culturales. También posee seis tipos de trenes, diferenciándose cada uno en el tipo de rodado (neumático o acero) y el año de fabricación. En total, Metro cuenta con una flota de 1.093 coches, todos situados en la Región Metropolitana.

1.5.7 Seguros

Metro S.A., mantiene actualmente contratadas diversas pólizas de seguro, las que se encuentran vigentes y corresponden al siguiente detalle: **póliza de Responsabilidad Civil General** con la Compañía RSA Seguros Chile S.A.; **póliza de Incendio y Adicionales**, para las siguientes ubicaciones: Complejo Central Administrativo, Oficinas de Metro S.A. ubicadas en Miraflores, Talleres Neptuno, Talleres Lo Ovalle, Talleres San Eugenio, Talleres Puente Alto, Cocheras Intermedias Línea 4, Almacenes Vasconia, Intermodal Pajaritos, Intermodal Vespucio Norte, Intermodal Estación del Sol, Intermodal La Florida, Intermodal Lo Ovalle, con Adicionales de Sismo sólo para Edificio Casona y de la Gerencia General, con la Compañía Mapfre Seguros Generales de Chile S.A.; **póliza de Vida para el Rol Ejecutivo** de Metro S.A. con la Compañía Chilena Consolidada Seguros de Vida Chile S.A.; **póliza de Accidentes de Pasajeros** con la Compañía Bice Vida Compañía de Seguro S.A.; **póliza de Vida para Vigilantes** con la Compañía Chilena Consolidada Seguros de Vida Chile S.A. y **póliza Flotante de Transporte de Carga** con la Compañía RSA Seguros Chile S.A.

Metro S.A., mantiene además, pólizas vigentes para su proyecto de Líneas 6 y 3, que dan cobertura a los riesgos específicos de dichas obras, las que corresponden al siguiente detalle: **póliza de Responsabilidad Civil** con la

Compañía RSA Seguros Chile S.A.; **póliza de Todo Riesgo Construcción y Montaje** con la compañía de Seguros Generales Penta - Security S.A.

1.5.8 Contratos

La empresa mantiene contratos con terceros en relación a diversos ámbitos, siendo los más relevantes aquellos que se detallan a continuación:

Contrato con la empresa JCDecaux, para el arriendo de espacios publicitarios en estaciones y trenes del Metro.

Contrato con el Banco Santander Chile, para el servicio de cuentas corrientes y otros servicios bancarios.

Banco del Estado de Chile, para el servicio de administración de la Cartera de Inversiones Financieras de Metro S.A.

Contrato de mantenimiento de hardware de red y de soporte a usuarios y administración de red con Integración de Tecnologías ITQ Ltda. y Soporte Sistema ERP SAP Financiero Contable con Novis S.A., entre otros.

Contratos con proveedores de servicios de mantenimiento y aseo en talleres, trenes, estaciones, vías y edificios y otros servicios: Servicios Industriales GVL Comao Ltda; Alstom Chile S.A.; CAF Chile S.A.; Balfour Beatty Chile S.A.; Siemens S.A.; Sometec S.A.; Bitelco Diebold Chile Ltda.; Garage INC S.A.; Thyssenkrup Elevadores S.A.; Inversiones Cosenza Ltda.; ISS Servicios Integrales Ltda.; Proyectos y Productos Profesionales Ltda.

Contratos con proveedores de servicios de casino, guardias de seguridad, operadoras telefónicas, auditoría y otros servicios generales: Central Restaurantes Ltda., Eulen Seguridad S.A., Securitas S.A., Esert Servicios Integrales de Seguridad Ltda., Securitas S.A.; GTD Telesat S.A., Entel PCS Telecomunicaciones S.A., Ernst & Young Servicios profesionales de Auditoría, Dimacofi S.A., entre otras.

Contratos con proveedores operadores Canal de Venta Subterráneo: EME Servicios Generales Ltda., Consorcio GSI SPA e Ingeniería en Electrónica Computación y Medicina S.A.

Contratos con proveedores operadores Canal de Venta Superficie: Transbank S.A.; Soc.de Recaudación y Pagos de Servicios Ltda.(Servipag); BancoEstado Centro de Servicios S.A.

1.6 Actividades Financieras

La Sociedad mantiene cuentas corrientes en el Banco Santander Chile, Banco de Chile, Banco BICE y Banco del Estado de Chile, para facilitar el pago de sus compromisos con los distintos proveedores de bienes y servicios, así como con sus trabajadores. Los activos financieros que mantiene la empresa corresponden a depósitos a plazo y pactos con compromiso de retroventa (instrumentos de renta fija), todos ellos detallados en las notas a los estados financieros. Estas operaciones se realizan, con bancos locales cuyas clasificaciones de riesgo para depósitos de corto plazo y largo plazo sean iguales o superiores a N1+ y AA- respectivamente o con corredoras de bolsa, que sean filiales de bancos locales, con responsabilidad solidaria de dichos bancos, y con bancos internacionales cuya clasificación de riesgo sea igual o superior a A1 o su equivalente. Las inversiones financieras deben estar de acuerdo con la Política de Inversión Financiera proporcionada por Metro S.A., la cual es consistente con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Hacienda sobre esta materia. La cartera de inversiones financieras es administrada por una entidad externa, la cual corresponde a Banco del Estado de Chile.

1.7 Análisis Estratégico: Factores de Riesgo

Metro se encuentra expuesto a diversos riesgos asociados al mercado, como también a riesgos propios de su negocio, y para ello ha creado instancias dentro de su organización, que buscan la generación de estrategias que permitan minimizar estos riesgos y disminuir los potenciales efectos adversos que éstos conllevan.

Respecto de la demanda de pasajeros, debe considerar la actividad económica del país, el nivel de empleo y la inflación, entre otros factores relevantes. En relación a la tarifa técnica, esta tiene como objetivo la cobertura de costos de la empresa, la cual se compone por: costos operacionales, reposición de activos y deuda, en un plazo de 40 años. Dicha tarifa es actualizada mensualmente por el polinomio de indexación, que recoge la variación de las variables que componen la estructura de costos de largo plazo de la Sociedad (IPC, dólar, euro, el precio de la potencia y la energía eléctrica). Lo anterior, permite un calce natural ante variaciones del costo, producto de un alza en alguna de las variables que componen el polinomio.

Cabe señalar, que la tarifa a público es distinta de la que percibe Metro por pasajero transportado. Mientras que en diciembre de 2014 los clientes pagaron \$700 en hora punta, \$640 en horario valle y \$590 en horario bajo, en promedio la Sociedad percibió ese mes una tarifa técnica de \$349,25 por cada pasajero.

Dentro de los principales riesgos que podrían afectar el desempeño de Metro, se pueden identificar los siguientes:

Riesgos Financieros: Dentro de este grupo, se encuentra riesgos de mercado, liquidez y riesgo crediticio.

La estructura de la deuda financiera al 31 de diciembre de 2014, se encuentra denominada en UF 65% y en dólares el restante 35%. Lo anterior implica el riesgo asociado al tipo de cambio, el cual, dado el Polinomio de Indexación, que actualiza la tarifa técnica, ante variaciones del Dólar y Euro, además de otras variables, produce un “hedge natural” en el flujo operacional de largo plazo.

Para reducir riesgos asociados a tasa de interés (Libor) respecto de créditos contratados a tasa variable, Metro cuenta con una Política de Cobertura, la que entre otras acciones, permite efectuar operaciones de derivados como Cross Currency Swap (CCS) y colocación de bonos a tasa fija en UF.

En febrero de 2014 Metro S.A. colocó, por primera vez, bonos en el mercado financiero internacional por MMUSD 500 a una tasa de 4,85%, destacando

el alto grado de participación de los inversionistas extranjeros, los cuales alcanzaron una demanda de 7,6 veces el monto de la colocación.

Respecto a la liquidez, los ingresos asociados al transporte de pasajeros de Metro, se descuentan diariamente de los fondos recaudados por el Canal de Ventas de Metro, generando la liquidez necesaria para cubrir compromisos. Adicionalmente, Metro cuenta con líneas de crédito bancarias debidamente aprobadas, lo cual permite reducir el riesgo de liquidez.

En relación al riesgo crediticio de cuentas por cobrar o de deudores comerciales, concerniente a los ingresos por locales comerciales, publicidad y facturas por cobrar. Este riesgo es limitado, ya que dichos ingresos corresponden a un 20% del total de ingresos ordinarios, dado a que el 80% restante corresponde a ingresos por tarifa técnica. La morosidad asociada a este tipo de deudores es considerada baja.

Asimismo, el nivel de exposición al riesgo asociado a los activos financieros está establecido por la Política de Inversión Financiera, la cual apunta a reducir riesgos gracias a la diversificación de la cartera estableciendo límites máximos a invertir por banco, junto con considerar clasificaciones de riesgos mínimas por emisor.

Riesgo del Capital: En relación a la gestión del capital, Metro busca mantener una estructura óptima de capital reduciendo su costo y asegurando la estabilidad financiera de largo plazo, junto con velar por el cumplimiento de sus obligaciones y covenants financieros establecidos en los contratos de deuda.

Metro, año a año, a través de Junta Extraordinaria de Accionistas capitaliza los aportes del Fisco y de Capital asociados al financiamiento de sus proyectos de expansión. Además, hace seguimiento de la estructura de capital a través de índices de endeudamiento y patrimonio.

Riesgo de Commodities: La energía eléctrica es el principal “commodity” que requiere la empresa para su operación. De existir un quiebre en el suministro, Metro cuenta con sistemas de alimentación de conexión directa en dos puntos al Sistema Interconectado Central (SIC), que alimentan las Líneas 1, 2 y 5,

como también, dos puntos para la alimentación de Línea 4. Además, dichos sistemas de alimentación se encuentran duplicados y diseñados con criterios redundantes, es decir, estos funcionan en modalidad “stand by”, de manera que frente a la falla de uno de ellos, el otro entra en operación en forma inmediata, existiendo siempre un respaldo que permite mantener el suministro de energía para la operación de la red en forma normal.

Conjuntamente, para el caso de las Líneas 1, 2 y 5, ante la eventualidad de una caída en el SIC, 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.

Asimismo, se debe señalar que en el mes de marzo de 2014, la Sociedad firmó el Contrato de Suministro Eléctrico con Enorchile S.A., el que rige a contar del 1º de abril de 2014 y permite asegurar el suministro de energía de la red actual, por un período de tres años (hasta el 31 de marzo de 2017).

1.8 Planes de Inversión

1.8.1 Políticas de Inversión y Financiamiento

Metro de Santiago destina importantes recursos a estudios y proyectos de inversión, tanto de expansión de su red como de mantención y mejoramiento de su infraestructura actual. La inversión en expansión tiene como objetivo consolidar a Metro como eje estructurante del sistema de transporte público de la capital, mientras que la inversión en mantención y mejoramiento busca mejorar la calidad del servicio y la seguridad y estabilidad de la operación, así como preservar y mantener las instalaciones y recintos y adecuar la tecnología a las necesidades de renovación y modernización de los equipos y sistemas, permitiendo brindar un servicio de calidad a nuestros clientes.

Respecto a las fuentes de financiamiento, durante el año 2014 las inversiones de reposición y mejoramiento de la infraestructura y equipos, fueron financiados con recursos provenientes de la operación y aportes de capital. En relación a las

inversiones necesarias para la expansión de la red, en general la componente importada de los equipamientos es financiada por Metro S.A. vía contratación de deuda, la que es repagada a través de incremento de la tarifa técnica de Metro S.A. En tanto la componente nacional, compuesta por la infraestructura, obras civiles y otros gastos, así como los aranceles e impuestos por la internación de los suministros importados, ha sido financiada con aportes del Fisco, los que posteriormente se capitalizan.

1.8.2 Plan de Desarrollo de Metro

Construcción de nuevas Líneas 3 y 6

Durante el año 2014, el proyecto más desafiante de la historia de Metro continuó avanzando. La inversión que concluirá en los años 2017 (Línea 6) y 2018 (Línea 3), implica una estructura de financiamiento compuesta por aportes de socios (Fisco y Corfo), que representan dos tercios de la inversión total y aportes de Metro, por un tercio de la inversión total.

Se trata de un proyecto de alto estándar, que recoge las mejores prácticas internacionales en materias como: puertas de andén, electrificación aérea, conducción automatizada, cámaras al interior de coches, aire acondicionado, sistema de información a pasajeros.

El año 2014 se terminaron de licitar los túneles, piques y galerías, así como la mayoría de los elementos constitutivos de sistemas. Se erigieron casi 13 km de túneles y 2 km de galerías, además de 55 piques y de ellos el 93% está terminado.

Al cierre del año, se han licitado y tiene contrato el 86% del presupuesto. El avance financiero fue 29% de una inversión de USD 2.758 millones.

1.8.3 Proyectos Asociados a la Operación

Durante el año 2014, se llevaron a cabo las siguientes mejoras a la red actual de Metro:

Remodelación de trenes: incorporación de aire acondicionado

En octubre 2013 se dio inicio a este proceso, que busca mejorar la experiencia de viaje de los usuarios del tren subterráneo. El proyecto de remodelación contempla dejar la totalidad de los coches de Línea 1 con aire acondicionado, para lo cual se contrató con los fabricantes de los trenes la instalación de estos equipos en la totalidad de la flota de Línea 1.

A fines del 2014, se completaron 12 trenes modificados, que sumados a los 14 nuevos trenes, que llegaron entre septiembre de 2012 y octubre de 2013, representan un 60% de la flota de Línea 1 con Aire Acondicionado. Se espera que a fines del 2015, se tenga la totalidad de estos trenes modificados.

Posterior a ello, las mejoras mencionadas se implementarán en cerca del 60% de los coches de Líneas 2 y 5.

Modernización Trenes NS74

En diciembre 2013 se contrató la ejecución de la Modernización, desarrollándose durante el 2014 la ingeniería de detalles de las modificaciones a efectuar en los trenes. Se inició además la construcción de la fábrica, ubicada en taller Neptuno, donde se realizarán las actividades asociadas al proyecto y que iniciará su producción a partir de marzo 2015. El 2016 circularán en las Líneas 2 y 5 los primeros trenes modernizados, entrando en servicio el trigésimo quinto de ellos hacia fines del 2018.

Proyecto accesibilidad universal

Durante el año 2014 se inauguraron ascensores en 7 estaciones de Líneas 1 y 2: Manuel Montt, Salvador, Universidad Católica, Las Rejas, Rondizzoni, San Miguel y Ciudad del Niño. Durante 2015, se completarán los estudios de ingeniería para las 7 estaciones de la segunda etapa, a saber: Toesca, La Moneda, República, Neptuno, Parque O'Higgins, El Llano y Lo Ovalle.

Adicionalmente, durante el primer semestre del 2014 se entregó proyecto piloto de Sistema de Información Audible NFC en Santa Lucía (apoyo para personas no videntes o con visión reducida). En el 2015 quedarán habilitadas 10 estaciones con este mismo sistema las cuales corresponden a Los Héroes Línea 1, Pedro de Valdivia, Las Rejas, Salvador, Los Héroes Línea 2, El Parrón, Plaza Puente Alto, Simón Bolívar, Plaza Maipú y Plaza de Armas.

Implementación del Sistema de Control Automático de Trenes

Durante el 2014 se realizaron actividades que han permitido avanzar en el desarrollo del proyecto. La puesta en servicio del sistema traerá beneficios asociados con la oferta de transporte y el consumo energético, entre otros.