



Santiago, 12 de octubre de 2011
GAF/106/2011



2011100148214

13/10/2011 - 11:10

Operador: ESALINAS

Nro. Inscrip: 421v - División Control Financiero Valores



SUPERINTENDENCIA
VALORES Y SEGUROS

Señor

Fernando Coloma Correa

Superintendente de Valores y Seguros

Avenida Libertad Bernardo O'Higgins 1449

Santiago

Ref.: Acompaña Prospecto refundido relativo a la emisión de bonos Serie K bajo la Línea de Bonos por Línea de Títulos inscrita en el Registro de Valores bajo el N° 681.

De nuestra consideración:

En representación de Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., inscrita en el Registro de Valores de esta Superintendencia con fecha 22 de septiembre de 1992, bajo el número 421, solicito a usted tener por acompañada copia impresa de una versión refundida del Prospecto en relación con la emisión de bonos Serie K bajo la Línea de Bonos por Línea de Títulos inscrita en el Registro de Valores de vuestra Superintendencia bajo el N° 681 con fecha 23 de septiembre de 2011. Hacemos presente que el texto del Prospecto que se adjunta en ningún caso altera los términos del Prospecto presentado a esta Superintendencia por cartas de fecha 19 de agosto de 2011 y 13 de septiembre de 2011, ni la complementación del Prospecto para la colocación de los bonos Serie K presentada por carta de fecha 27 de septiembre de 2011; y sólo tiene por finalidad refundir los términos de dichos documentos, para los efectos que esta Superintendencia estime procedentes.

Saluda atentamente a Ud.,

HERNÁN VEGA MOLINA

Gerente Administración y Finanzas
Metro S.A.

Adj.: Lo indicado
c.c.: Archivo

Av. Lib. Bernardo O'Higgins 1414

Teléfonos: 937 20 00 - 937 30 00

Fax: 56 / 2 / 699 24 75

Santiago - Chile

www.metro.cl

13/10/2011
RBF

PROSPECTO

EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS METRO S.A.

**EMISIÓN DE BONOS POR LÍNEA DE TÍTULOS
DESMATERIALIZADOS AL PORTADOR**

Santiago, Septiembre de 2011

PROSPECTO EMISIÓN DE BONOS POR LÍNEA DE TÍTULOS

Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.

1.0 DEFINICIONES

Para todos los efectos de este prospecto los términos definidos en este número, corresponderán tanto al singular como al plural de dichos términos, salvo que se indique lo contrario:

Activos Esenciales: significará aquellos activos sin los cuales el giro del Emisor no puede continuar o se vería sustancialmente disminuido y que son los siguientes: las obras de infraestructura en túneles y red de vías que constituyen el trazado de la red de Metro S.A., las estaciones y el material rodante.

Agente Colocador: significará Santander S.A. Corredores de Bolsa.

Banco Pagador: significará Banco de Chile, en su calidad de banco pagador de los Bonos.

Bolsa de Comercio: tendrá el significado asignado a este término en el número 5.2.6 de este instrumento.

Bancos de Referencia: tendrá el significado asignado a este término en el número 5.2.6 de este instrumento.

Bonos: significará los títulos de deuda a largo plazo desmaterializados emitidos conforme al Contrato de Emisión.

Contrato de Emisión: significará el contrato de emisión de bonos por línea de títulos de deuda, otorgado en la Notaría de Santiago de don Eduardo Avello Concha, con fecha 18 de agosto de 2011, anotado bajo el Repertorio N° 17.154-2011, con sus anexos, cualquier escritura posterior modificatoria y/o complementaria del mismo y las tablas de desarrollo y otros instrumentos que se protocolicen al efecto.

Control: tendrá el significado asignado a este término en el número 5.3.3.8 de este instrumento.

DCV: significará el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, sociedad anónima constituida de acuerdo a la Ley del DCV y el Reglamento del DCV.

Día Hábil Bancario: significará cualquier día del año que no sea sábado, domingo, feriado, treinta y uno de diciembre u otro día en que los bancos comerciales estén obligados o autorizados por ley o por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras para permanecer cerrados en la ciudad de Santiago.

Diario: significará el diario El Mercurio de Santiago o, si éste dejare de existir, el Diario Oficial de la República de Chile.

Documentos de la Emisión: significará el Contrato de Emisión, el Prospecto y los antecedentes adicionales que se hayan acompañado a la SVS con ocasión del proceso de inscripción de los Bonos.

Dólar: significará la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América.

Dólar Observado: significará el tipo de cambio del Dólar que publica diariamente el Banco Central de Chile en el Diario Oficial, según lo dispone el Capítulo I, número VI, del Compendio de Normas de Cambios Internacionales del Banco Central de Chile.

EBITDA: significará, respecto del Emisor, la suma, sin duplicación, y en un determinado período de cálculo, de lo siguiente: (i) ganancia bruta, menos gastos de administración, menos costos de distribución; más (ii) depreciación.

Emisión: significará la emisión de Bonos del Emisor conforme al Contrato de Emisión.

Emisor, Metro S.A., Metro o Empresa: significará Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.

Escrituras Complementarias: significará las respectivas escrituras complementarias del Contrato de Emisión, que deberán otorgarse con motivo de cada emisión con cargo a la Línea y que contendrán las especificaciones de los Bonos que se emitan con cargo a la Línea, su monto, características y demás condiciones especiales.

Estados Financieros: significará los estados financieros del Emisor presentados a la SVS.

Gravámenes Permitidos: tendrá el significado asignado a este término en el número 5.3.1.11 de este instrumento.

IFRS: significará los *International Financial Reporting Standards* o Estándares Internacionales de Información Financiera, esto es, el método contable que las entidades inscritas en el Registro de Valores deben utilizar para preparar sus estados financieros y presentarlos periódicamente a la SVS, conforme a las normas impartidas al efecto por dicha entidad.

Intereses Cargados: significará, respecto del Emisor, y en un determinado período de cálculo, (i) costos financieros (esto es, intereses por pagar, más intereses pagados); menos (ii) pagos hechos por el Fisco de intereses devengados y adeudados por el Emisor en dicho período y garantizados por el Fisco, los cuales serán determinados e informados por el Emisor al Representante de los Tenedores de Bonos mediante un certificado emitido anualmente por el gerente general del Emisor o por quien haga sus veces con tal objeto, conjuntamente a la información anual que debe enviar conforme al número Cuatro de la Cláusula Décima del Contrato de Emisión.

Ley de Mercado de Valores: significará la ley número dieciocho mil cuarenta y cinco de Mercado de Valores.

Ley de Sociedades Anónimas: significará la ley número dieciocho mil cuarenta y seis sobre Sociedades Anónimas.

Ley del DCV: significará la ley número dieciocho mil ochocientos setenta y seis sobre Entidades Privadas de Depósito y Custodia de Valores.

Línea: significará la línea de emisión de Bonos a que se refiere el Contrato de Emisión.

NCG setenta y siete: significará la Norma de Carácter General número setenta y siete, de veinte de enero de mil novecientos noventa y ocho, de la SVS, y sus modificaciones, o aquella norma que la reemplace.

Patrimonio Total: significará, respecto del Emisor, capital emitido, ganancias (pérdidas) acumuladas, primas de emisión, acciones propias en cartera, otras participaciones en el patrimonio, otras reservas, participaciones no controladoras.

Peso: significará la moneda de curso legal en la República de Chile.

Prospecto: significará el presente instrumento.

Registro de Valores: significará el registro de valores que lleva la SVS de conformidad a la Ley de Mercado de Valores y a su normativa orgánica.

Reglamento del DCV: significará el Decreto Supremo de Hacienda número setecientos treinta y cuatro, de mil novecientos noventa y uno.

Reglamento Interno del DCV: significará el reglamento interno del Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores.

Relación de Cobertura de Intereses: significará, respecto del Emisor, y para un determinado periodo de cálculo, la relación resultante de la división de (i) EBITDA, por (ii) Intereses Cargados.

Relación Deuda Patrimonio: significará, respecto del Emisor, y para un determinado período de cálculo, la relación resultante de la división de (i) pasivos corrientes totales (esto es, pasivos financieros corrientes, cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes, otras provisiones corrientes, pasivos por impuestos corrientes, provisiones por beneficios a los empleados corrientes, otros pasivos no financieros corrientes, pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta); más total pasivos no corrientes (esto es, pasivos financieros no corrientes, otras cuentas por pagar no corrientes, cuentas por pagar a entidades relacionadas no corrientes, otras provisiones no corrientes, pasivo por impuestos diferidos, provisiones por beneficios a los empleados no corrientes, otros pasivos no financieros no corrientes); por (ii) Patrimonio Total.

Representante de los Tenedores de Bonos: significará Banco de Chile, en su calidad de representante de los Tenedores de Bonos.

Resguardos: tendrá el significado asignado a este término en el número 5.3.1.2 de este instrumento.

SVS: significará la Superintendencia de Valores y Seguros de la República de Chile.

Tabla de Desarrollo: significará la tabla en que se establece el valor de los cupones de los Bonos.

Tasa de Prepago: tendrá el significado asignado a este término en el número 5.2.6 de este instrumento.

Tasa Referencial: tendrá el significado asignado a este término en el número 5.2.6 de este instrumento.

Tenedores de Bonos: significará cualquier inversionista que haya adquirido y mantenga inversión en Bonos emitidos conforme al Contrato de Emisión.

UF: significará Unidades de Fomento, esto es, la unidad reajutable fijada por el Banco Central de Chile en virtud del artículo treinta y cinco de la ley número dieciocho mil ochocientos cuarenta o la que oficialmente la suceda o reemplace. En caso que la UF deje de existir y no se estableciera una unidad reajutable sustituta, se considerará como valor de la UF aquél valor que la UF tenga en la fecha en que deje de existir, debidamente reajustado según la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor, calculado por el Instituto Nacional de Estadísticas (o el índice u organismo que lo reemplace o suceda), entre el día primero del mes calendario en que la UF deje de existir y el último día del mes calendario inmediatamente anterior a la fecha de cálculo.

2.0. IDENTIFICACIÓN DEL EMISOR

- | | | | |
|------|--|---|---|
| 2.1. | Nombre o Razón Social | : | Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. |
| 2.2. | Nombre de Fantasía | : | Metro S.A. |
| 2.3. | R.U.T. | : | 61.219.000-3 |
| 2.4. | Nº de Inscripción
Registro de Valores | : | 421 de fecha 22 de septiembre de 1992 |
| 2.5. | Dirección | : | Avda. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 1414, Santiago |
| 2.6. | Teléfono | : | (02) 9373101 |
| 2.7. | Fax | : | 252 63 18 |

2.8. Dirección página web : www.metro.cl

3.0. ACTIVIDADES Y NEGOCIOS

3.1 Reseña histórica

a) Antecedentes Legales de la Empresa

Mediante Decreto Ley N° 257, de fecha 07 de enero de 1974, publicado en el Diario Oficial de fecha 22 de enero del mismo año, se crea la Dirección General de Metro, como servicio público dependiente del Ministerio de Obras Públicas, cuyo objetivo principal es todo lo referente a Metro urbanos y suburbanos desde sus estudios hasta su respectiva puesta en servicio normal. Dicha Dirección General es la sucesora legal de la Dirección General Coordinadora del Metro de Santiago y Vialidad Urbana de la Región Metropolitana de Santiago, establecida de acuerdo con el Decreto Supremo N° 584, de 10 de julio de 1972, del Ministerio de Obras Públicas.

Luego, a fin de dotar a la Dirección General de Metro de las facultades esenciales para explotar algunas líneas del Metro de Santiago, a través del Decreto Ley N° 1129, de fecha 31 de julio de 1975, publicado en el Diario Oficial de 11 de agosto del mismo año, se le hizo aplicable las disposiciones del Decreto con Fuerza de Ley N° 94, de 1960, y demás normas legales y reglamentarias relativas a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Por Ley N° 18.772, publicada en el Diario Oficial de fecha 28 de enero de 1989, se establecieron las normas para transformar la Dirección General de Metro en Sociedad Anónima. En virtud de este cuerpo legal, el Fisco de Chile y la Corporación de Fomento de la Producción constituyeron, mediante escritura pública de fecha 24 de enero de 1990 otorgada ante el Notario Público de la ciudad de Santiago don Raúl Undurraga Laso, la sociedad denominada “Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.”, pudiendo usar para todos los efectos legales y comerciales el nombre de fantasía “Metro S.A.”, la que se rige por las normas de las sociedades anónimas abiertas, y está sometida a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros. El extracto de la citada escritura pública se publicó en el Diario Oficial de fecha 25 de enero de 1990, rectificado en publicación de Diario Oficial de 26 de enero del mismo año. Su inscripción en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, con fecha 25 de enero de 1990, rola a fojas 2681, N° 1427. La Ley N° 18.772 fue modificada por el artículo 55 de la Ley N° 18.899, publicada en el Diario Oficial de fecha 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.

En términos formales esta transformación se traduce en una desvinculación jurídica, administrativa y financiera del Ministerio de Obras Públicas, para pasar a ser administrada por un Directorio, nominado por los accionistas - en este caso, SEP, Sistema de Empresas Corfo (ex - SAE Corfo, el Sistema Administrador de Empresas) y el Fisco, representado por el Ministerio de Hacienda; quedando la empresa, como se ha dicho, sometida a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros, y sus trabajadores regidos por las normas del Código del Trabajo y leyes complementarias.

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. Las actividades de esta Empresa, por mandato del artículo 19º, N° 21, de la Constitución Política de la República, están sometidas a la legislación común aplicable a los particulares, sin perjuicio de algunas excepciones sobre determinadas materias.

b) Los Orígenes del Metro de Santiago

La historia del Metro de Santiago comienza en mayo de 1965 con la creación de la “Oficina de Proyectos Especiales de Equipamiento Metropolitano”, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, cuyo objeto fue buscar soluciones definitivas a determinados problemas de equipamiento metropolitano, entre los cuales se contaban los de tránsito y transporte en la ciudad de Santiago.

En agosto de 1965, y con el objeto de asesorar al Gobierno de entonces en la búsqueda de soluciones a los problemas de transporte, fue creada la Comisión Metropolitana de Tránsito Rápido de Santiago, con la misión de efectuar estudios sobre diversas materias relacionadas con el transporte público.

Esta Comisión determinó recurrir a la experiencia extranjera y procedió a llamar a una Propuesta Pública Internacional para abordar los estudios del sistema de transporte metropolitano para Santiago, lo cual se llevó a efecto en 1966.

En 1968, el consorcio franco-chileno BCEOM SOFRETU CADE, seleccionado para realizar el estudio, entregó su informe final con los antecedentes básicos necesarios para la selección de un plan de transporte de la ciudad de Santiago. En octubre del mismo año, el Presidente de la República firmó el decreto que dio vida a dicho plan. Este evento es considerado como el inicio de las actividades definitivas que llevaron a la construcción de la red del Metro de Santiago.

La alternativa seleccionada consistía en la construcción de una red de transporte independiente por vías exclusivas, complementada por una red vial de superficie, y contemplaba la realización de diferentes proyectos interrelacionados e interdependientes.

Por decisión del Gobierno, se optó por comenzar los proyectos de ingeniería de la Línea N° 1, lo cual condujo a que el 29 de mayo de 1969 se diera inicio a las obras del tramo comprendido entre San Pablo y La Moneda. En ese período, entró en funciones la Oficina de Construcción del Metro de Santiago, dependiente de la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, la cual se instaló en el edificio que se había adquirido en Avda. Bernardo O'Higgins N° 1426.

En mayo de 1975 ingresó el primer tren al tramo inicial de la Línea 1, construido entre las estaciones San Pablo y La Moneda. En el mismo mes comenzó el período de marcha blanca, con la circulación de 6 trenes. Esta etapa finalizó en septiembre de 1975, mes en que fue inaugurado oficialmente el servicio. La primera extensión de la Línea 1, hasta la estación Salvador, concluyó en 1977 y luego, en 1980, se completó su trazado actual hasta Escuela Militar.

En el intertanto, en marzo de 1978 fue inaugurado el primer tramo de la Línea 2: Los Héroes-Franklin. En diciembre del mismo año esta línea fue extendida hasta la estación Lo Ovalle y en 1987 hasta la estación Puente Cal y Canto.

En agosto de 1991, el Gobierno tomó la decisión de ampliar la red del Metro mediante la construcción de una tercera línea, denominada Línea 5, contemplada en el plan original de la red. Con el propósito de materializar dicho proyecto, fue creada una unidad especial, denominada Gerencia de Proyecto Línea 5, la que para propósitos administrativos quedó en dependencia directa del Directorio de Metro S.A. Esta tercera línea del Metro fue inaugurada exitosamente en abril de 1997.

En forma previa, en agosto de 1996, en el marco del Plan Integral de Transporte Urbano 1996-2000, el Gobierno dio a conocer al país la decisión de prolongar la Línea 5 hacia el centro de Santiago, extendiendo la red del Metro a más de 40 km. Los trabajos de extensión se iniciaron en febrero de 1998 y culminaron con la inauguración de este segundo tramo de la Línea 5 el 3 de marzo del año 2000, dejando a Metro en condiciones de transportar cerca de un millón de pasajeros diariamente, a través de sus 40,3 kilómetros de recorrido y 52 estaciones.

En mayo del año 2000, el Presidente de la República, anunció la ejecución del Proyecto Extensiones Líneas 2 y 5, el cual forma parte del “Plan de Transporte Urbano de Santiago 2000-2006” (hoy Transantiago). Dicho proyecto consideró una inversión de aproximadamente US\$ 436 millones para la adquisición de trenes y la construcción de la extensión de la Línea 5, al poniente, por Catedral hasta la Quinta Normal con una extensión de 2,0 km. con 2 estaciones, la extensión de la Línea 2, al norte, por Recoleta hasta Santos Dumont, de 1,6 km. con 2 estaciones, y al sur, hasta Américo Vespucio, de 2,2 km. con 2 estaciones. Estos proyectos se encuentran terminados y en plena operación comercial. Asimismo en mayo de 2001, anunció la construcción de 33 kilómetros de nuevos trazados de Metro, que actualmente cruzan 11 comunas del sur – oriente, entre Puente Alto y Providencia, y que significó una inversión de US\$ 1.007 millones para la adquisición de trenes y el nuevo trazado que corresponde a la actual Línea 4. Con fecha 25 de junio de 2003, el Ministro de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, anunció la continuación de la Extensión de la Línea 2 hacia el norte a partir de la estación Cerro Blanco hasta Av. Américo Vespucio.

Para el año 2004, se concluyó la construcción de 3 nuevas extensiones a la red: las extensiones Norte y Sur de la Línea 2 y la extensión Poniente Línea 5, dotando a la Red con 6 nuevas estaciones.

Durante los años 2005- 2006 Metro experimentó los siguientes cambios: El 25 de noviembre de 2005 se inició la operación comercial de la extensión de la Línea 2 al Norte entre las estaciones Cerro Blanco y Einstein; El 30 de noviembre del mismo año se inició la operación comercial de la Línea 4 en sus tramos Sur, entre Puente Alto y Vicente Valdés, y Norte, entre Grecia y Tobalaba; El 2 de marzo de 2006 entró en operación el tramo Rotonda Grecia – Vicente Valdés de la Línea 4, entre las estaciones Grecia y Vicente Valdés, completando la Línea 4 desde estación Puente Alto hasta estación Tobalaba; El 16 de agosto de 2006 se inició el servicio comercial de la Línea 4A, tramo que comprende las estaciones Vicuña Mackenna y La Cisterna, permitiendo conectar las Líneas 5 y 2; por último, el 21 de diciembre de 2006, se inauguró las últimas tres estaciones del

proyecto de extensión norte de la Línea 2 por Av. Recoleta, tramo comprendido entre las estaciones Dorsal y Vespucio Norte.

A comienzos del año 2007 comenzó a operar el nuevo sistema integrado de transporte en la capital: el Transantiago, del cual Metro es el eje estructurante. No sólo se duplicó la demanda, sino que también llegaron nuevos usuarios a utilizar los servicios de Metro, el que de esta forma duplicó su rentabilidad social. Esto produjo que el servicio tuviera que adaptarse a un nuevo escenario, para lo cual se tomaron diversas medidas relacionadas con la operación, el aumento de material rodante y la infraestructura de estaciones y talleres.

Durante el año 2010, Metro de Santiago extendió su Línea 1 hacia Los Dominicos y finalizó la primera etapa de la extensión de la Línea 5 a Maipú llegando hasta Pudahuel. Este último trazado fue completado e inaugurado a comienzos del año 2011 con la llegada a la Plaza de Maipú, representando un gran hito para la compañía y permitió que la red de Metro alcance los 103 kms. de longitud, consolidándose como la segunda más extensa de Latinoamérica.

En julio de 2011, el Presidente de la República anunció la construcción de las nuevas Líneas 3 y 6 del Metro, además de importantes proyectos destinados a mejorar el servicio en la actual red del tren subterráneo. Entre ellos destacan la compra de 108 coches nuevos, los cuales proporcionarán más comodidad en las Líneas 1, 2 y 5, y la incorporación de aire acondicionado en los nuevos carros destinados a la Línea 1. Las Líneas 3 y 6 contemplan 28 nuevas estaciones, permitiendo que la red de Metro se extienda a cinco nuevas comunas: Huechuraba, Conchalí, Independencia, Cerrillos y Pedro Aguirre Cerda. Lo anterior implicará unos 129 millones de viajes al año.

Al 30 de junio de 2011, a punto de cumplir 36 años de operación comercial, Metro ha transportado a más de 7.500 millones de pasajeros.

Desde septiembre de 1975, cuando se inauguró el primer tramo de la red, se han inaugurado los siguientes tramos del Metro de Santiago:

Línea	Tramo	Longitud	Fecha Inicio Actividades
1	1er Tramo San Pablo - La Moneda	8,2 km	15-sep-75
1	2do Tramo La Moneda - Salvador	3,2 km	31-mar-77
2	1er Tramo Los Héroes - Franklin	4,9 km	31-mar-78
2	2do Tramo Franklin - Lo Ovalle	4,8 km	21-dic-78
1	3er Tramo Salvador - Esc. Militar	4,5 km	22-ago-80
2	3er Tramo Los Héroes - Cal y Canto	1,7 km	15-sep-87
5	1er Tramo Baquedano - Bellavista de La Florida	10,3 km	05-abr-97
5	2do Tramo Baquedano - Sta. Ana	2,7 km	04-mar-00
5	3er Tramo Sta. Ana - Qta. Normal	2,0 km	31-mar-04
2	4to Tramo Cal y Canto - Cerro Blanco	1,6 km	08-sep-04
2	5to Tramo Lo Ovalle - La Cisterna	2,2 km	22-dic-04
2	6to Tramo Cerro Blanco - Einstein	2,0 km	25-nov-05
5	4to Tramo Bellavista de La Florida - Vicente Váldes	1,0 km	30-nov-05

4	1er Tramo Tobalaba/Grecia - V. Valdés/Pte. Alto	18,3 km	30-nov-05
4	2do Tramo Grecia - V. Valdés	6,1 km	02-mar-06
4A	1er Tramo V. Mackenna - La Cisterna	8,3 km	16-ago-06
2	7mo Tramo Dorsal - Vespucio Norte	3,3 km	21-dic-06
1	4to Tramo Esc. Militar - Los Dominicos	3,8 km	07-ene-10
5	5to Tramo Quinta Normal - Pudahuel	5,6 km	12-ene-10
5	6to Tramo Pudahuel - Plaza de Maipú	8,6 km	03-feb-11
Total		103,1 km	

Fuente: Memorias Anuales Metro S.A.

3.2. Descripción del Sector Industrial

El principal mercado en el cual participa Metro S.A. es el transporte masivo de pasajeros y está constituido por usuarios que buscan un viaje rápido y seguro en la Región Metropolitana.

El sistema de transporte se compone de diversos elementos y agentes, siendo parte de estos desde la autoridad, que fija la política de transporte y el marco institucional, hasta los agentes que componen la demanda (subsistema de usuarios), y la oferta (infraestructura vial, red de transporte público de buses, taxis, colectivos, etc. y red de metro).

3.2.1 Elementos Conceptuales del Sector Transporte.

El transporte urbano corresponde a una demanda derivada de las actividades sociales y económicas que son desarrolladas día a día en la ciudad. Los viajes son motivados por actividades como trabajo, estudio, compras y recreación y es, fundamentalmente, la distribución espacial y temporal de estas actividades la que condiciona y determina las demandas por servicios de transporte, y por ende, la provisión de oferta para satisfacerlas.

Desde el punto de vista de la oferta, al ser el transporte un servicio, no puede ser almacenado para su utilización posterior en períodos de mayor demanda. Si el servicio de transporte no es consumido al momento de su producción, simplemente se pierde. Esto genera problemas en los períodos punta por excesos en la demanda y desequilibrios por los menores requerimientos en los períodos fuera de punta.

La satisfacción de la demanda de transporte requiere la provisión de infraestructura y vehículos adaptados a ésta. La conjunción de ambos aspectos determina los “modos de transporte”, conjunto de alternativas discretas caracterizadas por diferentes “atributos” (tiempo de viaje, tarifa, comodidad, entre otros) que el pasajero valora y que finalmente le permiten elegir el modo más conveniente para satisfacer su necesidad de viaje.

3.2.2 Afluencia de Pasajeros de la Red Metro.

En el año 2010, la afluencia de pasajeros en la red de Metro alcanzó a 620,7 millones de viajes.

El inicio y el fin de las actividades laborales y los estudios son las determinantes al momento de evaluar la mayor demanda de Metro por parte de los usuarios. Es así como se ha establecido la

“hora punta” en la mañana y en la tarde de los días laborales. En total representa el 23,5% de la jornada diaria de 17 horas, en ellas se efectúa el 35,1%, del total de viajes diario, esto es, 732 mil viajes, según información disponible a diciembre de 2010.

Las otras horas de servicio suman 1.356 miles de viajes, donde se reconoce una mayor concentración a medio día.

AFLUENCIAS ANUALES

(miles de pasajeros)

Año	Línea 1	Línea 2	Línea 4A	Línea 4	Línea 5	Red
1990	115.373	39.665	-	-	-	155.038
1991	113.059	42.462	-	-	-	155.521
1992	117.235	43.329	-	-	-	160.564
1993	124.567	39.625	-	-	-	164.192
1994	127.572	39.481	-	-	-	167.053
1995	126.534	39.985	-	-	-	166.519
1996	136.789	41.755	-	-	-	178.544
1997	141.094	39.934	-	-	18.707	199.735
1998	136.141	37.104	-	-	23.144	196.389
1999	129.399	33.334	-	-	22.028	184.761
2000	138.607	35.217	-	-	33.998	207.823
2001	132.147	33.931	-	-	36.413	202.490
2002	128.985	33.446	-	-	36.434	198.865
2003	130.749	34.312	-	-	38.218	203.279
2004	145.194	39.509	-	-	47.062	231.765
2005	158.254	51.840	-	2.693	54.317	267.104
2006	167.192	58.893	3.292	48.419	53.214	331.011
2007	256.037	120.469	20.874	114.008	89.385	600.774
2008	272.104	128.830	20.941	123.922	95.885	641.681
2009	258.174	121.836	19.659	117.509	90.735	607.913
2010	259.500	122.302	19.028	115.667	104.220	620.717

Fuente: Memorias Anuales Metro S.A.

AFLUENCIA PROMEDIO DÍA LABORAL

(miles de pasajeros/día laboral, período marzo - diciembre de cada año)

Año	Línea 1	Línea 2	Línea 4A	Línea 4	Línea 5	Red
1990	409,2	132,5	-	-	-	541,7
1991	401,3	141,2	-	-	-	542,5
1992	416,2	143,9	-	-	-	560,1
1993	440,1	132,6	-	-	-	572,7
1994	453,9	133,1	-	-	-	587,0
1995	456,6	136,1	-	-	-	592,7

1996	491,3	141,6	-	-	-	632,9
1997	509,6	136,3	-	-	63,3	709,2
1998	491,3	126,4	-	-	80,7	698,4
1999	468,0	113,8	-	-	77,4	659,2
2000	502,7	119,5	-	-	119,7	741,9
2001	480,7	115,6	-	-	129,0	725,3
2002	466,2	113,4	-	-	128,2	707,8
2003	471,0	116,6	-	-	134,1	721,7
2004	548,4	143,1	-	-	175,2	866,7
2005	586,5	184,7	-	10,3	197,4	978,9
2006	627,3	208,6	12,4	178,1	191,5	1.217,9
2007	941,4	424,1	72,0	402,1	323,6	2.163,2
2008	969,0	432,8	68,2	417,4	334,2	2.221,6
2009	925,4	411,3	64,4	397,4	318,1	2.116,7
2010	930,7	413,7	63,6	393,0	366,0	2.167,0

Fuente: Informes Operacionales a Directorio, Metro S.A.

3.2.3 Oferta de Transporte en la Región Metropolitana

Los principales modos de transporte de la ciudad de Santiago y las características de cobertura y oferta, se pueden resumir en lo siguiente:

Red de Metro: La actual red del Metro, conformada por las Líneas 1, 2, 4, 4A y 5, tiene una longitud de 103,1 km. y 108 estaciones, con una cobertura geográfica de 21 de las 34 comunas que corresponden al área del Gran Santiago.

Red de Transporte Público de Superficie (Buses): El parque de buses en Santiago alcanza en la actualidad un número estimado de 6.400 buses, representando el 65,84% del total de validaciones en Santiago, los cuales son cubiertos por 406 servicios de buses.

Servicios de Taxis: A diciembre del año 2010 existe un total estimado de 36.838 taxis en la Región Metropolitana, de los cuales, 25.831 son taxis básicos y 11.007 son taxis colectivos.

Vehículos Particulares: Actualmente el parque vehicular en la Región Metropolitana alcanza aproximadamente los 1.118.996 vehículos particulares livianos, lo que equivale a un crecimiento de 6,7% respecto al año 2009¹.

Oferta de la Red de Metro

La unidad de medida de la producción más relevante son los coche-kilómetros que representan la suma del kilometraje recorrido por un coche durante un cierto período. Durante el año 2010 se produjeron un total de 119 millones de coche kilómetros en la red de Metro lo que representó un crecimiento de 12,2%, respecto del año anterior.

¹ Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Metro ha avanzado en los últimos años en la consolidación de la recuperación de la calidad del servicio del tren subterráneo por medio de diversas estrategias y medidas.

El esfuerzo en esta materia queda reflejado en las acciones permanentes de Metro que buscan alcanzar niveles adecuados de densidad. En el año 2010, nuevamente, se cumplió con el estándar internacional de 6 pasajeros por metro cuadrado en hora punta en todas de las líneas de la red. Así, en las Líneas 4 y 5 la densidad fue de 5,5 pasajeros por metro cuadrado en hora punta. En tanto en la Línea 1, la de mayor afluencia de toda la red, se redujo el promedio de 5,8 a 5,6 pasajeros por metro cuadrado durante las horas punta.

3.3. Descripción de las actividades y negocios

Metro S.A. está facultado para realizar todas las actividades propias del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos u otros medios eléctricos, como tranvías y trolebuses, pudiendo con tal fin ejecutar cualquier acto u operación relacionados con transporte de pasajeros y otras actividades anexas a dicho giro.

Por esencia, Metro es un sistema de transporte que facilita la integración con el resto de los modos de transporte, contribuyendo así a una racionalización en el uso de los recursos, a la vez de generar beneficios que permiten aumentar la calidad de vida en la ciudad. Su elevada capacidad de transporte y el hecho de utilizar una vía exclusiva genera un aumento en la velocidad de los demás modos de transporte, contribuyendo a la descongestión del tránsito, junto con reducir los gastos de mantención de las vías públicas y el consumo de combustible. Además, la significativa reducción de los tiempos de viaje hace posible una mayor dedicación al trabajo, al estudio, a la recreación y a la cultura, por tanto, una mejor calidad de vida.

La contribución del Metro también se traduce en un incremento en la productividad de las empresas, en la contribución a la descontaminación mediante el uso de energía eléctrica, lo cual ha significado una importante reducción de los contaminantes atmosféricos, reduciendo las enfermedades respiratorias y las atenciones hospitalarias. También contribuye en la disminución del número de accidentes de tránsito, lo que se traduce en un beneficio para la salud de la población y un menor gasto para las instituciones públicas y privadas respectivas.

3.3.1 Objeto de Metro

El objeto de Metro es la realización de todas las actividades propias del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos u otros medios eléctricos complementarios, y las actividades anexas a dicho giro.

Los negocios actuales corresponden a:

- Transporte de pasajeros en las Líneas 1, 2, 4, 4A y 5 de la Red de Metro.
- Administración de la infraestructura de la compañía, para la integración de distintos modos de transporte.
- Arrendamiento de locales y espacios comerciales en las estaciones de la Red de Metro.
- Publicidad y promociones en trenes y estaciones de Metro.

Los ingresos de operación por los conceptos ya señalados, en los períodos comprendidos entre el 1° de enero y el 30 de junio de los años 2011 y 2010, expresados en millones de pesos corrientes, son los siguientes:

INGRESOS DE OPERACIÓN
(millones de pesos corrientes)

CONCEPTOS	Jun-11	Jun-10
Ingresos por Transporte de Pasajeros	90,654	85,824
Ingresos Complementarios de Transporte	4,331	3,522
Ingresos Canal de Ventas	7,257	5,962
Arriendo Locales y Espacios Comerciales y Publicitarios	4,581	3,467
Arriendo Terminales Intermodales	608	608
Otros Ingresos	1,350	1,299
TOTAL	108,781	100,682

Fuente: FECU Metro S.A. junio 2011

De acuerdo a los lineamientos establecidos por los accionistas de Metro, está el esfuerzo constante por cubrir individualmente sus gastos operacionales, de modo tal de evitar requerir subsidios del Estado y convertirse en una carga para el Presupuesto Nacional.

Conforme a lo anterior, la empresa ha logrado desde el año 1995 financiar su operación, lo que le permite seguir perteneciendo al reducido grupo de metros del mundo que logran financiar su operación sin requerir ningún tipo de subsidio.

3.3.2 Operación de la Red

Más de 2,2 millones de viajes diarios por una red de 103 kilómetros distribuidos entre las Líneas 1, 2, 4, 4-A y 5, con una flota de 967 coches, eso es la Red de Metro de Santiago hoy en día. También lo son sus 108 estaciones, sus 4 talleres, sus 7 espacios y multisalas culturales, y sus 3.300 trabajadores.

El año 2007 Metro de Santiago pasó a formar parte del Transantiago, el nuevo sistema integrado de transporte capitalino. Ello significó un enorme desafío para la empresa y sus trabajadores. La demanda se duplicó y se incorporaron nuevos clientes.

Este aumento inmediato de la demanda generó algunas dificultades iniciales en el servicio, que fueron sorteándose progresivamente, adoptándose respuestas técnicas y humanas al nuevo escenario que se enfrentaba.

A continuación se presentan las principales estrategias implementadas:

a) Operación Expresa: Esta modalidad, implementada por primera vez el año 2007 en la Línea 4, consiste en que los trenes no se detienen en todas las estaciones, de modo de realizar el viaje en forma más rápida. Para la facilidad de entendimiento del sistema se establecen dos rutas señalizadas por colores (roja y verde) cada una de ellas con estaciones de detención alternadas en las que sólo se detienen los trenes señalados con el respectivo color.

La operación expresa permite optimizar el servicio, aumentar la oferta de transporte y reducir los tiempos de viaje. Sus beneficios son notorios, lo que se refleja en una alta aprobación de los clientes. Un sondeo realizado en octubre de 2008 señala que el 82% de los usuarios está de acuerdo con la implementación del servicio y el mismo porcentaje considera la medida buena o muy buena.

Actualmente, esta medida opera en las Líneas 2, 4 y 5, en las horas punta mañana y tarde, y en ambos sentidos.

b) Recorridos más cortos: Durante el 2008 se implementaron, además, nuevos sistemas de recorridos cortos (bucles), que consisten en que ciertos trenes, debidamente señalizados, no recorren la línea completa sino que sólo el tramo que concentra la mayor demanda.

En junio de 2008, comenzó la operación de trenes en la Línea 2 con el recorrido entre La Cisterna y Cal y Canto en la hora punta mañana, lo que permitió aumentar la oferta de este tramo en un 8% y disminuir la densidad en un 9%.

En la Línea 5 se extendieron los recorridos entre Vicente Valdés y Santa Ana, que eran realizados en la mañana, a la punta tarde produciendo una mayor oferta de transporte de un 3%.

En octubre de 2008 se implementó en la Línea 1, para el período de punta mañana, un modo de operación combinada de trenes con retorno en Las Rejas y con inyecciones de trenes vacíos en Los Héroes. Esta modalidad de doble bucle permitió aumentar la oferta de transporte en el tramo de mayor demanda entre Los Héroes y Baquedano en un 7% con respecto al 2007; y en un 19% con respecto al escenario de una operación estándar, es decir, sin bucle.

El año 2010, se implementó un bucle corto entre las estaciones Manquehue y Pajaritos de la Línea 1. Esto significa que uno de cada dos trenes no continua hasta la estación terminal, sino que retorna hacia el centro. Este bucle funciona durante todo el día, aumentando la oferta en el tramo más cargado de la Línea 1 en un 10%, lo que equivale a 5 trenes adicionales.

Además, comenzó el recorrido corto entre las estaciones Quinta Normal y Vicente Valdés de la Línea 5, donde uno de cada dos trenes no continua hasta la estación terminal, retornando hacia Vicente Valdés. Este bucle funciona sólo durante el horario punta y equivale a 5 trenes adicionales, es decir al 10% de la oferta.

c) Trenes vacíos: Dentro de la gestión de la oferta, el 2008 comenzaron a inyectarse trenes vacíos en estación Alcántara en dirección a San Pablo. De esta forma, de cada dos trenes en dirección al centro, uno no se detiene en Escuela Militar, permitiendo un menor intervalo entre tren y tren, y asegurando más comodidad a los usuarios que se suben en las estaciones siguientes.

d) Mejoras en Estaciones y Seguridad: Junto con el crecimiento de la red, en varias estaciones del tren subterráneo se efectuaron importantes mejoras en infraestructura con el fin de adaptarlas a las

nuevas demandas, mejorar la accesibilidad para personas con movilidad reducida y dotarlas de más elementos que optimicen el confort y la seguridad de nuestros usuarios.

En cuanto a la seguridad, durante el año pasado y gracias a la incorporación de más cámaras, planes especiales de seguridad, asesoría legal para afectados y el trabajo conjunto con Carabineros de Chile, se disminuyó en un 14% la tasa de delitos respecto al año 2009, llegando a niveles de 0,45 delitos por millón de personas transportada, lo que consolida a Metro como el espacio público más seguro de la capital.

En este ámbito, Metro fue reconocido por la Subsecretaría de Investigaciones por su colaboración en las campañas de ubicación de personas extraviadas. El año 2008, Metro de Santiago y la Policía de Investigaciones desarrollaron la campaña “Ayúdanos a encontrarlos”, en tanto que al año siguiente, Metro participó en la campaña “SEBRA” (seguridad en brazaletes).

Metro de Santiago puso en servicio durante el año 2010 un conjunto de obras destinadas a mejorar la calidad de servicio, destacando mejoras en la infraestructura de estaciones, accesos y entorno y más servicios, además de nuevos canales de comunicación con nuestros usuarios.

Entre éstas destacan:

Mejoras en infraestructura de estaciones

- **Estación Baquedano:** ampliación de combinación en andén sur de la Línea 1, nuevo puente metálico, escalera fija y trasandén, que harán más expedita la combinación entre las Líneas 1 y 5.
- **Estación San Pablo:** mejoramiento general de la estación, accesos y nueva boletería.

Mejoras en ventilación

- **Ventilación forzada en estación La Moneda:** disminuye la temperatura en hasta 5 grados dentro de la estación.
- **Climatización para locales comerciales de estaciones La Moneda y Tobalaba:** esta medida, implementada el año 2009 en estación Universidad de Chile, disminuye en 2 a 3 grados la temperatura de la galería en su conjunto (locales y pasillos).

En términos de operaciones, hay que destacar el funcionamiento de la red post terremoto, instancia donde se puso a prueba el servicio y los planes de contingencia de Metro de Santiago. En un tiempo récord, y sólo 24 horas después del sismo del 27 de febrero de 2010, Metro abrió parte de su red y sólo en 48 horas -1 de marzo- operó con todas sus líneas abiertas al público.

Integración y Conectividad

Metro traslada en forma rápida y segura en promedio 2,2 millones de personas diariamente. Su red de 103 kilómetros, sus 108 estaciones y sus más de 900 coches se traducen en conectividad para los habitantes de 21 comunas de la capital.

Viajar en Metro no sólo permite a los usuarios trasladarse a sus lugares de trabajo o estudio con menores tiempos de viaje y mayor fiabilidad que el transporte de superficie. Sus estaciones se han convertido en verdaderos puntos de encuentro, en los que se pueden efectuar compras y trámites, contemplar obras de arte público, asistir a un recital o a una obra de teatro, visitar una exposición o pedir prestado un libro en un Bibliometro. En el año 2010, 63 nuevos locales pasaron a formar parte de esta red.

Exitosas han sido las estrategias comerciales implementadas en los últimos años, como por ejemplo la recarga de celulares en boleterías y pasillos de conexión de algunas estaciones, el arriendo de locales comerciales y la gestión de terminales intermodales, entre otras iniciativas.

Los usuarios encuentran en Metro la red más grande de cajeros automáticos del país. En el año 2010, por primera vez en una de nuestras estaciones (Los Dominicos), entró en operación una sucursal bancaria con las mismas funciones que cualquiera en el exterior, y con funcionamiento hasta las 17:00 horas. Del mismo modo, Metro de Santiago ha aumentado el número de estaciones con BiciMetro -guarderías de bicicletas que facilitan la combinación de dos modos de transporte no contaminantes- y se implementaron contenedores para reciclar celulares en las estaciones que se agregaron a la red.

Junto con lo anterior, Metro destacó con trenes brandeados como el del pabellón de Chile en la Expo Shanghai y el de la Unión Europea, además de la presencia de marcas comerciales. Asimismo, campañas innovadoras como la escalera musical, el tobogán de acceso rápido a estaciones y paneles interactivos, sorprendieron a nuestros usuarios.

Lo anterior está estrechamente vinculado a los objetivos estratégicos de la empresa: ofrecer un transporte de excelencia integrado al Transantiago, que apunte a mejorar la calidad de vida de los santiaguinos; ser una de las mejores empresas de servicios del país y ser uno de los Metros más eficientes e innovadores del mundo.

Con la incorporación de nuevas estaciones a la red y la consiguiente llegada de nuevos usuarios a Metro, son más las personas que acceden a beneficios de conectividad, seguridad, ahorro en los tiempos de viaje, campañas ciudadanas y múltiples servicios, todo lo cual se traduce en definitiva en una mejora en su calidad de vida.

3.4. Factores de riesgo

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

3.4.1 Descripción del mercado donde opera Metro

El principal mercado en el cual participa Metro es el transporte público de pasajeros en la Región Metropolitana y está constituido por usuarios que buscan un viaje rápido y seguro.

Como actividades anexas al giro principal de Metro, están los servicios de recaudación de cuotas de transporte y venta de medios de pago (tarjetas Bip y boletos), arriendo de espacios publicitarios, arriendo de locales y espacios comerciales en las estaciones de la red, entre otras.

3.4.1.1 Tarifas

Corresponde al riesgo de variación de ingresos, como producto de cambios en la tarifa técnica de Metro.

A partir del 10 de febrero de 2007, Metro forma parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, Transantiago, y sus ingresos tarifarios están en función al número de pasajeros transportados efectivamente validados y de la tarifa técnica que se encuentra establecida en el Anexo N° 1 de las Bases de Licitación de Uso de Vías de la ciudad de Santiago.

La estructura tarifaria de Metro, se compone de tres tramos, con tarifa técnica diferenciada para cada uno: el primero hasta los 583 millones de pasajeros al año, el segundo que va desde 583 hasta 717 millones de pasajeros al año, y el tercero sobre los 717 millones de pasajeros al año. La tarifa técnica para cada tramo tarifario es actualizada mensualmente por el polinomio de indexación, incluido en el Anexo N° 1 antes referido, que recoge la variación de las variables que componen la estructura de costos de largo plazo de Metro (IPC, dólar, euro, índice de productos importados, y 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.

La tarifa a público es distinta de la que percibe Metro por pasajero transportado. Mientras que en junio de 2011 los clientes pagaron \$ 620 en hora punta, \$ 560 en horario valle y \$ 510 en horario bajo, en promedio Metro percibió ese mes una tarifa técnica en promedio de \$ 298 por cada pasajero.

3.4.1.2 Demanda

Corresponde al riesgo de que bajas en la demanda incidan negativamente en los resultados de Metro.

Metro es hoy el eje estructurante del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros (Transantiago) y durante el período enero a junio de 2011 alcanzó en día laboral un nivel de 2,1 millones de viajes, lo que significa que hoy el 56% de las etapas de viajes efectuados diariamente en Santiago se realiza en Metro. Esta cifra se desprende del desglose de la totalidad de los viajes realizados, donde un 25% es sólo usuario de Metro, 31% usuario de Metro y Bus y 44 % es sólo usuario de Bus.

Cabe señalar, que el riesgo relacionado a la demanda de pasajeros de Metro se asocia principalmente al nivel de actividad económica del país, nivel de empleo y a la calidad del servicio de transporte de pasajeros de superficie (buses). En efecto, la demanda de transporte de pasajeros es una demanda derivada de las demás actividades económicas. Es así como durante el período enero a junio de 2011, se observa un aumento de 11,7 millones de viajes, respecto a igual fecha del año 2010, lo anterior explicado principalmente por el inicio de las operaciones durante el mes de febrero de 2011, de la extensión de la Línea 5 a Maipú (7 nuevas estaciones), la recuperación de las bajas afluencias producto del terremoto de febrero 2010, y una mayor actividad económica con respecto a igual fecha del año anterior.

3.4.2 Riesgos financieros

Corresponde al riesgo de que variables macroeconómicas (tipo de cambio, tasas de interés) afecten negativamente los resultados de Metro.

Con la finalidad de reducir la exposición al dólar y a las variaciones de tasa de interés de la deuda financiera, Metro cuenta con una Política de Cobertura de los Riesgos Financieros. En el marco de esta política, Metro realizó operaciones de derivados (Cross Currency Swap CCS) por MMUS\$ 263 durante el año 2008 (saldo al 30 de junio de 2011 MMUS\$ 186); en noviembre de 2009 colocó bonos en el mercado financiero local por UF 4,0 millones y cuenta con el “hedge natural” asociado a la actualización de su tarifa técnica, mediante el polinomio de indexación.

No obstante lo anterior, Metro se encuentra expuesto a los siguientes riesgos financieros:

3.4.2.1 Riesgo de tasa de interés

Dentro de los riesgos financieros cabe mencionar las eventuales variaciones de la tasa Libor y la tasa TAB en UF, respecto de los créditos externos e internos contratados por Metro a tasa variable. Con el objeto de mitigar los riesgos de las fluctuaciones de las tasas de interés, Metro ha contratado derivados (cross currency swap) y colocado bonos a tasa fija en UF.

Al mes de junio del año 2011, la proporción de la deuda a tasa variable disminuyó ligeramente respecto a diciembre de 2010, tal como se observa en el cuadro siguiente:

Composición de la Deuda	30-06-2011 %	31-12-2010 %
Tasa fija	67,8	66,7
Tasa variable	32,2	33,3
Total	100,0	100,0

Se realizó un análisis de sensibilidad al 30 de junio de 2011 sobre la deuda neta a tasa variable Libor, no cubierta por derivados vigentes (MMUS\$ 569). Como se observa en el siguiente cuadro, el efecto en resultados bajo un escenario donde la tasa Libor se incrementa en 100 puntos bases, sería de un incremento en los gastos financieros de MMUS\$ 5,7 y el efecto en resultados de la deuda neta a tasa variable TAB que asciende a MMUF 5,2 bajo un escenario donde la tasa TAB se incrementa en 100 puntos bases sería de un incremento de los gastos financieros anuales equivalente a MMUS\$ 2,4.

Variación en Gastos Financieros	Equivalente en MMUSD
Impacto en Gastos Financieros ante Variación de 100 Pbs. en LIBOR	5,7
Impacto en Gastos Financieros ante Variación de 100 Pbs. en TAB	2,4

3.4.2.2 Riesgo Tipo de Cambio

El siguiente cuadro muestra la composición de la deuda de Metro, expresada en millones de dólares (considera las operaciones de derivados vigentes):

Estructura de Deuda Financiera (Equivalente en USD)	30-06-2011 Eq. en MMUSD	%	31-12-2010 Eq. en MMUSD	%
Deuda UF	1.817	72%	1.797	71%
Deuda US\$	702	28%	730	29%
Total Deuda Financiera	2.519	100%	2.527	100%

La estructura de la deuda financiera al 30 de junio de 2011, se encuentra denominada mayoritariamente en UF (72%) y en dólares el restante 28%, lo que está en los rangos establecidos por la política de cobertura de riesgos de Metro, en cuanto a monedas (entre un 25% y 35% de exposición a las variaciones de tipo de cambio).

Lo anterior, en línea con los flujos operacionales de Metro, dado el Polinomio de Indexación, que actualiza la tarifa técnica de Metro ante variaciones del Dólar y Euro, además de otras variables, con lo que se produce un hedge natural en el flujo operacional de largo plazo.

Al efectuar un análisis de sensibilidad sobre el Estado de Resultados Integrales al 30 de junio de 2011, ante una eventual depreciación/apreciación del 10% del peso chileno respecto al dólar estadounidense, considerando todos los demás parámetros constantes, se estima que generaría una pérdida o utilidad de M\$ 29.329.412.

Análisis de Sensibilidad Efecto en Resultado año 2011	Depreciación 10% M\$	Apreciación 10% M\$
Impacto en resultado ante variaciones del 10% en tipo de cambio CLP/USD	(29.329.412)	29.329.412

No obstante los riesgos señalados anteriormente, al realizar un análisis de sensibilidad de éstos, se concluye que no afectan la solvencia ni la estabilidad financiera de la compañía.

3.4.2.3 Riesgo de liquidez y estructura pasivos financieros

- **Riesgo de liquidez**

Los ingresos tarifarios asociados al transporte de pasajero de Metro, conforme a los contratos suscritos con el Administrador Financiero de Transantiago, se descuentan diariamente de los fondos recaudados por el Canal de Ventas de Metro, generando la liquidez necesaria para cubrir los compromisos de Metro. Estos ingresos corresponden al 85% del total de ingresos ordinarios.

- **Estructura de pasivos financieros**

En general, la estructura de deuda de Metro está compuesta principalmente por bonos y créditos bancarios de largo plazo, orientada a asegurar la estabilidad financiera y mejorar el calce con los plazos de madurez de los activos de Metro.

- **Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito de Metro se deriva de su exposición a que su contraparte en determinado contrato o instrumento financiero no cumpla sus obligaciones. Así, se considera tanto el crédito otorgado a clientes, como los activos financieros en cartera.

- **Cuentas por cobrar**

El riesgo de las cuentas por cobrar proveniente de la actividad comercial (transporte de pasajero) es limitado, pues el 85% de ingresos que recibe Metro se reciben diariamente en efectivo, en tanto el 15% restante corresponde a ingresos no relacionados con el negocio principal.

Los deudores corresponden principalmente a arriendos de locales comerciales, publicidad y facturas por cobrar, con una baja morosidad. Además, no existen clientes que mantengan saldos significativos en relación al total de Cuentas por Cobrar.

El deterioro de las Cuentas por Cobrar es determinado por los informes legales emitidos por la Fiscalía de Metro, considerando el tramo de mora de la cuenta, así como las gestiones de cobranzas judiciales y extrajudiciales.

Respecto a las garantías, Metro cuenta con Boleta de Garantía por UF 15.000 a objeto de garantizar los pagos del procedimiento de compensaciones con el Administrador Financiero del Transantiago S.A. (AFT).

- **Activos financieros**

El nivel de exposición al riesgo de los activos financieros se encuentra establecido en la Política de Inversiones Financieras de Metro.

El plazo promedio al vencimiento de las inversiones financieras al 30 de junio de 2011 es menor a 30 días, y se encuentran invertidas en bancos y corredoras de bolsa nacionales, sin que ninguno de ellos posea un porcentaje significativo.

Lo anterior se debe a la Política de Inversión Financiera de Metro, 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.

3.4.3 Gestión de Riesgo de Capital

En relación a la gestión de capital, ésta 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.

Por otro lado, la empresa 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.

La empresa, hace seguimiento de la estructura de capital a través de los índices de endeudamiento y patrimonio mínimo, los que se muestran a continuación:

	30-06-2011	31-12-2010
Índice de Endeudamiento (veces)	0,92	0,87
Patrimonio (MM\$)	1.464.039	1.500.523

3.4.4 Riesgo de “Commodities”

- ✓ Entre los factores de riesgo de commodities de Metro se encuentra el suministro de la 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 empresa dispone de un sistema de alimentación que le permite disminuir la exposición ante cortes en el suministro, al tener 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 la Línea 4.

- ✓ 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 se encuentran 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 Interconectado Central, 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 junio de 2004, Metro firmó el Contrato de Energía y Potencia con la distribuidora Chilectra S.A., el que rige a contar del 1º de agosto de 2004 y que permite asegurar el suministro de energía eléctrica de la red actual, por un período de 10 años.

3.4.5 Riesgo por eventos de caso fortuito o fuerza mayor

Además de lo señalado anteriormente, Metro cuenta con instancias de administración y control de riesgos, donde se analizan permanentemente los posibles eventos relacionados con la acción de la naturaleza o terceros que pudieran afectar la operación, para lo cual se dispone de Planes de Emergencia que se revisan y actualizan periódicamente.

3.5. Políticas de inversión y financiamiento

Metro S.A. realiza sus inversiones necesarias sobre la base de planes de inversión de mediano y largo plazo, y las exigencias que demanda el constituir a la Empresa en un eje estructural del Plan de Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago (“TranSantiago”). Todo lo anterior en concordancia a los lineamientos estratégicos a objeto de mantener y mejorar la calidad del servicio y que la Empresa financie su operación sin requerir ningún tipo de subsidio.

Anualmente, Metro de Santiago destina importantes recursos a estudios y proyectos de inversión, con el objeto de mantener y mejorar la calidad de servicio, preservar y mantener las instalaciones y recintos e ir adecuando la tecnología a las necesidades de renovación y modernización de los equipos y sistemas, lo cual permite brindar un servicio de calidad.

Las inversiones de reposición y el mejoramiento de infraestructura y equipos, son financiados con recursos propios y aportes de capital. En relación a las inversiones necesarias para la expansión de la red, en general la componente importada de los equipamientos ha sido financiada con recursos propios de Metro S.A., vía contratación de créditos externos, 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 a través de la contratación de créditos y aportes del Fisco, aportes que posteriormente se capitalizan.

3.5.1. Plan de Desarrollo de Metro S.A.

En el año 2010 Metro consolidó su crecimiento: 9,4 kilómetros, nueve estaciones y nuevos coches se incorporaron a la red del tren subterráneo, beneficiando con ello a más de un millón de personas y haciendo a Metro de Santiago más masivo y accesible.

Extensión Línea 5 a Maipú.

Con una excelente recepción fue inaugurada la extensión de la Línea 5, Maipú – Pudahuel – Lo Prado, la que alcanza una longitud de 14,2 kilómetros y 12 estaciones. Contempla la unión de Quinta Normal con la Plaza de Maipú. El monto de inversión de la extensión de la Línea 5 es de US\$ 628 millones (no incluye material rodante).

Alrededor de un tercio de los fondos fueron aportados por recursos propios de Metro y dos tercios fueron financiados con aportes del Estado, entre los que destacan los aproximadamente US\$ 100 millones asignados por el Gobierno Regional.

Este proyecto beneficia directamente a las comunas de Quinta Normal, Lo Prado, Pudahuel y Maipú. Se proyecta una demanda total de 80 millones de viajes al año, equivalente a 300 mil viajes al día. Esta extensión permite que las personas que suban en la estación Plaza de Maipú lleguen a la estación Plaza de Armas en tan sólo 26 minutos, aproximadamente.

El primer tramo de esta extensión fue inaugurado el 12 de enero de 2010, y contempla cinco estaciones: Gruta de Lourdes, Blanqueado, Lo Prado, San Pablo y Pudahuel.

El segundo tramo se inauguró el 3 de febrero de 2011 y comprende las estaciones Barrancas, Laguna Sur, Las Parcelas, Monte Tabor, Del Sol, Santiago Bueras y Plaza Maipú.

De las 12 estaciones que contempla el proyecto completo, nueve están bajo superficie y tres en sistema de viaducto.

Extensión Línea 1 a Los Dominicos.

El 7 de enero de 2010 se inauguraron las tres nuevas estaciones Manquehue, Hernando de Magallanes y Los Dominicos de la extensión de la Línea 1 hacia el oriente.

Con 3,8 kilómetros de longitud, esta extensión une la estación Escuela Militar con la plaza Los Dominicos por avenida Apoquindo, convirtiendo a la estación Los Dominicos en la nueva terminal de la Línea 1 hacia el oriente.

La inversión de este nuevo tramo alcanzó a US\$ 272 millones (no considera material rodante), de los cuales US\$50 millones fueron aportados por la Municipalidad de Las Condes. La Línea 1 de Metro de Santiago no crecía desde 1980, cuando se inauguró el tramo desde Salvador hasta Escuela Militar.

Material Rodante.

Para hacer frente al aumento de pasajeros, se sumaron a Metro los 36 nuevos coches de ruedas de acero fabricados por la compañía francesa Alstom, que comenzaron a llegar en diciembre de 2009 y que reforzaron la flota de las Líneas 4 y 4A.

Estos 36 coches -que conforman 6 trenes-, se suman a los 180 coches fabricados en España por la empresa CAF que reforzaron el servicio en la Línea 1. De esta manera, Metro de Santiago aumentó su flota de 751 coches en 2008 a 967 coches en 2010.

Línea 3 y Línea 6

En julio de 2011, el Presidente de la República anunció la construcción de las nuevas Líneas 3 y 6 del Metro, proyecto que contempla 28 nuevas estaciones, con lo que se beneficiará a cinco nuevas comunas -Huechuraba, Conchalí, Independencia, Cerrillos y Pedro Aguirre Cerda- y sumarán en conjunto unos 129 millones de viajes al año.

De esta forma, la Línea 3 considera un total de 18 estaciones, las que se emplazarán desde el norte de Santiago, uniendo Américo Vespucio Norte con Independencia, pasando por el centro de Santiago, siguiendo por Avenida Matta, Irarrázaval, Tobalaba hasta llegar más allá de la Plaza Egaña.

Por su parte, la Línea 6 considera 10 estaciones, las que conectarán el sector poniente de Santiago uniendo Cerrillos y Providencia, y cruzando sectores como Franklin, Ñuble, el Estadio Nacional y el eje Pedro de Valdivia.

Ambos proyectos tienen un costo de US\$ 2.758 millones y está contemplado que la Línea 6 comience a operar a mediados del año 2016 mientras que la Línea 3 lo hará, en su primera etapa, en el año 2017 finalizando todo el proyecto durante el año 2018.

Mejoras en la Red Actual

Adicionalmente a la construcción de las Líneas 3 y 6 y recogiendo las principales demandas de sus usuarios, Metro de Santiago implementará un conjunto de proyectos destinados a mejorar la calidad del servicio que actualmente entrega en toda la red, los que consideran la compra adicional de 108 coches que proporcionarán más comodidad en los viajes de las Líneas 1, 2 y 5; la incorporación de aire acondicionado en los nuevos trenes destinados a la Línea 1; la modernización de coches más antiguos; la construcción de ascensores en toda la red que otorgue total accesibilidad a personas con movilidad reducida, y la implementación de servicio WiFi en 21 estaciones.

Junto con lo anterior, las estaciones actuales que conectarán con las Líneas 3 y 6 serán modernizadas para recibir a los nuevos usuarios. En particular, y con el mismo objetivo, la estación Tobalaba que conecta las Líneas 1 y 4, contará con una importante inversión para hacer más expedito el flujo de pasajeros, como parte de las múltiples soluciones que se requieren para enfrentar el desarrollo del sector. En su conjunto, estas medidas implican una inversión de US\$ 406 millones.

Sistema de Control Automático de Trenes.

Durante el año 2010 se continuó avanzando en el proyecto para la instalación de un moderno sistema de control automático de trenes: el Communication Based Train Control o CBTC, que consiste en reemplazar el sistema de conducción de los trenes actuales por un sistema de pilotaje de trenes basado en las comunicaciones, el que a la fecha no se encuentra implementado en ningún metro de Sudamérica.

Esta tecnología permitirá que los trenes de la Línea 1 optimicen el uso de la infraestructura ferroviaria, aumentando su frecuencia y logrando un importante ahorro energético.

Se contempla que la primera etapa del proyecto parta en enero de 2012 y considera un sistema básico con algunas de las funcionalidades. La segunda etapa incluye el sistema íntegro y debiera estar instalado para inicios del año 2014.

4.0 ANTECEDENTES FINANCIEROS

Todos los antecedentes financieros del Emisor se encuentran disponibles en el sitio web de la Superintendencia de Valores y Seguros (www.svs.cl).

4.1 Estados Financieros (norma IFRS)

4.1.1 Estado de Situación (Millones de Pesos Corrientes)

	2009	2010	jun-10	jun-11
Activos Corrientes	121.083	110.342	104.920	118.370
Activos Fijos	2.519.402	2.652.326	2.605.902	2.649.500
Otros Activos	57.722	47.791	57.867	48.733
Total Activos	2.698.207	2.810.459	2.768.689	2.816.603
Pasivos Corrientes	93.039	130.219	106.563	132.812
Pasivos No Corrientes	1.174.141	1.179.717	1.274.157	1.219.753
Pasivo Exigible	1.267.180	1.309.935	1.380.720	1.352.564
Patrimonio	1.431.027	1.500.523	1.387.969	1.464.039
Total Pasivos	2.698.207	2.810.459	2.768.689	2.816.603

Fuente: FECU Metro S.A.

4.1.2 Estado de Resultados Integrales (Millones de Pesos Corrientes)

	2009	2010	jun-10	jun-11
Ingresos de Actividades Ordinarias	197.515	213.842	100.682	108.781
Costo de Ventas	(176.840)	(190.774)	(87.947)	(97.210)
Ganancia Bruta	20.675	23.069	12.735	11.571
Gastos de Administración	(13.264)	(13.563)	(6.404)	(6.619)
Otros Ingresos (Gastos)	59.196	(21.495)	(50.545)	(41.436)
Ganancia (Pérdida) del Ejercicio	66.607	(11.988)	(44.214)	(36.484)

Fuente: FECU Metro S.A.

4.1.3 Estado de flujo de Efectivo (Millones de Pesos Corrientes)

	2009	2010	jun-10	jun-11
Actividades de Operación	62.929	74.463	41.948	31.557
Actividades de Inversión	(311.520)	(161.671)	(106.326)	(29.526)
Actividades de Financiación	289.399	75.957	50.295	7.492
Flujo Neto del Ejercicio	40.808	(11.251)	(14.083)	9.523
Efectivo y Equivalentes al Principio del Período	59.033	99.841	99.841	88.590
Efectivo y Equivalentes al Final del Período	99.841	88.590	85.758	98.113

Fuente: FECU Metro S.A.

4.1.4 Razones Financieras

	2009	2010	jun-10	jun-11
Cobertura de Intereses (1)	2,34x	0,78x	-1,15x	-0,56x
Liquidez Corriente (2)	1,30x	0,85x	0,98x	0,89x
Razón Ácida (3)	1,19x	0,76x	0,88x	0,81x
Razón de endeudamiento (4)	0,89x	0,87x	0,99x	0,92x
Proporción deuda corto plazo / deuda total (5)	7,3%	9,9%	7,7%	9,8%

(1) Utilidad antes de Impuesto más Gastos Financieros / Gastos Financieros

(2) Activos Corrientes / Pasivos Corrientes

(3) Activos corrientes - Inventarios / Pasivos Corrientes

(4) Deuda / Patrimonio total

Deuda: Pasivos corrientes totales + Total pasivos no corrientes

(5) Total pasivos corrientes / Total Pasivos

Fuente: FECU Metro S.A.

4.2 Créditos Preferentes.

Metro S.A. actualmente no tiene deudas preferentes o privilegiadas distintas de la que se enuncia a continuación:

Contrato en idioma inglés denominado “Loan Agreement”, suscrito con fecha veintitrés de enero de dos mil cuatro entre BNP Paribas, actuando a través de su oficina en París, como agente y acreedor, y en conjunto con Société Générale, New York Branch, como agentes de documentación, KfW, Natixis Banques Populaires, ABN Amro Bank N.V., y Credit Industriel et Commercial (para estos efectos, en adelante todos los anteriores los “**Acreedores**”) y Metro S.A., por el cual los Acreedores acordaron otorgar a Metro S.A. préstamos por un monto total por concepto de capital de hasta doscientos millones de dólares de los Estados Unidos de América (para estos efectos, en adelante el “**Contrato de Crédito**”).

Por escritura pública de fecha 20 de febrero de 2004, otorgada en la Notaría de Santiago de don Iván Torrealba Acevedo, cuyo extracto se publicó en el Diario Oficial de fecha 1 de marzo de 2004, Metro S.A. constituyó prenda sin desplazamiento, con cláusula de garantía general, de conformidad con la Ley número dieciocho mil ciento doce de mil novecientos ochenta y dos, en favor de BNP Paribas, actuando a través de su oficina en París, por sí y en representación de los demás

Acreedores, sobre los siguientes equipos de propiedad de Metro S.A.: (i) ciento cuarenta y seis Coches Motrices sin Cabina Tipo N, marca Alstom, de fabricación francesa; (ii) sesenta y ocho Coches Remolque y Cabina Tipo S, marca Alstom, de fabricación francesa; y (iii) veintidós Coches Remolque sin Cabina Tipo R, marca Alstom, de fabricación francesa; con la finalidad de garantizar el pago y cumplimiento íntegro, efectivo y oportuno por parte de Metro S.A. de todas y cada una de sus obligaciones bajo el Contrato de Crédito y demás Documentos del Crédito (según este término se define en la referida escritura de prenda sin desplazamiento), de todo endeudamiento presente y futuro de Metro S.A. para con los Acreedores bajo el Contrato de Crédito y los demás Documentos del Crédito y de cualquier otra obligación de Metro S.A. derivada o en relación con los mismos.

4.3 Restricciones al Emisor en relación a otros acreedores.

Las siguientes son las restricciones a que Metro S.A. se encuentra obligada en relación a otros acreedores. Para los efectos de las restricciones indicadas en este número 4.3, (i) “Relación Margen EBITDA” significa, respecto del Emisor, y para un determinado período de cálculo, la relación resultante de la división de (x) EBITDA por (y) ingresos de actividades ordinarias menos ingresos complementarios de transporte (esto es, pago de honorarios al Administrador Financiero del Transantiago (AFT), asociados al Contrato de Mandato Mercantil de Recaudación y Custodia; y (ii) “Relación Deuda Patrimonio”, “Patrimonio Total” y “Relación de Cobertura de Intereses” tienen el significado asignado a dichos términos en el número 1.0 (“Definiciones”) de este Prospecto:

a) “Loan Agreement Asset Based Loan”: crédito financiero con prenda de trenes por un total de US\$ 200 millones, con plazo total de 10 años, con 3 años de gracia para el pago de capital, suscrito el 23 de enero de 2004 entre Metro S.A. y BNP Paribas, actuando a través de su oficina en París, como agente y acreedor, y en conjunto con Société Générale, New York Branch, como agentes de documentación, KfW, Natexis Banques Populaires, ABN Amro Bank N.V. y Credit Industriel et Commercial; en el cual se establece la siguiente restricción:

- Mantener en todo momento una Relación Deuda Patrimonio igual o menor a la Relación Máxima de Deuda Patrimonio (esto es, 2,0 veces para cada trimestre calendario de los años 2007 y siguientes). La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,92 veces al 30 de junio de 2011.

b) “Loan Agreement Senior Unsecured Term Loan Facility”: crédito financiero sin garantía por un total de US\$ 130 millones, con plazo total de 12 años, con 4,5 años de gracia para el pago de capital, suscrito el 26 de septiembre de 2006 entre Metro S.A. y BNP Paribas, actuando a través de su oficina en París, como organizador líder y acreedor (*Mandated Lead Arranger and Lender*), en conjunto con DekaBank Deutsche Girozentrale y KfW, actuando a través de su oficina en Frankfurt, como organizadores y acreedores (*Arrangers and Lenders*); en el cual se establecen las siguientes restricciones:

- Mantener en todo momento una Relación Deuda Patrimonio igual o menor a la Relación Máxima de Deuda Patrimonio (esto es, 1,7 veces para cada trimestre calendario de los años 2011 y siguientes). La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,92 veces al 30 de junio de 2011.
- Mantener un Patrimonio Total igual o superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.464.039.072 al 30 de junio de 2011.
- Mantener una Relación Margen EBITDA igual o superior a la Relación Mínima Margen EBITDA (esto es, 32% para cada año calendario), medida al último día de cada año calendario

(31 de diciembre) sobre la FECU presentada a la Superintendencia de Valores y Seguros. La Relación Margen EBITDA fue 35,27% al 31 de diciembre de 2010.

- Mantener una Relación de Cobertura de Intereses igual o superior a la Relación de Cobertura de Intereses Mínima (esto es, una relación de 1,00 para cada uno de los años calendario 2007 a 2010; y de 1,10 para los años calendario 2011 y siguientes). La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.

c) “Loan Agreement Local Currency Credit”: crédito financiero por un total de UF 9,2 millones, con garantía por un monto de US\$ 100 millones, con plazo total de 12 años con 4,5 años de gracia para el pago de capital, suscrito el 26 de septiembre de 2006 entre Metro S.A. y Banco Santander-Chile en su calidad de Banco Agente y BNP Paribas, actuando a través de su oficina en París, en su calidad de Agente Estructurador; en el cual se establecen las siguientes restricciones:

- Mantener en todo momento una Relación Deuda Patrimonio igual o menor a la Relación Máxima de Deuda Patrimonio (esto es, 1,7 veces para cada trimestre calendario de los años 2011 y siguientes). La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,92 veces al 30 de junio de 2011.
- Mantener un Patrimonio Total igual o superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.464.039.072 al 30 de junio de 2011.
- Mantener una Relación Margen EBITDA igual o superior a la Relación Mínima Margen EBITDA (esto es, 32% para cada año calendario), medida al último día de cada año calendario (31 de diciembre) sobre la FECU presentada a la Superintendencia de Valores y Seguros. La Relación Margen EBITDA fue 35,27% al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener una Relación de Cobertura de Intereses igual o superior a la Relación de Cobertura de Intereses Mínima (esto es, una relación de 1,00 para cada uno de los años calendario 2007 a 2010; y de 1,10 para los años calendario 2011 y siguientes). La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.

d) “Bonos serie H”: bonos por un total de UF 1.000.000, sin garantía, con plazo total de 12 años, con 7 años de gracia para el pago de capital, colocados el 3 de septiembre de 2008 por Celfin Capital S.A. Corredor de Bolsa; los cuales establecen las siguientes restricciones:

- Mantener una Relación Deuda Patrimonio inferior a 1,9 veces durante los años 2007 a 2010 e inferior a 1,7 veces durante los años 2011 en adelante. La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,87 veces al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener una Relación de Cobertura de Intereses superior a 1,0 veces. La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener un Patrimonio Total superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.500.523.200 al 31 de diciembre de 2010.

Todos los índices antes indicados, calculados al último día de cada año calendario con los Estados Financieros presentados ante la Superintendencia de Valores y Seguros.

e) “Bonos serie I”: bonos por un total de UF 2.850.000, sin garantía, con plazo total de 21 años con 10 años de gracia para el pago de capital, colocados el 3 de septiembre de 2008 por Celfin Capital S.A. Corredor de Bolsa; los cuales establecen las siguientes restricciones:

- Mantener una Relación Deuda Patrimonio inferior a 1,9 veces durante los años 2007 a 2010 e inferior a 1,7 veces durante los años 2011 en adelante. La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,87 veces al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener una Relación de Cobertura de Intereses superior a 1,0 veces. La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener un Patrimonio Total superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.500.523.200 al 31 de diciembre de 2010.

Todos los índices antes indicados, calculados al último día de cada año calendario con los Estados Financieros presentados ante la Superintendencia de Valores y Seguros

f) “Restructuring Term Loan Agreement”: crédito financiero por un total de US\$ 90 millones, dividido en: Tranche A, por un monto de US\$ 60 millones, con garantía de la República de Chile, plazo 10 años, una sola amortización; y Tranche B, por un monto de US\$ 30 millones, sin garantía, plazo 7 años, una sola amortización, suscrito el 23 de Agosto de 2007 entre Metro S.A. y BNP Paribas, actuando a través de su oficina en París, en su calidad de organizador y Banco Agente y BNP Paribas y Otras Instituciones Financieras como acreedores; en el cual se establecen las siguientes restricciones:

- Mantener en todo momento una Relación Deuda Patrimonio igual o menor a la Relación Máxima de Deuda Patrimonio (esto es, 1,9 veces para cada trimestre calendario de los años 2007 a 2010; y 1,7 veces para cada trimestre calendario de los años 2011 y siguientes). La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,92 veces al 30 de junio de 2011.
- Mantener un Patrimonio Total igual o superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.464.039.072 al 30 de junio de 2011.
- Mantener una Relación Margen EBITDA igual o superior a la Relación Mínima Margen EBITDA (esto es, 32% para cada año calendario), medida al último día de cada año calendario (31 de diciembre) sobre la FECU presentada a la Superintendencia de Valores y Seguros. La Relación Margen EBITDA fue 35,27% al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener una Relación de Cobertura de Intereses igual o superior a la Relación de Cobertura de Intereses Mínima (esto es, una relación de 1,00 para cada uno de los años calendario 2007 a 2010; y de 1,10 para los años calendario 2011 y siguientes). La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.

g) “Bonos serie J”: bonos por un total de UF 4.000.000, sin garantía, con plazo total de 25 años con 10 años de gracia para el pago de capital, colocados el 18 de noviembre de 2009 por Santander Global Banking & Markets; los cuales establecen las siguientes restricciones:

- Mantener una Relación Deuda Patrimonio inferior a 1,9 veces los años 2007 a 2010 e inferior a 1,7 veces los años 2011 en adelante. La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,87 veces al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener una Relación de Cobertura de Intereses superior a 1,0 veces. La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener un Patrimonio Total superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.500.523.200 al 31 de diciembre de 2010.

Todos los índices antes indicados, calculados con los Estados Financieros del Emisor preparados al 31 de diciembre de cada año calendario y presentados ante la Superintendencia de Valores y Seguros.

h) “Convenio de Crédito Financiero”: crédito financiero por un total de US\$ 30 millones, sin garantía, plazo 5 años, en una sola cuota de amortización al vencimiento, suscrito el 28 de junio de 2011 entre Metro S.A. y Société Générale, actuando a través de su oficina en París, en su calidad de acreedor; en el cual se establecen las siguientes restricciones:

- Mantener en todo momento una Relación Deuda Patrimonio igual o inferior a 1,7 veces al 31 de diciembre de cada año calendario. La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,87 veces al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener un Patrimonio Total igual o superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.500.523.200 al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener una Relación Margen EBITDA igual o superior a 32% para cada año calendario. La Relación Margen EBITDA fue 35,27% al 31 de diciembre de 2010.
- Mantener una Relación de Cobertura de Intereses igual o superior a 1,0 veces al 31 de diciembre de cada año calendario. La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.

5.0. DESCRIPCIÓN DE LA EMISIÓN

5.1. Antecedentes Legales

5.1.1. Escritura de emisión y escritura complementaria

Contrato de emisión de bonos por línea de títulos de deuda otorgado en la Notaría de Santiago de don Eduardo Avello Concha, con fecha 18 de agosto de 2011, Repertorio N   17.154-2011, modificado por escritura pública otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Avello Concha, con fecha 9 de septiembre de 2011, Repertorio N   19.001-2011.

La Escritura Complementaria que contiene las especificaciones de los Bonos de la Serie K (en adelante la “**Serie K**”), consta de escritura pública otorgada con fecha 26 de septiembre de 2011 en la Notaría de Santiago de don Eduardo Avello Concha, anotada bajo el Repertorio N   20.046-2011 (en adelante la “**Escritura Complementaria de la Serie K**”).

5.1.2 Número y fecha de certificado de inscripción de emisión:

N   681 de fecha 23 de septiembre de 2011.

5.1.3 Código nemotécnico:

BMETR-K.

5.2. Características generales de la emisión

5.2.1. Monto fijo/línea:

Emisión por línea de títulos de deuda.

5.2.2 Monto máximo de la emisión

(a) El monto nominal máximo de la Línea es el equivalente en moneda nacional a UF6.700.000.

En ningún momento el valor nominal conjunto de los Bonos emitidos con cargo a la Línea que simultáneamente estuvieren en circulación podrá exceder a la referida cantidad. El monto nominal de los Bonos en circulación emitidos con cargo a la Línea de Bonos y el monto nominal de los Bonos que se colocarán con cargo a la Línea de Bonos se determinará en cada Escritura Complementaria que se suscriba con motivo de las colocaciones de Bonos que se efectúen con cargo a la Línea de Bonos. Para estos efectos, toda suma que representen los Bonos en circulación deberá expresarse en Unidades de Fomento. Lo anterior es sin perjuicio que dentro de los diez días hábiles anteriores al vencimiento de los Bonos, el Emisor podrá realizar una nueva colocación dentro de la Línea, por un monto de hasta el cien por ciento del máximo autorizado de dicha Línea, para financiar exclusivamente el pago de los instrumentos que estén por vencer. Los Bonos que se emitan con cargo a la Línea estarán expresados en UF.

(b) El Emisor podrá renunciar a emitir y colocar el total de la Línea y, además, reducir su monto al equivalente al valor nominal de los Bonos emitidos con cargo a la Línea y colocados a la fecha de la renuncia, con la autorización expresa del Representante de los Tenedores de Bonos. Esta renuncia y la consecuente reducción del valor nominal de la Línea, deberán constar por escritura pública otorgada por el Emisor y el Representante de los Tenedores de Bonos, y ser comunicadas al DCV y a la SVS. A partir de la fecha en que dicha declaración se registre en la SVS, el monto de la Línea quedará reducido al monto efectivamente colocado. Desde ya el Representante de los Tenedores de Bonos se entiende facultado para concurrir, en conjunto con el Emisor, al otorgamiento de la escritura pública en que conste la reducción del valor nominal de la Línea, pudiendo acordar con el Emisor los términos de dicha escritura sin necesidad de autorización previa por parte de la junta de Tenedores de Bonos.

5.2.3. Plazo de vencimiento línea

La Línea tiene un plazo máximo de treinta años contado desde su fecha de inscripción en el Registro de Valores dentro del cual el Emisor tendrá derecho a colocar y deberán vencer las obligaciones con cargo a la Línea.

5.2.4. Portador/a la orden/ nominativos

Los Bonos que se emitan con cargo a esta Línea de Bonos serán al portador.

5.2.5. Materializado/desmaterializado

Los Bonos que se emitan con cargo a la Línea serán desmaterializados.

5.2.6. Procedimiento en caso de amortizaciones extraordinarias

(a) El Emisor definirá en cada Escritura Complementaria si podrá rescatar anticipadamente en forma total o parcial los Bonos de cualquiera de las series, y en su caso, los términos, las condiciones, las fechas y los períodos correspondientes.

(b) En caso que se rescate anticipadamente sólo parte de los Bonos, el Emisor efectuará un sorteo ante notario público para determinar los Bonos que se rescatarán. Para estos efectos, el Emisor publicará un aviso en el Diario y notificará al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV mediante carta entregada en sus domicilios por notario, todo ello con a lo menos treinta Días Hábiles Bancarios de anticipación a la fecha en que se vaya a efectuar el sorteo. En ese aviso y en las cartas se señalará el monto de UF que se desea rescatar anticipadamente, con indicación de la o las series de los Bonos que se rescatarán, el notario ante el cual se efectuará el sorteo y el día, hora y lugar en que éste se llevará a efecto. A la diligencia del sorteo podrán asistir, pero no será un requisito de validez del mismo, el Emisor, el Representante de los Tenedores de Bonos, el DCV y los Tenedores de Bonos que lo deseen. Se levantará un acta de la diligencia por el respectivo notario en la que se dejará constancia del número de los Bonos sorteados. El acta será protocolizada en los registros de escrituras públicas del notario ante el cual se hubiere efectuado el sorteo. El sorteo deberá verificarse con, a lo menos, treinta Días Hábiles Bancarios de anticipación a la fecha en la cual se vaya a efectuar el rescate anticipado. Dentro de los cinco días siguientes al sorteo se publicará por una vez en el Diario, la lista de los Bonos que, según el sorteo, serán rescatados anticipadamente, señalándose el número y serie de cada uno de ellos. Además, copia del acta se remitirá al DCV a más tardar al Día Hábil Bancario siguiente a la realización del sorteo, para que éste pueda informar a través de sus propios sistemas del resultado del sorteo a sus depositantes. Si en el sorteo resultaren rescatados Bonos desmaterializados, esto es, que estuvieren en depósito en el DCV, se aplicará lo dispuesto en el Reglamento del DCV para determinar los depositantes cuyos Bonos han sido rescatados, conforme lo dispuesto en el artículo nueve de la Ley del DCV.

(c) En caso que el rescate anticipado contemple la totalidad de los Bonos en circulación, se publicará un aviso por una vez en el Diario indicando este hecho y se notificará al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV mediante carta entregada en sus domicilios por notario, todo ello con a lo menos treinta Días Hábiles Bancarios de anticipación a la fecha en que se efectúe el rescate anticipado. Igualmente, se procurará que el DCV informe de esta circunstancia a sus depositantes a través de sus propios sistemas. La fecha elegida para efectuar el rescate anticipado deberá ser un Día Hábil Bancario. Los intereses y reajustes de los Bonos rescatados se devengarán sólo hasta el día en que se efectúe el rescate anticipado. Los intereses y reajustes de los Bonos sorteados cesarán, y serán pagaderos desde, la fecha en que se efectúe el pago de la amortización correspondiente.

(d) En las respectivas Escrituras Complementarias de los Bonos emitidos con cargo a la Línea, se especificará si (i) los Bonos de la respectiva serie tendrán la opción de amortización extraordinaria al equivalente del saldo insoluto de su capital debidamente reajustado o (ii) tendrán la opción de ser rescatados al mayor valor entre (x) el equivalente al saldo insoluto de su capital debidamente reajustado, y, (y) la suma de los valores presentes de los pagos de intereses y amortizaciones de capital restantes establecidos en la Tabla de Desarrollo, excluidos los intereses devengados hasta la fecha de prepago, descontados a la Tasa de Prepago (según este término se define a continuación) compuesta semestralmente sobre semestres de ciento ochenta días; en ambos casos más los intereses devengados en el último período de intereses anterior a la fecha de la amortización extraordinaria.

(e) Se entenderá por **“Tasa de Prepago”** el equivalente a la suma de la Tasa Referencial, según ésta se calcula más adelante, más un **“Spread de Prepago”** que se indicará en la respectiva Escritura Complementaria para la respectiva serie. La Tasa de Prepago deberá ser determinada por el Emisor el décimo día hábil previo al rescate anticipado. Una vez determinada la Tasa de Prepago, el Emisor deberá comunicar al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV, a través de correo, fax u otro medio electrónico, el valor de la referida tasa, a más tardar a las diecisiete horas del décimo día hábil previo al día en que se efectúe el rescate anticipado. La **“Tasa Referencial”** se determinará de la siguiente manera: el décimo Día Hábil Bancario previo a la fecha de amortización extraordinaria, todos los instrumentos que componen las categorías *benchmark* de renta fija **“UF guión cero dos”**, **“UF guión cero cinco”**, **“UF guión cero siete”**, **“UF guión uno cero”** y **“UF guión dos cero”**, de acuerdo al criterio establecido por la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores S.A. (en adelante la **“Bolsa de Comercio”**), se ordenarán desde menor a mayor duración, obteniéndose un rango de duraciones para cada una de las categorías antes señaladas. Si la duración del Bono, determinada utilizando la tasa de carátula del Bono, está contenida dentro de alguno de los rangos de duraciones de las Categorías Benchmark de Renta Fija, se utilizará como Tasa Referencial la tasa de la Categoría Benchmark de Renta Fija respectiva. En caso contrario, se realizará una interpolación lineal en base a las duraciones y tasas de las categorías benchmark de renta fija antes señaladas. Si se agregaran, sustituyeran o eliminaran categorías benchmark de renta fija para operaciones en Unidades de Fomento, por parte de la Bolsa de Comercio, se utilizarán las categorías benchmark de renta fija que estén vigentes al décimo Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria. Para calcular el precio y la duración los instrumentos y de las categorías benchmark de renta fija, se utilizará el valor determinado por la **“Tasa Benchmark trece horas veinte minutos”** del sistema valorizador de instrumentos de renta fija del sistema computacional de la Bolsa de Comercio (SEBRA), o aquél sistema que lo suceda o reemplace. Si la Tasa Referencial no pudiere ser determinada en la forma indicada precedentemente, el Emisor dará aviso por escrito tan pronto tenga conocimiento de esta situación al Representante de los Tenedores de Bonos, quien procederá a solicitar a al menos cinco de los Bancos de Referencia (según este término se define más adelante) una cotización de la tasa de interés para los instrumentos señalados anteriormente, tanto para una oferta de compra como para una oferta de venta. Todo lo anterior deberá ocurrir el mismo décimo Día Hábil Bancario previo al de la fecha de la amortización extraordinaria. El plazo que disponen los Bancos de Referencia para enviar sus cotizaciones es de un Día Hábil Bancario y sus correspondientes cotizaciones deberán realizarse antes de las catorce horas de aquel día y se mantendrán vigentes hasta la fecha de la respectiva amortización extraordinaria de los Bonos. La Tasa Referencial será el promedio aritmético de las cotizaciones recibidas de parte de los Bancos de Referencia. El Representante de los Tenedores de Bonos deberá entregar por escrito la información de las cotizaciones recibidas al Emisor en un plazo máximo de dos días corridos, contados desde la fecha en que el Emisor da el aviso señalado precedentemente al Representante de los Tenedores de Bonos. La tasa así determinada será definitiva para las partes, salvo error manifiesto. Serán **“Bancos de Referencia”** los siguientes bancos o sus sucesores legales: Banco de Chile; Banco BICE; Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Chile; Banco Santander - Chile; Banco del Estado de Chile; Banco de Crédito e Inversiones; Scotiabank Chile; Corpbanca y Banco Security. El Emisor deberá comunicar por escrito la Tasa de Prepago que se aplicará, al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV, a más tardar a las diecisiete horas del octavo Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria.

(f) Tanto para el caso de amortización extraordinaria parcial como total de los Bonos, el aviso en el Diario deberá indicar el mecanismo para calcular la Tasa de Prepago o indicar la cláusula del Contrato de Emisión donde se establece la forma de determinar la Tasa de Prepago, si corresponde. Asimismo el aviso deberá contener la oportunidad en que la Tasa de Prepago será comunicada al Representante de los Tenedores de Bonos. También, el aviso debe señalar las series de Bonos que serán amortizados extraordinariamente.

5.2.7 Descripción de las garantías asociadas a la Emisión.

La Emisión no contempla garantías, salvo el derecho de prenda general sobre los bienes del Emisor de acuerdo a los artículos dos mil cuatrocientos sesenta y cinco y dos mil cuatrocientos sesenta y nueve del Código Civil.

5.2.8 Finalidad del empréstito y uso específico que se dará a los fondos que se obtengan con la colocación:

Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos correspondientes a la Línea se destinarán al refinanciamiento de pasivos financieros del Emisor.

5.2.9 Clasificaciones de riesgo de la Línea y de los Bonos Serie K:

La clasificación asignada a la Línea es la siguiente:

Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Ltda.

Categoría: AA

International Credit Rating Clasificadora de Riesgo Ltda.

Categoría: AA+

La clasificación asignada a los Bonos de la Serie K es la siguiente:

Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Ltda.

Categoría: AA

International Credit Rating Clasificadora de Riesgo Ltda.

Categoría: AA+

Se deja constancia que las clasificaciones de riesgo que anteceden se han efectuado conforme a los estados financieros de la Compañía al 30 de junio del 2011.

5.2.10 Condiciones Económicas de los Bonos Serie K:

(a) Monto a ser colocado.

La Serie K considera Bonos por un valor nominal de hasta 5.200.000 Unidades de Fomento. A la fecha de otorgamiento de la Escritura Complementaria de la Serie K, el valor nominal de la Línea

disponible es de 6.700.000 Unidades de Fomento. Se deja expresa constancia que el Emisor sólo podrá colocar Bonos por un valor nominal total máximo de hasta 5.200.000 Unidades de Fomento.

(b) Series en que se divide la Emisión y enumeración de los títulos.

Los Bonos de la presente emisión se emiten en una sola serie denominada Serie K.

Los Bonos Serie K tendrán la siguiente enumeración: desde el número 1 hasta el número 10.400, ambos inclusive. La numeración de los títulos de los Bonos de la Serie K será correlativa, partiendo con el número 1, y cada título representará un Bono.

(c) Número de Bonos de cada serie.

La Serie K comprende en total la cantidad de 10.400 Bonos.

(d) Valor nominal de cada Bono.

Cada Bono Serie K tiene un valor nominal de 500 Unidades de Fomento.

(e) Plazo de colocación de los Bonos.

El plazo de colocación de los bonos Serie K expirará a los 36 meses contados desde la autorización de la emisión del oficio por el que la Superintendencia de Valores y Seguros autorice la emisión de los Bonos Serie K. Los Bonos que no se colocaren en dicho plazo quedarán sin efecto.

(f) Plazo de vencimiento de los Bonos.

Los Bonos Serie K vencerán el día 15 de septiembre del año 2032.

(g) Tasa de interés, período de pago de los intereses, fecha desde la cual los Bonos comienzan a generar intereses y reajustes.

Los Bonos de la Serie K devengarán, sobre el capital insoluto expresado en Unidades de Fomento, un interés anual de 3,75%, compuesto, vencido, calculado sobre la base de semestres iguales de 180 días, equivalente a 1,8577% semestral.

Los intereses y reajustes correspondientes a los Bonos de la Serie K se devengarán desde el día 15 de septiembre del año 2011 y se pagarán en las fechas que se indican en la Tabla de Desarrollo referida en la letra (h) siguiente.

(h) Cupones y Tabla de Desarrollo.

Los Bonos de la Serie K llevan 42 cupones, de los cuales los 32 primeros serán para el pago de intereses y los 10 restantes para el pago de intereses y amortizaciones del capital.

Se deja constancia que tratándose en la especie de una emisión desmaterializada, los referidos cupones no tienen existencia física o material, siendo referenciales para el pago de las cuotas

correspondientes, y que el procedimiento de pago se realizará conforme a lo establecido en el Contrato de Emisión y en el Reglamento Interno del DCV.

Las fechas de pago de intereses y amortizaciones de capital, lo mismo que los montos a pagar en cada caso, son los que aparecen en la siguiente tabla de desarrollo de los Bonos Serie K, la cual se encuentra protocolizada con fecha 26 de septiembre de 2011 en la Notaría de don Eduardo Avello Concha bajo el número 383-A:

Fecha	Cuota de Interés N°	Cuota de Amortización N°	Intereses UF	Amortizaciones UF	Total Cuota UF	Saldo Insoluto UF
15 de marzo de 2012	1	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2012	2	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2013	3	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2013	4	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2014	5	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2014	6	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2015	7	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2015	8	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2016	9	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2016	10	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2017	11	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2017	12	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2018	13	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2018	14	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2019	15	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2019	16	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2020	17	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2020	18	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2021	19	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2021	20	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2022	21	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2022	22	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2023	23	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2023	24	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2024	25	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2024	26	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2025	27	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2025	28	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2026	29	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2026	30	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2027	31	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de septiembre de 2027	32	0	9.2887	0	9.2887	500.0000
15 de marzo de 2028	33	1	9.2887	50.0000	59.2887	450.0000
15 de septiembre de 2028	34	2	8.3598	50.0000	58.3598	400.0000
15 de marzo de 2029	35	3	7.4310	50.0000	57.4310	350.0000
15 de septiembre de 2029	36	4	6.5021	50.0000	56.5021	300.0000
15 de marzo de 2030	37	5	5.5732	50.0000	55.5732	250.0000
15 de septiembre de 2030	38	6	4.6444	50.0000	54.6444	200.0000
15 de marzo de 2031	39	7	3.7155	50.0000	53.7155	150.0000
15 de septiembre de 2031	40	8	2.7866	50.0000	52.7866	100.0000
15 de marzo de 2032	41	9	1.8577	50.0000	51.8577	50.0000
15 de septiembre de 2032	42	10	0.9289	50.0000	50.9289	0.0000

Si las fechas fijadas para el pago de intereses, reajustes o de capital no recayeran en un Día Hábil Bancario, el pago respectivo se hará al primer Día Hábil Bancario siguiente. Los intereses, reajustes y el capital no cobrados en las fechas que correspondan, no devengarán nuevos intereses ni reajustes y los Bonos tampoco devengarán intereses ni reajustes con posterioridad a la fecha de su vencimiento, salvo que el Emisor incurra en mora o simple retardo en el pago de la respectiva cuota, evento en el cual las sumas impagas devengarán un interés penal igual al interés máximo convencional que la ley permita estipular para operaciones reajustables en moneda nacional.

Asimismo, queda establecido que no constituirá mora o simple retardo del Emisor en el pago de capital, interés o reajuste el atraso en el cobro en que incurra el Tenedor de Bonos respecto del cobro de alguna cuota o cupón. Los intereses y reajustes de los Bonos sorteados o amortizados extraordinariamente cesarán y serán pagaderos desde la fecha en que se efectúe el pago de la amortización correspondiente.

(i) Fechas o períodos de amortización extraordinaria y valor al cual se rescatará cada uno de los Bonos.

El Emisor podrá rescatar anticipadamente en forma parcial o total los Bonos Serie K a partir del día 15 de septiembre de 2021, esta fecha inclusive. Los Bonos se rescatarán en conformidad a lo establecido en la alternativa (ii) de la letra (d) del Número 5.2.6 del Prospecto. Para los efectos del cálculo de la Tasa de Prepago de los Bonos de la Serie K, el “Spread de Prepago” corresponderá a 0,70%.

(j) Reajustabilidad y moneda de pago.

Los Bonos de la Serie K se reajustarán según la variación que experimente el valor de la Unidad de Fomento y el monto a pagar en cada cuota, tanto de capital como de intereses, deberán pagarse en su equivalente en Pesos conforme al valor que la Unidad de Fomento tenga el día del vencimiento de la respectiva cuota o si éste no fuese Día Hábil Bancario, el valor que la Unidad de Fomento tenga el primer Día Hábil Bancario siguiente. Para estos efectos, se tendrán por válidas las publicaciones del valor de la Unidades de Fomento que haga en el Diario Oficial el Banco Central de Chile de conformidad al número nueve del artículo 35 de la ley número 18.840 o el organismo que lo reemplace o suceda para estos efectos.

(k) Uso específico que el Emisor dará a los fondos de la Emisión.

Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos de la Serie K se destinarán al refinanciamiento de pasivos financieros del Emisor.

5.2.11 Inconvertibilidad:

Los Bonos no serán convertibles en acciones.

5.3 Descripción de los resguardos y *covenants* establecidos en el Contrato de Emisión en favor de los Tenedores de Bonos.

5.3.1 Obligaciones, limitaciones y prohibiciones.

De acuerdo a lo dispuesto en la cláusula Décima del Contrato de Emisión, mientras el Emisor no haya pagado a los Tenedores el total del capital, reajustes e intereses de los Bonos en circulación que se emitan con cargo a esta Línea, el Emisor se sujetará a las siguientes obligaciones, limitaciones y prohibiciones, sin perjuicio de las que le sean aplicables conforme a las normas generales de la legislación pertinente:

5.3.1.1 Cumplir con las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales que le sean aplicables, debiendo incluirse en dicho cumplimiento, sin limitación alguna, el pago en tiempo y forma de todos los impuestos, tributos, tasas, derechos y cargos que afecten al propio Emisor o a sus bienes muebles e inmuebles, salvo aquellos que impugne de buena fe y de acuerdo a los procedimientos judiciales y/o administrativos pertinentes, y siempre que, en este caso, se mantengan reservas adecuadas para cubrir tal contingencia, de conformidad con los IFRS. Se entiende que el Emisor da cumplimiento a la obligación de mantener reservas adecuadas si los auditores independientes del Emisor no expresan reparos frente a tales eventuales reservas.

5.3.1.2 El Emisor deberá establecer y mantener adecuados sistemas de contabilidad sobre la base de las normas IFRS, o aquellas que al efecto estuvieren vigentes, y las instrucciones de la SVS, como asimismo contratar y mantener a una firma de auditores externos independientes de reconocido prestigio nacional o internacional para el examen y análisis de sus Estados Financieros, respecto de los cuales tal firma deberá emitir una opinión al treinta y uno de diciembre de cada año. No obstante lo anterior, se acuerda expresamente que: (i) en caso que por disposición de la SVS, se modifique la normativa contable actualmente vigente, sustituyendo las normas IFRS o los criterios de valorización de los activos o pasivos registrados en dicha contabilidad, y ello afectare una o más obligaciones, limitaciones y/o prohibiciones (en adelante los “**Resguardos**”) contempladas en la Cláusula Décima del Contrato de Emisión, y/o (ii) se modificaren por la entidad competente facultada para emitir normas contables IFRS, los criterios de valorización establecidos para las partidas contables de los actuales Estados Financieros, y ello afectare uno o más de los Resguardos, el Emisor deberá, dentro del plazo de treinta días contados desde que las nuevas disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros, exponer estos cambios al Representante de los Tenedores de Bonos y solicitar a su empresa de auditoría externa que dentro de los sesenta días siguientes a esta solicitud, procedan a adaptar los respectivos Resguardos según la nueva situación contable. El Emisor y el Representante de los Tenedores de Bonos deberán modificar el Contrato de Emisión a fin de ajustarlo a lo que determinen los referidos auditores, dentro del plazo de diez días contados a partir de la fecha en que los auditores evacuen su informe, debiendo el Emisor ingresar a la SVS la solicitud relativa a esta modificación al Contrato de Emisión, junto con la documentación respectiva. Para lo anterior no se necesitará de consentimiento previo de la junta de Tenedores de Bonos, sin perjuicio de lo cual, el Representante de los Tenedores de Bonos deberá informar a los Tenedores de Bonos respecto de las modificaciones al Contrato de Emisión mediante una publicación en el Diario, a más tardar dentro del plazo de veinte días contados desde la fecha de aprobación de la SVS a la modificación del Contrato de Emisión respectiva. En los casos mencionados precedentemente, y mientras el Contrato de Emisión no sea modificado conforme al procedimiento anterior, no se considerará que el Emisor ha incumplido el Contrato de Emisión cuando a consecuencia exclusiva de dichas circunstancias, el Emisor dejare de cumplir con uno o más Resguardos. Se deja constancia que el procedimiento indicado en la presente disposición tiene por objetivo resguardar cambios generados exclusivamente por disposiciones relativas a materias contables, y en ningún caso aquellos generados por variaciones en las condiciones de mercado que afecten al Emisor. Todos los gastos que se deriven de lo anterior, serán de cargo del Emisor. Por otra parte, no será necesario modificar el Contrato de Emisión en caso que sólo se cambien los nombres de las cuentas o partidas de los Estados Financieros actualmente vigentes y/o se realizaren nuevas agrupaciones de dichas cuentas o partidas, afectando la definición de las cuentas y partidas referidas en el Contrato de Emisión y ello afectare o no a uno o más de los Resguardos del Emisor. En este caso, el Emisor deberá informar al Representante de los Tenedores de Bonos dentro del plazo de quince Días Hábiles Bancarios contados desde que las nuevas

disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros, debiendo acompañar a su presentación un informe de su empresa de auditoría externa que explique la manera en que han sido afectadas las definiciones de las cuentas y partidas descritas en el Contrato de Emisión.

5.3.1.3 Enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, en el mismo plazo en que deban entregarse a la Superintendencia de Valores y Seguros, copia de sus Estados Financieros trimestrales, individuales y consolidados. Asimismo, el Emisor se obliga a enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, copia de los informes de clasificación de riesgo, a más tardar, cinco Días Hábiles Bancarios después de recibidos de sus clasificadores privados. El Emisor se obliga a enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, cualquier otra información relevante que requiera la Superintendencia de Valores y Seguros acerca del Emisor y siempre que no tenga la calidad de información reservada. Adicionalmente, el Representante de los Tenedores de Bonos podrá solicitar los Estados Financieros anuales y semestrales de las filiales del Emisor, si fuere el caso, debiendo este último enviarlos en un plazo máximo de cinco Días Hábiles Bancarios contados desde la fecha de recepción de dichas solicitudes y desde que el Emisor disponga de dicha información.

5.3.1.4 Informar al Representante de los Tenedores de Bonos, dentro del mismo plazo en que deban entregarse los Estados Financieros anuales a la Superintendencia de Valores y Seguros, del cumplimiento continuo y permanente de las obligaciones contraídas en el Contrato de Emisión, y particularmente en la Cláusula Décima, con el grado de detalle que el Representante solicite. Sin perjuicio de lo anterior, el Emisor se obliga a dar aviso al Representante de los Tenedores de Bonos, de todo hecho esencial o de cualquier infracción a dichas obligaciones, tan pronto como el hecho se produzca o llegue a su conocimiento. Se entenderá que los Tenedores de Bonos están debidamente informados de los antecedentes del Emisor, a través de los informes que éste proporcione al Representante.

5.3.1.5 Mantener la propiedad de sus Activos Esenciales necesarios para el desarrollo de su giro social.

5.3.1.6 Notificar al Representante de los Tenedores de Bonos de las citaciones a juntas ordinarias y extraordinarias de accionistas del Emisor, utilizando para este efecto todas las formalidades y plazos propios de la citación a los accionistas.

5.3.1.7 Informar a la Superintendencia de Valores y Seguros la cantidad de Bonos de cada Serie efectivamente colocados con cargo a la Línea, dentro del plazo de diez días siguientes a i) cada colocación de Bonos de una o más series, o ii) el cumplimiento del plazo de colocación establecido en la respectiva Escritura Complementaria.

5.3.1.8 Velar porque las operaciones que realice con sus filiales o con otras personas relacionadas, se efectúen en condiciones de equidad similares a las que habitualmente prevalecen en el mercado. Para estos efectos, se estará a la definición de “personas relacionadas” que da el artículo cien de la Ley de Mercado de Valores.

5.3.1.9 Enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, junto con la información trimestral señalada en el número 5.3.1.3 anterior, los antecedentes sobre cualquier reducción de la

participación de la República de Chile en el capital social del Emisor, o de la participación del Emisor en el capital de sus filiales, y en todo caso, en un plazo no superior a treinta Días Hábiles Bancarios contados desde la fecha en que se haya producido dicha reducción.

5.3.1.10 Mantener: a) una Relación Deuda Patrimonio inferior a una coma siete veces ; b) una Relación de Cobertura de Intereses superior a una coma cero veces; y c) un Patrimonio Total superior a setecientos mil millones de Pesos. Todos los índices indicados en este número serán calculados y determinados con los Estados Financieros del Emisor preparados al treinta y uno de diciembre de cada año calendario y presentados ante la SVS.

5.3.1.11 No constituir, asumir o permitir que se constituya algún gravamen sobre una parte sustancial de sus Activos Esenciales, con excepción de Gravámenes Permitidos. Para efectos de este Contrato de Emisión, se entenderá por “**Gravámenes Permitidos**” aquellos i) gravámenes derivados de impuestos, avalúos, cargos, y otras recaudaciones fiscales; ii) gravámenes constituidos para financiar el precio de adquisición de activos que sean necesarios para el desarrollo del giro ordinario del Emisor; iii) gravámenes generados como resultado de sentencias, dictámenes o resoluciones administrativas; iv) gravámenes constituidos por depósitos o prendas para garantizar licitaciones, posturas, ofertas, contratos, arrendamientos, obligaciones legales, fianzas, boletas de consignación y otras obligaciones de similar naturaleza que resulten del curso ordinario del negocio; v) gravámenes constituidos por servidumbres e imperfecciones menores de los títulos de dominio de una propiedad; vi) gravámenes constituidos para garantizar el interés o derechos de un vendedor o arrendador bajo cualquier compraventa condicional, contratos de arrendamiento, contratos de leasing o con retención de título o cualquier arrendamiento financiero que tenga sustancialmente el mismo efecto económico que cualquiera de los anteriores; o vii) gravámenes existentes a la fecha del presente Contrato de Emisión y cualquier renovación de los mismos.

5.3.1.12 Mantener seguros en o con relación a su negocio y sus bienes con intermediarios o compañías de seguro financieramente solventes y de prestigio, para aquellos riesgos y por el monto que sea necesario de mantener en conformidad con la ley y que sea usual en compañías con negocios de la misma naturaleza en Chile.

No se contemplan otras restricciones, limitaciones u obligaciones particulares a las cuales deba someterse el Emisor. La información señalada en los números 5.3.1.3 y 5.3.1.4 de este Prospecto, deberá ser suscrita por la gerente general del Emisor o quien la subrogue legalmente, y deberá ser remitida al Representante de los Tenedores de Bonos mediante correo certificado.

5.3.2 Eventual fusión; división o transformación del emisor; creación de filiales o enajenación del activo o pasivo a personas relacionadas; mantención, y sustitución o renovación de activos.

5.3.2.1 Fusión. En caso de fusión del Emisor con otra u otras sociedades, sea por creación o por incorporación, la nueva sociedad que se constituya o la absorbente, en su caso, asumirá todas y cada una de las obligaciones que el Contrato de Emisión impone al Emisor.

5.3.2.2 División. Si se produjere una división del Emisor, serán responsables solidariamente de las obligaciones que por este acto se estipulan, las sociedades que surjan de dicha división, sin perjuicio de que entre ellas pueda estipularse que las obligaciones de pago de los Bonos serán proporcionales

a la cuantía del patrimonio del Emisor que a cada una de ellas se hubiere asignado; o en alguna otra forma o proporción.

5.3.2.3 Transformación. Si el Emisor alterare su naturaleza jurídica, todas las obligaciones emanadas del Contrato de Emisión, regirán respecto de la sociedad transformada, sin excepción alguna.

5.3.2.4 Creación de filiales. En el caso de creación de una filial, el Emisor comunicará esta circunstancia al Representante de los Tenedores de Bonos en el plazo de treinta días contados desde la fecha de constitución de la filial. Dicha creación no afectará los derechos de los Tenedores de Bonos ni las obligaciones del Emisor bajo el Contrato de Emisión.

5.3.2.5 Enajenación de activos y pasivos a personas relacionadas. El Emisor velará para que la enajenación de cualquiera de sus activos o pasivos a personas relacionadas se ajuste a condiciones de equidad similares a las que habitualmente prevalecen en el mercado.

5.3.2.6 Mantención, sustitución o renovación de activos. Sin perjuicio de lo estipulado en la Cláusula Décima número Cinco del Contrato de Emisión, la Empresa contempla en sus planes la renovación y sustitución de activos conforme a las necesidades del buen funcionamiento de la Empresa.

5.3.2.7 Ninguna de las operaciones mencionadas en los números precedentes, así como tampoco la enajenación de activos y pasivos a personas no relacionadas, constituirá novación de las obligaciones contraídas por el Emisor en virtud del Contrato de Emisión.

5.3.3 Causales de incumplimiento del Emisor respecto de las obligaciones asumidas en virtud del Contrato de Emisión.

De acuerdo a lo dispuesto en la cláusula Duodécima del Contrato de Emisión, con el objeto de otorgar una protección igualitaria a todos los Tenedores de los Bonos emitidos en virtud del Contrato de Emisión, el Emisor acepta en forma expresa que éstos, por intermedio del Representante de los Tenedores de Bonos y previo acuerdo de la junta de Tenedores de Bonos adoptado con el quórum establecido en el artículo ciento veinticuatro de la Ley de Mercado de Valores, esto es, con la mayoría absoluta de los votos de los Bonos presentes en una Junta constituida con la asistencia de la mayoría absoluta de los votos de los Bonos en circulación emitidos con cargo a esta Línea, en primera citación, o con los que asistan, en segunda citación, podrán hacer exigible íntegra y anticipadamente el capital insoluto, los reajustes y los intereses devengados por la totalidad de los Bonos en caso que ocurriere uno o más de los eventos que se singularizan a continuación en esta cláusula y, por lo tanto, acepta que todas las obligaciones asumidas para con los Tenedores de Bonos en virtud del Contrato de Emisión se consideren como de plazo vencido, en la misma fecha en que la junta de Tenedores de Bonos adopte el acuerdo respectivo:

5.3.3.1 Mora o simple retardo en el pago de los Bonos. Si el Emisor incurriere en mora o simple retardo en el pago de cualquier cuota de intereses, reajustes o amortizaciones de capital de los Bonos, sin perjuicio de la obligación de pagar los intereses penales pactados. No constituirá mora o simple retardo, el atraso en el cobro en que incurra un Tenedor de Bonos.

5.3.3.2 Declaraciones falsas o incompletas. Si cualquier declaración efectuada por el Emisor en cualquiera de los Documentos de la Emisión o en los instrumentos que se otorguen o suscriban con motivo del cumplimiento de las obligaciones de información contenidas en los Documentos de la Emisión, fuere o resultare ser manifiestamente falsa o dolosamente incompleta en algún aspecto esencial al contenido de la respectiva declaración.

5.3.3.3 Incumplimiento de obligaciones del Contrato de Emisión. Si el Emisor infringiera cualquier obligación que hubiere asumido en virtud de la Cláusula Décima del Contrato de Emisión, y no hubiere subsanado dicha infracción dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que hubiere sido requerido por escrito para tales efectos por el Representante de los Tenedores de Bonos, mediante aviso enviado al Emisor por correo certificado, en el que se describa el incumplimiento o infracción y le exija remediarlo.

5.3.3.4 Incumplimiento de otras obligaciones del Contrato de Emisión. Si el Emisor infringiera cualquier obligación adquirida en virtud de la Cláusula Sexta número Uno del Contrato de Emisión y/o de las cláusulas equivalentes que se establezcan en las Escrituras Complementarias, esto es referidas al monto, cantidad y valor nominal de la serie correspondiente.

5.3.3.5 Quiebra o insolvencia. Si el Emisor incurriera en cesación de pagos o suspendiera sus pagos o reconociera por escrito la imposibilidad de pagar sus deudas, o hiciere cesión general o abandono de bienes en beneficio de sus acreedores o solicitara su propia quiebra; o si el Emisor fuere declarado en quiebra por sentencia judicial firme o ejecutoriada; o si se iniciare cualquier procedimiento por o en contra del Emisor con el objeto de declararle en quiebra o insolvencia; o si se iniciare cualquier procedimiento por o en contra del Emisor tendiente a su disolución, liquidación, concurso, proposiciones de convenio judicial o extrajudicial o arreglo de pago, de acuerdo con cualquier ley sobre quiebra o insolvencia; o se solicitara la designación de un síndico, interventor, u otro funcionario similar respecto del Emisor o de parte importante de sus bienes, o si el Emisor tomare cualquier medida para permitir alguno de los actos señalados precedentemente en este número. No obstante y para estos efectos, los procedimientos iniciados en contra del Emisor necesariamente deberán fundarse en uno o más títulos ejecutivos por sumas que, individualmente, o en su conjunto, excedan del equivalente a ocho millones de Dólares, o su equivalente en Pesos según el valor del Dólar Observado o su equivalente en cualquier otra moneda, y siempre cuando dichos procedimientos no sean objetados o disputados por parte del Emisor ante los tribunales de justicia, mediante los procedimientos apropiados, dentro de los treinta y cinco días siguientes a la fecha de inicio de los aludidos procedimientos. Para estos efectos, se considerará que se ha iniciado un procedimiento, cuando se hayan notificado las acciones judiciales de cobro en contra del Emisor. La quiebra, se entenderá subsanada mediante su alzamiento.

5.3.3.6 Retardo en el pago de deudas financieras. Si el Emisor retardare el pago de cualquier deuda financiera a cualquier acreedor, proveniente de una o más obligaciones vencidas que, individualmente o en su conjunto, exceda el equivalente a ocho millones de Dólares, o su equivalente en Pesos según el valor del Dólar Observado o su equivalente en cualquier otra moneda, y el Emisor no lo subsanare dentro de los treinta días corridos siguientes a la fecha de dicho retardo, o bien, no obtuviere que la fecha de pago de esa obligación fuere expresamente prorrogada. Para estos efectos, se considerará que el Emisor ha retardado el pago de cualquier suma de dinero, cuando se le hayan notificado las acciones judiciales de cobro en su contra, y el Emisor

no hubiere disputado la procedencia y/o legitimidad del cobro ante los tribunales de justicia, mediante los procedimientos apropiados, dentro de los treinta días siguientes a la fecha de notificación de la respectiva acción judicial, o en plazo procesal inferior que de acuerdo a la ley tenga para la defensa de sus intereses.

5.3.3.7 Disolución del Emisor. Si el Emisor se disolviera o liquidare, o si se redujere su plazo de duración a un periodo menor al plazo final de amortización y pago de los Bonos.

5.3.3.8 Propiedad y/o Control de la República de Chile. Si la República de Chile dejare de ser propietaria, directa o indirecta, de a lo menos un setenta y cinco por ciento del total de las acciones emitidas de Metro S.A., y/o dejare de mantener el Control del Emisor. Para efectos de este Contrato de Emisión, el término “Control” tendrá el significado que a dicho término se asigna en el artículo noventa y siete de la Ley de Mercado de Valores.

5.3.4 Restricciones del Emisor con motivo de la Emisión

El Emisor debe mantener:

a) una Relación Deuda Patrimonio inferior a 1,7 al treinta y uno de diciembre de los años dos mil once en adelante. La Relación Deuda Patrimonio fue de 0,87 veces al 31 de diciembre de 2010.

b) una Relación de Cobertura de Intereses superior a 1,0 veces, al treinta y uno de diciembre de cada año calendario. La Relación de Cobertura de Intereses fue de 1,51 veces al 31 de diciembre de 2010.

c) un Patrimonio Total superior a \$700.000.000.000. El Patrimonio Total fue de M\$1.500.523.200 al 31 de diciembre de 2010.

6.0 DESCRIPCIÓN DE LA COLOCACIÓN

6.1. Tipo de colocación

La colocación de los Bonos Serie K se realizará a través de intermediarios.

6.2. Sistema de colocación

El sistema de colocación de los Bonos Serie K será a través de intermediarios bajo la modalidad que en definitiva acuerden las partes, pudiendo ser a firme, mejor esfuerzo u otra. Esta podrá ser realizada por medio de uno o todos los mecanismos permitidos por la Ley, tales como remate en bolsa o colocación privada, entre otros.

Por el carácter desmaterializado de la emisión, esto es, que el título existe bajo la forma de un registro electrónico y no como lámina física, se debe designar un encargado de la custodia que en este caso es el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, el cual mediante un sistema electrónico de anotaciones en cuenta, recibirá los títulos en depósito, para luego registrar la colocación realizando el traspaso electrónico correspondiente.

La cesión o transferencia de los Bonos, dado su carácter desmaterializado y el estar depositado en el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, se hará, mediante cargo en la cuenta de quien transfiere y abono en la del que adquiere, en base a una comunicación escrita o por medios electrónicos que los interesados entreguen al custodio. Esta comunicación, ante el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, será título suficiente para efectuar tal transferencia.

6.3. Colocadores

La colocación corresponderá a Santander S.A. Corredores de Bolsa.

6.4. Plazo de colocación

El plazo de colocación de los bonos Serie K expirará a los 36 meses contados desde la autorización de la emisión del oficio por el que la Superintendencia de Valores y Seguros autorice la emisión de los Bonos Serie K.

6.5. Relación con colocadores

No existe relación significativa entre el Emisor y el agente colocador, distinta de la originada por el contrato de colocación

7.0 INFORMACIÓN A LOS TENEDORES DE BONOS

7.1. Lugar de pago

Todos los pagos se efectuarán en la oficina principal del Banco Pagador, actualmente ubicada en Avenida Andrés Bello dos mil seiscientos ochenta y siete, piso tres, comuna de Las Condes, Santiago, en horario bancario normal de atención al público.

El reemplazo del Banco Pagador deberá ser efectuado mediante escritura pública otorgada entre el Emisor, el Representante de los Tenedores de Bonos y el nuevo Banco Pagador. Tal reemplazo surtirá efecto sólo una vez que el Banco Pagador reemplazado haya sido notificado de dicha escritura por un ministro de fe y tal escritura haya sido anotada al margen del Contrato de Emisión. No podrá reemplazarse al Banco Pagador durante los treinta Días Hábles Bancarios anteriores a una fecha de pago de capital o intereses. En caso de reemplazo del Banco Pagador, el lugar del pago de los Bonos será aquel que se indique en la escritura de reemplazo o en el domicilio del Emisor, si en ella nada se dijese. El Banco Pagador podrá renunciar a su cargo, con a lo menos noventa Días Hábles Bancarios de anticipación a una fecha en que corresponda pagar intereses o amortizar capital conforme al presente Contrato de Emisión, debiendo comunicarlo, con esa misma anticipación, mediante carta certificada dirigida al Emisor, al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV. En tal caso, se procederá a su reemplazo en la forma ya expresada y, si no se designare reemplazante, los pagos del capital, reajustes y/o intereses de los Bonos se efectuarán en las oficinas del Emisor. Todo cambio o sustitución del Banco Pagador por cualquier causa, será comunicada a los Tenedores de Bonos, mediante aviso publicado por el Emisor en dos días distintos en el Diario. El primer aviso deberá publicarse con una anticipación no inferior a treinta Días Hábles Bancarios a la siguiente fecha de vencimiento de algún cupón. El reemplazo del Banco Pagador no requerirá ni supondrá modificación alguna del Contrato de Emisión.

7.2. Información adicional

El Emisor proporcionará a los Tenedores de Bonos toda la información a que los obligue la ley mediante la entrega de antecedentes a la Superintendencia de Valores y Seguros, para ser publicada en su sitio Web, y al Representante de los Tenedores de Bonos, conforme a las normas vigentes y a lo establecido en el Contrato de Emisión.

Los últimos Estados Financieros anuales auditados del Emisor y su análisis razonado se encuentra disponibles en sus oficinas ubicadas en Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 1414, Santiago; en las oficinas de la Superintendencia de Valores y Seguros ubicadas en Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N°1449, Piso 8, Santiago, Región Metropolitana; y adicionalmente en la página web de la Superintendencia de Valores y Seguros (www.svs.cl) y en la página web del Emisor (www.metro.cl).

8.0 OTRA INFORMACIÓN

8.1 REPRESENTANTE DE LOS TENEDORES DE BONOS

8.1.1 Nombre o razón social

Banco de Chile.

8.1.2 Dirección

Ahumada 251, comuna y ciudad de Santiago.

8.1.3. Relaciones

No existe relación de propiedad, negocios o parentesco entre el Representante de los Tenedores de Bonos y los principales accionistas o socios y administradores del Emisor, debiendo señalarse en todo caso que el Representante de los Tenedores de Bonos es uno de los tantos bancos comerciales que realiza operaciones propias de su giro con el Emisor.

8.2 ENCARGADO DE LA CUSTODIA

8.2.1 Nombre

El encargado de la custodia es el DEPÓSITO CENTRAL DE VALORES S.A., DEPÓSITO DE VALORES, el cual fue designado por el Emisor y sus funciones y responsabilidades son las señaladas en la Ley del DCV.

8.2.2 Dirección

El domicilio de la sede principal del Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, corresponde a Avenida Apoquindo N° 4001, piso 12, comuna de Las Condes, Santiago.

8.2.3 Relaciones

No existe relación de propiedad, negocios o parentesco entre el encargado de la custodia y los principales accionistas o socios y administradores del Emisor

8.3 ASESORES LEGALES EXTERNOS DE LA EMISIÓN

En la elaboración de este Prospecto colaboró como asesor legal externo del Emisor el estudio Cariola Díez Perez-Cotapos & Cia. Ltda.

8.4 AUDITORES DE LA EMISIÓN

En la elaboración de este Prospecto no colaboraron los auditores del Emisor.

“LA SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS NO SE PRONUNCIA SOBRE LA CALIDAD DE LOS VALORES OFRECIDOS COMO INVERSIÓN. LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO ES DE RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DEL EMISOR. EL INVERSIONISTA DEBERÁ EVALUAR LA CONVENIENCIA DE LA ADQUISICIÓN DE ESTOS VALORES, TENIENDO PRESENTE QUE EL O LOS ÚNICOS RESPONSABLES DEL PAGO DE LOS DOCUMENTOS SON EL EMISOR Y QUIENES RESULTEN OBLIGADOS A ELLO.”