

## Análisis Razonado Consolidado (IFRS) Ferrocarril del Pacífico S.A. y filial

Con el propósito de realizar un análisis comparativo de los Estados Financieros Consolidados al 31 de marzo de 2019 y 2018, a continuación, se presenta un resumen de éstos y los comentarios explicativos que permiten obtener una visión del curso de los negocios de la Sociedad. El Estado de Resultados, Balance y Flujo de Efectivo que se muestran, están expresados de acuerdo con las normas IFRS.

### 1. ANÁLISIS DEL ESTADO DE RESULTADOS

RESULTADOS	31.03.2019 MM\$	31.03.2018 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	15.954	12.999	22,73%
Costo de ventas	(13.872)	(11.259)	-23,20%
<b>Ganancia bruta</b>	<b>2.082</b>	<b>1.739</b>	<b>19,68%</b>
Gasto de administración	(1.062)	(1.000)	-6,16%
Otros ingresos, por función	29	27	5,55%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	7	0	n.a.
Ingresos financieros	36	25	42,03%
Costos financieros	(229)	(228)	-0,25%
Diferencias de cambio	(34)	(11)	-209,03%
<b>Ganancia (pérdida), antes de impuestos</b>	<b>828</b>	<b>552</b>	<b>n.a.</b>
Gasto por impuestos a las ganancias	(245)	(82)	n.a.
<b>Ganancia (pérdida)</b>	<b>583</b>	<b>470</b>	<b>n.a.</b>
Depreciación	(1.233)	(1.081)	-14,04%
<b>EBITDA</b>	<b>2.281</b>	<b>1.820</b>	<b>25,33%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>14,30%</b>	<b>14,00%</b>	
Miles de Tons-Km (*)	270.659	262.058	3,28%
Miles de Tons (*)	1.827	1.873	-2,46%

(\*) solo considera transporte ferroviario.

#### 1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2018 una baja las toneladas transportadas de un **2,46%** y un aumento en las toneladas-kilometro transportadas de **3,28%**. Esta baja en la carga movilizada se tradujo en 46 mil toneladas menos y se explica principalmente por un efecto combinado de menor movimiento de graneles e industrial (- 24 mil toneladas, 41%), forestal (-45 mil toneladas, -5,8%) y residuos (-15 mil toneladas, -3,7%) y mayor movimiento de concentrado de cobre de Anglo American Sur y Codelco Teniente (49 mil toneladas, 9,2%) y contenedores (6 mil toneladas, 9,5%). Aún con esta disminución del volumen total transportado hemos logrado que los ingresos ferroviarios subieran en **MM\$ 725 (8,6%)**. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros escalaron en **MM\$ 2.230 (49%)**. Ambos sumados dan un alza total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 2.955** equivalente a un **22,7%**.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el mismo periodo, en caso del Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa mantuvo sus operaciones sin la existencia de los Puentes Toltén y Cautín, y lo ha sabido sortear no sin problemas mediante la operación desde Temuco y con mayores costos operacionales. Para este rubro se logró incrementar la facturación en un **19.0%**. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera, aunque en el período enero a marzo hemos tenido una baja de un **8,4%** en toneladas totales que fueron compensadas en parte por un aumento en las toneladas-kilómetro de un **9%**; aun así, los ingresos cayeron en un **1,5%**, comparado con igual período de 2018. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo aumentó en **MM\$ 480** su aporte a los ingresos de la compañía (+14,8%).

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** mostró un aumento de **9,3%** en el periodo respecto del año 2018, gracias a la continuidad en operación del contrato con AAS para el transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas (+21,4%), y al aumento (+11,8%) del transporte de Codelco División Teniente, pero tuvimos disminución en el transporte de concentrado de cobre de Codelco División Andina (-8,5%). En resumen, las ventas ferroviarias mineras medidas en millones de pesos, avanzaron desde los **MM\$ 3.487** a **MM\$ 3.521**, acumulado a marzo, y las ventas rodoviarías mineras subieron desde **MM\$ 1.030** a **MM\$ 2.365**. En consecuencia, la carga total (camión + tren) mostró un crecimiento de **MM\$ 1.369** en lo que va corrido del año.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, contenedores e industrial** se continuó la revisión caso a caso sobre la conveniencia de estos transportes. Estos sectores tuvieron dispar desempeño: mientras graneles mostró un retroceso de -34%, contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento combinado de 90,4%, con todos, los ingresos aumentaron en **MM\$ 325** en el acumulado 2019 respecto igual período de 2018. El segmento de residuos mostró un retroceso de 10,6% medido en toneladas respecto igual período de 2018, similar impacto se tuvo en los ingresos, alcanzando los **MM\$ 1.081**.

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 15.954** con un aumento de **MM\$ 2.955** respecto del mismo período de 2018, según se observa en el siguiente cuadro.

INGRESOS	31.03.2019 MM\$	31.03.2018 MM\$	Variación MM\$
<b>Ingresos Netos Ferroviarios</b>	<b>9.194</b>	<b>8.469</b>	<b>725</b>
Forestal	3.725	3.245	480
Minería	3.521	3.487	34
Otros sectores	1.949	1.737	212
<b>Servicios y Otros</b>	<b>6.760</b>	<b>4.530</b>	<b>2.230</b>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>15.954</b>	<b>12.999</b>	<b>2.955</b>

## 1.2 Costos Directos, Gastos de Administración y Resultado No Operacional

### 1.2.1 Costos de Ventas.

Un análisis detallado de los Costos de Ventas nos obliga a separar aquellos de carácter variable de los de carácter fijo. Los costos de mayor aumento respecto al año 2018 son principalmente combustible **MM\$ 101**, remuneraciones personal directo **MM\$ 195**, peaje variable **MM\$ 72** y depreciación **MM\$ 31** (que en nuestro caso varía en función de las horas de funcionamiento en materia de las locomotoras y en distancia recorrida en carros). En atención a que el nivel de actividad de este año fue mayor al de ese mismo periodo de 2018 medidos en toneladas-kilómetros, era esperable que estos costos mostraran un incremento. Las últimas dos partidas muestran un crecimiento que en términos porcentuales consistente con el crecimiento de las toneladas-kilómetros transportadas, en el caso de los gastos de remuneraciones se produce un efecto combinado de ajuste al alza de las dotaciones (+7,4%) y ajustes de los salarios por variación de IPC. Mención especial exige el combustible

que además se vio incrementado por el aumento del precio (Precio Promedio 2019 +6,2% respecto de 2018). En la mirada de los gastos de carácter fijo (remuneraciones de administración, mantenimiento, y otros costos) se han mantenido. En conjunto, los Costos de Ventas se incrementaron **MM\$2.613** (23,2%) en orden con el aumento de las ventas, **MM\$ 2.955** (22,7%). Esto permitió que el margen bruto creciera un **19,7%**; manteniendo la rentabilidad bruta en torno al **13%**. Esta eficiencia en la operación sumado al plano desempeño en los gastos de Administración respecto del mismo período de 2018, que veremos a continuación, permitió que el cierre de año de la compañía mostrara utilidades antes de impuesto por **MM\$ 828** (**MM\$552 en 2018**).

### **1.2.2 Gastos de Administración.**

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 62** (6,2%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por gastos en asesorías.

### **1.2.3 Resultado No Operacional**

Por último, el Resultado No Operacional mostró una leve mejoría respecto al año 2018, primero debido al aumento en los ingresos financieros que en total alcanzaron los **MM\$ 43** (+ MM\$18 en 2018); segundo por la disminución en los Gastos Financieros en **MM\$ 1** producto de los efectos combinados de reducción de la tasa de interés y la disminución en el capital insoluto de la deuda, debido al pago anticipado del principal. También tuvimos efectos negativos debido al mayor costo por diferencia de tipo de cambio por un total de **MM\$ 34** (- MM\$23 en 2018);

### **1.3 Resultados y EBITDA.**

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 2.613 (23,2%)**, una moderada alza en los costos directos de la operación, un incremento en los gastos de administración y ventas de **MM\$ 62** y un menor costo financiero por **MM\$9**, la sociedad logró cerrar el primer trimestre del año con una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 828** y un EBITDA de **MM\$ 2.281** en comparación con el resultado acumulado de 2018, en donde las ganancias antes de impuesto habían sido de **MM\$ 552** y el Ebitda **MM\$ 1.820**.

### **1.4 Gestión Operacional: Crecimiento con Productividad, Seguridad y Sustentabilidad**

La administración ha seguido con el plan de racionalización operacional y comercial, según los lineamientos entregados por el Directorio, con miras a obtener mayor productividad de los trenes: se han revisado itinerarios, consumos de combustibles, tarifas, contratos, etc., de modo que todos los clientes y trenes trabajaran con resultados positivos. De igual manera, se continúa con la revisión de la estructura organizacional y la dotación de la empresa con miras a detectar posibles reducciones en los costos fijos, todo apuntando a lograr hacer más eficiente la operación y, mantener y mejorar los resultados vistos durante el año 2018.

La empresa está trabajando en el diseño e implementación de soluciones integrales en transporte y servicios de carga, confiables, seguras e innovadoras, desarrolladas a la medida de las necesidades de sus clientes.

Durante el presente período la compañía ha continuado el monitoreo de las pautas de conducción de los trenes, tendiente a lograr mejoras en el cumplimiento de los itinerarios, tiempos de tránsito y/o aprovechamiento de trenes, estos procedimientos permiten a la compañía cumplir con la promesa de servicio establecida con sus clientes, además de generar ahorro de combustible y menores emisiones. Adicionalmente, producto del impacto que tienen nuestras actividades en el medioambiente, se siguió avanzando en la medición de nuestra huella de carbono y actualmente nos encontramos en proceso de certificación por una empresa externa habilitada para tales efectos.

Sin embargo, las restricciones que impone el estado de la infraestructura ferroviaria no ayudan al crecimiento con productividad, a la seguridad ni a la sustentabilidad del modo ferroviario hasta que el estado no haga las inversiones que se requieren.

## 2. ANÁLISIS DEL BALANCE

A continuación, se presenta el Balance de la compañía agrupado según las principales cuentas de activos, pasivos y patrimonio. También se muestran los principales indicadores financieros incluyendo una explicación de los cambios respecto del periodo anterior.

Balance en mm\$	31.03.2019	31.12.2018	Variación dic.18-mar.19
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	141	1.052	-912
Deudores por venta	17.239	15.539	1.700
Otras Cuentas por Cobrar	2.764	3.417	-653
Propiedades, Planta y Equipo	68.586	66.128	2.459
Activos por impuestos diferidos	10.751	10.999	-248
Otros Activos	480	347	133
<b>Total Activos</b>	<b>99.960</b>	<b>97.482</b>	<b>2.478</b>
CxP (Proveedores)	8.356	8.186	170
Deuda Financiera CP	2.865	2.321	544
Deuda Financiera LP	17.342	15.555	1.787
<b>Total Deuda Financiera</b>	<b>20.207</b>	<b>17.876</b>	<b>2.331</b>
Otros Pasivos	1.844	2.276	-432
<b>Total Pasivos</b>	<b>30.408</b>	<b>28.338</b>	<b>2.070</b>
<b>Patrimonio</b>	<b>69.552</b>	<b>69.144</b>	<b>408</b>

## RAZONES FINANCIERAS

### 2.1. DE LIQUIDEZ

<b>2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
$\frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}}$	1,58 Veces	1,60 Veces
<b>2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
$\frac{\text{Activo Circulante} - \text{Existencias}}{\text{Pasivo Circulante}}$	1,55 Veces	1,57 Veces

La liquidez corriente disminuyó levemente respecto a diciembre de 2018 debido al aumento de cuentas por pagar con proveedores y deuda financiera corriente, no obstante, se encuentra en una posición cómoda e incluso aplicado la prueba ácida.

## 2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

<b>2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Ingresos por venta</u>	4,49 Veces	5,03 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
<b>2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>365</u>	81,34 días	72,63 días
Rotación Cartera de Crédito		
<b>2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>365</u>	52,80 días	56,20 días
Rotación de proveedores		

Los indicadores de Rotación de Cartera con sus periodos de cobro muestran un deterioro debido al aumento de la deuda por la lentitud en los pagos de KDM (impacto de 8,6 días); cliente con el cual se han sostenido reuniones para acelerar los procesos de pago y disminuir la deuda sin el éxito que deseamos. Adicionalmente, el contrato con Codelco Teniente CuMet ha demorado la gestión y liberación de las HES de estados de pagos pendientes de facturación (ingresos devengados) de servicios ferroviario y rodoviario, afectando directamente el indicador "Periodo medio de cobro" (impacto de 8,4 días). La política de crédito de la empresa se mantiene a 30 días fecha de factura y la calidad del riesgo no se ha deteriorado.

## 2.3. DE ENDEUDAMIENTO

<b>2.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Pasivo Exigible</u>	0,44 Veces	0,41 Veces
Patrimonio		
<b>2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,43 Veces	0,45 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,57 Veces	0,55 Veces
Deuda Total		
<b>2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-03-2018</b>
<u>EBITDA</u>	9,96 Veces	7,97 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores anteriores muestran la posición de endeudamiento y de cobertura de gastos financieros de la empresa. En lo que respecta a la razón de endeudamiento, esta se ha visto afectada dada la aplicación de la norma IFRS 16 que dice relación con el reconocimiento de los costos de arrendamiento como pasivos de corto y largo plazo, además del reconocimiento del derecho a uso de los activos, en el caso de Fepasa, esto significó un aumento del pasivo exigible por MM\$ 2.204; afectando directamente este indicador.

<b>2.3.4.- ACTIVOS FIJOS</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
	<b>M\$</b>	<b>M\$</b>
Maquinaria y Equipos	107.631.591	106.457.783
Otros Activos Fijos	22.438.913	19.949.835
Depreciación	(61.484.147)	(60.280.092)
<b>Total Activos Fijos Netos</b>	<b>68.586.357</b>	<b>66.127.526</b>

## 2.4. DE RENTABILIDAD

<b>2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-03-2018</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	0,84%	0,70%

<b>2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-03-2018</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	0,58%	0,49%

<b>2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES</b>	<b>31-03-2019</b>	<b>31-03-2018</b>
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	1,49%	1,11%

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora del negocio respecto al ejercicio anterior, debido a los resultados del período ya comentados. Esta tendencia de clara mejoría se arrastra desde el año pasado dada la entrada en vigencia del nuevo contrato con Arauco y el nuevo contrato de transporte de concentrado de cobre de Anglo American Sur, iniciado a fines del 2017, sumado a un conjunto de otras medidas de carácter comercial, operacional y de control.

## 3. DIVERGENCIAS ENTRE VALORES CONTABLES Y DE MERCADO

En lo que se refiere a los principales activos de la sociedad se puede mencionar que se han utilizado estimaciones realizadas por la Administración de la Sociedad, para cuantificar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellos. Estas estimaciones se refieren básicamente a:

- La valoración de activos para determinar la existencia de pérdidas por deterioro de los mismos.
- La vida útil de las propiedades, plantas, equipos e intangibles.
- Las hipótesis utilizadas para el cálculo del valor razonable de los instrumentos financieros.
- Las hipótesis empleadas para calcular las estimaciones de incobrabilidad de deudores por ventas y cuentas por cobrar a clientes.

- Las hipótesis empleadas para calcular las estimaciones de obsolescencia de inventarios.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible en la fecha de emisión de los presentes estados financieros, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en próximos períodos, lo que se haría de forma prospectiva, reconociendo los efectos del cambio de estimación en los correspondientes estados financieros futuros.

#### 4. ANÁLISIS DE MERCADO

La operación de Ferrocarril del Pacífico S.A. está conformada básicamente por el negocio de transporte de carga ferroviario. La operación de este negocio se basa principalmente en contratos de largo plazo con los clientes, manteniendo así una participación de mercado estable. Ferrocarril del Pacífico S.A. opera en la zona centro-sur de Chile, desde el eje La Calera-Ventanas hasta Puerto Montt.

Los ferrocarriles de carga, en particular **FEPASA**, centran gran parte de su negocio en el transporte de productos de exportación e importación. Es así como se pueden definir claramente los flujos de carga desde centros de producción hacia los puertos de exportación, como también los flujos de productos de importación que van de los puertos hacia los centros de consumo. En tal sentido, es de vital trascendencia la integración y sinergia de la compañía con los puertos, debido a los grandes volúmenes de carga asociados y al crecimiento esperado del comercio exterior chileno.

**FEPASA** compite con las grandes empresas de transporte de carga y posee las ventajas propias de ser el mayor operador bimodal (ferroviario y rodoviario), siendo sus principales ventajas la capacidad para transportar grandes volúmenes de carga, reduciendo la congestión vehicular y la accidentabilidad, además de ser más eficiente en términos de consumo de energía y contaminar menos el medioambiente.

Los grandes desafíos de crecimiento de la compañía están en la industria forestal y de logística de contenedores donde aún tenemos una baja participación de mercado, para lo cual la administración continúa en la elaboración de un plan de crecimiento.

#### 5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto negativo de **MM\$ 912**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.03.2019	31.03.2018	Variación mar.19-18
De la Operación	317	2.731	-2.414
De Financiamiento	-262	-189	-73
De Inversión	-967	-1.379	412
<b>Flujo Neto del Ejercicio</b>	<b>-912</b>	<b>1.162</b>	<b>-2.074</b>

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 317** que representan un deterioro de **MM\$ 2.414** respecto a diciembre de 2018. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 262** y dejó una caja al cierre del periodo de **MM\$ 141**.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.03.2019	31.03.2018	Variación mar.19-18
Ingresos	17.076	15.985	1.091
Pagos a proveedores	-13.198	-10.374	-2.823
Pagos a los empleados	-3.162	-2.559	-602
Intereses pagados	-12	0	-12
Inversiones en activo fijo	-967	-1.379	412
Deuda adquirida	344	0	344
Pago de deuda	-606	-189	-417
Dividendos pagados	0	0	0
Otras variaciones de efectivo	-388	-320	-68
Caja inicial	1.052	548	505
<b>Caja al cierre del período</b>	<b>141</b>	<b>1.710</b>	<b>-1.570</b>

Las principales variaciones del flujo de la operación se fundan en el mayor nivel de actividad que enfrentó la compañía y a la lentitud en la recuperación de pagos por parte de un par de clientes. La caja positiva arrastrada desde fines de 2018 permitió continuar con saldo positivo al final del primer trimestre de 2019.

## 6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

### *Tasa de interés y Moneda:*

Al 31 de marzo de 2019, el **6,3%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **11,4%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). Y el **82,3%** restante está en pesos no reajustables y corresponde a deuda adquirida durante los años 2016 y 2017.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, lo mismo sucede con los contratos de arrendamiento en USD y las tasas de los créditos en pesos están pactadas a tasa variable en base a la TAB de 180 días. Los créditos a tasa variable son susceptibles de pasar a tasa fija en cualquiera de sus vencimientos.

Para el caso de la filial Transportes FEPASA Limitada el **100,0%** de la deuda financiera está en UF a tasa fija.

Es importante destacar que dado que **FEPASA** y su Filial tienen ingresos y costos mayoritariamente en pesos (con polinomios de reajuste), al tener pasivos en pesos, se produce un hedge natural de flujo de caja.



### Tipo de cambio:

Los ingresos y costos de la Sociedad se denominan principalmente en pesos o UF.

Composición de los activos y pasivos en distintas monedas al 31 de diciembre de 2018 y 31 de marzo de 2019:

	31.03.2019 MM\$	31.12.2018 MM\$	Variación MM\$
<b>Activos</b>			
UF y Pesos reajustables	104.252	235.314	(131.062)
Dólar (US\$)	455.511	131.268	324.243
Pesos no reajustables	99.400.180	97.115.038	2.285.142
<b>Total Activos</b>	<b>99.959.943</b>	<b>97.481.620</b>	<b>2.478.323</b>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos Circulantes</b>			
UF y Pesos reajustables	1.248.950	1.215.575	33.375
Dólar (US\$)	852.884	369.863	483.022
Euros	3.285	1.267	2.018
Pesos no reajustables	10.888.030	11.120.379	(232.349)
<b>Total</b>	<b>12.993.150</b>	<b>12.707.084</b>	<b>286.066</b>
<b>Pasivos Largo Plazo</b>			
UF y Pesos reajustables	696.161	828.877	(132.716)
Pesos no reajustables	14.798.913	14.801.971	(3.058)
<b>Total</b>	<b>17.414.887</b>	<b>15.630.848</b>	<b>1.784.039</b>
<b>Total Pasivos</b>	<b>30.408.037</b>	<b>28.337.932</b>	<b>2.070.105</b>
<b>Patrimonio</b>			
Pesos no reajustables	69.551.906	69.143.688	408.218
<b>Total Patrimonio</b>	<b>69.551.906</b>	<b>69.143.688</b>	<b>408.218</b>

## 7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

El año 2019 muestra un mejor desempeño comparado con igual periodo de 2018: Ingresos por **MM\$574** (**MM\$517** en 2018), un Resultado Operacional de **MM\$0** versus **MM\$-13** negativos en 2018. Finalmente, la Utilidad antes de Impuestos alcanza los **MM\$-10** en lo que va del año comparado con los **MM\$-32** de pérdida en el mismo periodo de 2018.

Este año se continúa con los viajes a Minera Collahuasi, además de Codelco Gaby y Planta Enaex Punta Teatinos, Mantos Verdes, como back up y se espera que en el segundo trimestre de este año se comience con los servicios a Magotteaux para transporte a MEL.

El efecto positivo de los resultados también obedece al aumento de controles internos, enfocados principalmente a los costos de explotación, al mismo tiempo se internalizaron servicios externos para maximizar los recursos disponibles.