

## 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 2020 y 2019, 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	31.03.2020 MM\$	31.03.2019 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	17.914	15.954	12,29%
Costo de ventas	(15.340)	(13.872)	-10,58%
<b>Ganancia bruta</b>	<b>2.574</b>	<b>2.082</b>	<b>23,66%</b>
Gasto de administración	(1.358)	(1.062)	-27,91%
Otros ingresos, por función	23	29	-19,10%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	(20)	7	n.a.
Ingresos financieros	4	36	-87,52%
Costos financieros	(204)	(229)	11,07%
Diferencias de cambio	(127)	(34)	-275,33%
<b>Ganancia (pérdida), antes de impuestos</b>	<b>893</b>	<b>828</b>	<b>7,81%</b>
Gasto por impuestos a las ganancias	36	(245)	n.a.
<b>Ganancia (pérdida)</b>	<b>929</b>	<b>583</b>	<b>59,22%</b>
Depreciación	(1.314)	(1.233)	-6,61%
<b>EBITDA</b>	<b>2.553</b>	<b>2.281</b>	<b>11,93%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>14,25%</b>	<b>14,30%</b>	
Miles de Tons-Km (*)	256.730	270.659	-5,15%
Miles de Tons (*)	1.740	1.827	-4,76%

(\*) solo considera transporte ferroviario.

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

La compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2019 una baja las toneladas transportadas de un **4,8%** y una baja de un **5,2%** en las toneladas-kilometro transportadas. Esta baja en la carga movilizada se tradujo en 87.188 toneladas menos y se explica principalmente por un efecto combinado de menor movimiento de residuos domiciliarios (-22 mil toneladas, -5,6%), celulosa (-50 mil toneladas, -8,0%), graneles (-20 mil toneladas, -73,6%), industrial (-8 mil toneladas, -95,6%) y minería (-53 mil toneladas, -9,1%) y un mayor movimiento forestal, principalmente trozos, (38 mil toneladas, 33,8%), y contenedores (27 mil toneladas, 37,5%). Aun así, los ingresos en el transporte ferroviario aumentaron en **MM\$ 804 (8,7%)**, principalmente dado el aumento de tarifas promedio. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros escalaron en **MM\$ 1.156 (+17%)**, hasta los **MM\$ 7.916**, debido principalmente a servicios rodoviaros para transporte de concentrado de cobre y transporte rodoviario de escoria para la División El Teniente de Codelco, además de los servicios prestados por Transportes Fepasa Ltda. en la segunda región del país, con un aumento de **MM\$ 147 (25,5%)** alcanzando los **MM\$ 722**. Ambas fuentes de ingresos,

Ferroviaria y Servicios, sumados dan un alza total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 1.961** equivalente a un **12,3%**.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa aún mantiene 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 la facturación bajó respecto 2019 un **4,4%**, principalmente debido al accidente operacional ocurrido en Planta Nueva Aldea durante el mes de enero. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera, en el período enero a marzo hemos tenido un alza de un **33,8%** en toneladas totales y un aumento en los ingresos de un **64%**, comparado con igual período de 2019. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo aumentó en **MM\$ 335** su aporte a los ingresos de la compañía **(+8,5%)**.

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró un aumento de un **13,4%** en el periodo enero a marzo respecto del año 2019, pasando de **MM\$ 3.520 a MM\$ 3.994** debido a un efecto combinado de aumento en los siguientes transportes: cobre metálico de Codelco Teniente (60%), mayor volumen transportado de concentrado de cobre de Codelco División Andina (24,1%), mayor transporte de cobre metálico de AAS (7,4%); mayor transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas (8,4%), y a la disminución (-9,3%) del transporte de concentrado de cobre de Codelco División Teniente. Por otro lado, las ventas rodoviarias mineras subieron desde **MM\$ 3.450 a MM\$ 3.500**.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, residuos, contenedores e industrial** se tuvo un dispar desempeño: mientras graneles y residuos tuvieron disminuciones de 70% y 1,2%, respectivamente; contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento combinado de 26%. Con todo, los ingresos aumentaron en **MM\$ 104** en el acumulado 2020 respecto igual período de 2019 (5,3%) alcanzando los MM\$ 2.053.-

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 17.914** con un aumento de **MM\$ 1.961** (12,3%) respecto del mismo período de 2019, según se observa en el siguiente cuadro:

<b>INGRESOS</b>	<b>31.03.2020</b> MM\$	<b>31.03.2019</b> MM\$	<b>Variación</b> MM\$
<b>Ingresos Netos Ferroviarios</b>	<b>9.998</b>	<b>9.194</b>	<b>804</b>
Forestal	3.952	3.725	227
Minería	3.994	3.521	473
Otros sectores	2.053	1.949	104
<b>Servicios y Otros</b>	<b>7.916</b>	<b>6.760</b>	<b>1.156</b>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>17.914</b>	<b>15.954</b>	<b>1.961</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 variables de mayor aumento respecto al año 2019 son principalmente combustible **MM\$ 111** (+10,7%); debido al aumento del precio promedio del petróleo (+12,4%), aumento de gasto en mantenimiento de carros, locomotoras, grúas y vías, incluyendo mano de obra de mantenimiento (+14%), todo por **MM\$ 187**; aumento de los Costos del Personal de Tripulación por **MM\$ 177** (mayores dotaciones en Operaciones, aumento en el pago de bonos variables y viáticos);

depreciación por MM\$ 53 (+5,6%); aumento de los costos indirectos de operación por **MM\$ 189** (costos de personal + MM\$19; asesorías +MM\$ 34, mantenimiento de instalaciones +MM\$ 15; arriendos de equipos +MM\$44; transporte de persona MM\$ 60 entre otros); aumento de los costos indirectos de mantenimiento por **MM\$ 24** principalmente en lo respecta a Asesorías. Respecto al aumento de gastos en partidas variables de mantenimiento; un problema que hemos debido sortear han sido los daños sufridos en la vía, principalmente en la SD 4, en donde se han detectado retiro de componentes de sujeción de la vía por parte de terceros. Lo anterior ha obligado a mantener patrullajes en la zona para asegurar la operación del tren de forma segura. En el caso de los gastos de remuneraciones se produce un efecto combinado de ajuste al alza de las dotaciones (+11,9%; 64 personas) y ajustes de los salarios por variación de IPC.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al **14,4%** (13,1% en 2019). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de Administración y los gastos financieros respecto del mismo período de 2019, que veremos a continuación, permitió que el cierre de año de la compañía aumentara sus utilidades antes de impuesto en un 7,8; alcanzando **MM\$ 893** (**MM\$828** en 2019).

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

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 296** (28,0%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por un aumento de gastos en asesorías, de mantenimiento de instalaciones y equipos, de licencias de software, de fletes terrestres, de otros gastos generales y de costos de personal, entre otros.

### **1.2.3 Resultado No Operacional**

Por último, el Resultado No Operacional mostró un deterioro respecto al año 2019 de -69% (MM\$ -323 en 2020 vs MM\$ -192 en 2019), altamente influenciado por una mayor pérdida por diferencia de tipo de cambio, **MM\$ 93** respecto de 2019, dada la apreciación del dólar estadounidense respecto del peso chileno (MM\$ -127 en 2020 versus MM\$ -34 en 2019), menores ingresos financieros y otros ingresos por **MM\$ 38** (MM\$ 27 en 2020 versus MM\$ 65 en 2019) dados los menores intereses por mora cobrado a clientes, situación que debe revertirse durante el segundo trimestre del presente año, otras ganancias/(pérdidas) No Operacionales pasaron de **MM\$ 7** (2019) a **MM\$ -20** (2020) principalmente influenciado por la recuperación de gastos de emergencias ocurrida el pasado año que no se repite en 2020. También tuvimos efectos positivos debido al menor costo financiero por **MM\$ 25** (MM\$ -204 en 2020 y MM\$ 229 en 2019) dada la menor tasa de interés en los créditos de largo plazo.

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

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 1.961** (+12,3%), un alza en los costos directos de la operación (-12,6%), un incremento en los gastos de administración y ventas (-28%) y una mayor pérdida no operacional (-68%), todos respecto al mismo período del año anterior, la sociedad logró cerrar el primer trimestre del año 2020 con una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 893** (+7,8%) en comparación con el resultado acumulado de 2019, en donde las ganancias antes de impuesto alcanzaron **MM\$ 828**. El Ebitda mejoró un 11,9% respecto del mismo período del año pasado principalmente dado un efecto combinado de mejor resultado operacional y menor resultado no operacional, ambos explicados anteriormente.

### **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 obtengan resultados positivos. De igual manera, y dada la emergencia sanitaria que comenzó a vivir el país a fines del mes de marzo debido a la llegada del COVID-19, se ha profundizado la revisión de los costos actuales de la compañía a fin de detectar áreas de posibles ahorros en el corto y largo

plazo. También 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 último par de años. Especial atención se ha puesto en la emisión de los estados de pago de manera mensual, dentro de los primeros 10 días del mes, a fin de asegurar la pronta facturación de los servicios y por supuesto, del oportuno pago de manera de no afectar la caja de la compañía.

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud caracterizó el brote de una nueva cepa del coronavirus ("COVID-19") como una pandemia. Este virus ha generado una crisis sanitaria y económica de grandes proporciones a nivel mundial que está afectando, de manera importante, la demanda interna y externa por todo tipo de productos y servicios. Esta crisis global viene acompañada de políticas fiscales y monetarias impulsadas por los gobiernos locales que buscan apoyar a las empresas a enfrentar esta crisis y mejorar su liquidez. Asimismo, los gobiernos han impulsado diversas medidas de salud pública y emergencia para combatir la rápida propagación del virus.

En este contexto, Fepasa ha implementado diversos planes de acción para enfrentar esta pandemia, los cuales abarcan aspectos de protección de la salud de los colaboradores, aseguramiento de la continuidad operacional y cumplimiento de los acuerdos establecidos en los contratos con clientes, seguimiento de morosidad por tipo de deudores y cartera y análisis de futuros requerimientos de capital y liquidez.

Aunque esperamos que nuestros resultados financieros se vean afectados negativamente, actualmente no podemos estimar la gravedad o duración general del impacto adverso resultante en nuestro negocio, condición financiera y/o resultados de operaciones. El impacto de COVID-19 en nuestro negocio dependerá de la gravedad, ubicación y duración de la propagación de la pandemia, las acciones impulsadas por los gobiernos locales y mundiales y los funcionarios de salud para contener el virus o tratar sus efectos, así como las acciones lideradas por nuestros colaboradores, proveedores y clientes.

Especial atención merecen las medidas que ha tomado la compañía para poder enfrentar la emergencia sanitaria, cuidando a nuestros colaboradores, dando continuidad operacional a la compañía y al mismo tiempo poder cumplir los compromisos con nuestros clientes:

- Sanitizaciones a todos los equipos móviles de la compañía: locomotoras, portales grúas y reachstaker, camionetas etc., de forma periódica.
- Se ha dispuesto de kit de limpieza en cada una de las locomotoras y equipos para uso de los propios tripulantes,
- Se han realizado sanitizaciones periódicas a las Bases, incluyendo comedores, baños, camarines y oficinas administrativas (Los Andes, Ventanas, Llay Llay, Quilicura, Alameda, Rancagua, Talca, Talcahuano, Temuco),
- Se han distribuido mascarillas, frascos de alcohol gel y guantes quirúrgicos en las distintas bases para entrega directa a todos nuestros colaboradores.
- Colaboradores mayores de 65 años y/o con enfermedades crónicas de base han sido enviados a sus hogares a fin de no exponerlos.
- Personal administrativo (contabilidad, adquisiciones, cobranza, área comercial y servicios, mantenimiento, etc.) se encuentran realizando teletrabajo.

Por otro lado, es importante destacar que la empresa ha logrado sortear no sin problemas las medidas adoptadas por los distintos actores, así por ejemplo es el caso de las cuarentenas y cordones sanitarios impuestos por la autoridad sanitaria del país donde se ha requerido redoblar esfuerzos para contar con los tripulantes necesarios para movilizar las cargas o los mecánicos de taller, incurriendo en mayores costos de transportes, horas extras del personal y pago de viáticos; o como los puertos de la octava región, quienes han adoptado restricciones de horario para atender la descarga de los trenes lo que ha significado una adecuación de los itinerarios de los mismos y otros ajustes operacionales para cumplir con la descarga requerida. También nuestros clientes han tomado medidas al respecto, por ejemplo, estableciendo una edad límite inferior a la estipulada por la autoridad sanitaria afectando la disponibilidad de personal tanto de Fepasa como de nuestros contratistas.

La empresa continúa 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 contamos ya con la certificación de nuestro proceso de medición por parte de una empresa externa habilitada para tales efectos.

Sin embargo, las restricciones que impone el estado de la infraestructura ferroviaria no ayudan ni al crecimiento con productividad, ni 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\$	31.03.2020	31.12.2019	Variación dic.19-mar.20
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	195	758	-563
Deudores por venta	14.116	16.586	-2.471
Otras Cuentas por Cobrar	4.161	4.661	-500
Propiedades, Planta y Equipo	71.515	70.118	1.398
Activos por impuestos diferidos	11.237	11.188	49
Otros Activos	4.152	4.294	-143
<b>Total Activos</b>	<b>105.376</b>	<b>107.605</b>	<b>-2.229</b>
CxP (Proveedores)	11.656	15.036	-3.379
Deuda Financiera CP	3.201	3.054	147
Deuda Financiera LP	13.373	13.373	0
<b>Total Deuda Financiera</b>	<b>16.574</b>	<b>16.427</b>	<b>147</b>
Otros Pasivos	5.686	5.332	354
<b>Total Pasivos</b>	<b>33.916</b>	<b>36.794</b>	<b>-2.878</b>
<b>Patrimonio</b>	<b>71.460</b>	<b>70.811</b>	<b>650</b>

## RAZONES FINANCIERAS

### 2.1. DE LIQUIDEZ

<b>2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Activo Circulante</u>		
Pasivo Circulante	1,08 Veces	1,09 Veces
<b>2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Activo Circulante - Existencias</u>		
Pasivo Circulante	1,05 Veces	1,07 Veces

La liquidez prácticamente se mantuvo en niveles similares a diciembre de 2019, apreciándose en una posición cómoda, incluso aplicado la prueba ácida.

### 2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

<b>2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Ingresos por venta</u>		
Promedio Cuentas por cobrar	5,58 Veces	5,19 Veces
<b>2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>365</u>		
Rotación Cartera de Crédito	65,38 días	70,33 días
<b>2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>365</u>		
Rotación de proveedores	63,22 días	54,96 días

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una mejora de casi 5 días respecto de diciembre 2019 principalmente dada la mejora en el proceso de cobro de los contratos con Codelco Teniente CuMet y CuCons, aún así, mantenemos una lentitud en los pagos de parte de nuestro cliente KDM (impacto negativo de 7,5 días en el indicador actual); dados los retrasos en los pagos hacia ellos por parte de las Municipalidades a las cuales atiende. En conversaciones con el cliente se espera la liquidación total de la deuda morosa entre los meses de abril y mayo de 2020. 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>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Pasivo Exigible</u> Patrimonio	0,47 Veces	0,52 Veces
<b>2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Deuda Corto Plazo</u> Deuda Total	0,52 Veces	0,56 Veces
<u>Deuda Largo Plazo</u> Deuda Total	0,48 Veces	0,44 Veces
<b>2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-03-2019</b>
<u>EBITDA</u> Gastos Financieros	12,54 Veces	9,96 Veces

Los indicadores de endeudamiento muestran la posición favorable en cuanto a cobertura de deuda y de cobertura de gastos financieros de la empresa respecto de diciembre 2019, principalmente debido a la disminución de los proveedores por pagar, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones legales respecto del pago a 30 días (Ley 21.131).

<b>2.3.4.- ACTIVOS FIJOS</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
	<b>M\$</b>	<b>M\$</b>
Maquinaria y Equipos	109.460.422	109.227.756
Otros Activos Fijos	31.839.206	29.738.361
Depreciación	(66.257.776)	(65.120.493)
<b>Total Activos Fijos Netos</b>	<b>75.041.852</b>	<b>73.845.624</b>

### 2.4. DE RENTABILIDAD

<b>2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-03-2019</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	1,30%	0,84%
<b>2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>31-03-2019</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	0,88%	0,58%

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora respecto del mismo período de 2019, debido a la mejora en los resultados del período ya comentados previamente, continuando con la clara mejoría que se arrastra desde fines de 2017, manteniendo un estricto control de gastos, además de un conjunto de otras medidas de carácter comercial y operacional.

### 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 estos.
- 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 se encuentra concentrada en el análisis y definiciones para la implementación de un proyecto de desarrollo de 5 años plazo.



## 5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto negativo de **MM\$ 563**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.03.2020	31.03.2019	Variación mar.20-19
De la Operación	2.458	317	2.141
De Financiamiento	-346	-262	-84
De Inversión	-2.675	-967	-1.708
<b>Flujo Neto del Ejercicio</b>	<b>-563</b>	<b>-912</b>	<b>349</b>

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 2.458** que representan una mejora de **MM\$ 2.141** respecto del mismo trimestre de 2019. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 2.675**; **MM\$1.708** más que igual período de 2019, dejando una caja al cierre del período de **MM\$ 195**.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.03.2020	31.03.2019	Variación mar.20-19
Ingresos	24.569	17.076	7.493
Pagos a proveedores	-18.347	-13.198	-5.149
Pagos a los empleados	-3.007	-3.162	155
Intereses pagados	0	-12	12
Inversiones en activo fijo	-2.675	-967	-1.708
Deuda adquirida	0	344	-344
Pago de deuda	-312	-606	294
Dividendos pagados	0	0	0
Otras variaciones de efectivo	-790	-388	-403
Caja inicial	758	1.052	-294
<b>Caja al cierre del período</b>	<b>195</b>	<b>141</b>	<b>55</b>

Las principales variaciones del flujo de la operación se fundan en el mayor nivel de actividad que enfrentó la compañía y a la recuperación de pagos por parte del cliente Codelco Teniente. La caja positiva arrastrada desde fines de 2019 permitió continuar con saldo positivo al final del primer trimestre de 2020.

## 6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

### Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de marzo de 2020, el **4,9%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **14,1%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). Y el **81,0%** restante está en pesos no reajustables y corresponde a deuda adquirida durante los años 2016 y 2017 que fue renegociada en junio de 2019.

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 marzo de 2020 y 31 de diciembre de 2019:

	31.03.2020	31.12.2019	Variación
	MM\$	MM\$	MM\$
<b>Activos</b>			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Dólar (US\$)	512.033	887.200	(375.167)
Pesos no reajustables	104.864.174	106.717.950	(1.853.776)
<b>Total Activos</b>	<b>105.376.207</b>	<b>107.605.150</b>	<b>(2.228.943)</b>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos Circulantes</b>			
UF y Pesos reajustables	1.321.542	1.261.821	59.721
Dólar (US\$)	1.591.743	1.394.664	197.079
Euros	1.102	10.061	(8.959)
Pesos no reajustables	14.704.474	17.905.735	(3.201.262)
<b>Total</b>	<b>17.618.861</b>	<b>20.572.281</b>	<b>(2.953.420)</b>
<b>Pasivos Largo Plazo</b>			
UF y Pesos reajustables	350.005	499.261	(149.256)
Pesos no reajustables	13.465.032	13.452.969	12.063
<b>Total</b>	<b>16.297.107</b>	<b>16.222.160</b>	<b>74.947</b>
<b>Total Pasivos</b>	<b>33.915.968</b>	<b>36.794.441</b>	<b>(2.878.473)</b>
<b>Patrimonio</b>			
Pesos no reajustables	71.460.239	70.810.709	649.530
<b>Total Patrimonio</b>	<b>71.460.239</b>	<b>70.810.709</b>	<b>649.530</b>

## 7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

El primer trimestre de 2020 ha sido bastante auspicioso para Transportes Fepasa Limitada, inclusive por sobre el Plan Maestro para el primer trimestre, así se han alcanzado ingresos por MM\$ 722 versus los MM\$ 575 (+25,5%) principalmente impulsado por un aumento en los viajes reales desde 974 viajes en el primer trimestre de 2019 hasta 1.186 en igual período de 2020 (+21,8), el 50% de este crecimiento está basado en los servicios entregados a Magooteaux (106 viajes en el período), incremento que se espera mantener en el resto del año. Adicionalmente, el control de gastos ha sido el fuerte durante un este período: los costos de explotación aumentaron un 16,2% (MM\$ 644 en 2020 versus MM\$ 554 en 2019) ante el aumento del 25,5% de los Ingresos; los principales aumentos están centrados en Costos de Personal (+31%), combustible (+28,9), pero también se vieron disminuciones como, por ejemplo, combustible (-14,7%), depreciación (-5,7%).

Finalmente, la utilidad después de impuesto durante este primer trimestre de 2020 se situó en MM\$ 24 comparado con una pérdida de MM\$ 7 en igual período de 2019.

Este año se continúa con los viajes a Minera Collahuasi y Codelco Gaby de manera periódica, además de Planta Enaex Punta Teatinos, Mantos Verdes de forma esporádica y se han incorporado los viajes periódicos a Minera Escondida a través de nuestro cliente Magotteaux.

El efecto positivo reflejado en los resultados dado los controles internos instaurados y a las mejoras y eficiencias en la operación, se mantendrán durante el resto del año, especialmente para hacer frente a la emergencia sanitaria que vive el país y de la cual Transportes Fepasa no está libre, de manera de tener el menor impacto posible tanto en la salud y cuidado de nuestros colaboradores, como en la operación y en el cumplimiento de los contratos con nuestros clientes, así también en los resultados de la compañía.