

## 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 diciembre 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	31.12.2019 MM\$	31.12.2018 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	70.054	58.849	19,0%
Costo de ventas	(63.161)	(50.555)	-24,9%
<b>Ganancia bruta</b>	<b>6.893</b>	<b>8.294</b>	<b>-16,9%</b>
Gasto de administración	(4.396)	(4.187)	-5,0%
Otros ingresos, por función	352	32	1000,8%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	422	(134)	n.a.
Ingresos financieros	78	99	-20,8%
Costos financieros	(891)	(836)	-6,6%
Diferencias de cambio	(247)	(50)	-392,3%
<b>Ganancia (pérdida), antes de impuestos</b>	<b>2.211</b>	<b>3.217</b>	<b>31,3%</b>
Gasto por impuestos a las ganancias	170	(38)	n.a.
<b>Ganancia (pérdida)</b>	<b>2.381</b>	<b>3.180</b>	<b>25,1%</b>
Depreciación	(4.902)	(4.864)	-0,8%
<b>EBITDA</b>	<b>7.751</b>	<b>9.002</b>	<b>-13,9%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>11,06%</b>	<b>15,30%</b>	
Miles de Tons-Km (*)	1.024.843	1.108.301	-7,5%
Miles de Tons (*)	7.009	7.556	-7,2%

(\*) 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 **7,24%** y una baja de un **7,53%** en las toneladas-kilometro transportadas. Esta baja en la carga movilizada se tradujo en 547.772 toneladas menos y se explica principalmente por un efecto combinado de menor movimiento de residuos domiciliarios (- 270 mil toneladas, -16%), celulosa (-121 mil toneladas, -4,6%) y minería (-130 mil toneladas, -5,8%) y mayor movimiento forestal, principalmente trozos, (67 mil toneladas, 11,5%), e Industrial (12 mil toneladas). Con lo anterior, los ingresos ferroviarios cayeron en **MM\$ 1.264 (-3,4%)**. Las bajas de ingresos en el transporte ferroviario se deben principalmente debido a la huelga legal del Sindicato Nacional de Tripulantes ocurrida entre los días 9 y 25 de octubre de 2019, afectando los servicios de trenes entre la quinta y novena región del país Por su parte los ingresos por Servicios y Otros escalonaron en **MM\$ 12.469 (57%)**, debido principalmente a servicios rodoviaros para transporte de concentrado de cobre y transporte rodoviario de escoria para la

División El Teniente de Codelco. Ambas fuentes de ingresos, Ferroviaria y Servicios, sumados dan un alza total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 11.206** equivalente a un **19%**.

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 se mantuvo en similares niveles que en 2018. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera, en el período enero a diciembre hemos tenido un alza de un **11,5%** en toneladas totales y un aumento en los ingresos de un **23,7%**, comparado con igual período de 2018. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo aumentó en **MM\$ 869** su aporte a los ingresos de la compañía **(+5,5%)**.

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró una disminución de un **5,9%** en el periodo enero a diciembre respecto del año 2018, pasando de **MM\$ 14.686** a **MM\$ 13.824** debido a un efecto combinado de menor transporte de cobre metálico de Codelco Teniente (-35%), menor volumen transportado de concentrado de cobre de Codelco División Andina (-5,2%), menor transporte de cobre metálico de AAS (-15%); mayor transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas (+9,2%), al aumento (+6,9%) del transporte de concentrado de cobre de Codelco División Teniente y por los efectos del mal estado de la vía férrea. Por otro lado, las ventas rodoviarias mineras subieron desde **MM\$ 9.562** a **MM\$ 20.054**.

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 -52,5% y -14,1%, respectivamente; contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento combinado de 11,1%. Con todos, los ingresos disminuyeron en **MM\$ 792** en el acumulado 2019 respecto igual período de 2018 (-8,8%).

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 70.054** con un aumento de **MM\$ 11.206** (16%) respecto del mismo período de 2018, según se observa en el siguiente cuadro:

<b>INGRESOS</b>	<b>31.12.2019</b> MM\$	<b>31.12.2018</b> MM\$	<b>Variación</b> MM\$
<b>Ingresos Netos Ferroviarios</b>	<b>35.817</b>	<b>37.081</b>	<b>(1.264)</b>
Forestal	15.461	15.144	317
Minería	13.824	14.686	(862)
Otros sectores	6.532	7.250	(719)
<b>Servicios y Otros</b>	<b>34.237</b>	<b>21.768</b>	<b>12.469</b>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>70.054</b>	<b>58.849</b>	<b>11.206</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 disminución de respecto al año 2018 son principalmente combustible **MM\$ 233**; debido a un menor consumo de litros (-5,3%), peaje variable (-7,1%) dados las menores Toneladas-kilometro transportadas, depreciación (-10,5%) producto de las menores horas de funcionamiento de locomotoras y menores kilómetros recorridos por los carros debido al menor transporte de toneladas y a la huelga laboral del mes de octubre de 2019. Respecto al aumento de gastos de otras partidas variables, debemos destacar el aumento de gasto en mantenimiento de carros y locomotoras (+9,3% y

+10,3% respectivamente) de **MM\$ 239**; debido principalmente al mal estado de la infraestructura férrea, especialmente las subdivisiones 4, 5 y 7 lo que ha provocado reiterados desrielos e incidentes durante gran parte del año, ocasionando un porcentaje importante de indisponibilidad de tráfico en la vía. Lo anterior dio origen a una serie de restricciones de velocidad impuestas por EFE equivalentes a un 42% de disminución, generando un aumento considerable de los costos variables operacionales (mayor consumo de combustible, gasto de personal, depreciación, etc.), además de exponernos a incumplimientos contractuales con los diversos clientes que utilizan esta Sub División para el transporte de sus cargas, teniendo que movilizarlas a través de camiones, provocando una pérdida significativa en los ingresos del transporte ferroviario y el pago de multas, lo que sin dudas genera un daño en la imagen para el modo ferroviario y para FEPASA. En el caso de los gastos de remuneraciones se produce un efecto combinado de ajuste al alza de las dotaciones (+5,4%) y ajustes de los salarios por variación de IPC. En la mirada de los gastos de carácter fijo, las remuneraciones de operaciones y mantenimiento (costos indirectos) disminuyeron un 6,4%, mientras que otros gastos de esta misma categoría aumentaron en un 4,5%.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al **9,8%** (14,1% en 2018). Este desempeño en la operación sumado al 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\$ 2.211 (MM\$3.217 en 2018)**.

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

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 209** (5,0%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por gastos en asesorías, mantenimiento de instalaciones y equipos, consumos básicos, fletes terrestres, gastos generales, entre otros.

### **1.2.3 Resultado No Operacional**

Por último, el Resultado No Operacional mostró una mejoría respecto al año 2018 (+42,7%, MM\$ -889 en 2018 vs MM\$ -286). Otras ganancias/(pérdidas) No Operacionales pasaron de **MM\$ -134** (2018) a **MM\$ 422** (2019) principalmente influenciado por la recuperación de gastos de emergencias. También tuvimos efectos negativos debido al mayor costo por diferencia de tipo de cambio por un total de **MM\$ -247** (MM\$ -50 en 2018) y a mayores intereses financieros por **MM\$ -891** (MM\$ -836 en 2018) con un efecto combinado de menor tasa de interés en los créditos de largo plazo y un aumento en intereses dada la aplicación de la norma IFRS 16 para el arrendamiento de bienes.

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

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 11.206 (11,6%)**, un alza en los costos directos de la operación, un incremento en los gastos de administración y ventas y un menor no operacional, la sociedad logró cerrar el año 2019 con una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 2.211** en comparación con el resultado acumulado de 2018, en donde las ganancias antes de impuesto fueron de **MM\$ 3.217**.

### **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 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 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\$	31.12.2019	31.12.2018	Variación dic.18-dic.19
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	758	1.052	-294
Deudores por venta	16.586	15.539	1.047
Otras Cuentas por Cobrar	4.661	3.417	1.244
Propiedades, Planta y Equipo	73.846	66.128	7.718
Activos por impuestos diferidos	11.188	10.999	189
Otros Activos	566	347	219
<b>Total Activos</b>	<b>107.605</b>	<b>97.482</b>	<b>10.124</b>
CxP (Proveedores)	15.036	8.186	6.850
Deuda Financiera CP	4.064	2.321	1.743
Deuda Financiera LP	16.143	15.555	587
<b>Total Deuda Financiera</b>	<b>20.207</b>	<b>17.876</b>	<b>2.331</b>
Otros Pasivos	1.552	2.276	-724
<b>Total Pasivos</b>	<b>36.794</b>	<b>28.338</b>	<b>8.457</b>
<b>Patrimonio</b>	<b>70.811</b>	<b>69.144</b>	<b>1.667</b>

## RAZONES FINANCIERAS

### 2.1. DE LIQUIDEZ

<b>2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE</b>	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Activo Circulante</u>	1,09 Veces	1,60 Veces
Pasivo Circulante		
<b>2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA</b>	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Activo Circulante - Existencias</u>	1,07 Veces	1,57 Veces
Pasivo Circulante		

La liquidez corriente disminuyó respecto a diciembre de 2018 debido al aumento de cuentas por pagar con proveedores (servicios rodoviarios y compra de repuestos de locomotoras y carros) y la deuda financiera corriente, esta última dada la aplicación de IFRS 16, que ha incorporado como deuda corriente un pasivo por MM\$ 355 por arrendamiento financiero, no obstante, se encuentra 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>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Ingresos por venta</u>	5,19 Veces	5,03 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
<b>2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO</b>	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>365</u>	70,33 días	72,62 días
Rotación Cartera de Crédito		
<b>2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO</b>	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>365</u>	54,96 días	49,74 días
Rotación de proveedores		

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una leve mejora dado un efecto combinado de aumento de la deuda por la lentitud en los pagos de KDM (impacto negativo de 7,5 días); cliente con el cual se han sostenido reuniones para acelerar los procesos de pago y disminuir la deuda sin el éxito que deseamos; y una mejora en el proceso de cobro de los contratos con Codelco Teniente CuMet y CuCons (impacto positivo de 9,7 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>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Pasivo Exigible</u> Patrimonio	0,52 Veces	0,41 Veces
<b>2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA</b>	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>Deuda Corto Plazo</u> Deuda Total	0,56 Veces	0,45 Veces
<u>Deuda Largo Plazo</u> Deuda Total	0,44 Veces	0,55 Veces
<b>2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<u>EBITDA</u> Gastos Financieros	8,70 Veces	10,77 Veces

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\$ 2.625; afectando directamente este indicador (MM\$ 355 corriente y MM\$2.270 no corriente)

<b>2.3.4.- ACTIVOS FIJOS</b>	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
	<b>M\$</b>	<b>M\$</b>
Maquinaria y Equipos	109.227.756	106.457.783
Otros Activos Fijos	29.738.361	19.949.835
Depreciación	(65.120.493)	(60.280.092)
<b>Total Activos Fijos Netos</b>	<b>73.845.624</b>	<b>66.127.526</b>

## 2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	31-12-2019	31-12-2018
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	3,36%	4,60%
2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	31-12-2019	31-12-2018
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	2,21%	3,26%
2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	31-12-2019	31-12-2018
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	3,38%	6,21%

Los indicadores de rentabilidad muestran un deterioro respecto del año 2018, debido a los resultados del período ya comentados, quebrando la tendencia de clara mejoría que se arrastra desde el año pasado pero que se espera retomar en 2020, manteniendo medidas de control de gastos y mejorando la operación la compañía, 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 un proyecto de desarrollo de 5 años plazo.



## 5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto positivo de **MM\$ 405**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.12.2019	31.12.2018	Variación dic.19-18
De la Operación	8.210	7.140	1.069
De Financiamiento	-2.520	-4.293	1.773
De Inversión	-5.984	-2.343	-3.641
<b>Flujo Neto del Ejercicio</b>	<b>-294</b>	<b>505</b>	<b>-799</b>

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 8.210** que representan una mejora de **MM\$ 1.069** respecto de diciembre de 2018. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 5.984** y dejó una caja al cierre del período de **MM\$ 758**.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.12.2019	31.12.2018	Variación dic.19-18
Ingresos	81.646	67.528	14.118
Pagos a proveedores	-61.140	-49.197	-11.942
Pagos a los empleados	-11.537	-9.554	-1.984
Intereses pagados	0	-6	6
Inversiones en activo fijo	-5.984	-2.377	-3.608
Deuda adquirida	515	0	515
Pago de deuda	-1.589	-3.061	1.472
Dividendos pagados	-636	-491	-145
Otras variaciones de efectivo	-1.569	-2.337	768
Caja inicial	1.052	548	505
<b>Caja al cierre del período</b>	<b>758</b>	<b>1.052</b>	<b>-294</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 cliente. La caja positiva arrastrada desde fines de 2018 permitió continuar con saldo positivo al final del 2019.

## 6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

### Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de diciembre de 2019, el **5,7%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **12,9%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). Y el **81,4%** 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 diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2019:

	31.12.2019 MM\$	31.12.2018 MM\$	Variación MM\$
<b>Activos</b>			
UF y Pesos reajustables	-	235.314	(235.314)
Dólar (US\$)	887.200	131.268	755.932
Pesos no reajustables	106.717.950	97.115.038	9.602.912
<b>Total Activos</b>	<b>107.605.150</b>	<b>97.481.620</b>	<b>10.123.530</b>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos Circulantes</b>			
UF y Pesos reajustables	1.261.822	1.215.575	46.247
Dólar (US\$)	1.394.664	369.863	1.024.801
Euros	10.061	1.267	8.794
Pesos no reajustables	17.905.734	11.120.379	6.785.355
<b>Total</b>	<b>20.572.281</b>	<b>12.707.084</b>	<b>7.865.197</b>
<b>Pasivos Largo Plazo</b>			
UF y Pesos reajustables	499.261	828.877	(329.616)
Pesos no reajustables	13.452.969	14.801.971	(1.349.002)
<b>Total</b>	<b>16.222.161</b>	<b>15.630.848</b>	<b>591.313</b>
<b>Total Pasivos</b>	<b>36.794.442</b>	<b>28.337.932</b>	<b>8.456.510</b>
<b>Patrimonio</b>			
Pesos no reajustables	70.810.709	69.143.688	1.667.021
<b>Total Patrimonio</b>	<b>70.810.709</b>	<b>69.143.688</b>	<b>1.667.021</b>

## 7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

El ejercicio de 2019 fue un año con un movimiento recatado en la minería chilena debido a la inestabilidad del mercado, presente por la guerra comercial entre EEUU y China. El primer semestre se presentó algo austero, debiéndose enfrentar una baja de la actividad del rubro minero, lo que afectó al nivel de facturación de TFL.

Durante el segundo semestre del año 2019, y especialmente el último trimestre del año, nuestra empresa incorpora a Magotteaux S.A. como uno de sus clientes, empresa perteneciente al Grupo SK, efectuando viajes desde Antofagasta a Minera Escondida, movilizandocarga aproximada de 1000 ton/mes, logrando terminar el año 2019 con utilidades: Ingresos por **MM\$2.570** (**MM\$2.430** en 2018), un Resultado Operacional de **MM\$ 101** versus **MM\$ 45** en 2018. Finalmente, la Utilidad antes de Impuestos alcanza los **MM\$ 43**; comparado con los **MM\$-21** de pérdida en el mismo periodo de 2018.

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.

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 optimizar los recursos disponibles.