

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 2018 y 2017, 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 | 31.12.2018 MM\$ | 31.12.2017 MMS | Variación % |
|---|--------------------|-------------------|----------------|
| Ingresos de actividades ordinarias | 58.849 | 46.693 | 26,03% |
| Costo de ventas | (50.555) | (41.067) | -23,10% |
| Ganancia bruta | 8.294 | 5.625 | 47,43% |
| Gasto de administración | (4.187) | (4.145) | -1,02% |
| Otros ingresos, por función | 32 | 176 | -81,84% |
| Otros gastos, por función | 0 | 0 | 0,00% |
| Otras ganancias (pérdidas) | (134) | (62) | 114,83% |
| Ingresos financieros | 99 | 44 | 124,94% |
| Costos financieros | (836) | (1.058) | 21,01% |
| Diferencias de cambio | (50) | (27) | -88,95% |
| Ganancia (pérdida), antes de impuestos | 3.217 | 554 | 481,29% |
| Gasto por impuestos a las ganancias | (38) | 23 | -263,99% |
| Ganancia (pérdida) | 3.180 | 576 | 451,72% |
| Depreciación | (4.864) | (4.151) | -17,18% |
| EBITDA | 9.002 | 5.807 | 55,02% |
| Margen EBITDA | 15,30% | 12,44% | |
| Miles de Tons-Km (*) | 1.108.301 | 948.597 | 16,84% |
| Miles de Tons (*) | 7.556 | 6.478 | 16,64% |

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2017 un crecimiento en las toneladas transportadas de un **16,64%** y un aumento en las toneladas-kilometro transportadas de **16,84%**. Este incremento en la carga movilizada se tradujo en 1,078 millones de toneladas adicionales y se explica principalmente por el movimiento de concentrado de cobre de Anglo American Sur (814 mil toneladas), en conjunto con el sector forestal, el movimiento de celulosa y trozos también tuvo una evolución positiva, aportando 190 mil y 59 mil toneladas añadidas respectivamente. Los otros rubros; contenedores, carga industrial y residuos, tuvieron un comportamiento también favorable como lo veremos más adelante, sin embargo, disminuyó el transporte spot de granel, especialmente Merco Express -87 mil toneladas-. El aumento del volumen total transportado permitió que los ingresos ferroviarios subieran en **MM\$ 5.318 (16,7%)**. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros escalonaron en **MM\$ 6.838 (45,8%)**. Ambos sumados dan un alza total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 12.156** equivalente a un **26,0%**.

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. Esto permitió incrementar la facturación en un **25.1%**. También se ha buscado crecer en el transporte de trozos de madera, los que lo hicieron en un **11,2%** en toneladas y en un **20,0%** en valor. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal aportó con **MM\$ 2.929** más a los ingresos de la compañía.

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** mostró un aumento de **10,3%** en el periodo respecto del año 2017, gracias a la operación del contrato con AAS para el transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas, contrato iniciado en diciembre de 2017. En resumen, las ventas ferroviarias mineras medidas en millones de pesos, avanzaron desde los **MM\$ 13.311** a **MM\$ 14.686**, acumulado a Diciembre, y las ventas rodoviarías mineras subieron desde **MM\$ 2.449** a **MM\$ 5.186**. En consecuencia, la carga total (camión + tren) mostró un crecimiento de **MM\$ 4.112** 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. Esta revisión llevó a aumentar las tarifas y/o ajustar los itinerarios, lo que en conjunto con mejor nivel de actividad en los segmentos Contenedores y Residuos permitió aumentar los ingresos en **MM\$ 1.014** en el acumulado 2018 respecto igual período de 2017.

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 58.849** con un aumento de **MM\$ 12.156** respecto del mismo período de 2017, según se observa en el siguiente cuadro.

| INGRESOS | 31.12.2018 MM\$ | 31.12.2017 MM\$ | Variación MM\$ |
|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Ingresos Netos Ferroviarios | 37.081 | 31.763 | 5.318 |
| Forestal | 15.144 | 12.215 | 2.929 |
| Minería | 14.686 | 13.311 | 1.375 |
| Otros sectores | 7.250 | 6.236 | 1.014 |
| Servicios y Otros | 21.768 | 14.930 | 6.838 |
| Ingresos de actividades ordinarias | 58.849 | 46.693 | 12.156 |

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 2017 son principalmente combustible **MM\$ 1.574**, energía **MM\$ 77**, remuneraciones personal directo **MM\$ 587**, peaje variable **MM\$ 1.005** y depreciación **MM\$ 774** (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 2017, era esperable que estos costos mostraran un incremento. De hecho, esas cinco partidas muestran un crecimiento que en términos porcentuales es consistente con el crecimiento de las toneladas-kilómetros transportadas. Mención especial exige el combustible que además se vio incrementado por el aumento del precio (Precio Promedio 2018 +28,7% respecto de 2017). En la mirada de los gastos de carácter fijo (remuneraciones, mantenimiento, y otros costos) se han mantenido. En conjunto, los Costos de Ventas se incrementaron **MM\$9.488** (23,1%) que es menor que el del aumento de las ventas, **MM\$ 12.156** (26,0%). Esto permitió que el margen bruto pasara del **12,0%** al **14,1%**. Esta mayor eficiencia en la operación sumado al débil incremento de los gastos de Administración, que veremos a continuación, permitió que el cierre de año de la compañía mostrara utilidades antes de impuesto por **MM\$ 3.217**.

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 42** (1,0%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por el buen resultado financiero del año que obligo a realizar una mayor provisión por el pago de incentivo por cumplimiento de metas respecto de 2017 y el pago de bonos de termino de negociación al sindicato de administrativos y profesionales presupuestado para Enero 2019.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, el Resultado No Operacional mostró una mejoría respecto al año 2017 por la disminución en los Gastos Financieros en **MM\$ 222** 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, sumado a un mayor Ingreso proveniente de intereses financieros, producto de depósitos y fondos mutuos bancarios e intereses cobrados a clientes.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 12.156 (26,0%)**, una moderada alza en los costos directos de la operación, un incremento en los gastos de administración y ventas de **MM\$ 42** y un menor costo financiero por **MM\$222**, la sociedad logró cerrar el año con una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 3.217** y un EBITDA de **MM\$ 9.002** en comparación con el resultado acumulado de 2017, en donde las ganancias antes de impuesto habían sido de **MM\$ 554** y el Ebitda **MM\$ 5.807**.

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.

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\$ | 31.12.2018 | 31.12.2017 | Variación dic.17-dic.18 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| Efectivo y Equivalentes al Efectivo | 1.052 | 548 | 505 |
| Deudores por venta | 15.539 | 12.329 | 3.210 |
| Otras Cuentas por Cobrar | 3.417 | 4.534 | -1.117 |
| Propiedades, Planta y Equipo | 66.128 | 67.442 | -1.314 |
| Activos por impuestos diferidos | 10.999 | 10.912 | 87 |
| Otros Activos | 347 | 314 | 32 |
| Total Activos | 97.482 | 96.079 | 1.403 |
| CxP (Proveedores) | 8.186 | 7.407 | 779 |
| Deuda Financiera CP | 2.321 | 2.097 | 224 |
| Deuda Financiera LP | 15.555 | 18.375 | -2.820 |
| Total Deuda Financiera | 17.876 | 20.472 | -2.596 |
| Otros Pasivos | 2.276 | 1.282 | 994 |
| Total Pasivos | 28.338 | 29.161 | -823 |
| Patrimonio | 69.144 | 66.918 | 2.226 |

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

| | | |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| 2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>Activo Circulante</u> | | |
| Pasivo Circulante | 1,60 Veces | 1,65 Veces |

| | | |
|--|-------------------|-------------------|
| 2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>Activo Circulante - Existencias</u> | | |
| Pasivo Circulante | 1,57 Veces | 1,63 Veces |

La liquidez corriente disminuyó respecto a diciembre de 2017 debido a la amortización anticipada de deuda de largo plazo por MM\$ 727, no obstante, se encuentra en una posición cómoda e incluso aplicado la prueba ácida.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

| | | |
|---|-------------------|-------------------|
| 2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>Ingresos por venta</u> | 5,03 Veces | 5,62 Veces |
| Promedio Cuentas por cobrar | | |
| 2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>365</u> | 72,62 días | 64,92 días |
| Rotación Cartera de Crédito | | |
| 2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>365</u> | 49,74 días | 58,01 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 4,73 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 3,44 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

| | | |
|--|-------------------|-------------------|
| 2.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>Pasivo Exigible</u> | 0,41 Veces | 0,44 Veces |
| Patrimonio | | |
| 2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>Deuda Corto Plazo</u> | 0,45 Veces | 0,37 Veces |
| Deuda Total | | |
| <u>Deuda Largo Plazo</u> | 0,55 Veces | 0,63 Veces |
| Deuda Total | | |
| 2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
| <u>EBITDA</u> | 10,77 Veces | 5,49 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, ha mejorado respecto a diciembre de 2017. En junio de 2018 se realizó una amortización anticipada de capital de MM\$ 727.

| 2.3.4.- ACTIVOS FIJOS | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|
| | M\$ | M\$ |
| Maquinaria y Equipos | 106.457.783 | 102.308.939 |
| Otros Activos Fijos | 19.949.835 | 20.811.881 |
| Depreciación | (60.280.092) | (55.679.244) |
| Total Activos Fijos Netos | 66.127.526 | 67.441.576 |

2.4. DE RENTABILIDAD

| 2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
|---|-------------------|-------------------|
| <u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio | 4,60% | 0,86% |

| 2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
|---|-------------------|-------------------|
| <u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo | 3,26% | 0,60% |

| 2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES | 31-12-2018 | 31-12-2017 |
|---|-------------------|-------------------|
| <u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales | 6,21% | 2,20% |

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora considerable del negocio respecto al ejercicio anterior, debido a los resultados del período ya comentados. Esta tendencia de clara mejoría se ha manifestado a lo largo de todo el año dada la entrada en vigencia el 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 positivo de **MM\$ 505**

| Flujo de Efectivo (Millones de \$) | 31.12.2018 | 31.12.2017 | Variación dic.18-17 |
|------------------------------------|------------|-------------|---------------------|
| De la Operación | 7.140 | 1.634 | 5.506 |
| De Financiamiento | -4.293 | 2.733 | -7.025 |
| De Inversión | -2.343 | -4.784 | 2.440 |
| Flujo Neto del Ejercicio | 505 | -417 | 922 |

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 7.140** que representan una mejoría de **MM\$ 5.506** respecto a diciembre de 2017. Este flujo permitió financiar la inversión del periodo que ascendió a **MM\$ 2.343** y dejó una caja al cierre del período de **MM\$ 1.052**.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

| en mm\$ | 31.12.2018 | 31.12.2017 | Variación dic.18-17 |
|-----------------------------------|--------------|------------|------------------------|
| Ingresos | 67.528 | 57.283 | 10.244 |
| Pagos a proveedores | -49.197 | -42.668 | -6.529 |
| Pagos a los empleados | -9.554 | -9.303 | -251 |
| Intereses pagados | -6 | -910 | 904 |
| Inversiones en activo fijo | -2.377 | -9.587 | 7.210 |
| Deuda adquirida | 0 | 10.000 | -10.000 |
| Pago de deuda | -3.061 | -7.267 | 4.206 |
| Dividendos pagados | -491 | 0 | -491 |
| Otras variaciones de efectivo | -2.337 | 2.035 | -4.372 |
| Caja inicial | 548 | 965 | -417 |
| Caja al cierre del período | 1.052 | 548 | 505 |

Las principales variaciones del flujo de la operación se fundan en el mayor nivel de actividad que enfrentó la compañía y al férreo ajuste de costos y gastos ampliamente comentados en los puntos anteriores. Esto ayudó al nivel de ingresos por mayor facturación e hizo bajar los costos y gastos de la operación.

6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de diciembre de 2018, el **0,1%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF). El **99,9%** 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, 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 2017 y 31 de diciembre de 2018:

| | 31.12.2018 MM\$ | 31.12.2017 MM\$ | Variación MM\$ |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Activos | | | |
| UF y Pesos reajustables | 235.314 | 647.831 | (412.517) |
| Dólar (US\$) | 131.268 | 57.784 | 73.484 |
| Pesos no reajustables | 97.115.038 | 95.373.259 | 1.741.779 |
| Total Activos | 97.481.620 | 96.078.874 | 1.402.746 |
| Pasivos | | | |
| Pasivos Circulantes | | | |
| UF y Pesos reajustables | 1.215.575 | 705.937 | 509.638 |
| Dólar (US\$) | 369.863 | 73.122 | 296.741 |
| Euros | 1.267 | - | 1.267 |
| Pesos no reajustables | 11.120.379 | 9.929.100 | 1.191.279 |
| Total | 12.707.084 | 10.708.159 | 1.998.925 |
| Pasivos Largo Plazo | | | |
| UF y Pesos reajustables | 828.877 | 1.603.477 | (774.600) |
| Pesos no reajustables | 14.801.971 | 16.849.455 | (2.047.484) |
| Total | 15.630.848 | 18.452.932 | (2.822.084) |
| Total Pasivos | 28.337.932 | 29.161.091 | (823.159) |
| Patrimonio | | | |
| Pesos no reajustables | 69.143.688 | 66.917.783 | 2.225.905 |
| Total Patrimonio | 69.143.688 | 66.917.783 | 2.225.905 |
| EBITDA | 8.970.008 | 5.631.139 | 3.338.869 |

7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

El año 2018 muestra un mejor desempeño comparado con igual periodo de 2017: Ingresos por **MM\$2.430** (**MM\$2.318** en 2017), un Resultado Operacional de **MM\$45** versus **MM\$-83** negativos en 2017. Finalmente, la Utilidad antes de Impuestos alcanza los **MM\$-21** en el año comparado con los **MM\$-143** de pérdida en el mismo periodo de 2017.

Este año comenzaron los viajes a Minera Collahuasi, además de Codelco Gaby y Planta Enaex Punta Teatinos, Mantos Verdes, como back up.

El efecto positivo de los resultados del año 2018 respecto al 2017 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.