

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 30 de junio de 2026 y 2025, a continuación, se presenta un resumen de estos, junto con comentarios explicativos que permiten obtener una visión del curso de los negocios de la Sociedad. El Estado de Resultados, el Balance y el Flujo de Efectivo presentados han sido preparados bajo normas IFRS y de acuerdo con la normativa establecida por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

RESULTADOS	30.06.2026 MM\$	30.06.2025 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	41.984	41.008	2,4%
Costo de ventas	(36.540)	(34.937)	4,6%
Ganancia bruta	5.444	6.071	-10,3%
Gasto de administración	(4.403)	(4.531)	-2,8%
Otros ingresos, por función	295	619	-52,3%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	254	107	137,4%
Ingresos financieros	9	5	77,7%
Costos financieros	(1.123)	(830)	-35,4%
Deterioro de valor (NIIF9)	0	0	n.a.
Diferencias de cambio	(59)	217	-127,4%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	416	1.657	-74,9%
Gasto por impuestos a las ganancias	533	240	-122,0%
Ganancia (pérdida)	949	1.898	-50,0%
Depreciación	(3.722)	(3.717)	-0,1%
EBITDA	5.057	5.875	-13,9%
Margen EBITDA	12,0%	14,3%	
Miles de Tons-Km (*)	585.567	572.685	2,2%
Miles de Tons (*)	3.371	2.966	13,7%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía ha mostrado al cierre del primer semestre de 2026, respecto del mismo período del año 2025, un aumento de **13,7%** en las toneladas transportadas, y un aumento en las toneladas-kilometro transportadas del **2,2%**. En la siguiente tabla se presentan las variaciones para cada segmento:

valores en miles	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	2025	2026	Δ %	2025	2026	Δ %
Celulosa	1.668.238	2.177.280	30,5%	267.184.904	345.134.879	29,2%
Forestal	323.827	195.389	-39,7%	125.653.768	62.797.589	-50,0%
Minería	795.373	809.478	1,8%	150.236.212	146.428.447	-2,5%
Contenedores	171.919	183.464	6,7%	28.775.472	30.285.148	5,3%
Graneles	6.521	5.408	-17,1%	834.740	920.493	10,3%
Total	2.965.878	3.371.019	13,7%	572.685.096	585.566.556	2,3%

Los negocios Forestal y Celulosa, que en conjunto representan más del 70% de la carga movilizada por FEPASA, crecieron un 19,1% en toneladas durante el primer semestre de 2026. Este resultado responde a un efecto combinado entre un mayor transporte de celulosa por 509.042 toneladas (+30,5% medido en toneladas y +29,2% medido en toneladas-kilómetro) y una disminución en el transporte de trozos forestales por 128.438 toneladas (-39,7% en toneladas y -50,0% en toneladas-kilómetro).

En el caso de la Minería, se registró un transporte de 809.478 toneladas (+1,8% respecto del primer semestre de 2025) y 146.428.447 toneladas-kilómetro (-2,5% respecto del primer semestre 2025).

Los negocios de Contenedores y Graneles muestran un aumento en el transporte del 5,8%, alcanzando las 188.872 toneladas al cierre del primer semestre de 2026 comparadas con las 178.440 toneladas registradas en igual período de 2025. Este aumento se explica por un menor transporte de graneles (-1.113 toneladas) y un mayor movimiento de contenedores (+11.546 toneladas).

Como resultado de lo anterior, los ingresos del transporte ferroviario subieron desde los MM\$ 30.784 en 2025 hasta MM\$ 32.773 en 2026, lo que representa un aumento del 6,5%.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

Celulosa y Forestal

El transporte de **Celulosa** registró un aumento de 509.042 toneladas (+30,5%) y un aumento equivalente al +29,2% medido en toneladas-kilómetro, explicado por un efecto combinado de mayores despachos desde San Javier, Mariquina y Horcones, además mayor transporte de productos químicos desde Los Lirios hacia Planta Nueva Aldea, y por otro lado, se tuvo menores despachos desde Nueva Aldea, debido a quiebres operaciones y principalmente debido al desrielo de Chiguayante ocurrido en el mes de mayo. Adicionalmente, desde el mes de abril pasado comenzaron los despachos de celulosa de exportación desde las plantas Santa Fe, Planta Pacífico y Planta Laja hacia los puertos de la VIII Región, totalizando al mes de junio 413.872 toneladas y 60.387.797 toneladas kilómetro.

En el rubro **Forestal**, el volumen disminuyó en 128.438 (-39,7%), explicado por un efecto combinado de menores despachos para Forestal Arauco S.A. desde Ciruelo a Nueva Aldea y Horcones (-157.939 toneladas) debido a que el cliente ha encargado este servicio a otro operador ferroviario a partir de enero 2026; estos menores despachos han sido parcialmente compensados por despachos desde Molina hacia Nueva Aldea (+46.968 toneladas) para el mismo cliente, servicio que no estuvo presente en año 2025 y que esperamos mantener todo el resto del presente año, mejorando incluso las toneladas transportadas una vez que el cliente mejore el abastecimiento de la cancha. Adicionalmente, los envíos desde Rapaco y Cajón para Forestal Mininco han disminuido (-17.468 toneladas) respecto de los transportes realizado el año 2025.

En conjunto, estos efectos, significaron ingresos por **MM\$ 19.684**, levemente por sobre los **MM\$ 19.085 (+3,1%)** del primer semestre de 2025.

Minería

La **Minería** con un transporte de 809.478 toneladas se mostró levemente por encima que lo transportado en el primer semestre de 2025, en donde se movilizaron 795.373 toneladas (+1,8%), equivalente a -2,5% medido en toneladas-kilómetro. Este resultado proviene de un efecto combinado entre menor transporte de cobre metálico y concentrado de cobre para Codelco Teniente (-41.140) debido a menor producción de cobre metálico y a menores excedentes de concentrado de cobre. Por otro lado, se tuvieron mayores transportes de concentrado de cobre para Anglo American Sur (+25.819 toneladas) desde la Estación de Transferencia Las Blancas hacia Puerto Ventanas y + 1.011 toneladas de cobre metálico desde Chagres. Por otro lado, se tuvo un mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (28.416 toneladas). Todo lo anterior sumado hizo que los ingresos durante el primer semestre de 2026 llegaran a **MM\$ 10.894 (+17,2%)** comparados con los **MM\$ 9.298** para 2025.

Contenedores, Graneles e Industrial

Los rubros de **Contenedores y Graneles e Industrial** tuvieron un desempeño positivo comparado con el primer semestre del año 2025. En el caso de los Contenedores mostró un aumento de 10.432 toneladas (+6,7%), principalmente debido a mayores transportes de contenedores de importación desde San Antonio a Santiago y a mayores frecuencias de trenes con contenedores vacíos desde Santiago a los puertos de la VIII Región. Por otro lado, el segmento de graneles mostró una caída de 1.113 toneladas (-17,1%) debido a menores transportes para CCU.

El arriendo de locomotoras aportó con ingresos de **MM\$ 47 (-83,4%)**, aunque estos fueron menores a los **MM\$ 284** del primer semestre del año 2025.

Servicios

Los Servicios disminuyeron **MM\$ 1.013 (-9,9%)**, debido a menores servicios de terceros para el transporte de Codelco Teniente y menores ingresos por servicios a Codelco Andina que durante el primer semestre de 2025 se tuvo la construcción del Puente Riecillos, trabajo finalizado en mayo de ese año. Con lo anterior, en 2026 se alcanzaron los **MM\$ 9.211** en 2026 versus los **MM\$ 10.224** en 2025.

Resultado Global

Como efecto agregado de todos los rubros, las ventas acumuladas durante el primer semestre de 2026 alcanzaron **MM\$ 41.984**, lo que representa un aumento del 2,4% respecto de los **MM\$ 41.008** registrados en igual período de 2025, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	30.06.2026 MM\$	30.06.2025 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	32.773	30.784	1.989
Forestal	19.489	18.996	493
Minería	10.894	9.298	1.596
Otros sectores	2.390	2.490	(100)
Servicios y Otros	9.211	10.224	(1.013)
Ingresos de actividades ordinarias	41.984	41.008	976

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 obliga a separar los costos de carácter variable de aquellos de carácter fijo. Durante el primer semestre del año 2026, se observa un aumento **MM\$ 1.603 (4,6%)** respecto de igual período de 2025. Este aumento en los costos de venta (4,6%) es mayor al aumento registrado en las ventas (+2,4%) debido, principalmente, a que durante el período de transición entre el fin de los transportes forestales para Forestal Arauco S.A. (diciembre 2025) y el inicio del transporte de celulosa para CMPC (abril 2026) se debieron soportar costos por aproximadamente MM\$ 700; correspondiente a indemnizaciones por años de servicios y las remuneraciones de las tripulaciones y personal de operaciones que transitaban desde los transportes forestales hacia el transporte para CMPC.

Este resultado responde a un efecto combinado entre partidas que aumentaron y otras que disminuyeron. Entre los costos que aumentaron destacan: Costos de Personal con un alza de **MM\$ 641 (+7,0%)**, explicada, principalmente, por el ajuste de sueldos por IPC (3,5%), el aumento en el aporte patronal adicional con cargo al empleador dada la reforma de pensiones, además de pagos de indemnización por años de servicio a causa de reducción de personal debido a la baja de los servicios de transportes para Forestal Arauco; aumento de costos de combustible por **MM\$ 1.181 (+32,4%)**, debido al alza de precios internacionales producto del conflicto en medio oriente, aumento que es traspasado a tarifa de transporte a través de la aplicación de los polinomios de ajuste de tarifas, además de la no recuperación de la totalidad del impuesto específico (31% de recuperación actual versus 100% de recuperación histórica) a los combustibles debido a las restricciones impuestas por el Ministerio de Hacienda de Chile a partir del mes de abril y que se mantendrá hasta el próximo mes de septiembre. Mayores costos de peaje variable por **MM\$ 585 (+20,2%)** debido a mayor transporte de toneladas kilómetro y al mayor valor de la unidad de fomento, mayores costos de mantenimiento de locomotoras, carros y vías por **MM\$ 85 (+1,9%)**.

Por otro parte, se registraron disminuciones en: Costos de seguridad y vigilancia por **MM\$ 48 (-5,9%)**, además de menores costos de tripulaciones externas en patios de maniobras por **MM\$ 217 (-83,3%)** y finalmente, menores costos de servicios multimodales por **MM\$ 595** debido a los trabajos realizados en la habilitación del nuevo Puente Riecillos, trabajos realizados durante el primer semestre de 2025.

Como consecuencia de estos efectos combinados, la rentabilidad bruta acumulada al cierre del primer semestre de 2026 se situó en **13,0%**, cifra menor al **14,8%** obtenido en igual periodo de 2025.

1.2.2 Gastos de Administración y Ventas

Los Gastos de Administración y Ventas anotaron un ahorro del 2,8% respecto del primer semestre de 2025, llegando a **MM\$ 4.403** comparados con los **MM\$ 4.531** de 2025. Esta leve disminución se explica por las siguientes variaciones: mayores costos de arriendo por **MM\$ 64 (134,5%)** debido aumento en el costo de arriendo de oficinas y aumento del costo de arriendo de terrenos a EFE; mayores costos de mantenimiento de instalaciones por **MM\$ 35 (+54,3%)** debido a mantenimiento y mejoras menores de las bases y talleres, mayores costos de combustible para camionetas por **MM\$ 24 (+29,8%)** debido al aumento de precios producto del conflicto en medio oriente. Estas alzas fueron compensadas por: menores gastos de asesorías por **MM\$ 97 (-11,9%)** principalmente debido a la finalización de la negociación del contrato de acceso con EFE, menores gastos de seguros por **MM\$ 120 (-9,5%)**, menores costos de exámenes pre ocupacionales por **MM\$ 63 (-16,4%)** menores gastos generales por **MM\$ 47 (-40,5%)** impulsado por menores costos de limpieza, suministros de oficina, entre otros, además de menores costos de consumos básicos (luz, agua, gas, entre otros) por **MM\$ 11 (-6,1%)**.

1.2.3 Resultado No Operacional

Al cierre del primer semestre de 2026, el Resultado No Operacional alcanzó la cifra de **MM\$ -509**, cifra negativa comparada con

los **MM\$ 118** registrados en igual período de 2025, lo que representa una caída de **MM\$ -627**. Las principales variaciones se explican este resultado son: menores Ingresos no operacionales y financieros por **MM\$ -61**, mayor Costo Financiero **MM\$ -293** durante el primer semestre de este año debido al financiamiento de las inversiones requeridas para la operación del nuevo contrato para CMPC que comenzó a operar el pasado mes de abril; y finalmente, un mayor impacto negativo por tipo de cambio por **MM\$ -276** debido al stock de duda en dólares al cierre del primer semestre y al aumento del tipo de cambio en igual período.

1.3 Resultados y EBITDA

Como consecuencia de los efectos antes mencionados, durante el primer semestre de 2026 se observa un aumento en los ingresos de la operación por **MM\$ 976 (+2,4%)**, un aumento en los costos de venta por **MM\$ 1.603 (4,6%)**, una disminución en los gastos de administración por **MM\$ 627 (-2,8%)** y una caída en el Resultado No Operacional por **MM\$ -626**.

En conjunto, estos factores llevaron a que la compañía registrara una utilidad después de impuesto por **MM\$ 1.065**, en comparación con los **MM\$ 1.898** obtenidos en el primer semestre de 2025 **(-43,9%)**.

El EBITDA, en tanto, registro una disminución del 12,0% respecto de 2025, llegando a **MM\$ 5.173** frente a los **MM\$ 5.875** de 2025.

1.4 Gestión Operacional: Crecimiento con Productividad, Seguridad y Sustentabilidad

La administración ha continuado ejecutando el plan de eficiencia operacional y comercial definido por el Directorio, con el objetivo de incrementar la productividad de los trenes. Para ello se han revisado itinerarios, consumos de combustibles, estructuras tarifarias, contratos y otros elementos relevantes, buscando asegurar que todos los servicios y clientes operen con resultados positivos.

En apoyo a estos desafíos, la compañía avanza en el desarrollo e implementación de diversas herramientas tecnológicas orientadas a optimizar la operación diaria y la gestión de los recursos de la compañía. Entre las principales iniciativas se destacan:

- **Plataforma de Track & Trace**
Permite el seguimiento y localización de trenes, así como el monitoreo en línea de los principales parámetros de desempeño de nuestras locomotoras. Actualmente se encuentra en desarrollo las plataformas de seguimiento de trenes y de control de combustible. A la fecha, 44 locomotoras están equipadas y transmitiendo datos a ambas plataformas.
- **Plataforma de Alistación**
Digitaliza el registro de las jornadas de los tripulantes mediante una herramienta georreferenciada, eliminando el uso de formularios en papel. La plataforma se encuentra ya está operativa en las Bases de Los Andes, Ventanas, Llay Llay, Los Lirios, Barrancas, Alameda, Talcahuano, Coronel, Nueva Aldea y Rucapequén. En los próximos meses se iniciará la implementación en las Bases de Horcones, Temuco y Coihue.
- **Plataforma de Planificación de Tripulantes**
Orienta la asignación óptima de nuestras tripulaciones en los distintos servicios. Se avanzó en el desarrollo de un modelo de optimización junto al Centro de Modelamiento Matemático (CMM) de la Universidad de Chile, mediante un piloto aplicado a la Base Temuco. Actualmente se trabaja en la adaptación de este modelo al resto de las bases de FEPASA, además de la implementación de la plataforma tecnológica correspondiente, cuya construcción está a cargo de la firma AdOne.

Durante el período, la compañía ha continuado el monitoreo de las pautas de conducción de los trenes, con foco en mejorar el cumplimiento de los itinerarios, los tiempos de tránsito y el aprovechamiento de trenes. Estas prácticas fortalecen la

promesa de servicio comprometida con los clientes, y contribuye a reducir el consumo de combustible y las emisiones asociadas.

2. ANÁLISIS DEL BALANCE

A continuación, se presenta el Balance de la compañía, agrupado según las principales cuentas de activos, pasivos y patrimonio. Asimismo, se incluyen los principales indicadores financieros, junto con una explicación de las variaciones observadas respecto del periodo anterior.

Balance en mm\$	30.06.2026	31.12.2025	Variación dic.25-jun.26
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	138	191	-53
Deudores por venta	15.024	12.300	2.725
Otras Cuentas por Cobrar	6.745	5.239	1.507
Propiedades, Planta y Equipo	104.715	101.027	3.689
Activos por impuestos diferidos	12.894	12.361	533
Otros Activos	4.588	2.995	1.592
Total Activos	144.104	134.112	9.992
CxP (Proveedores)	15.997	14.437	1.560
Deuda Financiera CP	19.414	11.076	8.338
Deuda Financiera LP	19.651	18.467	1.184
Total Deuda Financiera	39.065	29.543	9.522
Otros Pasivos	3.390	4.548	-1.158
Total Pasivos	58.452	48.528	9.924
Patrimonio	85.652	85.584	68
Pasivos + Patrimonio	144.104	134.112	9.992

3. RAZONES FINANCIERAS

3.1. DE LIQUIDEZ

3.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE

Activo Circulante
Pasivo Circulante

30-06-2026

0,66 Veces

31-12-2025

0,66 Veces

3.1.2.- RAZÓN ÁCIDA

Activo Circulante - Existencias
Pasivo Circulante

30-06-2026

0,57 Veces

31-12-2025

0,60 Veces

La liquidez corriente se muestra en similares niveles a los tenidos en diciembre 2025, sólo la y liquidez ácida tuvo una leve disminución debido al incremento de los pasivos corrientes por pagar. Se sigue trabajando en mejorar el nivel de deuda de corto plazo a fin de lograr una Razón ácida cercana a 1.

3.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

3.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDIT	30-06-2026	31-12-2025
<u>Ingresos por venta</u>	7,28 Veces	7,30 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
3.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-06-2026	31-12-2025
<u>365</u>	50,10 días	49,98 días
Rotación Cartera de Crédito		
3.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	30-06-2026	31-12-2025
<u>365</u>	68,52 días	86,68 días
Rotación de proveedores		

El Período Medio de Cobro muestra una situación similar a la de diciembre 2025, principalmente debido a las gestiones de recupero de cuentas por cobrar en el negocio de *Contenedores* y Minería, segmentos que habitualmente presentan plazos de pago superiores al promedio de 30 días.

En cuanto al Periodo Medio de Pago, este ha mejorado en poco más de 18 días promedio el plazo de pago a proveedores (provisiones y facturas incluidas). La utilización de *confirming* por parte de algunos de nuestros proveedores, permitiéndoles acceder a tasas más competitivas que las que obtendrían mediante operaciones de *factoring* tradicionales, ha sido beneficioso para ambas partes, ya que además, amplía los plazos de pago para FEPASA.

3.3. DE ENDEUDAMIENTO

3.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO	30-06-2026	31-12-2025
<u>Pasivo Exigible</u>	0,68 Veces	0,57 Veces
Patrimonio		
3.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	30-06-2026	31-12-2025
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,66 Veces	0,62 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,34 Veces	0,38 Veces
Deuda Total		
3.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-06-2026	30-06-2025
<u>EBITDA</u>	4,61 Veces	7,08 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores de endeudamiento muestran un leve aumento debido a la toma de nueva deuda para financiamiento de las inversiones relacionadas con la iniciación de las operaciones para el transporte de celulosa para CMPC.

3.4. DE RENTABILIDAD

3.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-06-2026	30-06-2025
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Patrimonio	1,24%	2,24%
3.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-06-2026	30-06-2025
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Activo	0,74%	1,42%
3.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES		
	30-06-2026	30-06-2025
<u>Resultado Operacional</u>		
Activos Operacionales	0,99%	1,56%

Los indicadores de rentabilidad se muestran inferiores a los obtenidos en el primer semestre de 2025 debido a las razones explicadas en los numerales 1.1 y 1.2 de este informe.

Divergencias entre Valores Contables y de Mercado

En relación con los principales activos de la Sociedad, se han utilizado estimaciones realizadas por la Administración para cuantificar algunos activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos registrados en los estados financieros. Estas estimaciones se refieren principalmente a:

- La valoración de activos, utilizada para determinar la existencia de pérdidas por deterioro.
- 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 estimaciones de incobrabilidad de deudores por ventas y cuentas por cobrar a clientes.
- Las hipótesis empleadas para estimar la obsolescencia de inventarios.

Si bien las estimaciones han sido elaboradas utilizando la mejor información disponible a la fecha de emisión de los presentes estados financieros, es posible que eventos futuros obliguen a modificarlas – al alza o a la baja – en períodos posteriores. De ser así, dichos cambios se reconocerán de manera prospectiva, reflejando su efecto en los correspondientes estados financieros futuros correspondientes.

4. ANÁLISIS DE MERCADO

La operación de FEPASA se basa fundamentalmente en el negocio de transporte de carga ferroviario, el cual se sustenta en contratos de largo plazo con sus clientes, permitiendo mantener una participación de mercado estable. La compañía opera en la zona centro-sur de Chile, desde el eje La Calera-Ventanas hasta Puerto Montt.

El modelo operativo de los ferrocarriles de carga, y en particular el de FEPASA, se centra en el transporte de productos de exportación e importación, con flujos claramente definidos entre los centros de producción y los puertos de exportación, así como desde los puertos hacia los centros de consumo en el caso de productos de importación. En este contexto, la integración y sinergia con los puertos resulta fundamental, dado los grandes volúmenes movilizados y el crecimiento esperado del comercio exterior chileno.

FEPASA compite con las principales empresas de transporte de carga del país y posee ventajas asociadas a su condición de mayor operador bimodal (ferroviario y rodoviario). Entre sus atributos competitivos destacan su capacidad para transportar grandes volúmenes, contribuir a reducir la congestión vehicular y la accidentabilidad vial, y operar con mayor eficiencia energética, generando menores impactos medio ambientales en comparación con otros modos de transporte.

Los principales desafíos de crecimiento se encuentran en la industria forestal y de logística de contenedores, segmentos en los cuales la compañía mantiene aún una baja participación de mercado. En respuesta, la administración está abocada al análisis y definición de un proyecto de desarrollo a 6 años, orientado a fortalecer la posición competitiva de FEPASA en estas áreas.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto positivo de **MM\$ 115**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	30.06.2026	30.06.2025	Variación jun.26-25
De la Operación	4.609	6.917	(2.308)
De Financiamiento	81	(1.081)	1.161
De Inversión	(4.742)	(6.045)	1.302
Flujo Neto del Ejercicio	(52)	(208)	156
Efectos de la variación en la tasa de cambio	(1)	48	(49)
Variación Neta	(53)	(160)	107
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del periodo	191	471	(280)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período	138	312	(174)

Las actividades de la operación generaron un flujo neto de **MM\$ 4.609** durante el primer semestre de 2026, resultado inferior al obtenido en el mismo período de 2025. Esta disminución se explica por menores ingresos producto de la operación, principalmente debido a un efecto combinado de baja en el transporte de trozos forestales para Forestal Arauco y Forestal Mininco a partir del mes de enero 2026 y a la entrada en operación del contrato de transporte de celulosa para CMPC a partir del mes de abril pasado.

La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 4.742**, cifra inferior registrada en 2025, pero alineada con las inversiones necesarias para el inicio del transporte de celulosa para CMPC.

En cuanto a las actividades de financiamiento, estas generaron un flujo de **MM\$ 81** en el primer semestre de 2026, frente a los **MM\$ -1.081** obtenidos en igual período de 2025. Esta variación se explica principalmente por un efecto combinado de menores créditos de corto plazo, menor pago de deuda y por otro lado mayores dividendos pagados, todo en 2026 respecto del año 2025.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	30.06.2026	30.06.2025	Variación jun.26-25
Ingresos	47.667	52.085	(4.418)
Pagos a proveedores	(31.545)	(33.913)	2.369
Pagos a los empleados	(9.308)	(9.035)	(273)
Inversiones en activo fijo	(4.742)	(6.066)	1.324
Deuda adquirida	7.630	10.363	(2.733)
Pago de deuda	(5.040)	(8.333)	3.292
Dividendos pagados	(1.663)	(2.471)	809
Otras variaciones de efectivo	(3.051)	(2.838)	(213)
Efectos de la variación tasa cambio	(1)	48	(49)
Caja inicial	191	471	(280)
Caja al cierre del período	138	312	(174)

6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 30 de junio de 2026, el **9,1%** de la deuda corresponde a obligaciones en dólares americanos (USD), mientras que el **91,9%** restante está en pesos no reajustables. Esta última parte corresponde, principalmente, a deuda adquirida en septiembre 2020, junto con la deuda reestructurada recientemente entre los meses de julio y septiembre, proceso mediante el cual se traspasó deuda de corto a largo plazo.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, al igual que las tasas del crédito en pesos tomado durante 2020 y de los contratos de arrendamiento en USD. En el caso de los créditos en pesos tomados con anterioridad a 2020, estos están pactadas a tasa variable en base a la TAB de 180 días. Dichos créditos pueden ser convertidos a tasa fija en cualquiera de sus vencimientos.

Es importante destacar que, dado que FEPASA tienen ingresos y costos mayoritariamente en pesos (con polinomios de reajuste), la existencia de pasivos en pesos genera un hedge natural de flujo de caja.

Tipo de cambio:

Los ingresos y costos de la Sociedad se denominan principalmente en pesos o UF. A continuación, se presenta la composición de los activos y pasivos en distintas monedas al 30 de junio de 2026 y 31 de diciembre de 2025:

	30.06.2026 MM\$	31.12.2025 MM\$	Variación MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	144.740	204.161	(59.421)
Dólar (US\$)	2.730.088	2.824.341	(94.253)
Pesos no reajustables	141.229.501	131.083.895	10.145.606
Total Activos	144.104.329	134.112.397	9.991.932
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	1.951.635	1.441.645	509.989
Dólar (US\$)	5.850.550	2.470.558	3.379.992
Euros	-	-	-
Pesos no reajustables	30.984.452	26.118.618	4.865.834
Total	38.786.636	30.030.821	8.755.815
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Pesos no reajustables	19.665.348	18.497.476	1.167.872
Total	19.665.348	18.497.476	1.167.872
Total Pasivos	58.451.984	48.528.297	9.923.687
Patrimonio			
Pesos no reajustables	85.652.345	85.584.100	68.245
Total Patrimonio	85.652.345	85.584.100	68.245

7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del primer semestre de 2026, nuestra filial continúa sin movimiento, permaneciendo a la espera de liquidar los tractos, semirremolques y camionetas remanentes en el mercado local, para posteriormente proceder al término de giro.