

## 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 2025 y 2024, 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, son preparados bajo normas IFRS y de acuerdo con la normativa establecida por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

| RESULTADOS                                    | 31.03.2025<br>MM\$ | 31.03.2024<br>MM\$ | Variación<br>% |
|-----------------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------|
| Ingresos de actividades ordinarias            | 20.718             | 19.357             | 7,0%           |
| Costo de ventas                               | (17.510)           | (16.796)           | 4,3%           |
| <b>Ganancia bruta</b>                         | <b>3.208</b>       | <b>2.561</b>       | <b>25,3%</b>   |
|                                               | 15,5%              | 13,2%              |                |
| Gasto de administración                       | (2.229)            | (1.897)            | 17,5%          |
| Otros ingresos, por función                   | 219                | 153                | 43,5%          |
| Otros gastos, por función                     | 0                  | 0                  | N/A            |
| Otras ganancias (pérdidas)                    | 2                  | 16                 | -85,3%         |
| Ingresos financieros                          | 2                  | 5                  | -52,4%         |
| Costos financieros                            | (379)              | (652)              | -41,8%         |
| Deterioro de valor (NIIF9)                    | 0                  | 0                  | N/A            |
| Diferencias de cambio                         | 57                 | 251                | -77,3%         |
| <b>Ganancia (pérdida), antes de impuestos</b> | <b>880</b>         | <b>436</b>         | <b>101,9%</b>  |
| Gasto por impuestos a las ganancias           | 133                | 219                | -39,3%         |
| <b>Ganancia (pérdida)</b>                     | <b>1.013</b>       | <b>655</b>         | <b>54,7%</b>   |
| Depreciación                                  | (1.721)            | (1.638)            | 5,1%           |
| <b>EBITDA</b>                                 | <b>2.919</b>       | <b>2.455</b>       | <b>18,9%</b>   |
| <b>Margen EBITDA</b>                          | <b>14,1%</b>       | <b>12,7%</b>       |                |
| Miles de Tons-Km (*)                          | 270.807            | 261.687            | 3,5%           |
| Miles de Tons (*)                             | 1.452              | 1.482              | -2,0%          |

(\*) solo considera transporte ferroviario.

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

La compañía ha mostrado, a marzo de 2025, respecto de 2024, una leve disminución en las toneladas transportadas equivalentes a **-2,0%** y un aumento del **+3,5%** medido en las toneladas-kilómetro transportadas. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

| valores en miles | Toneladas        |                  |              | Toneladas-kilómetro |                    |             |
|------------------|------------------|------------------|--------------|---------------------|--------------------|-------------|
|                  | 2024             | 2025             | Δ %          | 2024                | 2025               | Δ %         |
| Celulosa         | 816.384          | 831.978          | 1,9%         | 110.059.714         | 127.350.248        | 15,7%       |
| Forestal         | 167.198          | 145.236          | -13,1%       | 63.057.488          | 56.613.676         | -10,2%      |
| Minería          | 376.243          | 388.918          | 3,4%         | 72.933.543          | 71.940.766         | -1,4%       |
| Contenedores     | 109.471          | 82.169           | -24,9%       | 14.263.457          | 14.404.130         | 1,0%        |
| Graneles         | 12.280           | 3.893            | -68,3%       | 1.372.707           | 498.358            | -63,7%      |
| <b>Total</b>     | <b>1.481.577</b> | <b>1.452.195</b> | <b>-2,0%</b> | <b>261.686.909</b>  | <b>270.807.177</b> | <b>3,5%</b> |

Los negocios Forestal y Celulosa, que en conjunto representan más del 67% de la carga movilizada por FEPASA, crecieron en toneladas-kilómetro transportadas un 6,3% y en toneladas presentaron una variación de -0,6%, lo anterior, debido a un efecto combinado, por un lado, por el mayor transporte de celulosa durante el primer trimestre 2025 equivalente a 831.978 toneladas (+1,9% medido en toneladas, +15,7% medido en toneladas-kilómetro) explicado por mayores despachos desde Nueva Aldea, principalmente hacia Santiago y Talcahuano y menores despachos desde Horcones y Mariquina hacia los puertos de la VIII Región, y por otro lado, se tuvo un menor transporte de trozos forestales por 21.962 toneladas (-13,1%) en el primer trimestre de 2025 comparado con igual período de 2024, dado por un menor transporte para Forestal Mininco (-1.694 toneladas) desde los orígenes Cajón, Lautaro y Rapaco y un menor transporte para Forestal Arauco (-20.268 toneladas).

En el caso de la Minería se realizó un mayor despacho de 12.675 toneladas (3,4%) explicadas, principalmente, por un efecto combinado entre menor transporte de cobre metálico desde la Fundición Chagres (-4.485 toneladas), menor transporte de concentrado de cobre de cobre para Codelco Andina (-42.432), menor transporte de cobre metálico para Codelco El Teniente (-17.627) desde la Estación de Transferencia El Olivar hacia Puerto Ventanas, y por otro lado, mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco El Teniente (+23.901 toneladas) y mayor transporte de concentrado de cobre para Anglo American desde Planta Las Tórtolas (+53.318 toneladas).

Los negocios de Contenedores, Industrial y Graneles muestran una baja del 29,3%, alcanzando las 86.063 toneladas a marzo de 2025 comparadas con las 121.752 toneladas en igual período de 2024; la baja se explica por un menor transporte de graneles por -8.387 toneladas (12.280 toneladas en 2024 versus 3.893 en 2025) y a un menor transporte de contenedores por -27.302 toneladas (109.471 toneladas en 2024 versus 82.169 toneladas en 2025).

Todo lo anterior significó que los ingresos en el transporte ferroviario crecieron desde los MM\$ 13.668 en 2024 hasta los MM\$ 14.960 en el año 2025 (+9,5%) al cierre del primer trimestre de cada año.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

Para el transporte de **Celulosa**, durante el primer trimestre de 2025 en comparación al primer trimestre de 2024 se produjo un mayor movimiento de carga equivalente a 15.594 toneladas (+1,9%), y a su vez un alza en toneladas-kilómetro de 15,7%; lo anterior, debido a un efecto combinado, por un lado, al aumento de toneladas que principalmente provinieron desde Nueva Aldea y San Javier hacia los puertos de la VIII región y hacia la Región Metropolitana, y por otro lado, disminuciones del transporte desde Horcones y Mariquina hacia los puertos de la VIII región debido principalmente a los incendios forestales que afectaron la zona entre Mininco y Victoria en el mes de febrero y los incendios forestales en el sector de Quilacoya y Púa en el mes de marzo. Respecto a los movimientos del rubro **Forestal**, estos experimentaron durante el primer trimestre de 2025 una disminución de 21.962 toneladas (-13,1%) producto de un menor transporte para Forestal Mininco (-1.694 toneladas) desde los orígenes Cajón, Lautaro y Rapaco y por un menor transporte para Forestal Arauco (-20.268 toneladas), en ambos casos el menor transporte se debe, principalmente a los incendios forestales ocurridos en la zona entre Mininco y Victoria en el mes de febrero y los incendios forestales en el sector de Quilacoya y Púa en el mes de marzo. Todo lo anterior, incluyendo el ajuste de las tarifas de acuerdo con los polinomios de reajuste contractual, significó una mejora en los ingresos del primer trimestre de 2025 respecto a igual periodo del 2024 equivalente a **MM\$ 683 (+8,0%)**, con lo cual los ingresos del primer trimestre de 2025 ascendieron a **MM\$ 9.229**.

Por su parte, en **Minería** el volumen transportado aumentó un **3,4%**, medido en toneladas (-1,4% medido en toneladas-kilómetro) equivalente a 12.675 toneladas explicadas por un efecto combinado, por un lado, el menor transporte cobre metálico desde Fundición Chagres para Anglo American (-4.485 toneladas), menor transporte de cobre metálico para Codelco El Teniente debido a parada de la fundición (-17.627 toneladas) y menor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (-42.432 toneladas) debido a incendios en la Sub División 8 en el mes de enero pasado, además de la suspensión del transporte durante el mes de marzo debido a la instalación del nuevo Puente Riecillos y problemas operacionales con la

descarga en Puerto Ventanas; y por otro lado, se tuvo un mayor transporte de concentrado de cobre para Anglo American (+53.318 toneladas) y mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco El Teniente (+23.901 toneladas) dada la parada de la fundición, generando más excedentes de concentrado para el transporte. Lo anterior hizo que los ingresos pasaran de **MM\$ 4.328** en el primer trimestre de 2024, a **MM\$ 4.496 (+3,9%)** para igual periodo del 2025.

En el caso de otros tipos de cargas como **Graneles, Industrial y Contenedores** se tuvo un negativo desempeño medido en movimiento de toneladas: el movimiento de contenedores mostró una disminución del 24,9% (+1,0% medido en toneladas-kilómetros), explicado por menores frecuencias de transporte de contenedores de importación desde San Antonio a Santiago, además de la suspensión indefinida del transporte de carga refrigerada desde Quinta hacia los puertos de la quinta región, lo anterior, contrarrestado por mayor transporte de contenedores vacíos desde Santiago hacia la VIII Región en comparación con el primer trimestre de 2024 en donde estas cargas se vieron afectadas por el cierre de puentes Longaví y Guaiquillo que fueron afectados por los eventos climáticos del mes de agosto de 2023, esto último, benefició los ingresos de este segmento frente a los del año 2024; por otro lado, el segmento de graneles mostró una caída en los transportes llegando a las 3.893 toneladas (-68,3%) comparadas con las 12.280 toneladas del primer trimestre del año 2024, esto debido a menores transportes para CCU y la no ejecución de transporte para Molino San Cristóbal durante el primer trimestre de 2025. No obstante, los ingresos acumulados ascendieron durante el primer trimestre de 2025 a los **MM\$ 1.235 (+55,7%)**, lo cual incluye los ingresos por arriendo de locomotoras por **MM\$ 101 (MM\$ 13 en igual periodo de 2024)**, respecto de los **MM\$ 793** de igual periodo del año 2024.

Por su parte, los Servicios aumentaron **MM\$ 685 (+13,9%)** explicados principalmente por un efecto combinado, por un lado el aumento de ingresos por los servicios de terceros que llegaron a **MM\$ 2.238** en el primer trimestre de 2025 (**MM\$ 624** en igual periodo del 2024), y por otro lado, una caída de los ingresos por servicios logísticos, desde los **MM\$ 4.292** en el primer trimestre de 2024 a **MM\$ 3.365** en igual periodo del año 2025 (**MM\$ -928; -21,6%**) debido, principalmente, al cierre de la planta Huachipato, por ende, el término anticipado del contrato con CAP en octubre de 2024.

En suma, todos los efectos anteriormente mencionados hicieron que las ventas acumuladas durante el primer trimestre del año 2025 alcanzaran los **MM\$ 20.718** comparado con los **MM\$ 19.357 (+7,0%)** de igual periodo del año 2024, según se observa en el siguiente cuadro:

| INGRESOS                                  | 31.03.2025<br>MM\$ | 31.03.2024<br>MM\$ | Variación<br>MM\$ |
|-------------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| <b>Ingresos Netos Ferroviarios</b>        | <b>14.960</b>      | <b>13.668</b>      | <b>1.292</b>      |
| Forestal                                  | 9.229              | 8.547              | 683               |
| Minería                                   | 4.496              | 4.328              | 168               |
| Otros sectores                            | 1.235              | 793                | 442               |
| <b>Servicios y Otros</b>                  | <b>5.758</b>       | <b>5.688</b>       | <b>69</b>         |
| <b>Ingresos de actividades ordinarias</b> | <b>20.718</b>      | <b>19.357</b>      | <b>1.361</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. Durante el primer trimestre de 2025 se aprecia un mayor costo de venta por **MM\$ 714 (+4,3%)** respecto del año 2024, lo anterior por un efecto combinado entre el aumento de algunos ítems como: mayores costos de personal por **MM\$ 472 (+13,9%)** debido al ajuste de sueldos por IPC (3,2%) y a pagos de indemnización por años de servicio; mayores costos de mantenimiento de vías, carros y locomotoras por **MM\$ 205 (+9,9%)**; mayores costos de arriendos de terrenos por **MM\$ 110 (+75,2%)**; mayores costos de depreciación por **MM\$ 105 (+7,4)** directamente relacionado con el mayor transporte de toneladas kilómetro

(mayor funcionamiento de locomotoras y mayor distancia recorrida por los carros); mayor costos de combustible por **MM\$ 35 (+1,9%)** debido, principalmente, al mayor consumo de litros debido al mayor transporte de toneladas kilómetro (+3,5%); y por otro lado se tuvo una disminución de algunas partidas como los servicios de terceros por **MM\$ 191** y de costos indirectos de operación y mantenimiento por **MM\$ 22**.

Todo lo anterior, llevó a que la rentabilidad bruta acumulada a marzo 2025 se situara en un **15,5%**, superior al **13,2%** obtenido en igual período de 2024.

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

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 332 (+17,5%)** respecto del año anterior debido a un efecto combinado de mayores costos de capacitación, exámenes ocupacionales y pre ocupacionales, procesos de contratación , entre otros, los que combinados suman **MM\$ 137 (+141,7%)**; mayores costos de honorarios y asesorías por **MM\$ 93 (+28,6%)** por asesorías diversas en la etapa de cierre del nuevo contrato de acceso firmado con EFE; mayores costos de seguros por **MM\$ 89 (+16,8%)** debido al aumento en las primas de las pólizas de Property y pago por paralizaciones, ambas siniestradas durante el año 2023 a raíz de los diversos eventos explicados en informes anteriores; aumento de los costos de Personal por **MM\$ 16 (+2,3%)** debido a un efecto combinado de aumento de los salarios de acuerdos al IPC y una baja en las provisiones de vacaciones; también tenemos un aumento de impuesto de timbres y estampillas, contribuciones y pago de patentes por **MM\$ 10 (+10,2%)**; y por otro lado una disminución en gastos generales por **MM\$ 10 (-25,1%)**.

### **1.2.3 Resultado No Operacional**

Por último, al cierre del primer trimestre del presente año el Resultado No Operacional también mostró variaciones positivas respecto de igual período de 2024, alcanzando los **MM\$ -98**, comparados con los **MM\$ -228** del año pasado, lo que arroja una caída, entre ambos períodos, de **MM\$ -130**. Las principales variaciones se explican por un aumento en Otros Ingresos los que llegaron en 2024 a **MM\$ 153** comparados con los **MM\$ 219** de 2025. Por otro lado, se registró un menor costo financiero en 2025 alcanzando los **MM\$ -379** comparado con los **MM\$ 652** de 2024, lo anterior debido al mayor stock de deuda registrada a principios del año pasado producto de la afectación que sufrió la empresa por los diversos siniestros ocurridos durante la segunda mitad del año 2023 y los largos plazos del proceso de liquidación de los seguros reclamados las compañías aseguradoras, por otro lado, tuvimos un efecto positivo menor al del año pasado en la variación de tipo de cambio, si comparamos los **MM\$ 57** de 2025 con los **MM\$ 251** del año 2024.

### **1.3 Resultados y EBITDA**

Como consecuencia de lo anterior, durante el primer trimestre del 2025 se observa un aumento en la facturación por **MM\$ 1.361 (+7,0%)**, un aumento en los costos directos de venta por **MM\$ 714 (+4,3%)**, un aumento en los gastos de administración y ventas por **MM\$ 332 (+17,5%)** y una caída en el Resultado No Operacional por **MM\$ 130**; todos comparados con el primer trimestre de 2024, de esta manera, la compañía finalizó con utilidades de **MM\$ 813**, antes de impuesto, comparado a lo obtenido en el mismo período de 2024, donde se alcanzaron los **MM\$ 436 (+101,9%)**; el resultado después de impuesto en 2025 alcanzó los **MM\$ 1.013** comparados con los **MM\$ 655** del mismo periodo de 2024. El EBITDA, de igual manera, mostró una mejora del 18,9% respecto al primer trimestre de 2024, llegando durante el primer trimestre del 2025 a los **MM\$ 2.919** comparado con los **MM\$ 2.455** de igual periodo del año anterior.

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

La administración ha seguido con el plan de eficiencia 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. En apoyo a estos desafíos, la

compañía se encuentra en pleno proceso de desarrollo e implementación de diversas herramientas tecnológicas que faciliten la operación diaria de nuestros trenes, así como la gestión de los recursos de la compañía, las iniciativas en desarrollo son las siguientes:

- Plataforma de Track & Trace: para el seguimiento y localización de nuestros trenes, así como la obtención de información en línea de los principales parámetros de comportamiento de nuestras locomotoras. Actualmente se encuentra en desarrollo las plataformas de seguimiento de trenes y de control de combustible. A la fecha se cuenta con 31 locomotoras equipadas, las cuales se encuentran capturando y transmitiendo datos a ambas plataformas.
- Plataforma de Alistación: para el registro de las jornadas de los tripulantes a través de una herramienta georreferenciada que evite el llenado y traslado de papeles, método por el cual se llevaba a cabo este registro. Actualmente la plataforma se encuentra en funcionamiento en las Bases de Los Andes, Ventanas, Llay Llay, Los Lirios, Barrancas y Alameda, Talcahuano, Coronel, Nueva Aldea, Rucapequén y dentro de los próximos meses se iniciará la implementación en las Bases de Horcones, Temuco y Coihue.
- Plataforma de Planificación de Tripulantes: para el uso óptimo de nuestras tripulaciones en los distintos servicios de transporte. Se avanzó en el desarrollo de un modelo de optimización en conjunto con el Centro de Modelamiento Matemático (CMM) de la Universidad de Chile, a través de un piloto para la Base Temuco. Actualmente se está trabajando en la adecuación del modelo matemático piloto a las demás bases de FEPASA, además de la implementación del modelo a través de una plataforma, cuyo desarrollo está en manos de la firma AdOne.

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.

Finalmente, queremos destacar que con fecha 17 de marzo de 2025, Ferrocarril del Pacífico S.A. ha suscrito con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado un nuevo contrato de provisión de servicios de transporte de carga sobre la red EFE, conforme al cual se dispuso que entre el 1 de enero de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2027 regirá el período transitorio, cuyos términos son, en esencia, los mismos al antiguo contrato de acceso y, a partir del 1° de enero del año 2028 y por el plazo de 20 años, las Condiciones Generales del nuevo Contrato. Adicional a lo anterior, ambas partes han firmado el documento “Transacción, Finiquito y Renuncia de Acciones”, previamente convenidos por las partes, en virtud del cual se pone término a los litigios que existían a esa fecha.

## 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\$                     | 31.03.2025     | 31.12.2024     | Variación<br>dic.24-mar.25 |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------------------|
| Efectivo y Equivalentes al Efectivo | 251            | 471            | -221                       |
| Deudores por venta                  | 12.267         | 14.636         | -2.369                     |
| Otras Cuentas por Cobrar            | 6.677          | 7.061          | -385                       |
| Propiedades, Planta y Equipo        | 97.729         | 96.847         | 882                        |
| Activos por impuestos diferidos     | 12.278         | 12.146         | 133                        |
| Otros Activos                       | 3.337          | 3.857          | -520                       |
| <b>Total Activos</b>                | <b>132.539</b> | <b>135.018</b> | <b>-2.479</b>              |
| CxP (Proveedores)                   | 18.860         | 22.363         | -3.503                     |
| Deuda Financiera CP                 | 17.226         | 15.358         | 1.868                      |
| Deuda Financiera LP                 | 6.092          | 7.245          | -1.153                     |
| <b>Total Deuda Financiera</b>       | <b>23.318</b>  | <b>22.603</b>  | <b>715</b>                 |
| Otros Pasivos                       | 5.415          | 5.817          | -402                       |
| <b>Total Pasivos</b>                | <b>47.594</b>  | <b>50.783</b>  | <b>-3.189</b>              |
| <b>Patrimonio</b>                   | <b>84.946</b>  | <b>84.235</b>  | <b>710</b>                 |
| <b>Total Pasivos y Patrimonio</b>   | <b>132.539</b> | <b>135.018</b> | <b>-2.479</b>              |

## 3. RAZONES FINANCIERAS

### 3.1. DE LIQUIDEZ

|                                        |                   |                   |
|----------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE</b>      | <b>31-03-2025</b> | <b>31-12-2024</b> |
| <u>Activo Circulante</u>               | 0,52 Veces        | 0,57 Veces        |
| Pasivo Circulante                      |                   |                   |
| <b>2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA</b>             | <b>31-03-2025</b> | <b>31-12-2024</b> |
| <u>Activo Circulante - Existencias</u> | 0,48 Veces        | 0,53 Veces        |
| Pasivo Circulante                      |                   |                   |

La liquidez ha retrocedido levemente respecto de diciembre 2024, esto principalmente debido a la toma de deuda de corto plazo durante 2024 y a la cobertura de compromisos, también de corto plazo, producto de los eventos que afectaron la operación de la compañía durante el año 2023 y 2024 (eventos climáticos de junio y agosto 2023, además del paro de Puerto Coronel entre marzo y mayo de 2024) y, por ende, los ingresos y disposición de caja, principalmente. Actualmente, FEPASA se encuentra en tratativas con los bancos con el objetivo de reestructurar la deuda de corto plazo, pasando parte de ella al largo plazo.

### 3.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

|                                               |                   |                   |
|-----------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>3.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO</b> | <b>31-03-2025</b> | <b>31-12-2024</b> |
| <u>Ingresos por venta</u>                     |                   |                   |
| Promedio Cuentas por cobrar                   | 7,70 Veces        | 6,60 Veces        |
| <b>3.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO</b>         | <b>31-03-2025</b> | <b>31-12-2024</b> |
| <u>365</u>                                    |                   |                   |
| Rotación Cartera de Crédito                   | 47,37 días        | 55,33 días        |
| <b>3.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO</b>          | <b>31-03-2025</b> | <b>31-12-2024</b> |
| <u>365</u>                                    |                   |                   |
| Rotación de proveedores                       | 92,92 días        | 94,21 días        |

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una mejora respecto de diciembre 2024, principalmente debido a las gestiones de recupero de cuentas por cobrar en el negocio de “Contenedores”, que normalmente muestra un pago mayor a los 30 días promedio.

Respecto al promedio de pago de proveedores, este se ha mostrado estable, considerando la utilización de “confirming” por parte de algunos de nuestros proveedores, accediendo ellos a tasas más beneficiosas que las que encontrarían en operaciones de *factoring* normales y, por otro lado, ampliando los plazos de pago para Fepasa, además de la toma de financiamiento en dólares para el pago de importaciones en plazos de hasta 90 días.

### 3.3. DE ENDEUDAMIENTO

|                                                |                   |                   |
|------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>2.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO</b>          | <b>31-03-2025</b> | <b>31-12-2024</b> |
| <u>Pasivo Exigible</u>                         |                   |                   |
| Patrimonio                                     | 0,56 Veces        | 0,60 Veces        |
| <b>2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA</b>             | <b>31-03-2025</b> | <b>31-12-2024</b> |
| <u>Deuda Corto Plazo</u>                       |                   |                   |
| Deuda Total                                    | 0,86 Veces        | 0,84 Veces        |
| <u>Deuda Largo Plazo</u>                       |                   |                   |
| Deuda Total                                    | 0,14 Veces        | 0,16 Veces        |
| <b>2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b> | <b>31-03-2025</b> | <b>31-03-2024</b> |
| <u>EBITDA</u>                                  |                   |                   |
| Gastos Financieros                             | 7,70 Veces        | 3,77 Veces        |

Los indicadores de endeudamiento se muestran estables aun teniendo la deuda nueva tomada durante el año 2023 y 2024 a raíz de los descargos de caja producidos por las menores ventas a causa de los diversos siniestros que afectaron la operación de la compañía y que han sido descritos previamente. Los indicadores de “Proporción de Deuda” confirman lo señalado previamente respecto a la necesidad de reestructurar la deuda de corto plazo aliviando la posición de caja de la compañía.

### 3.4. DE RENTABILIDAD

|                                                     |                   |                   |
|-----------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>          | <b>31-03-2025</b> | <b>31-03-2024</b> |
| <u>Utilidad del Ejercicio</u>                       |                   |                   |
| Patrimonio                                          | 1,19%             | 0,80%             |
| <b>2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>              | <b>31-03-2025</b> | <b>31-03-2024</b> |
| <u>Utilidad del Ejercicio</u>                       |                   |                   |
| Activo                                              | 0,76%             | 0,47%             |
| <b>2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES</b> | <b>31-03-2025</b> | <b>31-03-2024</b> |
| <u>Resultado Operacional</u>                        |                   |                   |
| Activos Operacionales                               | 1,00%             | 0,69%             |

Los indicadores de rentabilidad se observan mejores respecto a los obtenidos en 2024, esto a consecuencia del aumento en las ventas y un aumento, proporcionalmente menor, de los costos y gastos de la compañía, arrojando utilidades mayores (+54,7%) que el primer trimestre de 2024.

#### 4. 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.

#### 5. 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.

## 6. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto de **MM\$ -221**.

| Flujo de Efectivo (Millones de \$)           | 31.03.2025  | 31.03.2024 | Variación mar.25-24 |
|----------------------------------------------|-------------|------------|---------------------|
| De la Operación                              | 4.494       | 1.706      | 2.788               |
| De Financiamiento                            | (2.753)     | 33         | (2.786)             |
| De Inversión                                 | (1.979)     | (1.569)    | -410                |
| <b>Flujo Neto del Ejercicio</b>              | <b>-237</b> | <b>170</b> | <b>-408</b>         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio | 17          | (151)      | 168                 |
| <b>Variación Neta</b>                        | <b>-221</b> | <b>19</b>  | <b>-240</b>         |

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 4.494** para el primer trimestre de 2025 que representan una mejora de **MM\$ 2.788** respecto del mismo período de 2024, principalmente debido al mayor volumen, medido en toneladas kilómetro, transportado durante 2025 en comparación con el año pasado que fue fuertemente afectado por el cierre de puentes en la zona sur que se mantuvo hasta el mes de abril de 2024. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 1.979**, cifra superior en comparación con el año 2024, esto debido a una baja en Inversiones comprometidas en Proyectos durante el año pasado; mientras que el flujo por las actividades de financiamiento fue de **MM\$ -2.753** en el primer trimestre de 2025 comparado con los **MM\$ 33** en el mismo periodo del año 2024, la variación se explica por la amortización de deuda realizada durante el primer trimestre de este año.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

| en mm\$                             | 31.03.2025 | 31.03.2024 | Variación mar.25-24 |
|-------------------------------------|------------|------------|---------------------|
| Ingresos                            | 27.065     | 22.288     | 4.776               |
| Pagos a proveedores                 | (17.352)   | (15.404)   | (1.948)             |
| Pagos a los empleados               | (4.877)    | (4.273)    | (603)               |
| Intereses pagados                   | 0          | 0          | 0                   |
| Inversiones en activo fijo          | (2.000)    | (1.569)    | (431)               |
| Deuda adquirida                     | 317        | 4.488      | (4.171)             |
| Pago de deuda                       | (2.678)    | (4.122)    | 1.445               |
| Dividendos pagados                  | 0          | 0          | 0                   |
| Otras variaciones de efectivo       | (712)      | (1.237)    | 525                 |
| Efectos de la variación tasa cambio | 17         | (151)      | 168                 |
| Caja inicial                        | 471        | 232        | 240                 |
| <b>Caja al cierre del período</b>   | <b>251</b> | <b>251</b> | <b>-0</b>           |

Las principales variaciones del flujo se relacionan con los mayores ingresos del período, además del mayor pago a proveedores y empleados, ambos relacionado por cierto con las mayores ventas y, por último, a la menor deuda adquirida durante el primer trimestre de 2025 respecto del mismo periodo del año 2024.

## 7. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

### Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de marzo de 2025 el **3,64%** de la deuda corresponde a deuda en dólares americanos (USD) y el **96,36%** restante está en pesos no reajustables y corresponde, principalmente, a deuda adquirida en septiembre 2020, además de la deuda tomada durante el año 2023 a causa de los eventos que afectaron la operación de la compañía, como lo fueron, el cierre del Puente Biobío, el cierre del Puente Itata y los eventos climáticos de los meses de junio y agosto.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, al igual que la del crédito en pesos tomado durante 2020, lo mismo sucede con los contratos de arrendamiento en USD. Las tasas de los créditos tomados con anterioridad a 2020 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.

Es importante destacar que dado que **FEPASA** 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 2025 y 31 de diciembre de 2024:

|                            | 31.03.2025<br>MM\$ | 31.12.2024<br>MM\$ | Variación<br>MM\$  |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Activos</b>             |                    |                    |                    |
| UF y Pesos reajustables    | 199.876            | 197.422            | 2.454              |
| Dólar (US\$)               | 2.235.518          | 3.047.149          | (811.631)          |
| Pesos no reajustables      | 130.104.041        | 131.773.696        | (1.669.655)        |
| <b>Total Activos</b>       | <b>132.539.435</b> | <b>135.018.267</b> | <b>(2.478.832)</b> |
| <b>Pasivos</b>             |                    |                    |                    |
| <b>Pasivos Circulantes</b> |                    |                    |                    |
| UF y Pesos reajustables    | 3.389.045          | 3.339.336          | 49.709             |
| Dólar (US\$)               | 2.771.389          | 3.925.181          | (1.153.792)        |
| Euros                      | 160.204            | 4.818              | 155.386            |
| Pesos no reajustables      | 34.496.802         | 35.321.691         | (824.889)          |
| <b>Total</b>               | <b>40.817.440</b>  | <b>42.591.026</b>  | <b>(1.773.586)</b> |
| <b>Pasivos Largo Plazo</b> |                    |                    |                    |
| UF y Pesos reajustables    | -                  | -                  | -                  |
| Pesos no reajustables      | 6.514.847          | 7.797.333          | (1.282.486)        |
| <b>Total</b>               | <b>6.776.416</b>   | <b>8.191.926</b>   | <b>(1.415.510)</b> |
| <b>Total Pasivos</b>       | <b>47.593.856</b>  | <b>50.782.952</b>  | <b>(3.189.096)</b> |
| <b>Patrimonio</b>          |                    |                    |                    |
| Pesos no reajustables      | 84.945.579         | 84.235.315         | 710.264            |
| <b>Total Patrimonio</b>    | <b>84.945.579</b>  | <b>84.235.315</b>  | <b>710.264</b>     |

## 8. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del mes de marzo del año 2025 nuestra filial continúa sin movimiento a la espera de liquidar los tractos, semirremolques y camionetas remanentes en el mercado local y posteriormente proceder a realizar el término de giro.