



## Divulgação de Resultados –2021

Goiânia, 17 de março de 2022 – A Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A., é uma sociedade anônima de capital aberto, com sede na cidade de Goiânia – GO, e possui como acionista a TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A., anuncia os resultados do exercício de 2021. Os dados de receita líquida aqui divulgados excluem a receita de construção (receita líquida ajustada)<sup>1</sup>, exceto quando especificado. Os resultados são comparados ao mesmo período do ano anterior, exceto quando mencionado.

### Destaques

- 
- Segmento de rodovias: arrecadação de pedágio de R\$ 239,6 milhões<sup>1</sup>.
  - EBITDA ajustado de R\$ 65,3 milhões<sup>2</sup>;
  - Impactos Covid-19.

<sup>1</sup>Dados ajustados calculados a partir da exclusão da receita de construção de ativos de concessão da receita líquida total.

<sup>2</sup>Dados ajustados calculados a partir da margem de construção (receita de construção – custo de construção – ICPC 01 e OCPC 05) e adição do rateio de despesas da controladora.



## Mensagem da Administração

---

A Concebra - Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (“Concebra”, “Companhia” ou “Concessionária”) é uma sociedade anônima de capital aberto, com sede na cidade de Goiânia, Goiás, e possui como acionista a TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A. (“TPI” ou “Controladora”). A Companhia tem por objeto a exploração, com exclusividade, sob o regime legal de concessão, do sistema rodoviário do trecho da BR 060, BR 153 e BR 262 DF/GO/MG, totalizando 1.176,50 km, sendo: 630,20 km da BR 060 e BR 153, desde o entroncamento com a BR 251, no Distrito Federal, até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo, e 546,30 km da BR 262, do entroncamento com a BR 153 ao entroncamento com a BR 381, no estado de Minas Gerais e dos respectivos acessos, inclusive realizando a recuperação, manutenção, melhoramento, monitoração, conservação e operação.

O prazo de duração da Companhia será o necessário ao cumprimento de todas as obrigações decorrentes do contrato de concessão celebrado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nos termos do Edital de Concessão nº 004/2013 - com prazo fixado de 30 anos a partir de 31 de janeiro de 2014, podendo ser prorrogado em comum acordo entre a Companhia e o poder concedente, conforme condições específicas estabelecidas no contrato de concessão.

Extinta a concessão, retorna ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios vinculados à exploração do sistema rodoviário

Para a execução dos serviços conforme o Programa de Exploração da Rodovia (“PER”), a Concessionária conta com 24 bases operacionais que prestam serviços de atendimento ao usuário, 02 postos de pesagem veicular, 12 bases da polícia rodoviária federal, 06 lotes de manutenção e conservação e 11 praças de pedágio ao longo de 1.176,50 km da rodovia. Os trabalhos iniciais foram executados nos 12 primeiros meses, com serviços de recuperação do pavimento, sinalização horizontal e vertical, elementos de proteção e segurança, canteiro central e faixa de domínio, drenagem e OAC (Obras de Arte Correntes), OAE (Obras de Arte Especiais), sistema elétrico e de iluminação e reformas das edificações existentes.

De acordo com o programa nacional de concessão de rodovias federais, a Companhia assumiu a rodovia com a previsão de realizar investimentos significativos nos primeiros cinco anos da concessão, os quais nesse período de maior concentração das obras seriam financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, e, a partir de então, com capital dos acionistas, geração de caixa e captações adicionais no mercado financeiro.

Por ocasião do lançamento da licitação, o poder concedente incluiu no respectivo edital a previsão de contratação de financiamento de longo prazo em até 12 (doze) meses e após isso em 04 de setembro de 2013, foi publicada a Carta de Apoio dos Bancos Públicos, assinada pelo BNDES, pela Caixa Econômica Federal - CEF e pelo Banco do Brasil - BB, dispondo condições excepcionalmente subsidiadas em relação ao mercado nos financiamentos para o setor de rodovias. Subsídio esse dado pelo governo federal a partir do BNDES que permitiria a manutenção de uma tarifa baixa de pedágio aos usuários.

Desta forma, ao candidatar-se à licitação e ao aceitar a assinatura do contrato a Concessionária baseou-se na expectativa legítima de obtenção do financiamento que, de fato, era imprescindível à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, especialmente diante de um cronograma bastante apertado de investimentos, previsto para a execução das obras de ampliação e melhorias na rodovia nos primeiros 5 (cinco) anos de fruição da concessão.

Nesse contexto, no dia 24 de fevereiro de 2016, o BNDES aprovou o financiamento de longo prazo da Companhia, no valor de R\$3.600.000, com taxa de juros TJLP + 2,00% (com exceção do montante de R\$470.000 que previa taxa de juros TJLP + 3,74%), com carência de amortização até o final do ano de investimentos (previsto em 5 anos) e prazo de amortização de 20 anos.



Torna-se evidente assim que o financiamento governamental subsidiado era, de fato e de direito, elemento essencial das condições da concorrência.

Após mudança de orientação de política pública por parte do poder concedente (Governo), o prometido financiamento de longo prazo foi indeferido, sendo declarado antecipadamente vencido o empréstimo ponte no dia 15 de dezembro de 2016, sendo esse o motivo da inadimplência da Companhia à época e, ainda, a razão que a impediu de buscar outras formas de financiamento no mercado.

Como não se confirmaram as condições inicialmente apresentadas para a obtenção de financiamento público, tendo sido liberados apenas empréstimos pontes de uma pequena parte do valor prometido, a Companhia foi obrigada a arcar com parte considerável dos investimentos, em montante muito superior ao inicialmente previsto, desconfigurando e tornando inviáveis as obrigações assumidas pela Concessionária.

A Companhia esclarece que em 08 de julho de 2019, ingressou com pedido de abertura de processo arbitral junto a Câmara de Comercio Internacional - CCI, em face da ANTT. Referido processo arbitral visa solucionar controvérsias surgidas durante a execução do Contrato de Concessão firmado pela União, por intermédio da ANTT, e a Concebra, em decorrência do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e da mora do citado órgão regulador em resolvê-lo.

Tal medida encontra amparo na cláusula 37 do Contrato de Concessão que prevê que as Partes se obrigam a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

Em 10 de junho de 2019 a Companhia, através da 3ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal (SJDF), obteve decisão e sentença liminar que assegura que a ANTT se abstenha da aplicação de penalidades tais como: caducidade, redução tarifária a partir da aplicação de fator D, cobrança de valores ou exigências de cumprimento de quaisquer obrigações contratuais até que o tribunal arbitral, ao qual foi submetida a ação principal, pronuncie-se sobre a questão ou até que a Agência solucione o desequilíbrio econômico-financeiro. Em 30 de julho de 2019 foi obtida decisão ratificando a decisão liminar, tomando seus efeitos estáveis.

Em junho de 2020, diante de decisão proferida no âmbito da arbitragem, a Ordem Processual nº 03 suspende a sentença que mantinha a tarifa de pedágio obtida em sentença judicial. A partir daí, a ANTT foi autorizada a aplicar a redução de 37,32% na tarifa de pedágio com vigência a partir do dia 28 de junho de 2020. Ante considerável redução da tarifa de pedágio e conseqüente redução da arrecadação, o Plano de Investimentos foi suspenso desde 2020, vez que os recursos arrecadados não eram suficientes para honrar com os compromissos previstos para realização das obras

Em abril de 2020 a Concebra apresentou requerimento à ANTT para adesão à relicitação, pedido esse que foi reapresentado no mês de março de 2021, fundamentado na Lei 13.448/17 e regulamentada pelo Decreto 9.957/19, o qual prevê a possibilidade de devolução amigável de contratos de concessão. Dentre outros fatores que justificam a decisão pela relicitação, destacam-se: a não solução dos diversos desequilíbrios do contrato de concessão; a drástica alteração no cenário econômico em relação ao previsto e considerado no momento da licitação; a impossibilidade da reprogramação dos investimentos decorrente da não conversão em lei da Medida Provisória nº 800/17; e, principalmente a imprevisível redefinição da política pública de financiamento de longo prazo, que frustrou a liberação de crédito prometido e aprovado, acarretando em conseqüências gravíssimas na relação econômico-financeira com o poder concedente.

No dia 22 de junho de 2021 conforme Deliberação nº 216, a Diretoria da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), considerando que a pactuação da relicitação seria a melhor alternativa regulatória, visando um melhor serviço prestado ao usuário, aprovou a proposta enviada pela Concebra. A decisão se deu durante a reunião do colegiado realizada por videoconferência e foi publicada no Diário Oficial da União no dia 23 de junho de 2021.

Em 21 de setembro de 2021, foi publicada no Diário Oficial da União, a Resolução CPPI nº 191, que recomenda a qualificação no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), para fins de relicitação, do empreendimento público federal BR-060/153/262/DF/GO/MG, entre Brasília/DF, Fronteira/MG e Betim/MG. Em 22 de Novembro de 2021 foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto nº 10.864, o qual qualifica no âmbito do



Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, o empreendimento público federal do setor rodoviário BR-060/153/262/DF/GO/MG, entre Brasília/DF, Fronteira/MG e Betim/MG para fins de relicitação.

Em 17 de Fevereiro de 2022, a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, deliberou aprovar a celebração do segundo termo aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2013, entre a ANTT e a Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A, assinado entre as partes em 18 de Fevereiro de 2022. Em 22 de Fevereiro de 2022 foi publicado no Diário Oficial da União o extrato do termo aditivo.

O Termo Aditivo terá vigência pelo prazo de 24 meses a contar da publicação do Decreto 10.864/2021 que qualificou o empreendimento para fins de relicitação. Decorrendo esse período, caso esse não venha se prorrogar, a concessionária entregará a concessão ao poder concedente e fará jus a uma indenização referente aos investimentos vinculados aos bens reversíveis (indenizáveis) não depreciados ou amortizados, calculados pelo custo histórico e atualizado pelo IPCA, assim como determina a resolução 5.860 de 3 de dezembro de 2019.

#### Impactos da pandemia da Covid-19 nas operações da Companhia

Em 11 de março de 2020 a Organização Mundial de Saúde (“OMS”) declarou a pandemia da Covid-19, doença causada pelo novo Coronavírus. Em decorrência da pandemia, e visando a contenção da doença no país, vários estados e municípios brasileiros começaram a decretar Estado de Emergência e em 20 de março de 2020 foi reconhecido o Estado de Calamidade Pública pelo Congresso Nacional. Dentre as medidas implementadas pelos governantes, foi determinado em vários estados e municípios o fechamento de estabelecimentos comerciais e a recomendação do isolamento social.

A Companhia implementou um plano de contingências visando proteger a saúde dos colaboradores, seus familiares, prestadores de serviço, usuários e sociedade em geral. As principais medidas do plano foram: afastamento dos profissionais dos grupos de risco, isolamento domiciliar de profissionais com sintomas de gripe ou com suspeita de infecção; intensificação das medidas de higienização e fornecimento de álcool gel nos escritórios, postos de atendimento e principalmente nas praças de pedágio; divulgação de campanhas educativas e informativas, seguindo orientações das autoridades sanitárias; adoção de regime de teletrabalho (“home office”) para todos os profissionais enquadrados; adoção de turnos de trabalho e uso de máscaras de proteção para os profissionais não afastados ou em home office; suspensão de viagens não essenciais; suspensão de eventos e reuniões presenciais; disponibilização de ferramentas e incentivo para realização de reuniões por meio de videoconferência.

Importante mencionar que 38% das receitas de pedágio são recebidas à vista e as tarifas dos usuários que utilizam os sistemas de cobrança automática são repassadas às concessionárias pelas Administradoras de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio - Amaps, que são detentoras do risco de inadimplência dos usuários. Desta forma, não foram identificados riscos relacionados aos recebíveis.

Os contratos de concessão possuem garantia de reequilíbrio econômico-financeiro no caso de pandemia e, portanto, as perdas de receitas e consequentes alterações no fluxo de caixa durante o período da crise deverão ser compensadas pelas formas previstas em cada contrato por análise e definição em conjunto ao Poder Concedente, podendo ser aumento de tarifa, redução de investimentos, prorrogação do prazo de concessão, dentre outros. O direito do reequilíbrio foi corroborado pelo Parecer nº 261/2020 da AGU – Advocacia Geral da União e a Companhia tomará as devidas providências para garantir o reequilíbrio da concessão por ocasião das perdas financeiras obtidas nesse período.

Embora a companhia tenha registrado forte impacto financeiro em função da redução do tráfego no período da Pandemia em razão das medidas de isolamento social promovidas por estados e municípios desde 2020, a partir de meados do 2º trimestre de 2021, com o avanço da campanha de vacinação pelo país e o relaxamento das medidas de isolamento, observa-se uma sensível retomada da economia, com um leve aumento no tráfego nas rodovias administradas por essa concessão.

Importante ressaltar que apesar da expectativa de retomada da economia observada, ainda vivemos em um Estado de Pandemia, conforme decretado pela Organização Mundial da Saúde. Portanto a Administração continua se empenhando para preservação de emprego e manutenção da renda e permanece em contínua avaliação de medidas adicionais que possam ser implementadas a fim de garantir a saúde e segurança dos profissionais e usuários, bem como para garantir o caixa necessário para manutenção da operação da Companhia. Entretanto,



**Triunfo**

CONCEBRA

importante destacar que a Companhia espera que a Agência Reguladora, no âmbito do Contrato de Concessão, assegure as condições mínimas de tarifa necessárias ao cumprimento das obrigações básicas da Concessionária.

Por fim, gostaria de agradecer, mais uma vez, a todos os *stakeholders* pela confiança depositada.

Odenir José Sanches – CEO

## Desempenho Pró-forma

Principais indicadores (em R\$ mil)	31/12/2021	31/12/2020	Δ
Receita Líquida	239.565	279.822	-14,4%
EBTIDA	68.031	223.560	-69,6%
Margem EBTIDA	28,40%	79,89%	-64,5%
EBTIDA Ajustado*	65.280	63.575	2,7%
Margem EBTIDA Ajustado*	27,27%	22,77%	19,8%
Resultado Financeiro	(137.239)	(8.735)	1471,2%
Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	(76.342)	104.007	-173,4%



\*EBITDA ajustado exclui margem de construção, o estorno da provisão da verba de fiscalização, o estorno da provisão de manutenção e adiciona o rateio de despesas da controladora.

### **Resultado – Visão Geral**

---

A receita líquida ajustada apresentou queda de 14,4% no período, impactada principalmente pela redução tarifária de 37,32% aplicada pela ANTT com vigência a partir de 28 de junho de 2020.

Em 2021, o EBITDA ajustado aumentou 2,7%, reflexos das ações tomadas pela empresa para contenção de gastos as quais se fizeram necessárias para gestão do fluxo de caixa, vez que foi mantido a redução da tarifa aplicada desde junho de 2020.

No resultado financeiro, houve piora de 1471%, impactado principalmente pelo aumento do índice de atualização da dívida com o BNDES, o IPCA e da reversão do AVP sobre as provisões de manutenção ocorridas em 2020.

A Companhia apresentou prejuízo líquido de R\$76,3 milhões no acumulado do exercício, resultado dos efeitos acima mencionados.



## Impacto COVID-19

---

Em 11/03/2020 foi declarada a pandemia da COVID-19 pela OMS. Em 20/03/2020 foi reconhecido Estado de Calamidade Pública pelo Congresso Nacional e medidas de contenção da doença no Brasil foram adotadas pelas autoridades estaduais e municipais com o objetivo de redução de circulação de pessoas e aglomerações, como a recomendação ao isolamento social e fechamento de estabelecimentos comerciais.

A Companhia implementou um plano de contingências visando proteger a saúde de seus colaboradores e seus familiares, prestadores de serviços, usuários e sociedade em geral, sendo as principais medidas:

- Afastamento dos profissionais dos grupos de risco;
- Isolamento domiciliar de profissionais com sintomas de gripe ou com suspeita de infecção;
- Intensificação das medidas de higienização e fornecimento de álcool gel nos escritórios, postos de atendimento e principalmente nas praças de pedágio;
- Divulgação de campanhas educativas e informativas, seguindo orientações das autoridades sanitárias;
- Adoção de regime de teletrabalho (“*home office*”) para todos os profissionais enquadrados;
- Adoção de turnos de trabalho e uso de máscaras de proteção para os profissionais não afastados ou não enquadrados no “*home office*”;
- Suspensão de viagens não essenciais;
- Suspensão de eventos e reuniões presenciais;
- Disponibilização de ferramentas e incentivo para realização de reuniões por meio de videoconferência.

Os contratos de concessão possuem garantia de reequilíbrio econômico-financeiro no caso de pandemia e, portanto, as perdas de receitas e consequentes alterações no fluxo de caixa durante o período da crise serão compensadas pelas formas previstas em cada contrato por análise e definição em conjunto ao Poder Concedente, podendo ser aumento de tarifa, redução de investimentos, prorrogação do prazo de concessão, dentre outros. O direito do reequilíbrio foi corroborado pelo Parecer nº 261/2020 da AGU – Advocacia Geral da União.

Até o momento não é possível estimar a dimensão dos impactos, uma vez que a crise decorrente da pandemia ainda está ocorrendo no país, porém a Companhia tomará as devidas providências assim que for encerrado o Estado de Calamidade Pública.

**Demonstração do Resultado do Exercício**

(em R\$ mil)	31/12/2021	31/12/2020	Δ
<b>(+) Receita Bruta</b>	<b>262.244</b>	<b>306.264</b>	<b>-14,4%</b>
(-) Tributos	(22.679)	(26.443)	-14,2%
<b>Receita Líquida</b>	<b>239.565</b>	<b>279.822</b>	<b>-14,4%</b>
<b>(-) Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(153.547)</b>	<b>(191.141)</b>	<b>-19,7%</b>
Custos com Mão de Obra	(32.732)	(36.177)	-9,5%
Custos com Operações	(64.758)	(66.884)	-3,2%
Custos com Engenharia	(39.147)	(66.989)	-41,6%
Custos com Conservação	(16.910)	(21.091)	-19,8%
<b>(=) Lucro operacional bruto</b>	<b>86.018</b>	<b>88.680</b>	<b>-3,0%</b>
(-) Despesas Administrativas	(14.537)	(17.788)	-18,3%
Rateio de Despesas Controladora	(3.045)	(2.969)	2,6%
(+) Outras Receitas Operacionais	2.129	165.939	-98,7%
(-) Outras Despesas Operacionais	(2.534)	(10.303)	-75,4%
<b>(=) EBTIDA</b>	<b>68.031</b>	<b>223.560</b>	<b>-69,6%</b>
<b>(=) % EBTIDA</b>	<b>28,40%</b>	<b>79,89%</b>	<b>-64,5%</b>
Margem de Construção	(141)	(566)	-75,2%
Rateio de Despesas Controladora	3.045	2.969	2,6%
Estorno Provisão de Verba de Fiscalização	(5.655)	-	-100,0%
(-) Depreciação e Amortização	(45.686)	(54.014)	-15,4%
Estorno Provisão de Manutenção	-	(162.387)	100,0%
<b>(=) EBIT</b>	<b>22.345</b>	<b>169.546</b>	<b>-86,8%</b>
(- / +) Resultado Financeiro	(137.239)	(8.735)	1471,2%
<b>(=) Resultado Operacional</b>	<b>(114.894)</b>	<b>160.811</b>	<b>-171,4%</b>
<b>(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)</b>	<b>(114.894)</b>	<b>160.811</b>	<b>-171,4%</b>
(-) Imposto Sobre o Lucro	38.551	(56.804)	-167,9%
<b>(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio</b>	<b>(76.342)</b>	<b>104.007</b>	<b>-173,4%</b>

**Receita Líquida e Desempenho Operacional**

(em R\$ mil)	31/12/2021	31/12/2020	Δ
<b>(+) Receita Bruta</b>	<b>262.244</b>	<b>306.264</b>	<b>-14,4%</b>
Receita de pedágios	262.104	305.698	-14,3%
Margem de Construção	141	566	-75,2%
(-) Tributos	(22.679)	(26.443)	-14,2%
<b>Receita Líquida</b>	<b>239.565</b>	<b>279.822</b>	<b>-14,4%</b>
Margem de Construção	(141)	(566)	-75,2%
<b>Receita Líquida Ajustada</b>	<b>239.424</b>	<b>279.255</b>	<b>-14,3%</b>

Nota: Receita Líquida Ajustada desconsidera o efeito da Margem de Construção.

A receita líquida ajustada de rodovias totalizou R\$239,4 milhões no acumulado do exercício, 14,3% inferior ao registrado no exercício anterior, resultado da queda significativa da arrecadação de pedágio a partir do terceiro trimestre de 2020, em virtude de decisão proferida no Procedimento Arbitral nº 24595/PFF da Corte Internacional de Arbitragem



da Câmara de Comércio Internacional (CCI), que autorizou a ANTT a aplicar redução de 37,32% da tarifa do pedágio cobrada pela Concessionária a partir de 28 de junho de 2020.

Abaixo segue demonstrativo do volume de arrecadação e tráfego observado pela Companhia no período acumulado de 2021, comparado com o mesmo período do ano anterior.

COMPOSIÇÃO VOLUME DE ARRECADAÇÃO	dez/21	dez/20	Δ%
Arrecadação	R\$ 262.104	R\$ 305.698	-14%
Tráfego de Veículos Equivalentes Passantes	93.597	86.245	9%
Tarifa Média Efetiva	R\$ 2,80	R\$ 3,54	-21%
Veículos Pesados Equivalentes Passantes	66.923	55.003	22%
Participação no Tráfego Total	72%	64%	12%
Veículos Leves Equivalentes Passantes	26.674	31.242	-15%
Participação no Tráfego Total	28,50%	36,22%	-21%
Evasões	279	116	140%

#### Custos e Despesas Operacionais

Custos Operacionais (em R\$ mil)	31/12/2021	31/12/2020	Δ
<b>(-) Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(153.547)</b>	<b>(191.141)</b>	<b>-14,53%</b>
Custos com Mão de Obra	(32.732)	(36.177)	-7,96%
Custos com Operações	(64.758)	(66.884)	4,45%
Custos com Engenharia	(39.147)	(66.989)	-34,68%
Custos com Conservação	(16.910)	(21.091)	-17,62%
<b>Receitas/ Despesas Operacionais (em R\$ mil)</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>Δ</b>
<b>Receitas/ Despesas Operacionais</b>	<b>(17.987)</b>	<b>134.879</b>	<b>-113,34%</b>
(-) Despesas Administrativas	(14.537)	(17.788)	-47,75%
Rateio de Despesas Controladora	(3.045)	(2.969)	-21,03%
(+) Outras Receitas Operacionais	2.129	165.939	-27,04%
(-) Outras Despesas Operacionais	(2.534)	(10.303)	-80,41%

Os custos operacionais ajustados somaram R\$153,5 milhões no acumulado do exercício, 14,5% inferior ao mesmo período do ano anterior. Essa redução se deve principalmente à diminuição do volume de obras de manutenção e conservação da rodovia e consequente restrição no quadro de colaboradores da Concessionária (que em dezembro de 2020 era de 1.035 funcionários e em dezembro de 2021 é de 896), tendo em vista a redução do fluxo de caixa da companhia ocasionado pela drástica redução da tarifa. Nas despesas administrativas, houve uma limitação nos gastos com consultorias e assessorias, que trabalhavam nos processos em andamento (arbitragem e relicitação) da Companhia.

**EBIT e EBITDA Ajustados**

(em R\$ mil)	31/12/2021	31/12/2020	Δ
<b>(=) EBTIDA</b>	<b>68.031</b>	<b>223.560</b>	<b>-69,6%</b>
<b>(=) % EBTIDA</b>	<b>28,40%</b>	<b>79,89%</b>	<b>-64,5%</b>
Margem de Construção	(141)	(566)	-75,2%
Rateio de Despesas Controladora	3.045	2.969	2,6%
Estorno Provisão de Verba de Fiscalização	(5.655)	-	-100,0%
Estorno Provisão de Manutenção	-	(162.387)	100,0%
<b>(=) EBTIDA Ajustado</b>	<b>65.280</b>	<b>63.575</b>	<b>2,7%</b>
<b>(=) % EBTIDA Ajustado</b>	<b>27,27%</b>	<b>22,77%</b>	<b>19,8%</b>
(-) Depreciação e Amortização	(45.686)	(54.014)	-15,4%
<b>EBIT Ajustado</b>	<b>19.594</b>	<b>9.561</b>	<b>-86,8%</b>

Como resultado, o EBITDA ajustado, que exclui efeitos da margem de construção (receita de construção – custo de construção), adiciona o rateio de despesas da controladora e exclui o estorno da provisão de verba de fiscalização, totalizou R\$ 65,3 milhões no acumulado do exercício, representando um aumento de 2,7% em relação ao mesmo período do ano anterior. Esse aumento é reflexo das ações tomadas pela empresa para contenção de gastos as quais se fizeram necessárias para gestão do fluxo de caixa, vez que foi mantido a redução da tarifa aplicada desde Junho de 2020.

**Resultado Financeiro e Lucro (Prejuízo) Líquido**

(em R\$ mil)	31/12/2021	31/12/2020	Δ
<b>Resultado Financeiro</b>	<b>(137.239)</b>	<b>(8.735)</b>	<b>1471,2%</b>
Receitas financeiras	28.455	20.655	38%
Despesas financeiras	(165.694)	(29.390)	464%
<b>(=) Resultado Operacional</b>	<b>(114.894)</b>	<b>160.811</b>	<b>-171,4%</b>
<b>(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)</b>	<b>(114.894)</b>	<b>160.811</b>	<b>-171,4%</b>
(-) Imposto Sobre o Lucro	38.551	(56.804)	-168%
<b>(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio</b>	<b>(76.342)</b>	<b>104.007</b>	<b>-173,4%</b>

O resultado financeiro apresentou uma despesa 1471,2% superior no período acumulado do exercício comparado ao mesmo período do ano anterior, devido ao aumento na provisão de juros resultado do endividamento da Companhia em função principalmente da elevação do índice de correção da dívida – IPCA, que em 2020 foi de 1,85% e em 2021 é 6,89% e também pelo estorno da provisão do Ajuste a Valor Presente (AVP) sobre as provisões de manutenção ocorrido no ano de 2020. Nas receitas financeiras, observa-se um aumento de 61%, ocasionada pelo aumento da provisão para perdão da dívida do BNDES. A justificativa para esse aumento é que em 2020, com o período de pandemia do COVID19, foi negociado um stand still e a empresa deixou de pagar os juros nos meses de Maio a Outubro, o que contribui para uma redução da provisão do valor a ser perdoado no período. Um outro fator que contribui para esse aumento, é que o valor da dívida em 2021 é superior a 2020, considerando as altas taxas do IPCA para o exercício atual.



O Prejuízo Líquido no período acumulado do ano apresentou um aumento de 173,4 % em relação ao mesmo período de 2020, resultado principalmente da reversão da provisão de manutenção registrada em 2020, da drástica redução da tarifa de pedágio aplicada a partir de Junho de 2020 e do aumento do custo financeiro da dívida da Companhia em 2021 em relação a 2020.

**Anexos****ATIVO - BALANÇO PATRIMONIAL (R\$ mil)**

		<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
<b>Ativo circulante</b>			
Caixa e equivalentes de caixa	3	6.723	14.528
Banco conta vinculada	3	2.204	4.706
Clientes e operações a receber	4	13.079	13.753
Impostos a recuperar		30	333
Adiantamentos diversos	5	1.320	4.115
Despesas antecipadas		819	560
<b>Total do ativo circulante</b>		<u>24.175</u>	<u>37.995</u>
<b>Ativo não circulante</b>			
Depósito judicial		-	512
Impostos e contribuições diferidos		181.591	141.575
Adiantamento - partes relacionadas	6	45.584	45.403
Direitos de Uso		2.389	4.947
Imobilizado		3.103	3.170
Intangível	7	1.349.070	1.380.550
<b>Total do ativo não circulante</b>		<u>1.581.738</u>	<u>1.576.157</u>
<b>Total do ativo</b>		<u>1.605.913</u>	<u>1.614.152</u>

**PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO**

		<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
<b>Passivo circulante</b>			
Fornecedores		10.939	6.786
Empréstimos e financiamentos	8	90.382	90.520
Arrendamento mercantil		1.126	5.032
Obrigações trabalhistas		10.660	11.396
Obrigações fiscais	9	15.442	15.620
Contas a pagar - partes relacionadas	6	13.104	10.088
Outras obrigações		19	5.666
<b>Total do passivo circulante</b>		<b><u>141.672</u></b>	<b><u>145.108</u></b>
<b>Passivo não circulante</b>			
Provisões para demandas judiciais	18	11.599	12.906
Empréstimos e financiamentos LP	8	1.123.079	1.051.632
Arrendamento mercantil		1.242	322
Impostos e contribuições diferidos		89.365	87.900
Obrigações Fiscais	9	2.042	3.028
<b>Total do passivo não circulante</b>		<b><u>1.227.327</u></b>	<b><u>1.155.788</u></b>
<b>Patrimônio líquido</b>	10		
Capital Social		380.000	380.000
(-) Prejuízos acumulados		(192.796)	(116.454)
AFAC		49.710	49.710
<b>Total do Patrimônio Líquido</b>		<b><u>236.914</u></b>	<b><u>313.256</u></b>
<b>Total do passivo e patrimônio líquido</b>		<b><u>1.605.913</u></b>	<b><u>1.614.152</u></b>

**Considerações sobre Estimativas**

Este documento pode incluir estimativas e declarações futuras e tem por embasamento, em grande parte, nossas expectativas atuais e projeções sobre eventos futuros e tendências financeiras que afetam ou podem afetar os nossos negócios. Embora acreditemos que essas estimativas e declarações futuras encontram-se baseadas em premissas razoáveis, muitos fatores importantes podem afetar de maneira significativa nossos resultados operacionais. Quaisquer considerações futuras, conforme significado previsto no "U.S. Private Securities Litigation Reform Act" de 1995 contemplam diversos riscos e incertezas, e não há garantias de que tais resultados venham a ocorrer.