

RESEÑA INFORMATIVA

En cumplimiento de lo establecido por las normas de la Comisión Nacional de Valores, el Directorio de la Sociedad ha aprobado la presente reseña informativa correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021. Los presentes estados financieros han sido preparados de acuerdo a las NIIF. Para mayor información ver nota 2 a los estados financieros consolidados.

I - COMENTARIOS SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD

Clisa inició sus actividades en octubre de 1996 cuando la dirección de Roggio S.A., su accionista controlante, decidió consolidar todas las operaciones relacionadas con el desarrollo de infraestructura y servicios en una estructura jurídica que le permitiera administrar los negocios con mayor eficacia y aprovechar las economías de escala en administración y finanzas.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, Clisa ha continuado con sus actividades a través de la participación en sociedades controladas que desarrollan las actividades principales en las áreas de negocios de construcción, ingeniería ambiental, transporte masivo de pasajeros y servicios de agua potable.

Actividades en el área de ingeniería ambiental:

En relación a las actividades en el área de ingeniería ambiental, los ingresos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 ascendieron a \$ 33.682,7 millones. A través de su participación en Cliba Ingeniería Urbana S.A., Clisa participa en la operación de cuatro grandes áreas de actividad en el negocio de Ingeniería Ambiental: (i) Higiene Urbana, (ii) Tratamiento y disposición final de residuos; (iii) Servicios Industriales y (iv) Valorización de residuos.

En relación a los servicios de Higiene Urbana, la Compañía presta servicios que incluyen, entre otros, la recolección de residuos urbanos, barrido de calles (manual y mecánico), lavado de calles y mantenimiento de espacios públicos (parques, plazas y espacios al aire libre).

Actualmente la Sociedad tiene contratos para la prestación de servicios de Higiene Urbana en la Zona 2 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; en el Municipio de San Isidro, Provincia de Buenos Aires; en la Ciudad de Neuquén, de la provincia homónima y en la Ciudad de Santa Fe. Los contratos de prestación de servicios finalizan, en general, con el cumplimiento del plazo por el que fueron suscriptos con el cliente, de acuerdo a lo establecido en los pliegos licitatorios de cada servicio.

Actualmente, Cliba Ingeniería Urbana S.A. presta el servicio en la denominada "Zona 2" (Barrios de Recoleta, Palermo, Belgrano, Colegiales y Nuñez) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el marco de la Licitación Pública N°997/2013 para la contratación del "Servicio Público de Higiene Urbana-Fracción Húmedos". El plazo del contrato es de 10 años, contado a partir del 1 de octubre de 2014. Con fecha 12 de octubre de 2021 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires emitió la resolución RESOL-2021-814-GCBA-MEPHUGC, mediante la cual aprobó una adenda al contrato de "Servicio Público de Higiene Urbana-Fracción Húmedos". Entre los principales puntos de dicha adenda se estableció prorrogar el contrato por un plazo de cuatro (4) años contados a partir de la fecha de vencimiento original. En virtud de ello, el vencimiento del contrato operará el 30 de septiembre de 2028. Asimismo, se mantiene vigente la facultad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires de prorrogar el mismo por un período de hasta doce (12) meses adicionales.

En San Isidro, la Sociedad presta servicios de higiene urbana desde el año 1991. La Municipalidad de San Isidro llamó a licitación para la locación del servicio de higiene urbana del partido de San Isidro (Licitación Pública N° 40/2019). Como consecuencia de las medidas de aislamiento dispuestas por el Poder Ejecutivo Nacional derivadas de la emergencia sanitaria declarada a raíz de la pandemia por COVID-19, la administración municipal prorrogó la apertura de las ofertas hasta el 30 de septiembre de 2020, y luego del análisis de las mismas decidió, a través del Decreto 1566/2020 de fecha 13 de noviembre de 2020, no continuar con el proceso licitatorio. Ante esta circunstancia, la Municipalidad de San Isidro volvió a prorrogar el contrato vigente con la Sociedad hasta el 30 de junio de 2022, continuando la operación con total normalidad.

En relación al servicio de la ciudad de Neuquén, el contrato vigente con la Municipalidad de Neuquén se firmó el 16 de noviembre de 2015 por el término de 8 años, con opción a prórroga por un año adicional, en el marco de la Licitación Pública N° 06/2015 "Locación del Servicio Público de Limpieza Urbana".

En tanto que el contrato para la prestación del servicio en la Zona 1 de la ciudad de Santa Fe, donde la Sociedad tiene presencia desde 1996, se encuentra en período de prórroga a la espera de un llamado licitatorio. Con fecha 29 de octubre de 2019 la Compañía notificó a la Municipalidad de Santa Fe su intención de rescindir el contrato que las vincula como consecuencia de la deuda que dicho municipio mantenía con la misma. Con fecha 1° de septiembre de 2020, la Compañía firmó con la Municipalidad de Santa Fe un Acta Acuerdo (refundada y publicada por el Decreto N°00180 de la Secretaría de Gobierno de la Municipalidad de Santa Fe) a través de la cual ésta se comprometió a abonar todas las certificaciones mensuales hasta febrero 2020 por todo concepto, correspondientes a los servicios previstos en el sistema de gestión integral de residuos urbanos según el Pliego de Condiciones y todos los Decretos de ampliación de servicios. Asimismo, la Compañía manifestó su compromiso de revocar su declaración de rescisión unilateral del contrato, condicionado a la efectiva percepción de las sumas objeto del acuerdo, produciéndose de manera retroactiva, si así fuera, al 1° de septiembre de 2020. A la fecha de emisión de los presentes estados financieros, los servicios adeudados objeto del Acta Acuerdo fueron abonados, con lo cual la provisión de servicios, facturación y cobranza continúa regularmente.

Además, en la provincia de Neuquén, la Compañía presta servicios de higiene urbana en la localidad de Centenario y, desde el 1 de julio de 2020, en San Patricio del Chañar, que suman, entre ambas, una población servida de aproximadamente 75 mil habitantes.

En relación a la actividad de Tratamiento y disposición final de residuos, la misma abarca una amplia gama de servicios, entre ellos, obras civiles y construcción de infraestructura para la disposición final de residuos domiciliarios, tratamiento de líquidos lixiviados, transporte de residuos y compostaje de residuos orgánicos.

Actualmente la Sociedad, a través de la U.T.E. Norte III, opera los rellenos sanitarios de CEAMSE situados en el complejo ambiental Norte III bajo un contrato de servicio único. Actualmente se está disponiendo en el módulo "Norte IIID", habiendo sido finalizados a la

fecha los módulos Norte III (año 2001), Norte IIIA (año 2005), Norte IIIB (año 2010), Norte IIIC (año 2014), Norte IIIB+C (año 2016) y Norte III A+B compatibilización (año 2017), todos operados por la misma. Actualmente se disponen aproximadamente 403.000 toneladas mensuales en promedio, las cuales provienen de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de 27 distritos del Gran Buenos Aires en el módulo Norte IIID, cuya capacidad receptiva residual al 31 de diciembre de 2021 se calculó en aproximadamente 4,2 millones de metros cúbicos.

En el mes de octubre de 2014, la UTE Norte III comenzó a operar una nueva planta de tratamiento de líquidos lixiviados, con una capacidad de tratamiento de 2000 m³ día, la cual ha sido desarrollada incluyendo una nueva tecnología denominada MBR (reactor biológico con membrana) aportando, de esta manera, una solución tecnológica de avanzada al tratamiento de líquidos lixiviados generados en el Complejo Ambiental Norte III. Asimismo, la Sociedad se encuentra reorganizando la ampliación de la capacidad de otra de las plantas de tratamiento de líquidos lixiviados, que permitirá incrementar su capacidad de tratamiento de 1.350 a 2.350 metros cúbicos diarios.

Adicionalmente a la operación de este relleno sanitario: i) la Compañía, a través de Tecsán diseñó, construyó y operó un Centro de Disposición Final de Residuos Sólidos Urbanos y Sistemas Asociados en el Municipio de General Pueyrredón. Luego de sucesivas prórrogas transitorias otorgadas luego de finalizado el plazo original del contrato, ante la necesidad de no interrumpir la prestación de los servicios, con fecha 1 de octubre de 2018 CEAMSE tomó a su cargo la operación del Centro de Disposición Final y encomendó a Tecsán la continuidad de las tareas operativas (sobre el sector existente) de disposición final de residuos y la construcción de la infraestructura necesaria para la ampliación del módulo de disposición en operación. Con fecha 27 de julio de 2020, CEAMSE, atento a la situación de emergencia sanitaria derivada de la pandemia Covid-19 y a las condiciones particulares en la prestación del servicio que derivaron en una leve mejora en la capacidad remanente del sector del módulo de disposición final, solicitó a Tecsán prolongar los servicios en ejecución hasta fines de septiembre de 2020. Posteriormente, con fecha 28 de septiembre de 2020, CEAMSE, solicitó nuevamente a Tecsán prolongar los servicios hasta el día 15 de octubre de 2020, fecha en la cual Tecsán realizó la entrega definitiva de las instalaciones con motivo del vencimiento del plazo del acuerdo con CEAMSE; y ii) con fecha 20 de diciembre de 2016 Tecsán firmó un convenio con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, para ejecutar la obra denominada "Construcción de un Relleno Sanitario en Centro Ambiental Chanchillos y Playón de Compostaje, Planta de Transferencia San Pedro y Saneamiento BCA Palpalá y El Pongo – Provincia de Jujuy – GRSU-LPI-O-1/2015". Dicha obra tiene actualmente un grado de avance de 80% aproximadamente y se espera su pronta finalización.

En el segmento de servicios industriales, a través de Envairo S.A., la Compañía se dedica a la implementación de soluciones ambientales a medida para compañías e industrias regionales y nacionales, brindando servicios como gestión integral de residuos, limpieza técnica y civil, y recolección y transporte de residuos comerciales e industriales no peligrosos de grandes generadores en la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con flota especializada para tal actividad, entre otros. Adicionalmente, durante el presente ejercicio, Envairo S.A. comenzó a prestar servicios para la industria minera en la provincia de Catamarca. Por su parte, a través de Taym S.A., la Compañía presta servicios de limpieza en la República Oriental del Uruguay. En relación a la Planta de Tratamiento y Disposición final de residuos peligrosos e industriales, localizada en las proximidades de la ciudad de Córdoba, durante el mes de marzo de 2017 la misma resultó inundada afectándose su operatividad.

El inicio de las actividades en el segmento de Valorización de residuos fue a través de un proyecto de reducción de gases generadores de efecto invernadero en el año 2007. Posteriormente, en el marco de la Licitación Pública Nacional e Internacional ENARSA N° EE 001/2010, y a través de la sociedad Central Buen Ayre S.A., la Sociedad ha construido y está actualmente operando una central de generación de energía eléctrica que opera con biogás, con una capacidad nominal de 11,8 MW. En los últimos doce meses de operación, se generaron aproximadamente 67.000 MW que fueron inyectados a la red de energía. El contrato tiene vigencia hasta el año 2026.

La U.T.E. Norte III, desde octubre de 2012, se encuentra abocada a la operación, mantenimiento y explotación de una planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos para realizar el tratamiento mecánico y biológico" (TMB) de residuos sólidos urbanos dentro del predio del CEAMSE. En los últimos doce meses de operación se trataron aproximadamente 345.000 toneladas de residuos sólidos urbanos. Se estima continuar con dicha operación por el plazo máximo posible establecido en el contrato (aproximadamente 23 años).

Adicionalmente, la Compañía, a través de Ecoayres S.A., cuenta con la exclusividad de los derechos que se deriven de la explotación del biogás en el módulo del relleno sanitario Norte III B con más su ampliación.

Con fecha 4 de diciembre de 2015, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, por medio del Ministerio de Ambiente y Espacio Público notificó la preadjudicación a Tecsán de la Licitación Pública Nacional e Internacional Nro 49-SIGAF/2015 "Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento de una Planta de Tratamiento Mecánico Biológico (TMB SUR) de residuos sólidos urbanos (en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)". Este proyecto será ejecutado por una UTE integrada por Tecsán, con una participación del 75%, junto a la empresa Sorain Cechini Tecno España S.L., que participa con un 25%. El plazo de contrato será de 10 años con posibilidad de prórroga por otros 10 años. A la fecha los presentes estados financieros, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires aún no ha definido un cronograma para la adjudicación del nuevo contrato ni la fecha de comienzo del mismo.

Actividades en el área de construcción:

En relación a las actividades en el área de construcción, en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 los ingresos ascendieron a un total de \$ 21.235,5 millones. Actualmente, BRH ejecuta obras en todo el país y en las diversas especialidades de la construcción entre las que pueden mencionarse:

- Repavimentación de Rutas Nacionales N° 9 y N° 60 – Provincia de Córdoba.
- Contrato de Recuperación y Mantenimiento de la Malla 308 que abarca la Ruta Nacional N° 150, Parque Natural Provincial. Ichigualasto y la Ruta Nacional N° 79 en las provincias de La Rioja y San Juan.
- Pavimentación de la Ruta Nacional N° 76, Tramo Quebrada Santo Domingo – Pircas Negras, Provincia de La Rioja.
- Adecuación de señales mecánicas a eléctricas luminosas en líneas San Martín, Belgrano Sur y Urquiza- Provincia de Buenos Aires.

- Contrato de Recuperación y Mantenimiento de la Malla N° 303 que abarcan las Rutas Nacionales N° 38 y 74 - Provincias de La Rioja.
- Construcción segunda calzada de Rutas Provinciales N° 11 y N° 56 – Provincia Buenos Aires.
- Construcción del Segundo Emisario del Arroyo Vega – Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Sistemas de señalamiento para la implementación de la detección automática de trenes en ramales diesel Mitre y Sarmiento – Provincia de Buenos Aires.
- Azud de derivación sobre el río Salado, canal de enlace y empalme al Canal de Dios – Provincia de Santiago del Estero.
- Planta de Carbonato de Litio - Salar de Olaroz – Provincia de Jujuy
- Acueducto Gran Tulum - Obra Civil - Departamentos: Ullúm, Zonda y Gran San Juan - Provincia de San Juan
- Ampliación cauce Río Salado – Provincia de Buenos Aires
- Construcción de variante de paso a la ciudad de Villa María sobre Ruta Nacional N° 158 – Provincia de Córdoba.

Asimismo, a través de la sucursal de BRH en la República Federativa del Brasil, se está llevando a cabo una obra vial en el norte de dicho país, en el Estado de Pará, que consiste en la implantación de 112 km de camino pavimentado que forma parte de la Ruta Federal BR 163, en el tramo comprendido entre Campo Verde y Rurópolis.

BRH y Sehos S.A., participan en el 100% del paquete accionario de Haug, una sociedad constituida con arreglo a las leyes de la República de Perú. Haug se especializa en (i) ingeniería, construcción y montaje principalmente de plantas de procesamiento e instalaciones de producción para los sectores minero, hidrocarburos, energía e industrial; (ii) fabricaciones metal mecánicas, tales como tanques de almacenamiento, tuberías y otras estructuras metálicas; y (iii) servicios de mantenimiento de las instalaciones y equipos de esas industrias. Haug actualmente desarrolla actividades en Argentina y Chile y ha prestado servicios en República Dominicana.

BRH tiene una participación del 80% en el paquete accionario de Benito Roggio Paraguay, que desarrolla proyectos de construcción en Paraguay desde el año 1974 y del 100% del paquete accionario de Benito Roggio Panamá S.A., a través de la cual ejecutó la construcción de obras viales en dicho país.

Por su parte, a través de Sehos S.A., presta servicios de mantenimiento hospitalario y de edificios públicos, que van desde lo preventivo a lo operacional y correctivo, y realiza todo tipo de obras de arquitectura en general, y en particular, servicios de infraestructura ferroviaria como ser la remodelación y refuncionalización de estaciones ferroviarias, renovación de pasos a nivel, elevación de andenes, delimitación de áreas operativas, etc.

BRH participa con un 45% del capital en Transportel Patagónica S.A., que se dedica a la construcción, operación y mantenimiento de líneas eléctricas, estaciones transformadoras y sistemas de comunicación asociados. El 7 de julio de 2015, Transportel Patagónica S.A. y el Comité de Administración del Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico Federal (CAF) suscribieron un Contrato COM para la construcción, operación y mantenimiento de la Ampliación de la Estación Transformadora La Rioja Sur 500/132 kV y Obras Complementarias, en el marco de la Licitación Pública Nacional 11/2014. Las obras contemplan la modificación (por apertura) de las líneas de 132 kV Recreo – La Rioja I y II, la ampliación de la ET La Rioja Sur 500/132 kV, la ampliación de la Playa de Maniobras San Martín 132 kV y la modificación (por apertura) de la línea de 132 kV Recreo – La Rioja (doble terna) en las inmediaciones de la mencionada playa de maniobras. En lo atinente a su ejecución, esta obra se divide en una etapa de Construcción y otra de Operación y Mantenimiento, la cual quedará a cargo de Transener S.A, titular de la concesión para operar la red nacional de transporte de energía eléctrica en alta tensión. En diciembre de 2020 finalizaron los trabajos correspondientes a la última etapa de Puesta en Servicio, cuyo comienzo se había demorado debido a las medidas de ASPO. A la fecha de los presentes estados financieros, se están ejecutando trabajos menores de puesta a punto con el objetivo de obtener la habilitación comercial.

También a través de BRH, la Sociedad tiene participación accionaria en distintas compañías vinculadas al negocio de concesiones viales.

BRH tiene una participación de 51% en el capital social de CV1, que tenía por objeto la construcción, mejora, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación mediante el sistema de concesión por peaje del Corredor Vial N° 1, por un plazo inicial de 6 años, a partir de la toma de posesión del corredor, que ocurrió el 22 de abril de 2010. Luego de sucesivas prórrogas, finalmente el 31 de julio de 2018 se firmó, con la DNV, el Acta de Recepción del Corredor Vial 1 y consecuentemente se entregó la concesión en favor de los nuevos concesionarios que ganaron la licitación. Según el cronograma de obras establecido por la DNV, CV1 continuará con las obras acordadas antes de la finalización del contrato. A la fecha de los presentes estados financieros se ha dado inicio a la mayor parte de los trabajos y está pendiente la resolución de una obra que aún no presenta definiciones por parte de DNV.

En otro orden, durante julio y agosto de 2016, en el marco de una causa judicial contra los accionistas del otro grupo económico que posee tenencia accionaria en la concesionaria, se dispuso arbitrariamente la inhibición de los bienes inmuebles y muebles registrables de CV1, sociedad en la que los mencionados accionistas no tienen participación directa. Por esta razón, CV1 interpuso recursos contra esta medida en diversas instancias judiciales. Finalmente, en diciembre de 2021, se levantaron las medidas cautelares citadas. Es importante destacar que la operatoria normal de CV1 no se ha visto afectada por estas medidas.

Autovía del Mar S.A., una compañía asociada en la cual BRH posee el 26,6% de participación, era la titular del contrato para la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación mediante el sistema de concesión por peaje, por el plazo de 30 años, del Sistema Vial Integrado del Atlántico, una red de rutas que dan acceso a diferentes localidades en la costa atlántica de la Provincia de Buenos Aires. Con fecha 8 de noviembre de 2016, Autovía del Mar S.A. suscribió un acta acuerdo con el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, aprobada por el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires a través del Decreto N° 1495/2016 de fecha 25 de noviembre de 2016, mediante la que: (i) la Provincia de Buenos Aires asumió parte de los derechos y obligaciones establecidos en el contrato de concesión, en particular aquellos relacionados con la explotación, operación y mantenimiento del Sistema Vial Integrado del Atlántico, y entre ellos, el cobro de peaje; (ii) se estableció la cancelación de las inversiones pendientes de amortización a la fecha de la firma del acta acuerdo en seis (6) cuotas semestrales por un total de \$200 millones, la última de las cuales fue abonada en septiembre de 2019; (iii) se determinó que Autovía del Mar continuará ejecutando determinadas obras viales por la suma de aproximadamente \$ 4.832 millones, a valores de marzo de 2016, directamente pagados por la Provincia de Buenos Aires; y (iv) las partes renunciaron a todo reclamo pendiente entre ellas. Como

resultado, Autopistas de Buenos Aires S.A., una sociedad con participación estatal controlada por la Provincia de Buenos Aires, tomó control de la explotación, operación y mantenimiento del Sistema Vial Integrado del Atlántico a partir del 1 de diciembre de 2016.

Actividades en el área de transporte:

En relación a las actividades en el área del transporte, los ingresos por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 ascendieron a \$ 5.243,7 millones, principalmente por la operación de los Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires y de la Línea Urquiza.

Desde el 1 de diciembre de 2021, Emova está a cargo de la concesión para la operación y mantenimiento de la red de Subterráneo y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El 29 de diciembre de 2020, mediante la Resolución N° 3382/20, SBASE resolvió adjudicar la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 212/18 "Concesión de la Operación y Mantenimiento de la Red de Subterráneos y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires" al consorcio integrado por Metrovías y BRT, quienes oportunamente constituyeron Emova, la nueva sociedad concesionaria. El 17 de septiembre de 2021, SBASE y Emova firmaron el contrato de concesión para la operación y mantenimiento de la red de Subterráneo y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por un plazo de doce años contados a partir de la toma de posesión, prorrogables por tres años adicionales a opción de SBASE.

La retribución que percibe por Emova es en pesos por coche-kilómetro comercial ("CKM") y se registra como "Ingresos provenientes de contratos con clientes" en el Estado de Resultados. El CKM es una medida de oferta de transporte ferroviario representativa de la distancia en kilómetros que recorre la suma de los coches ferroviarios transportando pasajeros. La retribución es percibida a través de (i) la tarifa abonada al usuario, (ii) el valor de las comisiones por carga de tarjetas de viaje y (iii) el pago de un subsidio hasta completar la retribución pactada. Adicionalmente, los gastos transitorios y/o puntuales requeridos a Emova por SBASE que excedan el servicio de operación y mantenimiento contratado u originados en negociaciones salariales en que hayan intervenido SBASE y/o GCBA por sumas extraordinarias y/o retroactivas que no modifiquen escalas salariales, serán adicionadas a la retribución del período en el que hayan sido ejecutados o rendidos por el concesionario.

La concesión además incluye un incentivo al operador por incremento de la demanda de pasajeros producto de su gestión, y, por otra parte, prevé la compensación de los costos fijos incurridos por el concesionario, en caso de pérdida de ingresos por los CKM no realizados por causa atribuible a SBASE, caso fortuito o fuerza mayor.

El nuevo contrato prevé una cláusula de redeterminación del precio del CKM, que se activa tras una variación superior al 4% en los costos operativos, medida a través de indicadores de precios representativos. Toda solicitud de redeterminación solicitada por el concesionario deberá ser aprobada o rechazada por SBASE en un plazo de 30 días hábiles.

Debido a la emergencia sanitaria provocada por la pandemia de Covid 19 el contrato de concesión ha establecido ciertas cláusulas transitorias referidas al programa operativo para los primeros 12 meses, a la postergación del incentivo por demanda de pasajeros hasta que se establezca una nueva demanda de referencia y al corrimiento del cronograma de inversiones operativas, entre otras.

Hasta el 30 de noviembre de 2021, la operación y mantenimiento de la red de Subterráneo y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires estuvo a cargo de Metrovías bajo el AOM. El resultado operativo de Metrovías refleja una disminución respecto del ejercicio anterior de 64%, debido principalmente a (1) el incremento en costos operativos de mantenimiento de infraestructura y material rodante producto del aumento de actividad a partir del segundo semestre del presente año, ante la reapertura de todas las estaciones de la red de Subte y a la regularización del mantenimiento diferido del material rodante en la línea Urquiza y (2) a ciertos costos asociados a la finalización de la operación del servicio de Subte bajo el AOM, que no alcanzaron a ser compensados por el aumento interanual de 7,4% en la cantidad de pasajeros transportados ante la flexibilización de las restricciones impuestas ante la pandemia originada por el Covid-19.

Con respecto a su retribución como operador, según lo establecido en el AOM, Metrovías percibía: (i) la tarifa abonada por el usuario; (ii) el valor de las comisiones por cargas de tarjetas de viaje y (iii) subsidios estatales en compensación por costos de explotación no cubiertos con los ingresos por tarifa.

La cuenta explotación base establecida en el AOM y por ende el subsidio mensual a percibir por Metrovías ha sido modificado desde enero de 2020 producto de:

- Ajustes específicos aprobados por SBASE por la actualización de la antigüedad del personal a partir de los meses de abril de 2020 y de abril de 2021, por sumas no remunerativas/anticipos a cuenta de las condiciones económicas finales acordadas en el marco de la paritaria dispuestas en las Actas con las Asociaciones Gremiales de fechas 13 y 16 de marzo de 2020, 25 de septiembre de 2020, 22 de diciembre de 2020, 29 de abril de 2021, 12 de mayo de 2021 y 24 de agosto de 2021, por incorporación del seguro ambiental y por los costos originados en el Programa de Gestión de asbesto de las flotas Mitsubishi y Fiat.
- Verificarse una modificación provisoria superior al 7% a partir de enero de 2020 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fechas 13 de marzo de 2020 y 16 de marzo de 2020, y (2) el ajuste de los demás rubros que conforman la cuenta explotación como consecuencia de la aplicación de los indicadores establecidos en el AOM.
- Verificarse una modificación provisoria superior al 7% a partir de septiembre de 2020 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 25 de septiembre de 2020 y (2) el ajuste del rubro Seguros por renovación de pólizas y (3) el ajuste de los demás rubros que conforman la cuenta explotación como consecuencia de la aplicación de los indicadores establecidos en el AOM.
- Verificarse una modificación provisoria superior al 7% a partir de enero de 2021 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 22 de diciembre de 2020, y (2) el ajuste de los demás rubros que conforman la cuenta explotación como consecuencia de la aplicación de los indicadores establecidos en el AOM.

- Verificarse una modificación provisoria superior al 7% a partir de marzo de 2021 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 12 de mayo de 2021, retroactivas al mes de marzo 2021, (2) el ajuste del rubro seguros por renovación de pólizas, (3) incrementos en los rubros de energía y agua por cambios en los valores tarifarios y (4) el ajuste de los demás rubros que conforman la cuenta explotación como consecuencia de la aplicación de los indicadores establecidos en el AOM.
- Verificarse una modificación provisoria superior al 7% a partir de agosto de 2021 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 12 de mayo de 2021, (2) el ajuste del rubro seguros por renovación de pólizas, (3) incrementos en el rubro de energía por cambio en los valores tarifarios y (4) el ajuste de los demás rubros que conforman la cuenta explotación como consecuencia de la aplicación de los indicadores establecidos en el AOM.
- Verificarse una modificación provisoria superior al 7% a partir de septiembre de 2021 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 24 de agosto de 2021, (2) el ajuste del rubro seguros por renovación de pólizas y (3) el ajuste de los demás rubros que conforman la cuenta explotación como consecuencia de la aplicación de los indicadores establecidos en el AOM.
- Verificarse una modificación provisoria superior al 7% a partir de noviembre de 2021 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 18 de noviembre de 2021, (2) el ajuste del rubro seguros por renovación de pólizas y (3) el ajuste de los demás rubros que conforman la cuenta explotación como consecuencia de la aplicación de los indicadores establecidos en el AOM.

A la fecha de cierre de los presentes estados financieros se encuentran pendientes de cobro subsidios por la operación del Subte y Premetro por la suma de \$ 250,0 millones.

La tarifa abonada por el usuario para el viaje en Subte es de \$ 30 a partir del 18 de abril de 2021, según el cuadro tarifario publicado por SBASE mediante Resolución 3387/21. Previamente las tarifas vigentes para el viaje en Subte fueron de \$ 25,50 a partir del 19 de marzo de 2021 y hasta el 17 de abril de 2021, \$ 21 a partir del 25 de noviembre de 2020 y hasta el 18 de marzo de 2021 y \$ 19 a partir del 9 de abril de 2019 y hasta el 24 de noviembre de 2020, en todos los casos para tarjetas sin contacto con descuentos a partir del vigésimo primer viaje. A partir del 1° de febrero de 2018, producto de ponerse en vigencia la Resolución 77-E/2018 emitida por el Ministerio de Transporte, el valor de la tarifa forma parte del Sistema de Boleto Integrado que rige en el AMBA, que establece distintos descuentos en función de la integración que realiza el pasajero en distintos modos de transporte durante un lapso de tiempo.

Por otra parte, Metrovías continúa operando la Línea Urquiza en el marco del contrato de concesión suscripto en 1993 con el Estado Nacional. Dado que dicho contrato preveía la posibilidad de ser prorrogado por 10 años, Metrovías reiteró el pedido de prórroga en cuestión ya formulado ante la Comisión Renegociadora creada en virtud de lo ordenado por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 367/16, y en el marco de la Renegociación del Contrato de Concesión que se venía llevando a cabo desde enero del año 2002. No obstante no haberse concluido con la renegociación del Contrato de Concesión, el Ministerio de Transporte dictó con fecha 18 de diciembre de 2017 la Resolución 1325/2017, por medio de la cual dispuso: (1) el rechazo del pedido de prórroga contractual solicitado por Metrovías, (2) la instrucción a la Secretaría de Transporte y a la Secretaría de Planificación de Transporte para que conjuntamente con la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias del estado y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte establezcan las bases y condiciones para un llamamiento a licitación correspondiente al Grupo de Servicio N° 3 (Línea Urquiza) que debería estar adjudicado dentro de un plazo máximo de 18 (dieciocho) meses a partir de la fecha de dicha resolución, (3) la instrucción de que no haber un adjudicatario al vencimiento del plazo establecido en el punto precedente el servicio se asignaría automáticamente a SOFSE y (4) la disposición de que Metrovías continuará con la explotación del servicio durante el plazo estipulado en el punto (2). Con fecha 28 de febrero de 2018, Metrovías impugnó dicha resolución mediante la presentación de un Recurso de Reconsideración y Jerárquico en Subsidio ante el Ministerio de Transporte.

Con fecha 18 de junio de 2019, mediante el Decreto N° 423 del Poder Ejecutivo Nacional, se realizó el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para otorgar la concesión para la construcción, mantenimiento y operación de las Líneas Urquiza y Belgrano Norte. En la misma fecha, el Ministerio de Transporte dictó la Resolución N° 360/2019 por la cual extendió el plazo previsto en la mencionada Resolución 1325/2017 hasta el 31 de marzo de 2020 o hasta tanto tome posesión el nuevo operador al que haya sido adjudicado el servicio ferroviario en el marco de la mencionada licitación, lo que ocurra primero. Con fecha 26 de marzo de 2020, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución N° 76/2020 resolvió extender el plazo previsto en la Resolución N° 1325/2017 para el cumplimiento de todos los actos necesarios para la adjudicación de la concesión de la Línea Urquiza por otros 18 (dieciocho) meses, es decir hasta el 30 de septiembre de 2021. Con fecha 16 de septiembre de 2021, Metrovías suscribió con la SGT un Acta Acuerdo por medio de la cual se acordó la continuidad de la operación por parte de Metrovías de los servicios ferroviarios de pasajeros de la Línea Urquiza hasta tanto se asignen o adjudiquen dichos servicios a un nuevo operador y éste inicie la operación.

De acuerdo a lo establecido en la Resolución 11/22 de la SGT de fecha 16 de febrero de 2022, a la fecha de emisión de los presentes estados financieros el monto del subsidio mensual a percibir por la operación de la Línea Urquiza es de \$ 346,9 millones, vigente a partir de noviembre de 2021, excepto por el mes de diciembre de 2021 en que alcanzó por única vez la suma de \$ 430,1 millones por efecto de la inclusión del 50% del sueldo anual complementario. No obstante, Metrovías ha realizado presentaciones al Estado Nacional solicitando la readecuación de la Cuenta Explotación, dado que no se han aprobado ciertas actualizaciones producto de: (i) ajustes del rubro personal e incrementos superiores al 6% de los demás rubros que no componen la mano de obra por el período comprendido entre enero de 2015 y diciembre de 2017, que no han sido considerados en las respectivas resoluciones aprobatorias, (ii) ajustes puntuales por gratificaciones extraordinarias por colaboración operativa de conductores, capacitaciones, gratificación solidaria de fin de año e indemnizaciones por retiro anticipado de conductores previstas en diversas actas suscriptas con las asociaciones gremiales durante el año 2016, (iii) aportes extraordinarios para los trabajadores con prestaciones efectivas y presenciales en el marco del aislamiento social, preventivo y obligatorio ordenado por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297/2020 y sus prórrogas, acordadas en Actas Paritarias con las Asociaciones Gremiales de fecha 2 de febrero de 2021 y 20 de mayo de 2021, correspondiente a determinados meses de 2021, (iv) ajuste del rubro personal producto de los Acuerdos con las Asociaciones Gremiales de fecha 20 de enero de 2021, (v) ajuste del

rubro personal producto de los Acuerdos con las Asociaciones Gremiales de fecha 9 de noviembre de 2021 y (vi) ajuste del rubro personal correspondiente al sueldo anual complementario correspondiente al mes de junio 2021. A la fecha de cierre de los presentes estados financieros, el valor pendiente de reconocimiento por estos conceptos alcanzaba la suma de \$ 637,6 millones.

Como medida preventiva frente a la pandemia por Covid 19 y al posterior dictado del ASPO decretado por el Gobierno Nacional a partir del 20 de marzo de 2020, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dispuso un cronograma especial para el servicio del Subte y Premetro a partir del 19 de marzo de 2020. Las principales medidas adoptadas incluyeron el cierre de estaciones y la reducción del horario de servicio y del cronograma de frecuencias. En una primera etapa solo se permitió la apertura de 39 estaciones, de las 90 con las que cuenta la red. Sin embargo, a partir de la mejora en la situación sanitaria, en el segundo semestre de 2021 se fueron habilitando estaciones de manera gradual. Con relación a la Línea Urquiza, el Gobierno Nacional también dispuso a partir del 19 de marzo de 2020 un cronograma especial de servicios para los ferrocarriles metropolitanos. A la fecha de los presentes estados financieros la totalidad de las estaciones se encuentra habilitada, tanto en el Subte como en la Línea Urquiza. A estas medidas debe agregarse que existían límites a la cantidad máxima de pasajeros permitidos por vagón y sólo se permitía el transporte de personas afectados a las actividades declaradas esenciales y/o alcanzadas por excepciones. Desde octubre de 2021 dejó de regir la restricción de capacidad en el Subte y en la Línea Urquiza y no se requiere permiso de circulación para utilizar el transporte público. Continúa vigente el uso obligatorio de tapabocas por parte de los usuarios. Como consecuencia de las circunstancias antes mencionadas, los pasajeros pagos transportados por Metrovías y Emova registraron en el presente ejercicio un aumento de 24,7%, comparado con el mismo período del año anterior.

Por otro lado, BRT ejecuta obras de infraestructura ferroviaria. A la fecha de los presentes estados financieros está ejecutando trabajos de instalación y montaje de señalamiento en la Línea D de la Red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en las instalaciones de potencia y tracción en la Línea E. Además, BRT tiene una participación de 63,78% en una UT con Siemens Mobility S.A., que realiza trabajos para la adecuación del sistema eléctrico de las Líneas C y D de la Red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Adicionalmente, BRT tiene una participación de 29,85% en una UT junto a Siemens Mobility S.A. e Induvía S.A. que fue adjudicada por ADIF para realizar obras de señalamiento y telecomunicaciones en un tramo de la línea de ferrocarriles Belgrano Sur en un plazo de 36 meses. Se ha dado inicio a la ejecución de los trabajos en febrero de 2022.

Por último, BRT posee una participación del 95% en el capital de BRf, sociedad que opera un taller de mantenimiento y reparación ferroviaria situado en Juárez Celman (Provincia de Córdoba) desde febrero de 2008, en una planta diseñada y construida en su totalidad por la Sociedad. BRf brinda soluciones para la industria ferroviaria, realizando trabajos de reacondicionamiento y reparación de vagones, coches de pasajeros (eléctricos o remolcados), locomotoras, bogies y material eléctrico, entre otros.

Actividad en el área de prestación del servicio de agua:

A través de ACSA, sociedad controlada por BRH, Clisa participa en el negocio de prestación de servicios de agua potable. ACSA presta el servicio de captación, potabilización, conservación, transporte, distribución y comercialización de agua para consumo doméstico, comercial e industrial en la ciudad de Córdoba, por el plazo de treinta años contados a partir del 7 de mayo de 1997.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 los ingresos en este segmento ascendieron a \$ 6.192,8 millones, brindando servicios a aproximadamente 1,36 millones de habitantes, lo que hace una cobertura total de aproximadamente el 99% de la población de la ciudad de Córdoba. El servicio se brinda a través de 2 plantas potabilizadoras, 26 estaciones elevadoras de presión y más de 4.700 km de red de distribución.

El contrato de concesión prevé un esquema de revisión tarifaria que permite el reconocimiento de incrementos en los costos necesarios para la prestación del servicio por variación de precios. La habilitación de este mecanismo de revisión de valores tarifarios puede ser solicitada por ACSA al ERSeP cuando se registre un aumento igual o superior al 8% en los costos necesarios para la prestación del servicio, o cuando transcurran seis meses desde la última revisión, lo que ocurra primero. Estos incrementos de tarifa en ningún caso son aplicables en forma automática, sino que son analizados por una Mesa de Estudios de Valores Tarifarios y Precios, son sometidos a audiencia pública y finalmente deben ser aprobados por el ERSeP.

Con fecha 16 de octubre de 2019, mediante Resolución ERSeP N° 3132/2019, se notificó la habilitación de la vigésima quinta Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios para el análisis de variaciones de costos por el período comprendido entre abril de 2019 hasta agosto de 2019. La Audiencia Pública se llevó a cabo el 13 de diciembre de 2019. Finalmente, el 30 de diciembre de 2019, mediante Resolución General ERSeP N° 89/2019, rectificada mediante Resolución General ERSeP N° 105/2019, ACSA fue notificada de la aprobación de un incremento tarifario de 14,12% para los consumos registrados desde el 1 de enero de 2020.

Con fecha 6 de febrero de 2020, mediante Resolución ERSeP N° 089/2020, se notificó la habilitación de la vigésima sexta Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios para el análisis de variaciones de costos por el período comprendido entre agosto de 2019 hasta noviembre de 2019. Con fecha 12 de marzo de 2020 mediante nota ERSeP 0224/2020 la Unidad de Costos del ERSeP presentó su informe, sugiriendo un incremento de 9,43% más un incremento adicional del 0,13% por el término de 6 meses a los fines el recupero del pago extraordinario determinado por el Poder Ejecutivo Nacional mediante Decreto 665/2019, con implementación a partir del mes de mayo 2020. Mediante nota AACC/ERSeP 0003/2020, ACSA presentó la disidencia correspondiente.

Con fecha 28 de abril de 2020, mediante Nota AACC/ERSeP N° 62/2020, se instó el trámite correspondiente a la Mesa Tarifaria vigésimo sexta.

Con fecha 8 de mayo de 2020, se presentó al ERSeP mediante Nota AACC/ERSeP N° 33/2020, la propuesta de revisión tarifaria elaborada por la vigésima séptima Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios para el análisis de variaciones de costos por el período comprendido entre noviembre de 2019 y febrero de 2020.

Con fecha 26 de junio y 30 de julio de 2020, se instó nuevamente trámite, en relación a la resolución de la Mesa Tarifaria vigésimo sexta y a la solicitud de apertura de la Mesa Tarifaria vigésimo séptima.

Mediante Nota AACC/ERSeP N° 444/2020, de fecha 23 de septiembre de 2020, se informó nota remitida al Secretario de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de Córdoba, solicitando la culminación del tratamiento y aprobación de la Mesa Tarifaria vigésimo sexta y la habilitación y tratamiento de la Mesa Tarifaria vigésimo séptima.

Mediante Resolución ERSeP N° 0905/2020 que dispuso la unificación de lo actuado en la Mesa Tarifaria vigésimo sexta con las solicitudes de Mesas Tarifarias vigésimo séptima y vigésimo octava, y habilitó y constituyó la Mesa de Estudios Tarifarios para tratarlas de manera conjunta.

Con fecha 29 de diciembre de 2020, mediante Resolución General ERSeP N° 18/2020, se notificó la aprobación de las Mesas Tarifarias vigésimo sexta y vigésimo séptima, por los períodos que van desde agosto de 2019 hasta noviembre de 2019 y desde noviembre de 2019 hasta febrero de 2020, respectivamente. De esta forma, se aprobó un incremento del 9,43% más un incremento adicional de 0,13% por el término de seis meses para la Mesa Tarifaria vigésimo sexta primera, y del 13,43% para la Mesa Tarifaria vigésimo séptima, los cuales comenzaron a regir a partir de enero de 2021.

Asimismo, mediante Resolución General ERSeP N° 18/2020, se aprobó la vigésimo octava Mesa Tarifaria para compensar incrementos de costos desde febrero de 2020 hasta agosto de 2020, en la cual se estableció un incremento de 8,69%, a partir de marzo de 2021.

Con fecha 24 de febrero de 2021, mediante Resolución ERSeP N° 179/2021, se notificó la habilitación de la vigésima novena Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios "Incremento de Costos desde agosto de 2020 hasta noviembre de 2020. Mediante Resolución General ERSeP N° 27/2021, de fecha 28 de abril de 2021, se aprobó la vigésima novena Mesa Tarifaria, en la cual se estableció un incremento de 8,41% a partir del período Mayo 2021.

Mediante Resolución ERSeP N° 1061/2021, con fecha 15 de junio de 2021, se habilitó el procedimiento de revisión tarifaria de la trigésima Mesa Tarifaria, en el marco de lo dispuesto en el Contrato de Concesión, correspondiente al período comprendido entre noviembre de 2020 a febrero de 2021.

Mediante Resolución General ERSeP N° 62/2021, de fecha 30 de julio de 2021, se aprobó la trigésima Mesa Tarifaria, en la cual se establece un incremento de 12,38% a partir de agosto de 2021.

Con fecha 13 de septiembre de 2021, se presentó al ERSeP mediante Nota AACC/ERSeP N° 543/2021, la propuesta de revisión tarifaria elaborada por la trigésima primera Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios "Incremento de Costos desde Febrero 2021 hasta Julio 2021". Mediante Resolución General ERSeP N° 89/2021, de fecha 22 de diciembre de 2021, se aprobó la trigésima primera Mesa Tarifaria, que estableció un incremento de 20,09% a partir de enero de 2022.

Impacto del COVID-19 en las operaciones de la Sociedad

Durante gran parte del ejercicio anterior y durante el transcurso del presente ejercicio, la Sociedad ha desarrollado sus operaciones bajo las circunstancias derivadas de la difusión del virus COVID-19, que fue declarado como pandemia por la Organización Mundial de la Salud el 11 de marzo de 2020. Esta pandemia continúa generando diversas consecuencias en los negocios y actividades económicas a nivel global y local.

En la Argentina, el Gobierno Nacional declaró en marzo de 2020 el estado de emergencia sanitaria por el plazo de un año e implementó una serie de medidas tendientes a disminuir la circulación de la población, disponiendo el aislamiento social preventivo y obligatorio ("ASPO") desde el 20 de marzo de ese año, permitiendo la circulación sólo de aquellas personas vinculadas a la prestación y/o producción de servicios y productos considerados esenciales. El ASPO fue sucesivamente prorrogado, con diversos niveles de flexibilización, según los criterios adoptados por las distintas autoridades provinciales y municipales hasta que, a partir del 9 de noviembre de 2020, comenzó a regir el denominado "distanciamiento social, preventivo y obligatorio" ("DISPO") en todo el país, con el objetivo de recuperar un mayor grado de normalidad en el funcionamiento económico y social, pero manteniendo un constante monitoreo de la evolución epidemiológica.

Sin embargo, ante el aumento de casos de COVID-19 registrado desde marzo de 2021, el Gobierno Nacional extendió la emergencia sanitaria hasta el 31 de diciembre y, mediante el Decreto 235/2021 del 8 de abril de 2021, volvió a implementar una serie de restricciones y disposiciones locales y focalizadas de contención de contagios, a fin de mitigar la propagación del virus COVID-19 y su impacto sanitario, las cuales fueron posteriormente ampliadas y prorrogadas hasta el 21 de mayo de 2021 mediante el dictado del Decreto N°287/2021, al tiempo que se establecieron parámetros para definir la existencia de bajo, mediano y alto riesgo o alarma epidemiológica y sanitaria en cada distrito.

El 21 de mayo de 2021, a través del dictado del Decreto N° 334/2021, el Poder Ejecutivo Nacional prorrogó hasta el 11 de junio de 2021 inclusive, las medidas generales de prevención vigentes en virtud del Decreto N° 287/2021, incluyendo asimismo una nueva serie de medidas tendientes a aminorar la circulación de la población en aquellas zonas de "alto riesgo epidemiológico sanitario". En este sentido, el Gobierno Nacional dispuso nueve días seguidos de confinamiento desde el 22 de mayo hasta el 30 de mayo de 2021 inclusive, y los días 5 y 6 de junio de 2021, suspendiendo de esta manera las actividades sociales y económicas que no sean consideradas esenciales, educativas, religiosas y deportivas en forma presencial, y habilitando, únicamente, la circulación en zonas cercanas al domicilio entre las 6:00 y las 18:00 horas.

Posteriormente, a través de los Decretos N° 381/21, N° 411/21, N° 455/21, N° 494/21 y N° 678/21 el Poder Ejecutivo prorrogó sucesivamente hasta el 31 de diciembre de 2021 inclusive, las medidas generales de prevención vigentes en virtud del Decreto 287/21, pero flexibilizando gradualmente las restricciones tanto para la realización de actividades de mayor riesgo epidemiológico, como para el ingreso al país y circulación de personas, ante la baja registrada de casos de COVID-19 y el avance de la campaña de vacunación.

Finalmente, ante un nuevo aumento de casos de Covid-19 registrado a finales de 2021 y la preocupación por nuevas variantes del virus SARS-CoV-2, mediante el Decreto N° 867/21 el Gobierno Nacional volvió a prorrogar el estado de emergencia sanitaria hasta el 31 de diciembre de 2022, manteniendo la facultad de disponer las recomendaciones y medidas necesarias para mitigar el impacto de la pandemia por Covid-19.

En relación al área de ingeniería ambiental, las actividades desarrolladas en este segmento fueron oportunamente declaradas de carácter esencial. En tal sentido, se ha continuado con la prestación de los servicios de manera habitual, si bien al inicio del ASPO existieron frenos en actividades económicas que causaron algunas dificultades operativas para la prestación normal de nuestros servicios. Asimismo, se ha implementado un protocolo interno que establece todas las medidas necesarias para preservar la salud de los trabajadores y sus familias, clientes y proveedores. No obstante, y sin perjuicio de ciertas eficiencias de costos logradas por una adecuada gestión de las operaciones, cabe mencionar que el Covid-19 ha impactado negativamente en algunas variables económicas y financieras de las subsidiarias de este segmento de actividad, provocando la necesidad de adaptar las prestaciones de servicios a una menor cantidad de recursos humanos disponibles, nuevos costos asociados a mitigar el efecto de la pandemia, cierta reducción en el nivel de actividad de las operaciones de transporte y disposición final de residuos ocasionada por la reducción de la actividad económica, y cierta demora por parte de los clientes en el reconocimiento y pago de los ajustes de precio en los contratos debido a restricciones presupuestarias. Estos efectos se han comenzado a revertir a la luz de la flexibilización gradual de las restricciones a la circulación y la recuperación de la actividad económica.

En relación al área de transporte, dicha actividad también ha sido considerada como una actividad esencial por las autoridades nacionales y por tal motivo debe garantizarse su prestación. En este sentido, la Compañía ha implementado distintas acciones y medidas de prevención dando prioridad al cuidado de la salud de sus equipos de trabajo y la de todos los usuarios. Adicionalmente, se han determinado distintas medidas para llevar adelante un control de la demanda en las estaciones y así generar un espacio seguro para el desplazamiento de los usuarios como también fuertes campañas de concientización al usuario. Asimismo, las medidas oportunamente adoptadas por el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para disminuir la circulación de la población ante la pandemia han repercutido en el nivel de pasajeros transportados, cuyo impacto se aprecia a partir del mes de marzo de 2020. Si bien se observa una recuperación paulatina desde fines de 2021 como consecuencia de la flexibilización gradual de las restricciones a la circulación y la recuperación de la actividad económica, la cantidad de pasajeros transportados es aun significativamente menor a los valores anteriores a la pandemia. La consecuente caída de los ingresos por tarifa por la operación del Subte y Premetro se vio mayormente compensada con un incremento en los aportes estatales percibidos por Metrovías en concepto de compensación de mayores costos y, partir del 1 de diciembre de 2021, por Emova para completar la retribución pactada. En cambio, la caída de los ingresos por tarifa por la operación de la Línea Urquiza no tuvo una compensación de mayores costos por parte del Estado Nacional. En ambos casos, la caída de ingresos fue parcialmente compensada por una reducción en ciertos gastos operativos variables. Por su parte, Benito Roggio Transporte S.A. y Benito Roggio Ferroindustrial S.A. vieron reducido parcialmente su nivel de actividad, a la vez que han accedido al Programa de Asistencia de Emergencia al Trabajo y la Producción (ATP) por el cual el Estado Nacional ha abonado una porción del costo salarial y ha permitido la postergación del pago de ciertas cargas sociales, habiéndose contabilizado dicha reducción como un ajuste a los costos relacionados.

En relación a las operaciones desarrolladas por la Sociedad en el área de la construcción en Argentina, el advenimiento del Covid-19 profundizó la caída del nivel de actividad que ya venía siendo afectado, al igual que para el resto de los participantes de la construcción en general y de la obra pública en particular, como consecuencia de la disminución de la inversión en obra pública por parte del Estado Nacional y de los distintos estados provinciales, debido a restricciones presupuestarias. Como consecuencia de esta situación, las compañías involucradas en este segmento de actividad están realizando un análisis y seguimiento de su estructura de costos. Asimismo, algunas de las subsidiarias y uniones transitorias de empresas argentinas de este segmento han accedido también a los programas ATP, por los cuales el Estado Nacional ha abonado una porción del costo salarial y ha permitido la postergación del pago de ciertas cargas sociales. Dicha reducción fue contabilizada ajustando los costos relacionados. Si bien a la fecha de emisión de los presentes estados financieros, se han reanudado la mayor parte de las obras que habían sido interrumpidas al momento de haber sido declarado el ASPO así como también otras obras cuya ejecución se encontraba en suspenso desde antes por cuestiones presupuestarias, la reactivación es todavía gradual. En consecuencia, cabe destacar que el Covid-19 ha impactado sensible y negativamente en las variables económicas y financieras del segmento construcción de la Compañía en Argentina, provocando un menor nivel de actividad de construcción en general, menor eficiencia en la gestión de las operaciones, y nuevos costos asociados a mitigar el efecto de la pandemia.

Las actividades de construcción fuera de Argentina han sufrido un impacto dispar por Covid-19. Mientras que prácticamente no hubo impacto en la actividad en Paraguay, las actividades en Perú, incluyendo las desarrolladas por la subsidiaria Haug, se vieron paralizadas por el estado de emergencia nacional declarado por el gobierno de ese país en marzo de 2020 que impuso estrictas medidas de aislamiento y, si bien pudieron reanudarse tras unos meses de parálisis, esta reactivación aún hoy es sólo parcial debido a los nuevos protocolos y la incertidumbre política. En consecuencia, las operaciones y situación económica de Haug en Perú se han visto sensible y negativamente afectadas, provocando un menor nivel de actividad, menor eficiencia en la gestión de las operaciones, y nuevos costos asociados a mitigar el efecto de la pandemia.

En relación al área de prestación del servicio de agua, esta actividad también ha sido considerada oportunamente como actividad esencial y la Sociedad ha continuado prestando sus servicios con normalidad, implementando todos los protocolos necesarios para cuidar al personal, proveedores y clientes. Sin embargo, el Covid-19 también ha impactado negativamente en ciertas variables económicas y financieras de este segmento, provocando menor eficiencia en la gestión de las operaciones, nuevos costos asociados a mitigar el efecto de la pandemia, cierto alargamiento general en los plazos de cobro y, especialmente, demoras en la aprobación de ajustes tarifarios, especialmente durante el año 2020.

El alcance final del brote de Covid-19 y su impacto en la economía de los países en que opera la Sociedad es desconocido e imposible de predecir razonablemente. Si bien a la fecha se han presentado distintas dificultades, la Compañía entiende que las ha podido afrontar eficazmente y prevé continuar haciéndolo en el futuro.

Análisis de los Resultados Consolidados:

Desde el punto de vista consolidado, los Ingresos provenientes de contratos con clientes de Clisa por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 alcanzaron un total de \$ 66.381,5 millones, fundamentalmente representado por el segmento de ingeniería ambiental con el 50,7%, por el segmento de Construcción con el 32,0% y por el segmento servicio de agua potable que aportó el 9,3% del total.

El resultado operativo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 alcanzó un total de \$ 4.998,2 millones, siendo generado por las áreas de negocios que se exponen a continuación:

Cr. Jorge A. Mencarini
Síndico Titular

Alberto Esteban Verra
Presidente

	Pesos	Millones
Ingeniería Ambiental	4.800,3	Millones
Construcción	465,6	Millones
Transporte masivo de pasajeros	228,2	Millones
Servicio de Agua Potable	(26,0)	Millones
Otros y Eliminaciones inter segmentos	(469,8)	Millones
TOTAL	4.998,2	Millones

Los Resultados Financieros netos ascendieron en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 a una ganancia de \$ 5.369,3 millones.

El Resultado de Inversiones en asociadas y acuerdos conjuntos contabilizados por el método de la participación ascendió en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 a una pérdida de \$ 35,6 millones, representado fundamentalmente por las pérdidas en CV1 – Concesionaria Vial S.A., Transportel Patagónica S.A., parcialmente compensado por las ganancias obtenidas en los consorcios en los que participa BRH, Polledo y Autovía del Mar S.A.

El cargo por impuesto a las ganancias por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 ascendió a una pérdida de \$ 1.956,2 millones, producidos principalmente por las pérdidas registradas en Benito Roggio e Hijos S.A., Cliba Ingeniería Urbana S.A., Aguas Cordobesas S.A. y Metrovias S.A., parcialmente compensadas por las ganancias registradas en Haug y Benito Roggio Ferroindustrial S.A. por dicho concepto.

En virtud de todo lo mencionado, el total del resultado neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 arrojó una ganancia de \$ 8.375,7 millones.

Otra Información Financiera:

El EBITDA ajustado consolidado por el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2021 ascendió a \$ 11.378,1 millones. El EBITDA ajustado no es una medición financiera reconocida por las NIIF y no deberá ser interpretado como una medida de resultados de operaciones, ni de generación de caja. El EBITDA ajustado equivale a la suma algebraica del resultado del ejercicio menos ingresos financieros, más costos financieros, más impuesto a las ganancias, más depreciaciones y amortizaciones, menos/más resultado de inversiones en asociadas y acuerdos conjuntos contabilizados por el método de la participación, más desvalorización de plusvalía. El EBITDA ajustado también puede calcularse como la suma algebraica de los Ingresos provenientes de contratos con clientes menos Costo por provisión de servicios, menos gastos de administración, menos gastos de comercialización y otros gastos operativos, más/menos otros ingresos y egresos operativos, netos, más depreciaciones y amortizaciones.

Los intereses netos consolidados por el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2021 ascendieron a \$ 2.255,7 millones. Los intereses netos consolidados se calculan como la suma de los intereses perdidos y de las comisiones bancarias, menos los intereses ganados.

La Deuda Neta Consolidada al 31 de diciembre de 2021 ascendió a \$ 32.141,5 millones. La Deuda Neta Consolidada está formada por el total de la deuda bancaria y financiera menos (i) el monto total de efectivo y equivalentes al efectivo de libre disponibilidad y (ii) el monto total de endeudamiento registrado consistente en convenios de descuento de facturas con relación a cuentas por cobrar de entidades gubernamentales argentinas a todo nivel (nacional, provincial y municipal) pagaderas dentro de los 180 días.

II- ESTRUCTURA DE LA SITUACION PATRIMONIAL CONSOLIDADA

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Activo no Corriente	50.496.291.235	57.190.413.874	56.511.826.066	52.377.518.823	40.740.986.261
Activo Corriente	43.442.880.993	50.267.627.863	49.945.298.180	50.953.697.965	52.577.399.849
Total Activo	93.939.172.228	107.458.041.737	106.457.124.246	103.331.216.788	93.318.386.110
Patrimonio controlante	4.620.079.105	697.554.357	2.375.250.324	2.228.576.076	4.952.500.393
Patrimonio no controlante	2.475.621.379	2.443.393.836	2.761.061.968	2.603.809.812	2.411.721.761
Total Patrimonio	7.095.700.484	3.140.948.193	5.136.312.292	4.832.385.888	7.364.222.154
Pasivo no Corriente	48.974.687.792	61.139.127.088	55.193.951.619	53.477.111.840	41.930.427.758
Pasivo Corriente	37.868.783.952	43.177.966.456	46.126.860.335	45.021.719.060	44.023.736.198
Total Pasivo	86.843.471.744	104.317.093.544	101.320.811.954	98.498.830.900	85.954.163.956
Total Pasivo y Patrimonio	93.939.172.228	107.458.041.737	106.457.124.246	103.331.216.788	93.318.386.110

III- ESTRUCTURA DEL RESULTADO INTEGRAL CONSOLIDADO

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
	12 MESES	12 MESES	12 MESES	12 MESES	12 MESES
Resultado Operativo Ordinario	4.998.180.059	5.363.304.706	8.368.454.592	8.468.224.205	8.020.041.926

Cr. Jorge A. Mencarini
Sindico Titular

Alberto Esteban Verra
Presidente

CLISA - COMPAÑIA LATINOAMERICANA DE INFRAESTRUCTURA & SERVICIOS S.A.

RESEÑA INFORMATIVA AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

Resultado Financiero	5.369.300.912	(10.749.975.777)	(9.990.329.328)	(17.411.533.545)	(6.344.492.219)
Resultado Inversiones en asociadas y acuerdos conjuntos contabilizados por el método de la participación	(35.591.256)	(81.282.818)	(382.146.072)	332.373.524	36.836.729
Desvalorización de plusvalía	-	-	-	(27.291.396)	(28.085.103)
Resultado neto antes de impuesto	10.331.889.715	(5.467.953.889)	(2.004.020.808)	(8.638.227.212)	1.684.301.333
Impuesto a las ganancias	(1.956.203.156)	(272.283.718)	(2.053.076.559)	(2.904.908.108)	(1.788.820.027)
Resultado Neto	8.375.686.559	(5.740.237.607)	(4.057.097.367)	(11.543.135.320)	(104.518.694)
Otros resultados integrales	(4.065.561.291)	4.465.016.229	5.336.786.292	9.870.565.920	1.604.299.095
Resultado Neto Integral	4.310.125.268	(1.275.221.378)	1.279.688.925	(1.672.569.400)	1.499.780.401

IV- ESTRUCTURA DE FLUJOS DE EFECTIVOS CONSOLIDADO

	31/12/2021 12 MESES	31/12/2020 12 MESES	31/12/2019 12 MESES	31/12/2018 12 MESES	31/12/2017 12 MESES
Fondos (utilizados en) generados por las actividades operativas	3.963.776.073	(2.044.629.592)	(3.895.531.445)	3.916.191.989	(1.315.269.838)
Fondos utilizados en las actividades de inversión	(2.026.311.005)	(1.363.898.902)	(2.866.962.384)	(3.059.794.276)	(6.073.603.941)
Fondos generados por las actividades de financiación	(978.095.619)	3.083.024.051	6.891.621.670	2.939.951.680	8.316.696.432
Total fondos generados	959.369.449	(325.504.443)	129.127.841	3.796.349.393	927.822.653
Efecto de la conversión monetaria y de las diferencias de cambio	(101.924.241)	15.485.208	57.360.951	(3.495.291)	46.715.545
Efecto de la inflación sobre los fondos	(1.265.859.243)	(1.321.049.891)	(1.658.910.652)	(2.029.058.764)	(1.063.538.317)

V- DATOS ESTADISTICOS - INGRESOS PROVENIENTES DE CONTRATOS CON CLIENTES

	31/12/2021 12 MESES	31/12/2020 12 MESES	31/12/2019 12 MESES	31/12/2018 12 MESES	31/12/2017 12 MESES
Ingeniería Ambiental	33.682.690.312	35.121.222.585	37.173.912.200	37.431.930.957	35.207.099.512
Construcción	21.235.471.953	19.817.813.713	41.728.492.274	44.163.801.880	31.255.804.601
Transporte masivo de pasajeros	5.243.706.551	3.328.785.972	14.091.112.383	11.689.551.887	12.977.552.916
Servicio de Agua	6.192.815.024	6.033.203.006	6.400.947.187	6.327.674.064	6.487.714.818
Otros y Elimin. intersegmentos	26.798.844	35.382.911	72.840.897	(5.994.424)	73.976.976
Total de ventas consolidadas	66.381.482.684	64.336.408.187	99.467.304.941	99.606.964.364	86.002.148.823

VI- INDICES

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Liquidez	1,15	1,16	1,08	1,13	1,19
Solvencia	0,08	0,03	0,05	0,05	0,09
Inmovilización del capital	0,54	0,53	0,53	0,51	0,44
Rentabilidad	0,84	(0,31)	0,26	(0,27)	0,30

VII - PERSPECTIVAS FUTURAS

Desde su constitución, Clisa se encuentra desarrollando el negocio de infraestructura y servicios con el objetivo de participar activamente en este tipo de negocios en la región y, especialmente, en Argentina.

En relación al negocio de ingeniería ambiental, la Sociedad es líder indiscutible en este sector. Ha crecido fuertemente en el área de tratamiento y disposición final de residuos, siendo ésta el área que muestra los márgenes de rentabilidad más importantes. En lo que respecta a la valorización de residuos, la Sociedad domina toda la cadena logística del residuo y eso la coloca en inmejorable posición para el desarrollo de nuevas actividades, tales como: plantas de separación y clasificación de residuos, plantas de compostaje de residuos

Cr. Jorge A. Mencarini
Síndico Titular

Alberto Esteban Verra
Presidente

orgánicos, plantas de digestión anaeróbica de residuos orgánicos, plantas de generación de energía eléctrica a través del biogás, nuevas tecnologías innovadoras de tratamiento de residuos con aprovechamiento energético, etc. La Sociedad considera que existen importantes oportunidades en Argentina y Sudamérica para el desarrollo de soluciones para los residuos domiciliarios e industriales, así como en la cadena logística de valorización de residuos. Sin embargo, en el corto y mediano plazo, si bien las actividades desarrolladas por esta área de negocios no se han visto interrumpidas o sustancialmente disminuidas por las restricciones impuestas por el Covid-19 por haber sido definidas como esenciales, la Sociedad deberá monitorear la evolución en el tiempo y el impacto de ciertos efectos negativos de esta situación, en particular el impacto sobre los ingresos fiscales de nuestros clientes públicos, que en algunos casos han requerido un ajuste de precios o han estirado sus plazos de pago y, de esa manera, han incrementado nuestras necesidades de capital de trabajo. En tal sentido, durante 2021 se ha acordado con CEAMSE una reducción de precios del 6% en nuestro contrato de disposición final de residuos en el Módulo Norte III D, sujeta a la aprobación en tiempo y forma de la actualización de precio, y se ha convenido con el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires una reducción inicial del 4% en el precio de nuestros servicios bajo el contrato de recolección de residuos, en este caso acompañada por una extensión en el plazo del contrato y durante la cual la reducción es del 2%. Estos ajustes de precio pueden ser compensados con ciertas inversiones en equipamiento para la prestación del servicio y por ciertos costos incrementales asociados a la extensión del contrato. También se ha acordado una reducción de aproximadamente 10% en los servicios de mantenimiento de hospitales y escuelas prestados por nuestra subsidiaria Sehos S.A., la cual fue acompañada de una extensión en los plazos de estos contratos.

BRH se encuentra bien posicionada en el mercado de la construcción, haciendo valer su capacidad de gestión y especialización en diversas ramas, lo cual le proporciona una ventaja competitiva en los diversos procesos licitatorios, no sólo a nivel nacional, sino también con perspectivas de crecimiento en su participación en otros países latinoamericanos. Luego de la drástica caída en el nivel de actividad en la industria de la construcción en general y la obra pública en particular en Argentina que comenzó a mediados de 2018 como consecuencia de las restricciones presupuestarias del Estado Nacional y de los distintos estados provinciales y municipales y se profundizó más adelante por los efectos del Covid-19, los anuncios del Estado Nacional sobre la utilización de la obra pública como instrumento de reactivación de la economía, acompañados por señales concretas de los organismos ejecutores en tal sentido, sumado a las importantes necesidades de infraestructura no cubiertas en este país, permiten mantener cierto optimismo respecto a la evolución de la actividad de BRH. Así, luego de la suspensión casi total de trabajos ocasionada por la estricta cuarentena de 2020, BRH trabajó intensamente para poner nuevamente en marcha todos sus proyectos de construcción en Argentina, incluso algunos que llevaban años en suspenso. Esta estrategia dio sus frutos, pues actualmente la mayor parte de su cartera de obras en Argentina está nuevamente en ejecución, lo cual, aunque auspicioso, no resulta suficiente para alcanzar mayores niveles de actividad logrados en otros momentos de la historia de esta sociedad. En los últimos meses, BRH ha sido adjudicado en varios proyectos de construcción y continuará participando de futuras licitaciones procurando volver a sus máximos niveles de ejecución, cuidando los márgenes de rentabilidad en un contexto de alta competencia, monitoreando la capacidad de pago de sus clientes para evitar incurrir en mayor capital de trabajo y priorizando en lo posible los proyectos públicos con financiación de organismos internacionales y los proyectos con clientes privados.

Por su parte, el impacto del Covid-19 en la economía de otros países en los que subsidiarias de BRH desarrollan actividades de construcción, principalmente Perú (ingeniería, fabricación, construcción y montaje de plantas industriales, tanques de almacenamiento y estructuras metálicas), que al igual que Argentina sufrió un fuerte freno en el nivel de actividad por las restricciones impuestas en razón del Covid-19, también exige analizar con cautela el panorama futuro de un sector que presentaba buenas perspectivas al inicio de 2020. Si bien se está observando una lenta recuperación del nivel de actividad, la reactivación aún hoy es sólo parcial debido a los nuevos protocolos y la incertidumbre política. Por último, existen oportunidades de crecimiento para las actividades de construcción en Paraguay (obras públicas), que han sido hasta el momento las menos afectadas por la pandemia.

En cuanto a la actividad de transporte, la Sociedad resultó adjudicataria a través de sus subsidiarias Metrovías S.A. y Benito Roggio Transporte S.A. de la licitación del servicio de operación y mantenimiento de la Red de Subterráneos y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Así, Emova está a cargo desde el 1 de diciembre de 2021 de dicha concesión por un plazo de doce años y con la posibilidad de extenderlo por 3 años adicionales. Se trata de un proyecto innovador y ambicioso, que cuenta con la asistencia técnica de la DB Deutsche Bahn E&C, empresa líder en digitalización y nuevas tecnologías aplicadas al transporte. La duración del nuevo contrato genera las condiciones necesarias para realizar las erogaciones que permitirán mejorar la experiencia del usuario y nuestra eficiencia operativa, redundando en un mayor valor para la compañía. Con respecto a la Línea Urquiza, cuyo plazo de extensión de contrato por dieciocho meses otorgado en marzo de 2020 finalizaba en el mes de septiembre de 2021, Metrovías y el Gobierno Nacional acordaron la continuidad de la operación hasta tanto se asignen o adjudiquen dichos servicios a un nuevo operador y éste inicie la operación. Mientras tanto, en el corto y mediano plazo, será importante continuar observando de cerca los impactos que el Covid-19 ha tenido sobre las operaciones y resultados de la Sociedad para tomar las medidas correctivas que resulten necesarias y sean posibles.

En relación a la provisión del servicio de agua potable, actividad también oportunamente definida como esencial por el Estado Nacional y como tal, poco afectada en lo que respecta a su nivel de operación, será necesario dar seguimiento a los potenciales efectos económicos y financieros derivados particularmente de las demoras en la aprobación de incrementos tarifarios por parte del concedente durante 2020, ya que se trata de un servicio que no recibe compensación o subsidio alguno de parte de su concedente y que requiere actualizar periódicamente sus tarifas al público. Al mismo tiempo, la Sociedad está siempre atenta a las posibilidades que se puedan presentar para explorar este tipo de negocio en otras jurisdicciones.

Como consideración general sobre el impacto del Covid-19 en las actividades de la Sociedad y sus subsidiarias, cabe comentar que su alcance final y sus efectos en la economía de los países en que opera la Sociedad es desconocido e imposible de predecir razonablemente. Si bien a la fecha se han presentado distintas dificultades, la Compañía entiende que las ha podido afrontar eficazmente, y espera continuar haciéndolo en el futuro.

En este contexto, con fecha 12 de agosto de 2021 la Sociedad ha concluido una exitosa transacción de canje de aproximadamente el 97,0% de las obligaciones negociables en circulación a dicha fecha (ver Nota 19), lo que representa la concreción de un enfoque proactivo de la Sociedad para administrar sus necesidades de capital de trabajo y liquidez, para reforzar sus actividades y negocios en los años venideros, y así poder hacer frente a los desafíos y oportunidades que emerjan de la recuperación de las economías post pandemia de la Argentina y la región.