

Índice

5. Gerenciamento de riscos e controles internos

5.1 - Descrição - Gerenciamento de riscos	1
5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado	4
5.3 - Descrição - Controles Internos	6
5.4 - Programa de Integridade	9
5.5 - Alterações significativas	13
5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos	16

10. Comentários dos diretores

10.1 - Condições financeiras/patrimoniais	17
10.2 - Resultado operacional e financeiro	52
10.3 - Efeitos relevantes nas DFs	58
10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases	63
10.5 - Políticas contábeis críticas	72
10.6 - Itens relevantes não evidenciados nas DFs	78
10.7 - Coment. s/itens não evidenciados	79
10.8 - Plano de Negócios	80
10.9 - Outros fatores com influência relevante	82

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.1 - Descrição - Gerenciamento de riscos

5.1. Política de Gestão de Riscos

(a) Se a Companhia possui uma política formalizada de gestão de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais a Companhia não adotou uma política

A Companhia adota a Política de Gestão de Riscos e Controles Internos do Grupo Invepar, aprovada pela Diretoria Executiva do grupo em 30/04/2015, conforme manual de alçadas vigente à época.

(b) Objetivos e estratégias da política de gestão de riscos, quando houver, incluindo:

A Política de Gestão de Riscos e Controles Internos do Grupo Invepar estabelece os princípios, diretrizes e responsabilidades a serem observadas no processo de Gestão de Riscos Corporativos das empresas do grupo de forma a possibilitar a identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação de riscos operacionais, de integridade, de mercado, de liquidez, de crédito, regulamentares, de imagem e socioambientais.

A Gestão de Riscos e Controles Internos do Grupo Invepar está em linha com os guias de referências nacionais e internacionais (ISO 31.001, COSO I Internal Control, COSO II Enterprise Risk Management, IBGC dentre outros), e é apoiada pelas áreas de Auditoria Interna, Compliance e Gestão Financeira, que trabalham de maneira sinérgica com objetivo de mitigar os principais riscos da Companhia.

i. Os riscos para os quais se busca proteção

Os Riscos para os quais o Grupo Invepar busca proteção são:

- Risco Estratégico: impossibilidade de execução da estratégia, impactando de maneira relevante o alcance dos objetivos de negócio.
- Risco Operacional: possibilidade de ocorrência de perdas resultantes de falha, deficiência ou inadequação de processos internos, pessoas e sistemas, ou de eventos externos. Os eventos podem ocorrer nas operações, nos projetos e processos corporativos e resultar em danos à propriedade, ao meio ambiente, às pessoas, à sociedade e à reputação da empresa.
- Risco Legal ou Regulamentar: ocorrência de modificações nas regulamentações e ações de órgãos reguladores, podendo afetar significativamente a habilidade da Companhia em administrar seus negócios eficientemente. Está associado à inadequação ou deficiência em contratos firmados pela Companhia, bem como a sanções em razão de descumprimento de dispositivos legais e a indenizações por danos a terceiros decorrentes das atividades desenvolvidas pela Companhia.
- Risco de Mercado: a possibilidade de ocorrência de perdas resultantes da flutuação nos valores de mercado de ativos detidos pela Companhia, incluindo os riscos das operações sujeitas à variação cambial, das taxas de juros, dos preços de ações e dos preços de mercadorias (commodities).
- Risco de Liquidez: possibilidade de a Companhia não ser capaz de honrar eficientemente suas obrigações correntes e futuras, inclusive as decorrentes de vinculação de garantias, sem afetar suas operações diárias e sem incorrer em perdas significativas. Inclui a possibilidade de a Companhia não

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.1 - Descrição - Gerenciamento de riscos

conseguir negociar a preço de mercado uma posição, devido ao seu tamanho elevado em relação ao volume normalmente transacionado ou em razão de alguma descontinuidade no mercado.

- Risco de Crédito: possibilidade de ocorrência de perdas associadas ao não cumprimento pelo tomador ou contraparte de suas respectivas obrigações financeiras nos termos pactuados, à desvalorização de contrato de crédito decorrente da deterioração na classificação de risco do tomador, à redução de ganhos ou remunerações, às vantagens concedidas na renegociação e aos custos de recuperação.
- Risco de Imagem: danos à reputação da Companhia junto aos stakeholders, acarretando impactos negativos ao valor da marca e de mercado da Companhia.
- Risco Socioambiental: risco de perdas em consequência de efeitos negativos ao meio ambiente e à sociedade decorrentes de impacto ambiental.
- Risco de Integridade: riscos relacionados a corrupção, fraudes, desvios éticos e de conduta, que possam comprometer os valores e princípios da Empresa e a realização de seus objetivos.

ii. Mecanismos de proteção aos riscos corporativos:

A Companhia possui uma Gestão de Riscos e Controles Internos atuando de forma centralizada, em conjunto com as áreas de Auditoria Interna, Compliance e Gestão Financeira. Considera como mecanismos de proteção aos referidos riscos (i) o seu monitoramento periódico, (ii) o acompanhamento das ações de mitigação e (iii) o reporte periódico de tais informações aos fóruns de gestão de riscos, a saber, a Diretoria Executiva da Invepar, o Comitê de Auditoria da Invepar e o Conselho de Administração da Invepar.

A avaliação dos riscos corporativos é feita através do uso de métricas de risco aprovadas pelo Conselho de Administração da Invepar em 25/01/2018.

iii. Estrutura organizacional de gestão de riscos:

A Gestão de Riscos e Controles Internos da Invepar é conduzido pela Diretoria Jurídico e Compliance, com suporte e envolvimento de uma estrutura robusta de governança composta pelo Conselho de Administração, Comitês de Assessoramento, Diretoria Executiva, Auditoria Interna e áreas de negócio.

A **Diretoria Jurídico e Compliance** é responsável pela condução dos processos de avaliação de riscos corporativos e de controles internos, incluindo (i) o estabelecimento de metodologias de análise, (ii) a documentação e reporte das avaliações, e (iii) o apoio aos gestores de negócio na definição de ações para mitigação das principais exposições a riscos corporativos e saneamento de fragilidades identificadas nos processos de negócio. Cabe ainda a esta diretoria a manutenção do Programa de Integridade, incluindo ações de disseminação para colaboradores e terceiros, *Anti Bribery and Corruption Due Dilligences*, auditorias forenses, revisões do Código de Ética e Conduta, e investigação de denúncias recebidas através do Canal de Denúncias.

Compete ao **Conselho de Administração da Invepar**, como parte de suas atribuições previstas, (i) definir o nível de risco desejável para os negócios, assim como assegurar que a Diretoria mantenha um sistema de gestão de riscos, monitorando probabilidade de ocorrência e adotando medidas para sua prevenção ou mitigação, e (ii) avaliar a efetividade do sistema de controles internos, incluindo

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.1 - Descrição - Gerenciamento de riscos

políticas e limites de alçada. No exercício de suas atribuições, conta ainda com o apoio de Comitês de Assessoramento:

O **Comitê de Auditoria da Invepar** é responsável por acompanhar os trabalhos da Auditoria Interna (execução do Plano Anual) e da Auditoria Externa, bem como a evolução das ações que visam atender a Carta de Recomendações emitida pelos Auditores Externos. Cabe ainda ao Comitê de Auditoria acompanhar os riscos da Companhia, bem como o resultado dos trabalhos de controles internos, do Programa de Integridade e do Canal de Denúncia.

À **Diretoria Executiva da Invepar** cabe, dentre suas atribuições, cumprir e fazer cumprir o modelo de gestão e controle de riscos definidos juntamente com o Conselho de Administração da Invepar, além de coordenar as ações para implantação, supervisão e manutenção de controles internos, necessários ao bom funcionamento da Companhia.

Às **áreas de negócio** cabe a responsabilidade primária pela identificação de novos riscos e monitoramento dos riscos existentes inerentes aos seus processos, além do estabelecimento e manutenção de um ambiente adequado de controles internos para mitigação desses riscos.

(c) A adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política adotada.

Além de seu papel na condução do processo de avaliação de riscos corporativos do Grupo Invepar, a Diretoria Jurídico e Compliance, por meio da atuação da área de Riscos e Controles Internos, coordena os esforços de avaliação de controles internos.

Anualmente, a Diretoria Jurídico e Compliance elabora a proposta de escopo de avaliação de controles internos para apresentação à Diretoria Executiva da Invepar. Uma vez definido o escopo, são mapeados os riscos e controles relativos a cada processo, sendo estes posteriormente testados quanto à sua eficácia. O resultado das avaliações e planos de ação endereçados a eventuais deficiências de controle são periodicamente reportados aos fóruns de gestão de riscos.

De forma complementar, a Auditoria Interna define e executa o Plano Anual de Auditoria, reportando eventuais fragilidades e recomendações ao Comitê de Auditoria e ao Conselho de Administração da Invepar.

A atuação conjunta das áreas de negócio, Auditoria Interna, Diretoria Jurídico e Compliance e Comitês, suportadas pelas ferramentas e metodologias citadas, proporciona uma perspectiva satisfatória de gestão e monitoramento dos principais riscos aos quais o Grupo Invepar está exposto.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado**5.2. Política de gerenciamento de riscos de mercado**

- a. se a companhia possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos de mercado, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais a companhia não adotou uma política**

A Companhia possui uma Política de Gestão de Riscos Financeiros, aprovada em Reunião do Conselho de Administração realizada em março de 2013. Ademais, riscos de mercado também são tratados no âmbito da Política de Gerenciamento de Riscos e Controles Internos, conforme indicado no item 5.1 deste Formulário de Referência.

- b. os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos de mercado, quando houver, incluindo:**

i. os riscos de mercado para os quais se busca proteção

A Política tem como objetivo a mitigação de riscos financeiros relacionados a oscilações de mercado financeiro, liquidez e crédito.

ii. a estratégia de proteção patrimonial (hedge)

Considerando a exposição ao dólar oriunda de endividamento indexado à moeda estrangeira, a Companhia tem instrumento derivativo (*call spread*) contratado para redução do risco cambial. As demais exposições cambiais são decorrentes de contratações de materiais e serviços em moeda estrangeiras, sendo a maior parcela pela Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A., que possui proteção cambial através de fundo indexado ao dólar.

iii. os instrumentos utilizados para proteção patrimonial (hedge)

A proteção cambial pode ser feita através de aplicações indexadas em moeda estrangeira ou instrumentos derivativos, sendo vedada alavancagem.

As aplicações financeiras da Companhia estão em dois fundos mantidos no Banco do Brasil e na Caixa Econômica Federal que podem receber investimentos exclusivamente da Companhia e de suas controladas e que têm liquidez diária. Além destes investimentos, a Companhia e suas controladas também investem em certificados de depósitos bancários (CDBs) de bancos de primeira linha, com liquidez diária.

iv. os parâmetros utilizados para o gerenciamento desses riscos

Transações para as quais haja incertezas podem ser cobertas por hedge por prazo indeterminado. É política do grupo negociar os termos dos derivativos designados na relação de hedge, mantendo uma correspondência com os termos dos itens objeto do hedge de modo a maximizar a eficácia do hedge.

v. se a companhia opera instrumentos financeiros com objetivos diversos de proteção patrimonial (hedge) e quais são esses objetivos

A Companhia não utiliza instrumentos financeiros com objetivos diversos de proteção patrimonial (hedge) inclusive no que diz respeito a operações associadas a instrumentos derivativos tais como "Total Equity Return Swap" entre outros.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.2 - Descrição - Gerenciamento de riscos de mercado**vi. a estrutura organizacional de controle de gerenciamento de riscos de mercado**

O controle e gerenciamento dos riscos é feito pelo Gerente de Tesouraria e Arrecadação, que monitoram periodicamente, com base nas revisões do planejamento de curto e longo prazo da Companhia e nos apontamentos sobre a necessidade de proteção, a exposição aos riscos de mercado, propondo ao Diretor Vice-Presidente Administrativo-Financeiro a adoção de medidas para mitigar o impacto da referida exposição.

c. a adequação da estrutura operacional e controles internos para verificação da efetividade da política adotada

A Companhia entende que a estrutura operacional e o ambiente de controles internos são adequados para verificação da efetividade da política e controles adotados.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.3 - Descrição - Controles Internos

5.3 – Descrição dos Controles Internos adotados pela Companhia para assegurar a elaboração de demonstrações financeiras confiáveis

a) As principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las.

O Gerenciamento de Controles Internos da Invepar, assim como o Gerenciamento de Riscos, atua de forma centralizada. Tem como objetivo verificar a confiabilidade do ambiente de controle que suporta os principais processos e subprocessos corporativos, de acordo com as políticas e procedimentos existentes.

O processo de controles internos da Companhia é baseado no framework emitido pelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) em 2013, tendo passado por importantes transformações nos últimos anos sempre buscando o aperfeiçoamento contínuo.

Como parte integrante de seu ambiente de controles internos, a Companhia adota como principais práticas:

- a. Políticas, Regulamentos, Procedimentos e Instruções de Trabalho, os quais fornecem diretrizes gerais e específicas para condução dos processos de forma alinhada aos objetivos corporativos;
- b. Regulamento de Alçadas e Limites atualizado, que estabelece responsabilidades nos processos decisórios;
- c. Atividades de controle sobre tecnologia da informação, tais como análise de conflitos de segregação de funções, gestão de acessos, sistemas de detecção e testes de vulnerabilidade;
- d. Estrutura de governança estabelecida para acompanhamento do desempenho dos controles internos, conforme detalhado no item 5.1.b (iii);
- e. Atividades de controle nos processos de negócios, incluindo o processo de elaboração e divulgação de demonstrações financeiras, tais como análise de resultados, conciliações contábeis, análise dos relatórios trimestrais e demonstrações financeiras anuais;
- f. Avaliação de processos e controles internos, incluindo a realização do Plano Anual de Auditoria Interna, sendo eventuais fragilidades apontadas em relatórios específicos e implementados planos de ação para correções;
- g. Processo de identificação, avaliação, tratamento e reporte dos riscos corporativos;
- h. Código de Ética e Conduta atualizado, cujas diretrizes devem ser seguidas e divulgadas por todos;
- i. Canal de Denúncias, que preserva o anonimato ao denunciante, bem como o sigilo das informações. As denúncias são recebidas por empresa terceirizada especializada e investigadas pela Diretoria Jurídico e Compliance, com reporte ao Comitê de Ética e ao Comitê de Auditoria da Invepar;
- j. Programa de Avaliação por Competências, focado na avaliação de desempenho e desenvolvimento dos colaboradores e gestores.

A efetividade dos controles é monitorada através de avaliações contínuas pelas áreas de negócio, pela Diretoria Jurídico e Compliance e pela Auditoria Interna, sendo eventuais desvios e ações de mitigação reportados aos Comitês de Riscos, bem como à Diretoria Executiva, Comitê de Auditoria e Conselho de Administração da Invepar. A Administração da Companhia entende que a estrutura de

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.3 - Descrição - Controles Internos

controles internos é adequada para assegurar a elaboração das demonstrações financeiras confiáveis.

b) As estruturas organizacionais envolvidas

O modelo de Gerenciamento de Riscos e Controles Internos adotado pelo Grupo Invepar é baseado nas “Três Linhas de Defesa”, propostas pelo IIA (The Institute of Internal Audit). São elas:

Primeira Linha de Defesa: Gestores das áreas e processos. Responsáveis por gerenciar os riscos e implantar as ações corretivas para corrigir deficiências em processos e controles.

Segunda Linha de Defesa: Gerência de Riscos e Controles Internos. Responsável por operacionalizar as diretrizes, políticas e decisões advindas da Diretoria Executiva e Comitês de Assessoramento relacionados às práticas de Gestão de Riscos e Controles Internos.

Terceira Linha de Defesa: Gerência de Auditoria Interna. Responsável por avaliar, monitorar a efetividade do ambiente de controles internos da Companhia, reportando-se diretamente ao Comitê de Auditoria e Conselho de Administração, evidenciando sua independência.

Adicionalmente, são realizadas anualmente Auditorias Externas executadas por Auditores Independentes contratados pela Companhia, a fim de assegurar a confiabilidade das transações acerca dos registros contábeis desde a geração até a contabilização de recursos.

As estruturas envolvidas no Gerenciamento de Riscos e Controles Internos do Grupo Invepar estão descritas no item 5.1.b deste formulário.

c) Se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A eficiência dos controles internos é supervisionada pela Diretoria Executiva da Invepar, responsável por cumprir e fazer cumprir o modelo de gestão e controle de riscos definidos juntamente com o Conselho de Administração da Invepar, além de coordenar as ações para implantação, supervisão e manutenção de controles internos, necessários ao bom funcionamento da Companhia.

A área de Compliance e Riscos reporta regularmente à Diretoria Executiva, ao Comitê de Auditoria e ao Conselho de Administração da Invepar o resultado dos trabalhos de controles internos de acordo com seu plano anual.

d) Deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado à Companhia pelo auditor independente

O ambiente de controles internos foi auditado pela Grant Thornton LLP, firma de auditoria independente, e em sua avaliação não foi identificada nenhuma deficiência significativa referente ao exercício social encerrado em 2020. A administração avaliou a eficácia dos controles internos da Companhia relacionados às demonstrações financeiras e concluiu que os controles internos fornecem conforto razoável em relação à confiabilidade dos relatórios financeiros e a preparação e elaboração das demonstrações financeiras, sendo considerados efetivos.

e) Comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

As deficiências e recomendações reportadas pelos auditores independentes para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2020, não foram consideradas significativas ao ponto de gerar risco de distorções materiais nas demonstrações financeiras da Companhia. Ainda assim, os

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.3 - Descrição - Controles Internos

diretores da Companhia, na busca pelo aprimoramento contínuo de seus processos de controle, avaliaram as recomendações com base na relevância, na probabilidade e na possível magnitude de distorções reportadas pelo auditor independente e consideraram que os planos de ação definidos estão adequados para a correta implementação.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.4 - Programa de Integridade

5.4 - Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pela companhia para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira

a. se a companhia possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública;

i. Os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pela companhia, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas;

A INVEPAR possui um programa voltado à prevenção, detecção e remediação de ilícitos e desvios de ética e de conduta, chamado de Programa de Integridade, que consiste em um conjunto de práticas, políticas, regulamentos, procedimentos e instruções de trabalho, que se aplica a todas as empresas do Grupo.

O Programa de Integridade foi construído com base no perfil de riscos de conformidade identificados e avaliados e está adequado a sua natureza de atuação. Os riscos de conformidade são avaliados semestralmente pela Diretoria Jurídica e *Compliance* da INVEPAR.

O modelo de atuação do Programa de Integridade contempla 6 pilares que atuam de forma interdependente e correlacionam-se:

- i. Cultura e Governança;
- ii. Avaliação dos riscos de *Compliance*;
- iii. Pessoas, competência e estrutura de *Compliance*;
- iv. Políticas e procedimentos;
- v. Comunicação e treinamento;
- vi. Monitoramento, teste e reporte.

No âmbito do Programa de Integridade, a INVEPAR possui também uma Política de Integridade, revisada e aprovada em dezembro de 2018 por sua Diretoria Executiva e aplicável a todas as empresas controladas, que estabelece os mecanismos gerais de conduta a todos os colaboradores e acionistas, destacando os seguintes elementos:

- i. Relacionamento com agentes públicos;
- ii. Contratação de Pessoa Politicamente Exposta;
- iii. Contratação de terceiros;
- iv. Doações e patrocínios;
- v. Fusões, aquisições, associações e/ou consórcios.

A Política de Integridade deve ser seguida por todos aqueles que estejam presentes na cadeia de valor do Grupo INVEPAR, incluindo, sem limitação, a seus empregados, estagiários, jovens aprendizes, diretores estatutários, membros do conselho de administração, membros de comitês, prestadores de serviços, fornecedores, e aqueles que atuem em nome de qualquer empresa do Grupo INVEPAR.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.4 - Programa de Integridade

Reitera-se o posicionamento da INVEPAR em não haver penalização devido ao atraso ou perda de negócio resultante de recusa em oferecer, prometer, dar ou receber vantagem indevida.

Desde dezembro de 2016, a INVEPAR, é signatária do Pacto Empresarial pela Integridade e Contra a Corrupção, iniciativa que visa à promoção de um mercado mais íntegro e ético e a erradicação do suborno e da corrupção. São coautoras do Pacto as entidades: Instituto Ethos, a Patri Relações Governamentais & Políticas Públicas, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), o Escritório das Nações Unidas contra Drogas e Crime (UNODC), o Fórum Econômico Mundial e o Comitê Brasileiro do Pacto Global. Em julho de 2018, a INVEPAR assinou a carta compromisso do Movimento Empresarial pela Integridade e Transparência, iniciativa do Instituto Ethos que pode ser consultada no seguinte endereço: <https://www.ethos.org.br/conteudo/signatarias-da-carta-compromisso-do-movimento-empresarial-pela-integridade-e-transparencia/#.XHQ7jehKjIV>

ii. As estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos da companhia a que se reportam, e os mecanismos de garantia da independência de seus dirigentes, se existentes;

O Programa de Integridade da INVEPAR é conduzido pela Diretoria Jurídica e *Compliance*, área não estatutária, com reporte hierárquico ao Diretor Presidente. Integram a Diretoria Jurídica e *Compliance* as áreas de *Compliance*, Canal de Denúncia, Gerenciamento de Riscos e Controles Internos.

Compete à Diretoria Jurídica e *Compliance*, no âmbito do Programa de Integridade: (i) validar as políticas e regulamentos corporativos; (ii) executar os trabalhos de diligência necessários a apurações das denúncias recebidas no Canal de Denúncia; (iii) efetuar os trabalhos de *due diligences* referentes aos aspectos de integridade; (iv) prover orientação e treinamento aos colaboradores sobre o Programa de Integridade; (v) reportar os resultados do Programa de Integridade aos órgãos de governança do Grupo.

O Programa de Integridade é acompanhado regularmente por sua Diretoria Executiva, pelo Conselho de Administração e Comitê de Auditoria da Invepar.

(iii) Se a companhia possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado:

O Código de Ética e Conduta da INVEPAR foi aprovado no âmbito do Conselho de Administração e, atualmente, contempla as seguintes diretrizes:

- i. Atitudes legais;
- ii. Respeito à diversidade;
- iii. Valorização do ambiente de trabalho;
- iv. Excelência dos serviços;
- v. Saúde e segurança;
- vi. Mídia social e comunicação digital;
- vii. Utilização e preservação dos recursos;
- viii. Combate ao trabalho infantil ou escravo;
- ix. Relacionamento com pessoas politicamente expostas;

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.4 - Programa de Integridade

x. Presunção de integridade

Tais diretrizes estão fundamentadas em 5 princípios básicos:

- i. Pessoas e equipes;
- ii. Honestidade, ética e integridade;
- iii. Responsabilidade socioambiental;
- iv. Empreendedorismo;
- v. Comprometimento, respeito e inovação.

A INVEPAR possui também um Comitê de Ética composto por representantes da área de Compliance, Jurídica, Auditoria Interna e Recursos Humanos. Compete ao Comitê de Ética, dentre as várias atribuições, manter operante o Canal de Denúncia, que é disponibilizado para que todos possam, de forma segura e, se desejável, anônima, relatar fatos que estejam em desacordo com os valores e princípios das empresas do Grupo.

O Código de Ética e Conduta visa primordialmente a disseminar as diretrizes éticas que devem ser seguidas por todos aqueles que estejam presentes em sua cadeia de valor, incluindo, mas não se limitando a seus Conselheiros, Diretores, Membros de Comitês, Empregados, Estagiários, Jovens Aprendiz, Prestadores de Serviços, Fornecedores e aqueles que atuem em nome de qualquer empresa do Grupo.

A INVEPAR dispõe de um programa de treinamentos anual destinado a temas de *Compliance*, realizado pela Diretoria Jurídica e *Compliance*, contemplando os colaboradores de todos os níveis hierárquicos das empresas do Grupo. O conteúdo dos treinamentos abrange Código de Ética e Conduta, além das Políticas, Regulamentos e Procedimentos internos relacionados ao tema. O objetivo dos treinamentos é disseminar a cultura de *compliance*, divulgar as diretrizes do Programa de Integridade do Grupo, bem como informar e conscientizar os empregados, estagiários, jovens aprendizes e diretores estatutários do Grupo sobre as leis anticorrupção vigentes.

Outrossim, o Código de Ética e Conduta dispõe expressamente que é obrigatória a comunicação de qualquer atitude, comportamento, prática, fato ou dado em desacordo com o Código. Diante do conhecimento de algum fato ou suspeita de desvio, todos abrangidos pelo Código têm o dever de comunicar através dos canais disponibilizados pela organização. O Código também garante a não retaliação contra a pessoa que, de boa-fé, tenha relatado suspeita, dúvida ou preocupação relativa à possível violação do Código de Ética. Para aplicação de medidas disciplinares decorrentes do descumprimento dos termos do Código de Ética, a Invepar dispõe de uma Política de Consequências, também aprovada pelo seu Conselho de Administração.

A versão atual do código foi aprovada no dia 1º de outubro de 2020 pelo Conselho de Administração da INVEPAR, e encontra-se disponível no site da INVEPAR (<http://www.invepar.com.br>).

b. se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo: se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros; se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados; se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciante de boa-fé; órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias;

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.4 - Programa de Integridade

O Canal de Denúncia é terceirizado e visa a garantir o sigilo e a confidencialidade das denúncias recebidas. O canal pode ser acessado por colaboradores e terceiros, através dos seguintes meios:

- Website: www.canaldedenunciainvepar.com.br
- E-mail: invepar@canaldedenuncia.com.br
- Telefone: 0800 721 0748.

As informações recebidas por meio do Canal de Denúncia oferecem ao denunciante a opção de permanecer anônimo, garantindo-se o sigilo e a imparcialidade no tratamento das informações. Caso o denunciante opte por efetuar a denúncia de forma não anônima, o Código de Ética e Conduta da INVEPAR veta qualquer retaliação por parte da INVEPAR ao denunciante de boa-fé.

Por fim, a Diretoria Jurídica e Compliance da INVEPAR é o órgão responsável por conduzir as investigações internas para apuração das denúncias recebidas a partir do canal.

c. A companhia adota procedimentos em processos de fusão, aquisição e reestruturações societárias visando à identificação de vulnerabilidades e de risco de práticas irregulares nas pessoas jurídicas envolvidas;

Em casos de fusão, aquisição e reestruturações societárias, a INVEPAR adota procedimentos de *due diligence* contemplando também os aspectos de fraude e corrupção.

d.) Caso a companhia não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais a Companhia não adotou controles nesse sentido.

Não aplicável. Conforme indicado neste item 5.4, a INVEPAR adota procedimentos internos para assegurar melhores controles e segue sua Política de Integridade.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.5 - Alterações significativas

5.5. Informar se, em relação ao último exercício social, houve alterações significativas nos principais riscos a que a companhia está exposta ou na política de gestão de riscos adotada, comentando, ainda, eventuais expectativas de redução ou aumento na exposição da companhia a tais riscos

Seguem abaixo a relação dos riscos mencionados nos itens 4.1 deste Formulário de Referência em que houve alteração significativa para este ano:

Encampação LAMSA

Em 14 de setembro de 2020, a Prefeitura distribui, mais uma vez, recurso perante o STJ, visando suspender as liminares que mantêm a operação da LAMSA e que obstem a vigência da lei de encampação da via. Em decisão monocrática, o novo Presidente do STJ deferiu o pedido do Município do Rio de Janeiro e suspendeu as liminares que impediam o prosseguimento da encampação. Em 16 de setembro de 2020, a Prefeitura compareceu à praça e interrompeu a cobrança de pedágio pela LAMSA.

No dia 03 de março de 2021, foi proferida decisão pelo Exmo. Ministro Presidente do Supremo Tribunal Federal, Dr. Luiz Fux, que determina a suspensão da decisão do Presidente do Superior Tribunal de Justiça, nos autos da SLS n.º 2.792, impedindo a continuidade de execução do processo de encampação da Linha Amarela.

Eventual rescisão do Contrato de Concessão por parte da Prefeitura do Município do Rio de Janeiro irá gerar alterações relevantes na estrutura patrimonial da LAMSA e afetará a continuidade dos negócios e a condição financeira da LAMSA, sobretudo se a indenização a ser paga pela Prefeitura do Rio de Janeiro for insuficiente para compensar os investimentos realizados na Linha Amarela, o que poderá prejudicar a capacidade em honrar as obrigações assumidas com investidores em valores mobiliários de emissão da LAMSA.

Aditivo CRT

Conforme Fato Relevante publicado a 18 de março de 2021, a CRT e a ANTT assinaram o Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão segundo o qual o prazo de concessão foi estendido por 18 meses, até 21 de setembro de 2022 de forma a dar tempo de preparar um novo certame licitatório. Nesse aditivo ficou ainda definido que durante o período da extensão, a CRT arrecadará a receita de pedágio pela Tarifa praticada apropriando-se diretamente do excedente tarifário decorrente da diferença entre o total arrecadado e a receita correspondente à Tarifa Calculada. Caso durante a extensão contratual, a Diretoria Colegiada da ANTT venha a liquidar o crédito da CRT decorrente do desequilíbrio econômico-financeiro causado pelo fechamento provisório da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2) e a não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no âmbito do Processo nº 50501.316444/2018-29 e processos outros correlatos, em valor inferior à estimativa de receita tarifária excedente a ser arrecadada, as receitas tarifárias deverão ser destinadas à Conta Vinculada contratada pela CRT, perante Banco Depositário, minimizando o risco de protelamento do pagamento de parte da indenização.

Reajustes de tarifas não ocorridos ou com questionamentos judiciais

Os reajustes e revisões extraordinárias resultantes do mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro estão sujeitos à aprovação do Poder Concedente, não sendo possível assegurar que o Poder Concedente agirá de forma favorável ou diligente no processo de aprovação dos reajustes de tarifas solicitados pelas concessionárias. No Metrô, em 14/05/2021 o Ministério Público do Estado do Rio de

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.5 - Alterações significativas

Janeiro ajuizou ação civil pública com pedido de tutela de urgência para substituir o índice contratual do reajuste tarifário do sistema metroviário, sob a alegação de que o reajuste tarifário praticado a partir da celebração do Sétimo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão teria ofendido o princípio da modicidade tarifária, tornando o preço do serviço metroviário excessivamente oneroso ao usuário, o que, nos termos do Código de Defesa do Consumidor, justificaria a sua limitação pelo Poder Judiciário, inclusive em sede de tutela de urgência. Em 17 de maio de 2021, o juiz da 3ª Vara Empresarial indeferiu a tutela de urgência e a tarifa até o presente momento continua sendo praticada com o valor de R\$5,80.

Passivos Ambientais

Em maio de 2021, a CLN e o Ministério Público Federal, celebraram Termo de Ajuste de Conduta – TAC, cujo objeto é a recuperação de 10 (dez) pontos de passivos ambientais, provenientes da construção da rodovia BA-099 pelo Governo do Estado da Bahia em 1993, ou seja, antes da concessão. Em que pese a origem dos danos serem anteriores a concessão, o MPF entende que a concessionária, ao assumir a administração da rodovia, se torna responsável por todos os passivos. Por outro lado, este termo, limita a responsabilidade da CLN aos 10 pontos de passivos ambientais, não podendo o Ministério Público Federal imputar à Companhia, a recuperação dos demais danos ambientais oriundos da Construção da Rodovia BA-099.

COVID-19

O Grupo Invepar informa que o risco de redução na demanda e deste provocar efeitos adversos nos negócios foi elevado após a pandemia da doença causada pelo novo Coronavírus, a COVID-19. Por conta da pandemia, o país adotou políticas públicas como tentativa de conter o contágio. Estas medidas acarretaram redução significativa do desempenho operacional de todas as concessões do Grupo, principalmente em GRU Airport, no MetrôRio. No caso das rodovias o impacto sentiu-se no início da pandemia com principal incidência na redução de veículos leves ainda que compensado pelo aumento de veículos pesados. No acumulado do ano o fluxo de veículos das rodovias recuperou tendo-se aproximado dos valores projetados pré-pandemia.

Esta situação adversa pode se agravar ainda mais a depender do tempo que for preciso manter as medidas de contenção da doença. A queda abrupta na demanda gera, consequentemente, perda nas receitas tarifárias e não tarifárias da companhia, incluindo aumento da inadimplência. Nesse contexto, todas as empresas do Grupo, incluindo os ativos mais maduros, como a LAMSA e o MetrôRio, e o ativo mais representativo em receita e EBITDA, GRU Airport, sofrerão as consequências da queda significativa na demanda (e no faturamento).

Tal cenário de crise fez com que a classificação de riscos da Companhia e de empresas controladas fosse rebaixada, consequentemente elevando os riscos relacionados a declaração de vencimento antecipado de dívidas de indisponibilidade de capital e de insuficiência de recursos para o cumprimento de compromissos financeiros.

A Administração da Companhia, desde o início da pandemia, criou um comitê para gestão desta crise, com reuniões semanais para acompanhar e gerenciar de forma rápida e diligente os impactos relacionados à COVID 19, bem como determinar as providências a serem tomadas para mitigar os seus efeitos, dentre as quais:

- Medidas para assegurar a saúde dos colaboradores, suas famílias e de terceiros com quem eles têm contato:

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.5 - Alterações significativas

A Companhia e suas controladas adotaram as medidas de proteção para conter o avanço do vírus, recomendadas pela Organização Mundial de Saúde e pelo Ministério da Saúde, como a utilização de equipamentos individuais de segurança, disponibilização de álcool gel, afastamento de 2 metros de distância entre postos de trabalho dentre outras. A Companhia também orientou e solicitou que seus prestadores de serviços adotassem essas mesmas medidas. Dentre as ações do Grupo Invepar para conter o avanço do vírus, destacam-se:

- Adoção do regime de *Home Office* para todos os colaboradores onde essa modalidade é possível;
- Afastamento dos colaboradores pertencentes aos grupos de risco, com sintomas ou doentes;
- Realização de reuniões por videoconferência;
- Reforço na higienização de todos os locais de trabalho e dos locais públicos sob gestão das concessionárias do Grupo, incluindo, dentre outros: i) as estações e composições do MetrôRio; ii) os terminais do aeroporto de Guarulhos; e iii) as praças de pedágio e postos de atendimento das rodovias;
- Comunicação corporativa recorrente por e-mail e aplicativos de mensagens, visando informar e conscientizar todos os colaboradores sobre os riscos relacionados à disseminação do vírus, sobre as formas de prevenção e, ainda, endereços para obtenção de informações oficiais e para verificação das informações falsas (*Fake News*);
- Divulgação das informações relacionadas ao tema e veiculação de campanhas educativas por meio de vídeos, avisos sonoros e mensagens nos canais digitais das empresas do Grupo;
- Reuniões à distância entre gestores, incluindo a alta gestão (presidência e diretoria), e colaboradores do Grupo, para passar informações sobre os negócios, com espaço para perguntas respostas.

➤ Providências tomadas para preservar a saúde financeira da Companhia:

As ações voltadas para a saúde financeira e liquidez da Companhia face aos efeitos adversos nos negócios consequentes da pandemia do novo Coronavírus, quais sejam:

- Revisão dos orçamentos de custeio e de investimentos: Revisão do orçamento previsto para o ano corrente e para o próximo com manutenção apenas dos custos e investimentos essenciais para a continuidade dos negócios;
- Renegociação com fornecedores e de sua estrutura organizacional, incluindo a adoção das Medidas Provisórias nº 936 e 927/2020, utilizando-se da suspensão dos contratos de trabalho e redução de jornada como medida de contenção de custos;
- Otimização das operações: Suspensão temporária das operações no Terminal 1 de GRU Airport e das operações internacionais no Terminal 2, concentrando essas operações no Terminal 3, de forma a otimizar recursos e reduzir os custos operacionais do aeroporto;
- Postergação de pagamentos junto ao BNDES: Prorrogação por 6 meses do pagamento das parcelas de juros e principal dos contratos de financiamento firmados por MetrôRio e Via 040, no âmbito do pacote de medidas socioeconômicas aprovadas pelo BNDES em caráter emergencial e com o objetivo ajudar a mitigar os efeitos da pandemia do novo Coronavírus no Brasil;
- Reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão: Por meio de uma atuação setorial, coordenada entre a Companhia, outras empresas de infraestrutura e associações do setor, estão sendo promovidas conversas estruturadas com os poderes concedentes buscando restabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Em 04 de agosto de 2020, a ANAC aprovou a revisão extraordinária do Contrato de Concessão de GRU AIRPORT com o objetivo de recompor seu equilíbrio econômico-financeiro.;
- Estudos para soluções de liquidez: Com o auxílio de assessoria especializada, a Companhia está avaliando as alternativas de captação de recursos para injetar liquidez necessária para a sustentabilidade dos negócios a longo prazo.

A Política de Gestão de Riscos e Controles Internos adotada pela Invepar e suas Controladas, aprovada pela Diretoria Executiva da Companhia em 30/04/2015, está em processo de aprovação, após realizada sua revisão. Poderão ocorrer mudanças não significativas, sem alteração de escopo de atuação.

5. Gerenciamento de riscos e controles internos / 5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e

5.6. Outras informações relevantes

Não há outras informações relevantes além daquelas divulgadas na seção 5 deste Formulário de Referência.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

10.1. Comentários dos Administradores sobre as condições financeiras da Companhia

Neste item 10.1, serão apresentadas informações contábeis e gerenciais da Companhia, ambas de forma consolidada. As informações contábeis foram extraídas das Demonstrações Contábeis da Companhia. As Demonstrações Contábeis relativas aos exercícios sociais encerrados em 2020, 2019 e 2018 foram elaboradas em conformidade com as regras de consolidação previstas no CPC 36, em vigor desde 1º de janeiro de 2013. Em virtude disso, GRU Airport, concessionária controlada indiretamente pela Companhia, com 40,8% do capital social nos anos de 2020, 2019 e 2018, apresenta suas Demonstrações Contábeis 100% consolidadas, enquanto as Demonstrações Contábeis das coligadas e controladas em conjunto CRT, CBN, CRA, VLT e ViaRio estão refletidas pelo método da equivalência patrimonial. Cabe, ainda, informar que a partir do exercício social encerrado em 2020, a consolidação das contas de patrimônio e de resultados da LAMSA, METRORIO E METROBARRA foram reclassificadas para a linha de Ativo Mantido para a Venda, após assinatura de um Acordo de Reestruturação que prevê a redução significativa da dívida da INVEPAR envolvendo a sua troca por participações em empresas do Grupo, aprovado em Assembleia no dia 28 de setembro de 2020. Também a partir do exercício social encerrado em 2019, a consolidação das contas de patrimônio e de resultados da Via 040 passaram para a linha de Operações Descontinuadas, devido à publicação, em 19 de fevereiro de 2020, do Decreto Presidencial nº 10.248, que dispõe sobre a qualificação do trecho da rodovia federal BR-040/DF/GO/MG para fins de relicitação, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, conforme pedido apresentado pela Via 040 nos termos do Decreto Federal nº 9.957/2019. Em 14 de julho de 2020, a Diretoria da ANTT aprovou a permissão para celebração de aditivo contratual que direciona a relicitação da VIA040 e em 20 de novembro de 2020, a VIA040 e a ANTT assinaram Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da BR-040/DF/GO/MG, dando continuidade ao processo de relicitação previsto pelo Decreto Federal nº 9.957/2019, no âmbito do PPI. O Termo Aditivo estabelece, dentre outras matérias, as condições para prestação dos serviços de operação, manutenção, conservação e monitoração a serem mantidos pela VIA040 até 18 de fevereiro de 2022. Em 23 de setembro de 2020 e 08 de dezembro de 2020, as empresas HLASA Participações S.A. (“HLASA”) e HMOBI Participações S.A. (“HMOBI”), passaram a compor o quadro de investimento da Invepar, respectivamente, com participação de 100%.

As análises dos diretores que esclarecem os resultados obtidos e as razões para a flutuação nos valores das contas de resultado patrimoniais e de fluxo de caixa constituem uma opinião sobre os impactos ou efeitos dos dados apresentados nas Demonstrações Contábeis na situação financeira da Companhia. Os Diretores não podem garantir que a situação financeira e os resultados obtidos no passado venham a se reproduzir no futuro. Neste contexto, a Diretoria destaca que a partir do 1º trimestre de 2020, os resultados da Companhia passaram a sofrer os efeitos adversos relacionados à pandemia causada pelo coronavírus. A Diretoria recomenda aos leitores deste Formulário de Referência que verifiquem os Fatos Relevantes sobre o tema coronavírus, disponíveis no site de Relações com Investidores da Companhia (<https://ri.invepar.com.br/>) e no site da CVM (<http://www.cvm.gov.br>) e que acompanhem as divulgações sobre o tema que constarão nas Demonstrações Financeiras Intermediárias e Anuais de 2020, a serem divulgadas nesses mesmos canais.

As Demonstrações Contábeis para os exercícios encerrados em 2020, 2019 e 2018 foram preparadas e estão sendo apresentadas conforme as práticas adotadas no Brasil incluindo os pronunciamentos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (“CPC”) e conforme as normas internacionais de relatório financeiro (International Financial Reporting Standards – “IFRS”) e auditadas por auditores independentes.

A seguir serão prestadas as informações exigidas para a seção 10 do Formulário de Referência. Os valores de 2020 e 2019 foram extraídos das Demonstrações Contábeis relativas ao exercício social encerrado em 2020, que inclui a reapresentação dos números de 2019 em bases

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

comparáveis, ou seja, reclassificando os valores da LAMSA, METRORIO, METROBARRA e Via 040. Em razão da decisão da administração pela alienação conjunta das ações da CRA e da CBN, anunciada após a publicação das Demonstrações Contábeis de 2019, o resultado de equivalência das mesmas foi reclassificado Demonstrações de Resultado para a linha de “prejuízo dos ativos mantidos para venda”. Os números relativos aos exercícios sociais encerrados em 2018 e em 2017 foram extraídos das Demonstrações Contábeis relativas aos exercícios sociais encerrados em 2018 e em 2017.

a) Condições financeiras e patrimoniais gerais:

A Invepar encerrou 2020 com 11 concessões, das quais 8 no segmento de rodovias (incluindo a a LAMSA, Via040, CBN e CRA), 2 em mobilidade urbana (incluindo METRORIO e METROBARRA) e 1 aeroporto, o GRU Airport. O prazo médio remanescente dessas concessões ao final de 2020 era de 18,3 anos. A Companhia concentra seus ativos no Brasil. Dessa forma, os resultados operacionais e situação financeira da Companhia são diretamente afetados pelas condições econômicas gerais do País, em especial pelas taxas de juros, inflação, crescimento do produto interno bruto (“PIB”), indicadores de emprego e renda, políticas macroeconômicas e sociais dentre outros fatores.

Indicadores Selecionados	2020	2019	2020 x 2019	2018	2019 x 2018	2017	2018 x 2017
Receita Líquida de Serviços - R\$ Milhões	1.436,2	2.096,5	(660,2)	3.294,6	(1.198,1)	3.691,2	(396,7)
Caixa e Equivalentes de Caixa - R\$ Milhões	629,5	663,8	(34,3)	1.109,2	(445,5)	835,1	274,1
Capital Circulante Líquido	(2.637,1)	(1.397,4)	(1.239,7)	(2.345,7)	948,3	(2.495,4)	149,7
Endividamento Bruto - R\$ Milhões	22.948,8	24.101,3	(1.152,4)	23.726,4	374,8	23.262,9	463,5

A receita líquida de serviços da Companhia, em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018 era de R\$ 1.436,2, R\$2.096,5 (reapresentado, sem LAMSA, METRORIO e METROBARRA) e R\$3.294,6 milhões, respectivamente. Na opinião dos diretores, a queda do resultado em 2020 está relacionada substancialmente à queda na receita operacional e contabilização de perdas estimadas para créditos de liquidação duvidosa (PECLD) oriundas particularmente do segmento de Aeroportos, consequência da crise provocada pelo Coronavírus. Os efeitos da pandemia da COVID-19 nos negócios são considerados sem precedentes e, apesar das dificuldades reportadas, a administração da Companhia segue focada na continuidade dos serviços prestados.

Os recursos de caixa e equivalentes de caixa da Companhia, em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018 eram representados pelos montantes de R\$629,5, R\$663,8 e R\$1.109,2 milhões, respectivamente. A posição de caixa e equivalentes de caixa se manteve em linha quando comparado à 2019.

O capital circulante líquido negativo apresentado em 31 de dezembro de 2020, de acordo com os diretores, refere-se, principalmente, ao capital circulante líquido pela Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A., com saldo negativo de R\$1.213,0 milhões. Até 2020, era esperado que a GRU Airport possuísse capital circulante negativo com característica decrescente, com pico no terceiro trimestre de cada ano, após o pagamento da outorga fixa, sendo o caixa recomposto com o acúmulo de caixa operacional. Durante o ano de 2020 foi possível observar características diferentes em função dos efeitos adversos relacionados ao coronavírus. Em dezembro de 2017, com o intuito de melhorar a estrutura de capital para os próximos anos, a GRU Airport aderiu à reprogramação dos fluxos de pagamentos da contribuição fixa, instituída pela Lei nº 13.999/17, antecipando parcialmente o valor da outorga fixa de 2018 e postergando na mesma proporção o valor para 2031 e 2032. Em dezembro de 2020, em consequência da pandemia do COVID19, a Concessionaria aderiu a uma nova reprogramação dos fluxos de pagamentos da

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

contribuição fixa da seguinte forma: (1) Pagamento da contribuição fixa de 2020 em duas parcelas, com 50% vencendo em 18 de dezembro de 2020, e os outros 50% a serem pagos junto com as outorgas fixas dos anos de 2029, 2030 e 2031; e (2) Postergação dos vencimentos das outorgas de 2021, 2022, 2023 e 2024 passando de 11 de julho para 18 de dezembro de cada ano.

Em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, a Companhia apresentou, em seu resultado consolidado, passivos circulantes superiores aos ativos circulantes nos montantes de R\$2.637,1, R\$ 1.397,4 milhões e R\$ 2.345,7 milhões, respectivamente. Segundo a diretoria, o motivo para isso está, principalmente, nos vencimentos de curto prazo nas linhas de Empréstimos e Financiamento e de Debêntures.

O endividamento bruto da Companhia, representado pelo passivo circulante e o passivo não circulante, em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, eram de R\$22.948,8, R\$ 24.101,3 milhões e R\$ 23.726,4 milhões, respectivamente. A diretoria esclarece que, , as empresas do grupo Invepar deram preferência às captações de recursos de longo prazo mediante financiamentos junto ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico ("BNDES"), emissão de debêntures não conversíveis em ações e empréstimos de longo prazo, com o objetivo de alongar o perfil da dívida, visando equalizar o capital circulante líquido.

b) Estrutura de capital e possibilidade de resgate de ações ou quotas, indicando:

A tabela abaixo ilustra a evolução da nossa estrutura de capital (em milhares de reais):

	2020	2019	2018
Endividamento bruto	22.948,8	24.101,3	23.726,4
Total de caixa e equivalente de caixa	629,5	663,8	1.109,2
Endividamento líquido	22.319,4	23.437,5	22.617,2
Patrimônio líquido	(1.692,5)	(280,2)	1.791,71

Em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, a estrutura de capital da Companhia era respectivamente composta por:

	2020	2019	2018
Capital próprio	-7,96%	-1,18%	7,02%
Capital de terceiros	107,96%	101,18%	92,98%

As captações externas são vinculadas aos procedimentos de gestão de recursos em que não há exposição desnecessária dos seus ativos. Além disso, a Companhia realiza um contínuo acompanhamento de mercado para melhorar as condições de suas negociações.

Hipóteses de resgate: Os Diretores informam que a Companhia não possui ações resgatáveis emitidas ou em circulação, nem disposições em seu Estatuto Social prevendo tal possibilidade.

Fórmula de cálculo do valor de resgate: Os Diretores informam que não há uma fórmula de cálculo do valor de resgate, uma vez que a Companhia não possui ações resgatáveis emitidas ou em circulação, nem disposições em seu Estatuto Social prevendo tal possibilidade.

c) Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos:

Os recursos de caixa e equivalentes de caixa da Companhia totalizavam, em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018 era de R\$ 629,5, R\$ 663,8 milhões e R\$ 1.109,2 milhões, respectivamente.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

	<u>2020</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Dívida - Curto prazo			
Empréstimos e financiamentos	302.202	276.331	1.264.254
Debêntures	2.004.102	411.533	982.684
Dívida - Longo Prazo			
Empréstimos e financiamentos	2.379.177	2.785.952	3.297.252
Debêntures	925.545	3.974.169	3.751.956
Caixa e equivalente de caixa	629,5	663,8	1.109,2
Ebtida	1.338,3	1.593,0	1.945,0
Dívida líquida/Ebtida	3,40	4,10	4,07

Ao longo dos últimos anos, a Companhia manteve controlada sua alavancagem medida pela relação Dívida Líquida/EBITDA. No entanto, os Diretores acreditam ainda ser necessários alongar o passivo de curto prazo, especialmente os financeiros, buscando reperfilamento da dívida em prazo e condições adequadas as expectativas de geração de caixa e execução do plano de negócios.

As principais fontes de recursos da Companhia são o caixa gerado por meio das atividades operacionais desenvolvidas por suas controladas e coligadas e empréstimos, financiamentos e emissão de valores mobiliários. De 1º de janeiro de 2017 até 31 de dezembro de 2020, a Companhia contraiu empréstimos para financiar o início das atividades operacionais de suas controladas e coligadas, para realizar a aquisição do direito de outorga de concessões e para capital de giro.

Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, o EBITDA (conforme abaixo definido) da Companhia totalizou R\$601,6, R\$1.122,5 milhões e R\$ 1.719,5 milhões, respectivamente. O EBITDA consiste no lucro antes do imposto de renda e contribuição social com o acréscimo da participação minoritária, do imposto de renda e contribuição social correntes e diferidos, das receitas (despesas) financeiras líquidas, depreciação e amortização.

Além do EBITDA, a Companhia utiliza o EBITDA Ajustado, o qual consiste no EBITDA da Companhia, excluindo-se a margem de construção (diferença entre a receita de construção e o custo de construção), a provisão para manutenção, os resultados do Ativo Mantido para Venda, os resultados das Operações Descontinuadas e os lançamentos de *Impairment*. Nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018 o EBITDA Ajustado da Companhia totalizou R\$1.378,1 milhões, R\$ 1.972,0 milhões e R\$ 1.968,0 milhões, respectivamente.

Mais informações sobre o EBITDA e o EBITDA Ajustado podem ser verificados no Relatório da Administração da Companhia.

d) Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não circulantes utilizadas:

De 1º de janeiro de 2018 até 31 de dezembro de 2020, a Companhia financiou suas atividades, especialmente para a implantação e manutenção dos seus projetos e de suas controladas e coligadas, bem como para o cumprimento de seus respectivos objetivos sociais, por meio de captação de recursos através de contratos financeiros de curto, médio e longo prazo firmados com instituições financeiras de primeira linha, emissão de valores mobiliários, tais como debêntures e debêntures conversíveis, além de receita decorrente do fluxo de caixa operacional das controladas e coligadas.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Durante o ano de 2020, devido aos efeitos da pandemia do COVID-19, a Companhia tomou algumas medidas e ações de curto prazo que trouxeram alívio imediato para o caixa, dentre os quais:

- Revisão dos orçamentos de custeio e de investimentos: Revisão do orçamento previsto para o ano corrente e para o próximo com manutenção apenas dos custos e investimentos essenciais para a continuidade dos negócios;
- Renegociação com fornecedores e de sua estrutura organizacional, incluindo a adoção das Medidas Provisórias nº 936 e 927/2020, utilizando-se da suspensão dos contratos de trabalho e redução de jornada como medida de contenção de custos;
- Otimização das operações: Suspensão temporária das operações no Terminal 1 de GRU Airport e das operações internacionais no Terminal 2, concentrando essas operações no Terminal 3, de forma a otimizar recursos e reduzir os custos operacionais do aeroporto;
- Postergação de pagamentos junto ao BNDES: Adesão, a partir de 15 de abril de 2020, ao programa de *standstill* implantado pelo BNDES, paralisando por 6 meses o pagamento das parcelas de juros e principal dos contratos de financiamento firmados por GRU Airport e MetrôRio no âmbito do pacote de medidas socioeconômicas aprovadas pelo banco em caráter emergencial. O MetrôRio conseguiu a postergação por mais 6 meses, contados a partir de outubro de 2020.
- Postergação do pagamento da Outorga de GRU AIRPORT: Adesão à postergação do pagamento da outorga fixa e variável da Concessionária, nos termos da Lei 14.034 de 5 de agosto de 2020; e
- Reestruturação da 8ª emissão de debêntures do MetrôRio: Prorrogação para abril de 2021 do início do pagamento de juros e amortizações mensais da 8ª emissão de debêntures do MetrôRio, gerando fôlego adicional ao caixa.

Para maiores informações acerca dos principais contratos financeiros da Companhia, vide item 10.1 “f”.

e) Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez:

Os Diretores da Companhia também avaliam, frequentemente, novas oportunidades de negócio, e podem vir a financiar tais investimentos com o caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras, com o caixa gerado pelas operações da Companhia, com a contratação de empréstimos e financiamentos, bem como pela combinação de tais mecanismos.

Durante o ano de 2020, devido aos efeitos da pandemia do COVID-19, a Companhia buscou soluções para o médio e longo prazo, com ações que precisam ser estruturadas e aprovadas junto a bancos, credores e órgãos reguladores no sentido de alongar o calendário de pagamento da dívida e de obter os reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão:

- Estudos para soluções de liquidez: Com o auxílio de assessoria especializada, a diretoria da Companhia segue avaliando as alternativas de captação de recursos para injetar liquidez necessária para a sustentabilidade dos negócios a longo prazo.
- Reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão: Por meio de uma atuação setorial, coordenada entre a Companhia, outras empresas de infraestrutura e associações do setor, estão sendo promovidas conversas estruturadas com os poderes concedentes buscando restabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Em 04 de agosto de 2020, a ANAC aprovou a revisão extraordinária do Contrato de Concessão de GRU AIRPORT com o objetivo de recompor seu equilíbrio econômico-

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

financeiro.

- Acordo de Reestruturação: Após as aprovações em Assembleias Gerais de Acionistas e de Debenturistas, foi assinado um Acordo de Reestruturação que prevê uma solução definitiva para a estrutura de capital da Companhia, com redução significativa da dívida da INVEPAR, envolvendo a sua troca por participações em empresas do Grupo. O desenho definitivo desta reestruturação ainda está em construção e está sujeito a uma série de condições precedentes e aprovações regulatórias. O Acordo de Reestruturação é um passo importante para uma solução definitiva para o passivo financeiro da INVEPAR.
- Sob o âmbito regulatório, a Advocacia Geral da União (AGU), emitiu Parecer nº 261/2020, à Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, no qual conclui pelo direito das concessionárias a terem seus contratos de concessão reequilibrados em decorrência dos impactos da referida pandemia. Sendo assim, a avaliação da Companhia e suas controladas é que os contratos serão reequilibrados pelos efeitos advindos da pandemia e que tais reequilíbrios seriam suficientes para a recuperação dos ativos não monetários, bem como a realização do imposto de renda e contribuição social diferidos.

A Companhia apresentou capital circulante líquido negativo, em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018, de R\$2.637,1, R\$1.397,4 e R\$ 2.345,7 milhões, respectivamente. Os Diretores informam que, caso seja necessário, a Companhia pode buscar as fontes de recursos citadas no item 10.1 “c” acima, além de desinvestimentos como soluções de liquidez. A alienação da LAMSA, METRORIO, METROBARRA, CRA e CBN são exemplo recentes de desinvestimentos.

f) Níveis de endividamento e as características de tais dívidas, descrevendo:**(i) contratos de empréstimo e financiamento relevantes****Posição de Empréstimos, financiamentos e debêntures:**

Os saldos de empréstimos, financiamentos e debêntures apresentados na tabela abaixo nas datas indicadas foram preparados e estão sendo apresentados conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil incluindo os pronunciamentos emitidos pelo CPC e conforme as normas internacionais de relatório financeiro IFRS.

	2020	2019	2018
Circulante			
Empréstimos e financiamentos	302.202	276.331	1.264.254
Debêntures	2.004.102	411.533	982.684
	<u>2.306.304</u>	<u>687.864</u>	<u>2.246.938</u>
Não circulante			
Empréstimos e financiamentos	2.379.177	2.785.952	3.297.252
Debêntures	925.545	3.974.169	3.751.956
	<u>3.304.721</u>	<u>6.760.121</u>	<u>7.049.208</u>
Total			
Empréstimos e financiamentos	2.681.379	3.062.283	4.561.506
Debêntures	2.929.647	4.385.703	4.734.640
	<u>5.611.025</u>	<u>7.447.986</u>	<u>9.296.146</u>

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais**Endividamento por Empresas:**

Empresa	Tipo / Credor	Moeda	Vencimento	Indexador	Encargos anuais	Garantia	Total circulante	Total não circulante	31/12/2020	31/12/2019
CLN	BNB II	Real	dez-24	-	4,12%	(b)	6.112	17.154	23.266	23.758
CLN	(-) Custo de captação	Real	dez-24	-	-	-	(32)	(43)	(75)	(117)
GRU AIRPORT	BNDES e outros	Real	dez-27	TJLP	2,80% e 3,40%	(b)	296.122	2.364.592	2.660.714	2.660.422
GRU AIRPORT	Debêntures	Real	dez/25 e out/26	IPCA	6,40% e 7,86%	(b)	105.336	585.527	690.863	717.198
GRU AIRPORT	(-) Custo de captação	Real	dez-25	-	-	-	(945)	(3.907)	(4.852)	(5.818)
LAMSA *	Debêntures	Real	mai-27	TR	9,5%	(b)	-	-	-	239.017
LAMSA *	ITALU/SANTANDER	Real	mar-20	USD	-	(b)	-	-	-	8.105
METRÔRIO *	BNDES	Real	out-24	TJLP	1,72%	(b)	-	-	-	175.721
METRÔRIO *	Caixa Econômica	Real	jun-34	TR	7,80%	(b)	-	-	-	224.105
METRÔRIO *	Debêntures	Real	set-21	CDI	5,0%	(a)	-	-	-	590.460
METRÔRIO *	BB - Conta garantia	Real	-	-	-	-	-	-	-	-
METRÔRIO *	(-) Custo de captação	Real	jun-34	-	-	-	-	-	-	(5.465)
METROBARRA *	Debêntures	Real	dez-29	TR	9,69%	(b) e (c)	-	-	-	907.894
METROBARRA *	(-) Custo de captação	Real	dez-29	-	-	-	-	-	-	(157)
INVEPAR	Debêntures	Real	abr/21 e out/24	IPCA	12,6%	(b)	1.899.768	343.925	2.243.693	1.994.368
INVEPAR	(-) Custo de captação	Real	abr/21 e out/24	-	-	-	(57)	-	(57)	(278)
							<u>2.306.304</u>	<u>3.307.248</u>	<u>5.613.552</u>	<u>7.529.213</u>
Aplicação financeira vinculada							<u>-</u>	<u>(2.526)</u>	<u>(2.526)</u>	<u>(81.228)</u>
Total dívida líquida							<u>2.306.304</u>	<u>3.304.722</u>	<u>5.611.026</u>	<u>7.447.985</u>

Onde:

- (a) Sem Garantia.
(b) Garantia de Projeto (representado pelo "i")
(c) Fiança ou Aval do Acionista..

(

i - Garantia de Projeto: Penhor de ações e/ou Cessão Fiduciária dos Diretos Creditórios, e/ou Cessão Fiduciária dos Diretos Emergentes, Alienação Fiduciária de Ativos Financeiros e/ou Conta Reserva.

(*) Empresas classificadas como mantidas para venda

Abaixo estão descritas as dívidas mais relevantes do grupo contratadas ou emitidas nos 3 últimos exercícios sociais:

Em 2020:

- a) Em 26 de março de 2020 o MetroRio tomou capital de giro com o Banco do Brasil no valor de R\$18.000. Sobre o saldo devedor, incidem juros correspondentes a 419% do CDI. O vencimento da linha de crédito é trimestral com renovação automática.

Em 2019:

- a) Em 27 fevereiro de 2019, foi aprovada em Assembleia a 5ª emissão de debêntures conversíveis em ações, da espécie quirografária, com garantia real adicional, em série única, no montante total de até R\$ 1, 370 bilhão com vencimento de 24 meses contados da data de emissão. A emissão foi 100% integralizada na data de emissão, sendo 71.217 debêntures adquirida pelo Mubadala e 65.783 debêntures por acionistas da Invepar.

- b) Em 10 de julho de 2019, GRU Airport realizou a sua 4ª emissão de Notas Promissórias Comerciais. Foram emitidas 27 Notas Promissórias no valor nominal unitário de R\$ 10.000, totalizando R\$ 270.000 em série única e remuneração anual de 146% do CDI. A amortização das Notas Promissórias juntamente com os pagamentos de juros tem prazo

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

final de 150 dias, podendo ser resgatadas antecipadamente. Até 31 de dezembro de 2019, a Companhia resgatou o total de Notas Promissórias emitidas no valor de R\$ 270.000, as quais foram resgatadas da seguinte forma: 4 Notas Promissórias no valor de R\$ 40.000 em setembro de 2019, 13 Notas Promissórias no valor de R\$ 130.000 em outubro de 2019 e 10 Notas Promissórias no valor de R\$ 100.000 em novembro de 2019.

Em 2018:

- a) A Controlada da Companhia MetrôRio realizou, em 12 de março de 2018, a 8ª emissão de debêntures simples, da espécie quirografária, com garantia adicional real, não conversíveis em ações e série única. A emissão conta com fiança da Controlada e cessão fiduciária de parte da receita do MetrôRio como garantia, conforme detalhado na escritura. A emissão totalizou o montante de R\$ 550 milhões e o prazo de vencimento é de 5 anos contados da data da emissão, ou seja, 13 de março de 2023. As debêntures possuem remuneração de CDI +3,1% a.a. Os juros são pagos anualmente, entre a data da emissão até o 24º mês, sendo os pagamentos devidos no dia 12 de março de 2019 e no dia 12 de março de 2020, e, mensalmente, a partir do 25º mês, sempre no dia 12 de cada mês, sendo o primeiro em 12 de abril de 2020. A amortização do principal ocorrerá em 36 parcelas mensais, iguais e consecutivas, sendo a primeira amortização no 25º mês contados a partir da data de emissão. Em 31 de dezembro de 2018, o saldo do valor principal mais os juros menos o custo incorrido na emissão das debêntures era de R\$592,4 milhões.

(ii) outras relações de longo prazo com instituições financeiras;

Os Diretores informam que nos últimos 3 exercícios sociais, a Companhia, no curso normal dos seus negócios, criou e manteve relacionamento comercial com as principais instituições financeiras atuantes no país, respeitando-se as regulamentações aplicáveis aos mercados de capitais, bancário e de seguros. As relações estabelecidas entre a Companhia e as instituições estão descritas neste Formulário de Referência. Portanto, não há outras relações de longo prazo estabelecida com instituições financeiras.

(iii) grau de subordinação entre as dívidas;

Não existe grau de subordinação contratual entre as dívidas quirografárias. As dívidas que são garantidas com garantia real contam com as preferências e as prerrogativas previstas em lei.

(iv) eventuais restrições impostas à companhia, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário, bem como se a companhia vem cumprindo essas restrições

Empresas	Covenants	2018	2019	2020
LAMSA	EBITDA / Resultado Financeiro ($\geq 1,5$)	11,31	13,05	6,0
	Dívida Líquida / EBITDA LTM ($\leq 2,0$)	0,80	0,72	1,45

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

	ICSD ($\geq 1,3$)	1,45	3,35	0,57
CART	Patrimônio Líquido / Ativo ($>20\%$)	26,05%	31,89%	-
	ICSD ($\geq 1,2$)	1,29	1,39	-
Metrô Rio	EBITDA / Resultado Financeiro Líquido ($\geq 2,00$)	2,34	2,43	1,03
	Dívida Líquida / EBITDA ($\leq 3,5$) *	N/A	N/A	N/A
	Dívida Líquida / EBITDA **	3,37	3,19	(9,84)
	ICSD ($\geq 1,0$)	1,37	1,06	(1,92)
Metrô Barra	ICSD ($\geq 1,3$)	2,07	1,96	1,18
Invepar	Capital Social/(Dívida Líquida + Capital Social) ($\geq 20\%$)	79,66%	68,82%	68,77%

*Dívida quitada em mar/2018

**Dívida contratada em mar/2018, com os seguintes limites para cada ano 2018: $\leq 4,8$; 2019: $\leq 3,5$; e demais anos: $\leq 3,0$

Houve quebra de *Covenants* em 31 de dezembro de 2020 na MetrôRio, porém a Companhia vinha desde meados de 2020 estruturando uma nova emissão de debêntures que substituiria todas as dívidas anteriores. A nova emissão foi realizada em janeiro de 2021 e em fevereiro todos os credores antigos já haviam sido pagos.

Na Lamsa e no MetroBarra também houve quebra de *covenants*. As Companhias já solicitaram *waiver* de seus credores mas ainda não obtiveram retorno.

Seguem abaixo as principais restrições dos contratos de financiamento:

Hipóteses de Vencimento Antecipado

- Os contratos de financiamento nas empresas INVEPAR, LAMSA, METRÔRIO, CLN e GRU AIRPORT (Partes Relacionadas) possuem cláusulas restritivas limitando o endividamento, contratação de novas dívidas, e emissão de novos valores mobiliários, conforme regulamentadas nos contratos de financiamento e/ou Emissões.
- Os contratos de financiamento nas empresas INVEPAR, METRÔRIO, METROBARRA, CLN e GRU AIRPORT (Partes Relacionadas) possuem cláusulas de restrições à distribuição de dividendos, conforme regulamentadas nos contratos de financiamento e/ou Emissões.
- Os contratos de financiamento nas empresas INVEPAR, LAMSA, METRÔRIO, GRU AIRPORT e CLN (Partes Relacionadas) possuem cláusulas de restrições à alienação de ativos, conforme regulamentadas nos contratos de financiamento e/ou Emissões.
- Os contratos de financiamento de longo prazo nas empresas INVEPAR, LAMSA, CLN, METRÔRIO, METROBARRA e GRU AIRPORT e VIA040 (Partes Relacionadas) possuem cláusulas de restrições à alienação de controle acionário regulamentadas nos contratos de financiamento e/ou Emissões.

Nos termos dos contratos de dívida, empréstimo, financiamento, e emissões de valores mobiliários, a Companhia e sociedades controladas pelo mesmo controlador da Companhia estão sujeitas ao cumprimento de obrigações específicas. O descumprimento de tais obrigações sem a anuência dos respectivos credores poderá resultar na declaração do vencimento antecipado de tais contratos e na execução das garantias constituídas em relação aos mesmos. A declaração do vencimento antecipado de dívidas também poderá

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

resultar no vencimento antecipado de dívidas assumidas no âmbito de outros contratos financeiros (cross default e cross acceleration).

A cláusula de cross default prevista no contrato celebrado pela Companhia é padrão de mercado.

Eventual declaração de vencimento antecipado da dívida do MetroBarra, poderia por sua vez, desencadear o vencimento antecipado cruzado (cross default) de dívidas das companhias que integram o grupo econômico da INVEPAR: (i) Instrumento particular da 3ª Emissão de debêntures simples, conversíveis em ações, da espécie quirografária, com garantia real adicional, em serie única, para distribuição pública, com esforços restritos de colocação, sob regime misto de colocação, da Invepar S.A. com saldo em dez/20 de R\$ 526.841 (ii) Instrumento particular de Escritura da 5ª Emissão de debêntures conversíveis em ações, da espécie quirografária, com garantia real adicional, em serie única, para distribuição pública, com esforços restritos, da Invepar S.A. com saldo em dez/20 de R\$ 1.717.180 (iii) Contratos de Honra Voluntária das Cartas Fiança da Via 040, celebrado em 14 de outubro de 2020 com saldo em dez/20 de R\$ 893.775 (iv) Instrumento particular de Escritura da 7ª Emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, com garantia fidejussória adicional, em serie única, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, da Concessionária Via Rio S.A., com saldo em dez/20 de R\$ 607.053.

As empresas Invepar, LAMSA e MetrôBarra possuem cláusulas de possível vencimento antecipado no caso de rebaixamento de rating conforme tabela abaixo:

Empresa	Rating limite
Invepar	BBB+
LAMSA	BBB+
MetrôBarra	BBB-

As três tiveram seus ratings rebaixados em 2020, entretanto foi concedido *waiver* pelos credores para não decretação de vencimento antecipado. Invepar: deliberado em AGD que não seria decretado vencimento antecipado. Lamsa: suspensão da cláusula de rating mínimo até 31 de julho de 2021. MetroBarra: suspensão da cláusula de rating mínimo até 10 de julho de 2021.

Informações mais detalhadas sobre as restrições e obrigações dos contratos de financiamento podem ser verificadas no item 10.9.

(g) limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

2020

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

TOMADOR	Dívida	Valor contratado (R\$ mil)	% Liberado	% a Liberar
INVEPAR	5ª emissão de debêntures	1.370.000	100%	0%
INVEPAR	3ª emissão de debêntures	313.740	100%	0%
LAMSA	2ª emissão de debêntures	386.722	100%	0%
LAMSA	Lei 4131 - Santander	50.000	100%	0%
CLN	BNB	35.610	100%	0%
Via040*	Bradesco, BBB, Itaú e DBMG	888.361	100%	0%
Via040	BB	12.026	100%	0%
METRÔ RIO	BNDES	422.410	100%	0%
METRÔ RIO	CEF	240.000	100%	0%
METRÔ RIO	8ª emissão de debêntures	550.000	100%	0%
METRÔBARRA	Debêntures de Longo Prazo	932.861	100%	0%
GRU AIRPORT	BNDES	3.477.300	80%	20%
GRU AIRPORT	2ª emissão de debêntures	300.000	100%	0%
GRU AIRPORT	3ª emissão de debêntures	300.000	100%	0%

2019

TOMADOR	Dívida	Valor contratado (R\$ mil)	% Liberado	% a Liberar
INVEPAR	5ª emissão de debêntures	1.370.000	100%	0%
INVEPAR	3ª emissão de debêntures	313.740	100%	0%
INVEPAR	4ª emissão de debêntures	650.000	100%	0%
LAMSA	2ª emissão de debêntures	386.722	100%	0%
LAMSA	Lei 4131 - Santander	50.000	100%	0%
CLN	BNB	35.610	100%	0%
CART	2ª emissão de debêntures	750.000	100%	0%
CART	BNDES	1.052.243	99%	1%
Via040*	BNDES	965.750	91%	0%
Via040	BB	12.026	100%	0%
METRÔ RIO	BNDES	422.410	100%	0%
METRÔ RIO	CEF	240.000	100%	0%
METRÔ RIO	8ª emissão de debêntures	550.000	100%	0%
METRÔBARRA	Debêntures de Longo Prazo	932.861	100%	0%

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

GRU AIRPORT	CCB - Daycoval	30.000	100%	0%
GRU AIRPORT	BNDES	3.477.300	80%	20%
GRU AIRPORT	2ª emissão de debêntures	300.000	100%	0%
GRU AIRPORT	3ª emissão de debêntures	300.000	100%	0%
GRU AIRPORT	4ª emissão de notas promissórias	270.000	100%	0%
* apesar do contrato ainda não ter sido 100% liberado, foi acordado com o BNDES e os fiadores que não haverá novas liberações.				

2018

TOMADOR	Dívida	Valor contratado (R\$ mil)	% Liberado	% a Liberar
INVEPAR	3ª emissão de debêntures	313.740	100%	0%
INVEPAR	4ª emissão de debêntures	650.000	100%	0%
LAMSA	2ª emissão de debêntures	386.722	100%	0%
LAMSA	Lei 4131 - Santander	50.000	100%	0%
CLN	BNB	35.610	100%	0%
CART	2ª emissão de debêntures	750.000	100%	0%
CART	BNDES	1.052.243	99%	1%
Via040*	BNDES	965.750	91%	0%
Via040	BB	12.026	100%	0%
METRÔ RIO	BNDES	422.410	100%	0%
METRÔ RIO	CEF	240.000	100%	0%
METRÔ RIO	8ª emissão de debêntures	550.000	100%	0%
METRÔBARRA	Debêntures de Longo Prazo	932.861	100%	0%
GRU AIRPORT	CCB - Daycoval	30.000	100%	0%
GRU AIRPORT	BNDES	3.477.300	80%	20%
GRU AIRPORT	2ª emissão de debêntures	300.000	100%	0%
GRU AIRPORT	3ª emissão de debêntures	300.000	100%	0%
* apesar do contrato ainda não ter sido 100% liberado, foi acordado com o BNDES e os fiadores que não haverá novas liberações.				

(h) Alterações significativas em cada item das demonstrações contábeis:**DEMONSTRAÇÕES DE RESULTADO****Exercício Social Encerrado em 2020**

A tabela abaixo indica comparação das demonstrações de resultados consolidadas da Companhia nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

	2020	A.V. %	2019	A.V. %	2020/2019 Var. %
			Reapresentado		
Receita de serviços	1.436.216	97,32%	2.096.452	92%	-31,49%
Receita de construção	39.543	2,68%	174.037	8%	-77,28%
Receita líquida	1.475.758	100,00%	2.270.489	100%	-35,00%
Custo de serviços	(1.370.317)	-92,86%	(1.473.304)	-65%	-6,99%
Custo de construção	(39.543)	-2,68%	(174.037)	-8%	-77,28%
Lucro bruto	65.899	4,47%	623.148	27%	-89,42%
Despesas gerais e administrativas	(333.793)	-22,62%	(202.875)	-9%	64,53%
Equivalência patrimonial	2.097	0,14%	8.004	0%	-73,80%
Outras despesas/receitas operacionais	643.445	43,60%	(309.159)	-14%	-308,13%
Result. antes das rec. e desp. financeiras	377.649	25,59%	119.118	5%	217,04%
Receitas financeiras	406.102	27,52%	449.309	20%	-9,62%
Despesas financeiras	(2.073.172)	-140,48%	(1.997.916)	-88%	3,77%
Resultado antes dos impostos	(1.289.421)	-87,37%	(1.429.489)	-63%	-9,80%
Imposto de renda e contribuição social	589.987	39,98%	(183.729)	-8%	-421,12%
Prejuízo do exercício operações continuadas	(699.435)	-47,39%	(1.613.218)	-71%	-56,64%
Atribuível aos acionistas não controladores		0,00%	(518.147)	-35%	-100,00%
Atribuível aos acionistas controladores	(699.435)	-47,39%	(1.095.071)	-48%	-36,13%
Prejuízo do exercício de ativo mantido para venda e operações descontinuadas atribuível aos acionistas controladores	(715.165)		(457.714)		56,25%
Prejuízo do exercício	(1.414.600)		(2.070.932)		-31,69%
Atribuível aos acionistas não controladores	(75.140)		(518.147)		-85,50%
Atribuível aos acionistas controladores	(1.339.460)		(1.552.785)		-13,74%

Os Diretores comentam abaixo as principais variações nas demonstrações de resultados consolidadas da Companhia nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019.

Receita líquida de serviço

A receita líquida de serviços passou de R\$ 2.096,5 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 1.436,2 milhões em 31 de dezembro 2020, ou seja, uma queda de R\$ 660,0 milhões, ou 31,5%. Essa queda ocorreu principalmente devido aos fatores descritos abaixo.

	2020	2019 Reapresentado
(Em milhares de reais)		
Segmento Rodovias	60.461	58.182
Segmento Aeroportos	1.375.755	2.038.270
Total	1.436.216	2.096.452

Segmento de Rodovias: Crescimento de R\$ 2,3 milhões (+3,9%) em relação a 2019, principalmente por aumento decorrente do incremento do número de VEPs e do tráfego na via, além de reajustes tarifários concedidos ao longo do ano de 2020;

Segmento de Aeroportos: Queda de R\$ 662,5 milhões (-32,5%) em relação ao ano anterior, principalmente pelo surto da Covid-19, houve cancelamento de rotas e redução de frotas das cias aéreas.

- i. Passageiros R\$ -438,0 MM (-59,4%): a. queda de 53,4% de PAX pagantes (2020: 20,2 MM x 2019: 43,0 MM) em virtude da pandemia da COVID-19;

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

- ii. Aeronaves R\$ -123,3 MM (-34,0%): Queda de MTA de 46,6% (2020: 155.912 x 2019: 291.987). Até o mês de fev/20, a quantidade de aeronaves estava com performance favorável quando comparada com o mesmo período de 2019, no entanto, o surto da Covid-19 causou cancelamento de rotas e redução de frotas das cias aéreas;
- iii. Cargas R\$+4,8 MM (+0,8%): i. Importação R\$+7,5 MM (+1,3%): embora o volume das cargas de importação tenha apresentado queda de 27,7% frente ao mesmo período do ano anterior (2020: 108,8 kton x 2019: 150,6 kton), o R\$ CIF/Kg cresceu 24% (2020: R\$ 659 x 2019: R\$ 530), em razão do aumento do valor agregado da carga importada e pela alta do dólar;
- iv. Exportação R\$-2,8 MM (-20,3%): Queda de 25,1% no volume de carga de exportação (2020: 100,0 mil ton x 2019: 133,5 mil ton). As cargas de exportação apresentam baixíssimo valor agregado, e com isso, não há compensação da receita, como acontece em importação.

Receita de construção

A receita de construção passou de R\$ 174,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 39,5 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, uma queda de R\$ 134,5, ou -77,28%. Essa queda ocorreu, exclusivamente, em GRU Airport devido à redução no volume de CAPEX.

Custo dos serviços prestados e Despesas gerais e administrativas

O custo dos serviços prestados passou de R\$ 1.473,3 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 1.370,3 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, uma queda de R\$ 103,0 milhões, ou -7,0%. As despesas gerais e administrativas passaram de R\$ 194,9 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$333,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essas variações ocorreram principalmente em função dos seguintes fatores:

(Em milhares de reais)	2020	2019 Reapresentado
Segmento Rodovias	41.683	40.103
Segmento Aeroportos	1.575.007	1.569.051
Segmento Mobilidade Urbana	81	-
Holding	87.339	59.090
Total	1.704.110	1.668.244
Custos dos serviços prestados	1.370.317	1.473.304
Despesas gerais e administrativas	333.793	194.940

Segmento de Aeroportos: Decréscimo de R\$104,3 milhões (32,5%) relacionado principalmente à revisão de escopos de contratos com alteração da tarifa por acesso e mínimo contratual causado pela pandemia do Covid-19, além da queda no valor da Outorga variável acompanhando o decréscimo da receita. E aumento de R\$110,1 milhões (85,0%) relacionado principalmente à alteração da premissa para contabilização do PCLD em ago/20.

Segmento Holding: Acréscimo de R\$21,0 milhões (32,3%) relacionado principalmente aos custos com assessoria e consultoria.

Custo de construção

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

O custo de construção passou de R\$174,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$39,5 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, uma queda de R\$ 134,5, ou -77,28%. Essa queda ocorreu, exclusivamente, em GRU Airport.

Lucro bruto

Em função dos motivos explicados acima, o lucro passou de R\$623,1 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019 para R\$66,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020, ou seja, uma redução de R\$ 557,3milhões, ou -89,4%

Outras receitas e despesas operacionais, líquidas

As outras receitas e despesas operacionais, líquidas passaram de um saldo de despesas de R\$ 309,2 milhões em 2019 para receitas de R\$ 643,4 milhões, ou seja, um aumento de R\$ 952,6 milhões ou 308,1%, devido, principalmente, à: (i) registro, na holding, de receita e custo de alienação da CART em abril, além da reversão de *impairment* da VIA040; e (ii) liberação retroativa de ago/14 até set/20 do reequilíbrio APAC e Reequilíbrio Covid-19. Baixa do Repasse da Avianca, na controlada GRU Airport.

Despesas financeiras líquidas

As despesas financeiras líquidas passaram de R\$1.549,0 milhões em 2019 para R\$1.667,1 milhões em 2020, ou seja, um aumento de R\$118,5 milhões, ou 7,7%. Esse aumento ocorreu, principalmente, devido: (i) ajuste a Valor Presente (AVP) da Outorga Fixa de GRU Airport, reajustada pelo IPCA (4,52% em 2020 x 4,31% em 2019); e em contrapartida (ii) ganhos na holding relacionados aos derivativos.

Imposto de renda e contribuição social

A despesa de imposto de renda e da contribuição social passou de uma despesa de R\$184,0 milhões em 2019 para uma receita de R\$ 590,0 milhões em 2020, ou seja, um aumento de R\$ 774,0 milhões, ou 421,1%. Essa variação ocorreu principalmente pela constituição IRPJ e CSLL diferidos, no montante de R\$ 773,0 milhões na controlada GRU Airport, devido à revogação da IN CVM371.

Prejuízo do exercício

Em função dos motivos explicados acima, o prejuízo do exercício passou de R\$ 2.071,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019 (prejuízo atribuído aos acionistas controladores foi de R\$ 1.552,8 milhões e aos acionistas não controladores, R\$ 518,1 milhões), para um prejuízo de R\$1.414,6 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020 (prejuízo atribuído aos acionistas controladores foi de R\$1.339,5 milhões e aos acionistas não controladores, R\$ 75,1 milhões), ou seja, uma queda de R\$ 656,3 milhões, ou -31,69%.

Exercício Social Encerrado em 2019

A tabela abaixo indica comparação das demonstrações de resultados consolidadas da Companhia nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

	2019	A.V. %	2018	A.V. %	2019/2018 Var. %
	Reapresentado				
Receita de serviços	2.096.452	92,33%	3.294.573	99%	-36,37%
Receita de construção	174.037	7,67%	25.573	1%	580,55%
Receita líquida	2.270.489	100,00%	3.320.146	100%	-31,61%
Custo de serviços	(1.473.304)	-64,89%	(1.960.755)	-59%	-24,86%
Custo de construção	(174.037)	-7,67%	(25.546)	-1%	581,27%
Lucro bruto	623.148	27,45%	1.333.845	40%	-53,28%
Despesas gerais e administrativas	(202.875)	-8,94%	(462.513)	-14%	-56,14%
Equivalência patrimonial	8.004	0,35%	(154)	0%	-5285,40%
Outras receitas operacionais	(309.159)	-13,62%	16.217	0%	-2006,39%
Result. antes das rec. e desp. financeiras	119.118	5,25%	887.395	27%	-86,58%
Receitas financeiras	449.309	19,79%	252.468	8%	77,97%
Despesas financeiras	(1.997.916)	-87,99%	(1.645.076)	-50%	21,45%
Resultado antes dos impostos	(1.429.489)	-62,96%	(505.213)	-15%	182,95%
Imposto de renda e contribuição social	(183.729)	-8,09%	295.494	9%	-162,18%
Prejuízo do exercício operações continuadas	(1.613.218)	-71,05%	(209.719)	-6%	669,23%
Atribuível aos acionistas não controladores	(518.147)	-22,82%	(110.246)	-3%	369,99%
Atribuível aos acionistas controladores	(1.095.071)	-48,23%	(99.473)	-3%	1000,87%
Prejuízo do exercício de ativo mantido para venda e operações descontinuadas atribuível aos acionistas controladores	(457.714)		(224.485)		103,90%
Prejuízo do exercício	(2.070.932)		(434.204)		376,95%
Atribuível aos acionistas não controladores	(518.147)		(110.246)		369,99%
Atribuível aos acionistas controladores	(1.552.785)		(323.958)		379,32%

Os Diretores comentam abaixo as principais variações nas demonstrações de resultados consolidadas da Companhia nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2019 e 2018. Para fins de comparabilidade, também serão informados os números de 2019 publicados na ocasião das Demonstrações Financeiras relativas ao exercício social encerrado em 2019, ou seja, antes de serem reapresentados para fins de comparabilidade com 2020, onde foram reclassificados os lançamentos da LAMSA, METRORIO e METROBARRA para Ativo Mantido para Venda.

Receita líquida de serviço

A receita líquida de serviços passou de R\$ 3.294,6 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 3.386,7 milhões em 31 de dezembro 2019, ou seja, um aumento de R\$92,1, ou 2,8%. Esse aumento ocorreu principalmente devido aos fatores descritos abaixo.

	2019 Reapresentado	2019	2018
(Em milhares de reais)			
Segmento Rodovias	58.182	342.026	326.390
Segmento Aeroportos	2.038.270	2.038.270	2.024.656
Segmento Mobilidade Urbana	-	1.006.360	943.527
Total	2.096.452	3.386.656	3.294.573

Segmento de Rodovias: Crescimento de R\$ 15,6 milhões (+4,8%) em relação a 2018, principalmente por aumento decorrente do incremento do número de VEPs e do tráfego na via, além de reajustes tarifários concedidos ao longo do ano de 2019;

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Segmento de Aeroportos: Crescimento de R\$ 13,6 milhões (+0,7%) em relação ao ano anterior, principalmente pelo crescimento de 2,0% de passageiros pagantes e pelo aumento das receitas não-tarifárias.

Segmento de Mobilidade Urbana: Atingiu R\$ 1.006,3 milhões em 2019 (+6,7%) devido, principalmente, ao aumento da tarifa de R\$ 4,30 para R\$ 4,60 nos sistemas de metrô do Rio de Janeiro.

Receita de construção

A receita de construção passou de R\$ 25,5 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 174 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, um aumento de R\$ 148,5, ou +581%. Esse aumento ocorreu, exclusivamente, em GRU Airport.

Custo dos serviços prestados e Despesas gerais e administrativas

O custo dos serviços prestados passou de R\$ 1.960,8 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 2.125,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, um aumento de R\$ 165,0 milhões, ou 8,4%. As despesas gerais e administrativas passaram de R\$ 462,5 em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 454,4 milhões em 31 de dezembro de 2019. Essas variações ocorreram principalmente em função dos seguintes fatores:

(Em milhares de reais)	2019 Reapresentado	2019	2018
Segmento Rodovias	40.103	157.093	134.579
Segmento Aeroportos	1.569.051	1.573.950	1.476.560
Segmento Mobilidade Urbana	-	804.918	758.415
Holding	59.090	44.259	53.714
Total	1.668.244	2.580.220	2.423.268
Custos dos serviços prestados	1.473.304	2.125.840	1.960.755
Despesas gerais e administrativas	194.940	454.380	462.513

Segmento de Rodovias: Acréscimo de 16,7% em relação ao ano anterior, principalmente pelo maior custo com conservação e manutenção (principalmente intervenção asfáltica e pavimentação).

Segmento de Aeroportos: Acréscimo de R\$ 97,4 milhões (6,6%), relacionado principalmente ao maior consumo e reajustes tarifários de energia elétrica e com as obras necessárias para o Projeto da Sala VIP.

Segmento de Mobilidade Urbana: Crescimento de R\$ 46,5 milhões (6,1%) se comparado a 2018, relacionado principalmente ao maior consumo e reajustes tarifários de energia elétrica e aos serviços de manutenção no Centro de Manutenção, Centro Administrativos e Estações.

Custo de construção

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

O custo de construção passou de R\$ 25,5 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 174,0 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, um aumento de R\$ 148,5, ou 85%. Esse aumento ocorreu, principalmente, no Custo de Construção de GRU-Airport.

Lucro bruto

Em função dos motivos explicados acima, o lucro bruto passou de R\$ 1.333,8 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 29,4 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 1.363,2 milhões, ou -102,2%.

Outras receitas e despesas operacionais, líquidas

As outras receitas e despesas operacionais, líquidas passaram de um saldo de receitas de R\$ 16,2 milhões em 2018 para despesas de R\$ 315,7 milhões, ou seja, um aumento de R\$ 331,9 milhões ou 2.046%, devido, principalmente, pelo reconhecimento de *impairment* na CART e Via 040.

Despesas financeiras líquidas

As despesas financeiras líquidas passaram de R\$ 1.392,6 milhões em 2018 para R\$ 1.548,6 milhões em 2019, ou seja, um aumento de R\$ 155,9 milhões, ou 11,2%. Esse aumento ocorreu, principalmente, devido aos ajuste a Valor Presente (AVP) da Outorga Fixa de GRU Airport, reajustada pelo IPCA, pelo aumento na variação monetária também na dívida indexada ao IPCA, e por maiores comissões, principalmente às relacionadas à estruturação das Assembleias Gerais de Debenturistas das controladas CART e MetrôBarra e o respectivo pagamento de *waiver fee* aos debenturistas, além da contabilização do deságio das debêntures da 5ª emissão da Invepar.

Imposto de renda e contribuição social

A despesa de imposto de renda e da contribuição social passou de uma receita de R\$ 295,5 milhões em 2018 para uma despesa de R\$ 183,7 milhões em 2019, ou seja, um aumento de R\$ 479,2 milhões, ou 162,1%. Essa variação ocorreu principalmente pelo IPRJ e CSLL diferidos, no montante de R\$ 249 milhões na controlada GRU Airport, devido à revisão da base tributável e menor probabilidade de que os ativos tributários diferidos sejam recuperados.

Prejuízo do exercício

Em função dos motivos explicados acima, o prejuízo do exercício passou de R\$ 434,2 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018 (prejuízo atribuído aos acionistas controladores foi de R\$ 324 milhões e aos acionistas não controladores, R\$ 110,2 milhões), para um prejuízo de R\$ 2.070,9 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2019 (prejuízo atribuído aos acionistas controladores foi de R\$ 1.552,8 milhões e aos acionistas não controladores, R\$ 518,1 milhões), ou seja, um acréscimo de R\$ 1.636,7 milhões, ou 376,9%.

Exercício Social Encerrado em 2018

A tabela abaixo indica comparação das demonstrações de resultados consolidadas da Companhia nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

	2018	A.V. %	2017	A.V. %	2018/2017 Var. %
Receita de serviços	3.294.573	99,23%	3.691.236	91%	-10,75%
Receita de construção	25.573	0,77%	376.288	9%	-93,20%
Receita líquida	3.320.146	100,00%	4.067.524	100%	-18,37%
Custo de serviços	(1.960.755)	-59,06%	(2.251.345)	-55%	-12,91%
Custo de construção	(25.546)	-0,77%	(372.942)	-9%	-93,15%
Lucro bruto	1.333.845	40,17%	1.443.236	35%	-7,58%
Despesas gerais e administrativas	(462.513)	-13,93%	(587.616)	-14%	-21,29%
Equivalência patrimonial	(154)	0,00%	(4.348)	0%	-96,45%
Outras receitas operacionais	16.217	0,49%	2.284	0%	610,03%
Result. antes das rec. e desp. financeiras	887.395	26,73%	853.557	21%	3,96%
Receitas financeiras	252.468	7,60%	138.145	3%	82,76%
Despesas financeiras	(1.645.076)	-49,55%	(1.688.238)	-42%	-2,56%
Resultado antes dos impostos	(505.213)	-15,22%	(696.536)	-17%	-27,47%
Imposto de renda e contribuição social	295.494	8,90%	(160.946)	-4%	-283,60%
Prejuízo do exercício de operações continuadas	(209.719)	-6,32%	(857.482)	-21%	-75,54%
Atribuível aos acionistas não controladores	(110.246)	-3,32%	(375.868)	-9%	-70,67%
Atribuível aos acionistas controladores	(99.473)	-3,00%	(481.615)	-12%	-79,35%
Prejuízo do exercício de operações descontinuadas atribuível aos acionistas controladores	(224.485)		(1.015)	0%	22016,75%
Prejuízo do exercício	(434.204)		(858.497)		-49,42%
Atribuível aos acionistas não controladores	(110.246)		(375.868)		-70,67%
Atribuível aos acionistas controladores	(323.958)		(482.630)		-32,88%

Os Diretores comentam abaixo as principais variações nas demonstrações de resultados consolidadas da Companhia nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017.

Receita líquida de serviço

A receita líquida de serviços passou de R\$ 3.691,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 3.946,1 milhões em 31 de dezembro 2018, ou seja, um aumento de R\$ 254,8 milhões, ou 6,9%. Esse aumento ocorreu principalmente devido aos fatores descritos abaixo.

	2018 Reapresentado	2018	2017
(Em milhares de reais)			
Segmento Rodovias	326.390	977.893	965.391
Segmento Aeroportos	2.024.656	2.024.656	1.765.619
Segmento Mobilidade Urbana	943.527	943.527	960.226
Total	3.294.573	3.946.076	3.691.236

Segmento de Rodovias: Crescimento de R\$ 12,5 milhões (+1,3%) em relação a 2017, principalmente por reajustes tarifários concedidos ao longo do ano de 2018; reajustes dos contratos das receitas não tarifárias na Via 040 e inclusão de um novo contrato com uma empresa de telefonia.

Segmento de Aeroportos: Crescimento de R\$ 259,0 milhões (+14,7%) em relação ao ano anterior, principalmente por:

- Reajuste tarifário praticado em taxas de embarque para passageiros nacionais e internacionais;
- Aumento de 26% na receita de carga Exportada, motivada principalmente pelo início da cobrança de armazenagem aos domingos, iniciada em julho de 2018;
- Crescimento de 90% na receita de serviços aos passageiros (R\$ +23,5MM), resultado dos novos contratos comerciais incluindo os contratos de aplicativos de transportes;

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

- A receita de combustíveis cresceu 19% em função do aumento de movimentos de aeronaves e reajuste anual da tarifa por m³;
- O aumento de passageiros também apresentou reflexo direto na receita de estacionamento, que apresentou crescimento de 9% (R\$ +9,6MM) em relação ao ano de 2017;
- Crescimento de 30% com a receita de cargas, destaques para o resultado o início da cobrança aos sábados desde o 2º semestre de 2017; e
- Aumento significativo de carga de trânsito, impactado pela greve da receita federal

Segmento de Mobilidade Urbana: Atingiu R\$ 943,6 milhões em 2018 (-1,7%) devido, principalmente, à redução no número de passageiros no MetrôRio, explicada pela retração econômica verificada na região metropolitana do Rio de Janeiro.

Receita de construção

A receita de construção passou de R\$ 376,3 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 223,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 152,8 milhões, ou -40,6%. Essa redução ocorreu, principalmente, em razão do (a) finalização do 6º aditivo do MetrôRio (não havendo adições ao intangível com a natureza abrangida pelo OCPC05); e (b) pela finalização de parte das obras da CART e da Via 040.

Custo dos serviços prestados e Despesas gerais e administrativas

O custo dos serviços prestados passou de R\$ 2.251,3 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 2.389,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 138 milhões, ou 6,1%. As despesas gerais e administrativas passaram de R\$ 587,6 em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 556,7 milhões em 31 de dezembro de 2018. Essas variações ocorreram principalmente em função dos seguintes fatores

	2018 <u>Reapresentado</u>	2018	2017
(Em milhares de reais)			
Segmento Rodovias	134.579	657.809	604.553
Segmento Aeroportos	1.476.560	1.476.560	1.420.341
Segmento Mobilidade Urbana	758.415	758.415	753.238
Holding	53.714	53.714	60.834
Total	2.423.268	2.946.498	2.838.966
Custos dos serviços prestados	1.960.755	2.389.530	2.251.350
Despesas gerais e administrativas	462.513	556.968	587.616

Segmento de Rodovias: Acréscimo de 8,8% em relação ao ano anterior, principalmente pelo:

- aumento da depreciação e amortização com a ativação de novos itens e pelo impacto do sinistro ocorrido no Km 590 da Via 040; e
- incremento na CART dos gastos com a operação dos trechos duplicados na SP-225 e SP-270, com isso aumentando também o reconhecimento de Provisão para manutenção.

Segmento de Aeroportos: Acréscimo de R\$ 56,2 milhões (4%) em relação ao ano anterior, relacionado principalmente a:

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

- maior reconhecimento de outorga variável, acompanhando o aumento de receita no exercício;
- acréscimo em custos operacionais gerais, influenciado pelas obras necessárias para o Projeto da Sala Vip de GRU; e
- aumento com consumo de energia elétrica e reajuste da tarifa

Segmento de Mobilidade Urbana: Crescimento de R\$ 5,2 milhões (0,7%) se comparado a 2017, relacionado principalmente com:

- reajuste tarifário de energia aprovada, em março de 2018, pela Aneel (14,45%); e
- reajuste, em setembro de 2018, do contrato de fornecimento das linhas 1 e 2 (8,89%)

Custo de construção

O custo de construção passou de R\$ 372,9 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 221,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 151,7 milhões, ou -40,7%. Essa redução ocorreu em razão do (a) finalização do 6º aditivo do Metrôrio (não havendo adições no intangível com a natureza abrangida pelo OCPC05); e (b) finalização de parte das obras da CART e da Via 040.

Lucro bruto

Em função dos motivos explicados acima, o lucro bruto passou de R\$ 1.443,2 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 1.559,0 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 115,6 milhões, ou 8%.

Outras receitas e despesas operacionais, líquidas

As outras receitas e despesas operacionais, líquidas passaram de um saldo de despesas de R\$ 2,3 milhões em 2017 para uma despesa de R\$ 76,3 milhões, ou seja, um aumento de R\$ 78,7 milhões ou 3.440,0%, devido, principalmente, pela (i) conversão dos depósitos judiciais em favor da Lamsa referente ao processo contra a Light; (ii) contabilização de crédito de PIS/COFINS em GRU; (iii) reconhecimento, no Metrôrio, referente à energia de tração não consumida, disponibilizada para o mercado através da Câmara de Comercialização de Energia (CCEE); e (iv) reconhecimento de *impairment* na Via 040.

Despesas financeiras líquidas

As despesas financeiras líquidas passaram de R\$ 1.688,2 milhões em 2017 para R\$ 1.917,4 milhões em 2018, ou seja, um aumento de R\$ 229,1 milhões, ou 13,6%. Esse aumento ocorreu, principalmente, em função da contabilização do Hedge em Lambra (a partir de abril de 2018), contabilização do Hedge na Holding e despesas relacionadas as comissões bancárias referentes à rolagem de dívida na Via 040.

Imposto de renda e contribuição social

A despesa de imposto de renda e da contribuição social passou de uma despesa de R\$ 160,9 milhões em 2017 para uma receita de R\$ 297,5 milhões em 2018, ou seja, um aumento de R\$ 458,4 milhões, ou 284,8%. Essa variação ocorreu principalmente pela constituição de créditos diferidos em GRU e Metrobarra.

Prejuízo do exercício

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Em função dos motivos explicados acima, o prejuízo do exercício passou de R\$ 857,5 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017 (prejuízo atribuído aos acionistas controladores foi de R\$ 482,6 milhões e aos acionistas não controladores, R\$ 375,9 milhões), para um prejuízo de R\$ 434,2 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018 (prejuízo atribuído aos acionistas controladores foi de R\$ 323,9 milhões e aos acionistas não controladores, R\$ 110,2 milhões), ou seja, um decréscimo de R\$ 423,4 milhões, ou 49,4%.

BALANÇO PATRIMONIAL CONSOLIDADO**Exercício Social Encerrado em 2020**

A tabela abaixo indica as contas ativo dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019.

	2020	A.V.%	2019	A.V.%	2020/2019 Var. (%)
Ativo					
<u>Circulante</u>					
Caixa e equivalentes de caixa	629.490	2,96%	663.754	2,79%	-5,16%
Aplicações financeiras	300.102	1,41%	120.672	0,51%	148,69%
Contas a receber	153.747	0,72%	349.323	1,47%	-55,99%
Estoques	10.638	0,05%	81.928	0,34%	-87,02%
Tributos a recuperar	36.364	0,17%	61.682	0,26%	-41,05%
Adiantamentos	8.250	0,04%	26.257	0,11%	-68,58%
Partes relacionadas	56	0,00%	54	0,00%	3,70%
Instrumentos financeiros derivativos	45.386	0,21%	33.906	0,14%	33,86%
Outros	198	0,00%	6.688	0,03%	-97,03%
	1.184.232		1.344.263	5,64%	-11,90%
Ativos mantidos para venda e operação descontinuada	5.118.921	24,08%	3.487.746	14,64%	100,00%
<u>Não circulante</u>					
Aplicações financeiras	128.389	0,60%	129.776	0,54%	-1,07%
Contas a receber	122.078	0,57%	36.548	0,15%	234,02%
Tributos a recuperar	362.025	1,70%	389.905	1,64%	-7,15%
Impostos diferidos ativos	610.113	2,87%	93.750	0,39%	550,79%
Partes relacionadas	123.502	0,58%	278.240	1,17%	-55,61%
Depósitos judiciais	30.954	0,15%	77.967	0,33%	-60,30%
Outros	4.253	0,02%	9.435	0,04%	-54,92%
Investimentos	78.317	0,37%	294.064	1,23%	-73,37%
Imobilizado	15.613	0,07%	1.006.281	4,22%	-98,45%
Intangível	13.477.958	63,41%	16.673.068	69,99%	-19,16%
	14.953.201	70,35%	18.989.033	79,72%	-21,25%
Total do ativo	21.256.354		23.821.042		-10,77%

Os Diretores comentam abaixo as principais variações nas contas do ativo dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019.

Ativo Circulante

O ativo circulante apresentou uma redução de R\$160,0 milhões, ou -11,9%, passando de R\$1.344,3 milhões em 31 de dezembro de 2019 para 1.184,2. Essa variação é decorrente, principalmente, pelo aumento de R\$179,4 milhões em aplicações financeiras e pela redução de R\$195,6 milhões em contas a receber.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Aplicações financeiras

As aplicações financeiras passaram de R\$ 120,6 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 300,1 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, um acréscimo de R\$ 179,4 milhões, ou 148,7%, em função, principalmente, pela composição das Contas Outorgas conforme prevê o parágrafo 5º da 11ª Clausula do Contrato de Cessão, na Controlada GRU Airport.

Contas a receber

O Contas a receber passaram de R\$ 349,3 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 153,7 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, uma queda de R\$ 195,6 milhões, ou -56,0%, em função, principalmente, pelo recebimento do contas a receber com a alienação da CART, além do aumento da PECLD em GRU Airport pelo reflexo da pandemia do Covid-19.

Ativo Mantido para Venda e Operação Descontinuada

Com a assinatura do Acordo de Reestruturação, a LAMSA, o METRORIO e o METROBARRA, foram reclassificadas para a linha de ativos mantidos para venda em 31 de dezembro de 2020. A VIA040 encontra-se como operação descontinuada, devido ao processo de relicitação. Por esse motivo, os valores das empresas citadas foram reclassificados (montante de R\$ 5.118,9 milhões) para esta rubrica.

Ativo Não Circulante

O ativo não circulante apresentou uma redução de R\$4.035,8 milhões, ou -21,2%, passando de R\$18.989,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$14.953,2 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa redução decorreu principalmente pela reclassificação dos saldos da LAMSA, METRORIO e METROBARRA para o grupo "ativo mantido para venda". Desconsiderando a reclassificação, podemos observar os seguintes aumentos: (i) aumento em R\$85,5 no contas a receber; e (ii) constituição de R\$ 516,4 milhões em impostos diferidos.

Contas a receber

O contas a receber apresentou um aumento de R\$85,5 milhões, ou 234,0%, passando de R\$36,6 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$122,1 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esse aumento está relacionado ao recebimento à longo prazo pela alienação da CART.

Impostos diferidos

Os impostos diferidos passaram de R\$ R\$93,8 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$610,1 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, um aumento de R\$516,4 milhões, ou 550,8%. O aumento ocorreu principalmente pela constituição de impostos diferidos ativos em GRU devido a revogação da IN CVM371.

Total do ativo

O total do ativo passou de R\$ 23.821,0 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 21.256,4 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, uma redução de R\$ 2.564,7 milhões, ou -10,7%.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

A tabela abaixo indica as contas do passivo e patrimônio líquido dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019.

	2020	A.V.%	2019	A.V.%	2020/2019 Var. (%)
Passivo e patrimônio líquido					
Passivo circulante					
Fornecedores	50.446	0,24%	159.267	0,67%	-68,33%
Empréstimos e financiamentos	302.202	1,42%	276.331	1,16%	9,36%
Debêntures	2.004.102	9,43%	411.533	1,73%	386,98%
Impostos a recolher	106.668	0,50%	77.511	0,33%	37,62%
Obrigações com empregados e administradores	24.038	0,11%	94.476	0,40%	-74,56%
Concessão de serviço público	1.207.381	5,68%	1.479.421	6,21%	-18,39%
Adiantamentos de clientes	22.905	0,11%	50.619	0,21%	-54,75%
Instrumentos financeiros derivativos	-	0,00%	5.883	0,02%	-100,00%
Partes relacionadas	637	0,00%	1.019	0,00%	-37,49%
Outros	102.980	0,48%	185.592	0,78%	-44,51%
	3.821.359	17,98%	2.741.652	11,51%	39,38%
Passivos mantidos para venda e operação descontinuada	3.542.069	16,66%	2.746.499	11,53%	100,00%
Passivo não circulante					
Empréstimos e financiamentos	2.379.177	11,19%	2.785.952	11,70%	-14,60%
Debêntures	925.545	4,35%	3.974.169	16,68%	-76,71%
Impostos a recolher	-	0,00%	571	0,00%	-100,00%
Impostos diferidos passivos	-	0,00%	1.704	0,01%	-100,00%
Dividendos	24.073	0,11%	24.073	0,10%	0,00%
Concessão de serviço público	12.089.152	56,87%	11.611.836	48,75%	4,11%
Provisão para riscos	35.747	0,17%	66.879	0,28%	-46,55%
Receita diferida	128.968	0,61%	142.665	0,60%	-9,60%
Outros	2.753	0,01%	5.257	0,02%	-47,64%
	15.585.415	73,32%	18.613.106	78,14%	-16,27%
Total do passivo	22.948.843		24.101.258	101,18%	-4,78%
Patrimônio líquido					
Capital social	3.867.919	18,20%	3.867.919	16,24%	0,00%
Prejuízo acumulado	(4.430.550)	-20,84%	(3.091.090)	-12,98%	43,33%
	(562.631)	-2,65%	776.829	3,26%	
Participação dos não controladores	(1.129.858)	-5,32%	(1.057.044)	-4,44%	6,89%
Total do patrimônio líquido	(1.692.489)	-7,96%	(280.215)	-1,18%	504,00%
Total do passivo e patrimônio líquido	21.256.354		23.821.042		

Os Diretores da Companhia comentam abaixo as principais variações nas contas do passivo e patrimônio líquido dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019.

Passivo Circulante

O passivo circulante apresentou um aumento de R\$ 1.079,7 milhões, ou 39,4%, passando de R\$ 2.741,7 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 3.821,3 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa redução ocorreu principalmente devido aos seguintes fatores: (a) aumento de R\$29,2 em impostos a recolher; (b) reclassificação da dívida da Invepar para o curto prazo.

Impostos a recolher

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Os impostos a recolher passaram de R\$ 77,5 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 106,7 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, um aumento de R\$ 29,2 milhões, ou 37,6%. Esse aumento decorre, principalmente, pelo PIS e COFINS sobre o reequilíbrio COVID, em GRU Airport.

Debêntures

As debêntures circulantes passaram de R\$411,5 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 2.004,1 milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, um aumento de R\$1.592,6 milhões, ou 386,9%. Desconsiderando a desconsolidação da LAMSA, METRORIO e METROBARRA, houve aumento na variação desta rubrica, principalmente, pelo vencimento das debêntures da Invepar com o Mubadala.

Passivo mantido para venda e operação descontinuada

Com a assinatura do Acordo de Reestruturação, a LAMSA, o METRORIO e o METROBARRA, foram reclassificados para a linha de passivos mantidos para venda em 31 de dezembro de 2020. A VIA040 encontra-se como operação descontinuada, devido ao processo de relicitação. Por esse motivo, os valores das empresas citadas foram reclassificados (montante de R\$ 3.542,1 milhões) para esta rubrica.

Passivo Não Circulante

O passivo não circulante apresentou uma redução de R\$ 3.027,7 milhões, ou -16,3%, passando de R\$ 18.613,1 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 15.585,4 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa redução ocorreu em razão da desconsolidação da LAMSA, METRORIO e METROBARRA.

Desconsiderando a saída das empresas citadas acima, houve redução na rubrica de receita diferida, aumento em provisão para riscos e queda no saldo de debêntures, devido principalmente à:

- GRU: Receita diferida: Distrato de algumas operações de cessão área (R\$195,5 milhões em 2019 x R\$142,7 milhões em 2020); e Provisão para riscos: Evolução dos processos jurídicos trabalhistas, alguns processos mudaram de status para provável, majorando o valor da provisão (R\$17, 4 milhões em 2019 x R\$29,9 milhões em 2020);
- Invepar: Reclassificação das debêntures para curto prazo devido ao vencimento em maio/21.

Patrimônio Líquido

O saldo de patrimônio líquido passou de R\$ (R\$280,2) milhões em 31 de dezembro de 2019 para (R\$1.692,5) milhões em 31 de dezembro de 2020, ou seja, um aumento de R\$ 1.412,3 milhões ou 504,0%. Esse aumento ocorreu principalmente em decorrência do prejuízo do exercício, lançado na rubrica de prejuízos acumulados. O resultado do exercício de 2020, está impactado, pela redução no registro de receitas, devido a pandemia de Covid-19.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais**Exercício Social Encerrado em 2019**

A tabela abaixo indica as contas ativo dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018.

	2019	A.V.%	2018	A.V.%	2019/2018 Var. (%)
<u>Passivo e patrimônio líquido</u>					
<u>Passivo circulante</u>					
Fornecedores	159.267	0,67%	242.859	0,95%	-34,42%
Empréstimos e financiamentos	276.331	1,16%	1.264.254	4,95%	-78,14%
Debêntures	411.533	1,73%	982.684	3,85%	-58,12%
Impostos a recolher	77.511	0,33%	82.164	0,32%	-5,66%
Obrigações com empregados e administradores	94.476	0,40%	115.866	0,45%	-18,46%
Concessão de serviço público	1.479.421	6,21%	1.425.890	5,59%	3,75%
Adiantamentos de clientes	50.619	0,21%	40.239	0,16%	25,80%
Provisão para manutenção	-	0,00%	4.071	0,02%	-100,00%
Instrumentos financeiros derivativos	5.883	0,02%	53.849	0,21%	-89,07%
Partes relacionadas	1.019	0,00%	601	0,00%	69,46%
Receita diferida	-	0,00%	26.542	0,10%	-100,00%
Outros	185.592	0,78%	145.119	0,57%	27,89%
	2.741.652	11,51%	4.384.138	17,18%	-37,46%
Passivos mantidos para venda e operação descontinuada	2.746.499	11,53%	2.253	0,01%	121804,09%
<u>Passivo não circulante</u>					
Fornecedores	-	0,00%	4.836	0,02%	-100,00%
Empréstimos e financiamentos	2.785.952	11,70%	3.297.252	12,92%	-15,51%
Debêntures	3.974.169	16,68%	3.751.956	14,70%	5,92%
Impostos a recolher	571	0,00%	5.079	0,02%	-88,77%
Impostos diferidos passivos	1.704	0,01%	46.420	0,18%	-96,33%
Dividendos	24.073	0,10%	24.073	0,09%	0,00%
Concessão de serviço público	11.611.836	48,75%	11.762.593	46,10%	-1,28%
Provisão para riscos	66.879	0,28%	103.879	0,41%	-35,62%
Receita diferida	142.665	0,60%	195.539	0,77%	-27,04%
Provisão para manutenção	-	0,00%	121.093	0,47%	-100,00%
Outros	5.257	0,02%	27.323	0,11%	-80,76%
	18.613.106	78,14%	19.340.044	75,79%	-3,76%
Total do passivo	24.101.258		23.726.435	92,98%	1,58%
<u>Patrimônio líquido</u>					
Capital social	3.867.919	16,24%	3.867.919	15,16%	0,00%
Prejuízo acumulado	(3.091.090)	-12,98%	(1.538.306)	-6,03%	100,94%
	776.829		2.329.613		
Participação dos não controladores	(1.057.044)	-4,44%	(537.904)	-2,11%	96,51%
Total do patrimônio líquido	(280.215)	-1,18%	1.791.709	7,02%	-115,64%
Total do passivo e patrimônio líquido	23.821.042		25.518.144		-6,65%

Os Diretores comentam abaixo as principais variações nas contas do ativo dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018.

Ativo Circulante

O ativo circulante apresentou uma redução de R\$ 438,4 milhões, ou -24,6%, passando de R\$ 1.782,7 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 1.344,3 milhões em 31 de dezembro de 2019. Essa variação é decorrente, principalmente, pela redução de R\$ 445,5 milhões em caixa e equivalentes de caixa.

Caixa e equivalentes de caixa

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

O caixa e equivalentes passaram de R\$ 1.109,2 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 663,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 445,5 milhões, ou 40,2%, principalmente em função do pagamento da Outorga Variável feita por GRU em maio de 2019.

Aplicações financeiras

As aplicações financeiras passaram de R\$ 96,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 120,7 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, um acréscimo de R\$ 24,5 milhões, ou 25,5%, em função, principalmente, pelo compromisso de composição da amortização da parcela de debêntures na conta reserva, em GRU.

Ativo Mantido para Venda e Operação Descontinuada

Com a decisão de vender a CART e de descontinuar a Via040, em 31 de dezembro de 2019, foi necessário reclassificar o montante de R\$ 3.487,8 milhões para esta rubrica.

Ativo Não Circulante

O ativo não circulante apresentou uma redução de R\$ 4.743,5 milhões, ou -20%, passando de R\$ 23.732,5 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 18.989,0 milhões em 31 de dezembro de 2019. Essa redução é decorrente principalmente da: (i) reversão de R\$ 249,0 milhões em impostos diferidos e (ii) desconsolidação da Via040 e CART em 31 de dezembro de 2019.

Impostos diferidos

Os impostos diferidos passaram de R\$ R\$ 285,4 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 93,8 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 191,6 milhões, ou -67,1%. A redução ocorreu principalmente pela reversão de impostos diferidos ativos em GRU.

Intangível

O intangível passou de R\$ 21.043,6 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 16.673,1 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 4.370,5 milhões, ou -20,8%. Essa redução ocorreu, principalmente, pelo (i) custo com amortização dos ativos em operação no período; e (ii) desconsolidação da Via040 e CART em 31 de dezembro de 2019.

Total do ativo

O total do ativo passou de R\$ 25.518,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 23.821,0 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 1.697,1 milhões, ou -6,7%.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

A tabela abaixo indica as contas do passivo e patrimônio líquido dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018.

	2019	A.V.%	2018	A.V.%	2019/2018 Var. (%)
<u>Passivo e patrimônio líquido</u>					
<u>Passivo circulante</u>					
Fornecedores	159.267	0,67%	242.859	0,95%	-34,42%
Empréstimos e financiamentos	276.331	1,16%	1.264.254	4,95%	-78,14%
Debêntures	411.533	1,73%	982.684	3,85%	-58,12%
Impostos a recolher	77.511	0,33%	82.164	0,32%	-5,66%
Obrigações com empregados e administradores	94.476	0,40%	115.866	0,45%	-18,46%
Concessão de serviço público	1.479.421	6,21%	1.425.890	5,59%	3,75%
Adiantamentos de clientes	50.619	0,21%	40.239	0,16%	25,80%
Provisão para manutenção	-	0,00%	4.071	0,02%	-100,00%
Instrumentos financeiros derivativos	5.883	0,02%	53.849	0,21%	-89,07%
Partes relacionadas	1.019	0,00%	601	0,00%	69,46%
Receita diferida	-	0,00%	26.542	0,10%	-100,00%
Outros	185.592	0,78%	145.119	0,57%	27,89%
	2.741.652	11,51%	4.384.138	17,18%	-37,46%
Passivos mantidos para venda e operação descontinuada	2.746.499	11,53%	2.253	0,01%	121804,09%
<u>Passivo não circulante</u>					
Fornecedores	-	0,00%	4.836	0,02%	-100,00%
Empréstimos e financiamentos	2.785.952	11,70%	3.297.252	12,92%	-15,51%
Debêntures	3.974.169	16,68%	3.751.956	14,70%	5,92%
Impostos a recolher	571	0,00%	5.079	0,02%	-88,77%
Impostos diferidos passivos	1.704	0,01%	46.420	0,18%	-96,33%
Dividendos	24.073	0,10%	24073	0,09%	0,00%
Concessão de serviço público	11.611.836	48,75%	11.762.593	46,10%	-1,28%
Provisão para riscos	66.879	0,28%	103.879	0,41%	-35,62%
Receita diferida	142.665	0,60%	195.539	0,77%	-27,04%
Provisão para manutenção	-	0,00%	121.093	0,47%	-100,00%
Outros	5.257	0,02%	27.323	0,11%	-80,76%
	18.613.106	78,14%	19.340.044	75,79%	-3,76%
Total do passivo	24.101.258		23.726.435	92,98%	1,58%
<u>Patrimônio líquido</u>					
Capital social	3.867.919	16,24%	3.867.919	15,16%	0,00%
Prejuízo acumulado	(3.091.090)	-12,98%	(1.538.306)	-6,03%	100,94%
	776.829		2.329.613		
Participação dos não controladores	(1.057.044)	-4,44%	(537.904)	-2,11%	96,51%
Total do patrimônio líquido	(280.215)	-1,18%	1.791.709	7,02%	-115,64%
Total do passivo e patrimônio líquido	23.821.042		25.518.144		-6,65%

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Os Diretores da Companhia comentam abaixo as principais variações nas contas do passivo e patrimônio líquido dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018.

Passivo Circulante

O passivo circulante apresentou uma redução de R\$ 1.642,5 milhões, ou 37,5%, passando de R\$ 4.384,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 2.741,7 milhões em 31 de dezembro de 2019. Essa redução ocorreu principalmente devido aos seguintes fatores: (a) desconsolidação da Via040 e CART; (b) pagamento de fornecedores que haviam tido prazos prorrogados para geração de caixa para pagamento da Outorga Fixa em GRU.

Empréstimo e financiamentos

Os empréstimos e financiamentos passaram de R\$ 1.264,3 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 276,3 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 987,9 milhões, ou 78,14%. Essa redução ocorreu, principalmente, pelo impacto de desconsolidação da Via040 (R\$ 807,7 milhões).

Debêntures

As debêntures circulantes passaram de R\$ 982,6 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 411,5 milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 571,2 milhões, ou - 58,1%. Desconsiderando a desconsolidação da CART, houve aumento na variação desta rubrica, principalmente, por: maturação do principal das debêntures a pagar do MetrôRio (R\$ 135MM) e maturação do principal das debêntures do MetrôBarra com a CEF.

Passivo mantido para venda e operação descontinuada

Com a decisão de vender a CART e descontinuar a Via040, foi necessário reclassificar o montante de R\$ 2.747,0 para esta rubrica.

Passivo Não Circulante

O passivo não circulante apresentou uma redução de R\$ 726,9 milhões, ou 3,76%, passando de R\$ 19.340,0 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 18.613,1 milhões em 31 de dezembro de 2019. Essa redução ocorreu em razão da desconsolidação da Via040 e CART, impactando principalmente os saldos de empréstimo e financiamentos, impostos diferidos passivos, receita diferida e provisão para manutenção.

Desconsiderando a saída da Via040 e CART, houve aumento na rubrica de provisão para riscos nas empresas LAMSA, CLN e MetrôRio, devido principalmente à:

- LAMSA: Entrada de novos processos na esfera trabalhista
- CLN: Processo de Due Dilligence no âmbito cível, e atualização dos processos em julho.
- MetrôRio: Aumento das provisões com Riscos Trabalhistas e Tributários, em contrapartida, menor provisão para Riscos Cíveis.

Patrimônio Líquido

O saldo de patrimônio líquido passou de R\$ 1.792,0 milhões em 31 de dezembro de 2018 para (R\$ 280,2) milhões em 31 de dezembro de 2019, ou seja, uma redução de R\$ 2.071,9 milhões ou 115,6%. Essa redução ocorreu principalmente em decorrência do prejuízo do exercício, lançado

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

na rubrica de prejuízos acumulados. O resultado do exercício de 2019, está impactado, pelo impairment apurado na Via040 (R\$ 197 milhões) e CART (R\$ 80 milhões).

Exercício Social Encerrado em 2018

A tabela abaixo indica as contas ativo dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017.

	2018	A.V.%	2017	A.V.%	2018/2017 Var. (%)
Ativo					
<u>Circulante</u>					
Caixa e equivalentes de caixa	1.109.210	4,35%	835.099	3,28%	32,82%
Aplicações financeiras	96.136	0,38%	121.110	0,48%	-20,62%
Contas a receber	365.703	1,43%	312.027	1,22%	17,20%
Estoques	67.180	0,26%	64.408	0,25%	4,30%
Impostos a recuperar	62.848	0,25%	78.468	0,31%	-19,91%
Adiantamento a fornecedores	33.804	0,13%	41.236	0,16%	-18,02%
Partes relacionadas	174	0,00%	26	0,00%	567,80%
Instrumento financeiro derivativo	44.183	0,17%	37.034	0,15%	19,30%
Outros	3.429	0,01%	1.250	0,00%	174,33%
	1.782.667	6,99%	1.490.658	5,85%	19,59%
Ativos referentes a operação descontinuada	2.942	0,01%	3.057	0,01%	-3,76%
<u>Não circulante</u>					
Aplicações financeiras	174.648	0,68%	167.178	0,66%	4,47%
Contas a receber	35.358	0,14%	27.905	0,11%	26,71%
Impostos a recuperar	396.959	1,56%	411.022	1,61%	-3,42%
Impostos diferidos ativos	285.355	1,12%	45.442	0,18%	527,95%
Depósitos judiciais	97.025	0,38%	88.523	0,35%	9,60%
Partes relacionadas	253.250	0,99%	176.399	0,69%	43,57%
Outros	9.071	0,04%	15.184	0,06%	-40,26%
Investimentos	337.958	1,32%	376.087	1,48%	-10,14%
Imobilizado	1.099.334	4,31%	1.137.532	4,46%	-3,36%
Intangível	21.043.576	82,47%	21.550.187	84,55%	-2,35%
	23.732.535		23.995.458	94,14%	-1,10%
Total do ativo	25.518.144		25.489.173		0,11%

Os Diretores comentam abaixo as principais variações nas contas do ativo dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017.

Ativo Circulante

O ativo circulante apresentou um aumento de R\$ 292,0 milhões, ou 19,6%, passando de R\$ 1.490,7 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 1.782,7 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento é decorrente, principalmente, pelo: (i) aumento de R\$ 274,1 milhões em caixa e equivalentes; (ii) queda de 20,6% em aplicações financeiras; e (iii) aumento de R\$ 53,7 milhões no contas a receber.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Caixa e equivalentes de caixa

O caixa e equivalentes passaram de R\$ 835,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 1.109,2 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 274,1 milhões, ou 32,8%, principalmente em função da: (i) 8ª Emissão de debêntures do Metrôrio (captando cerca de R\$ 550MM para rolagem de dívidas); (ii) repactuação da Outorga fixa em GRU; (iii) aumento de caixa no Metrobarra devido aos aportes de capital; e (iv) investimento no Fundo BB Fortuna por parte de Lambra.

Aplicações financeiras

As aplicações financeiras passaram de R\$ 121,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 96,1 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um decréscimo de R\$ 24,9 milhões, ou 20,6%, em função, principalmente, pelo: (i) resgate em Grupar para pagamento de serviços compartilhados no exercício; e (ii) remuneração ao acionista, devido à redução de capital em Lambra, e transferência para Caixa e equivalentes de caixa com o intuito de investir no Fundo BB Fortuna.

Contas a receber

O contas a receber passaram de R\$ 312,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 365,7 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um acréscimo de R\$ 53,7 milhões, ou 17,2%, em função, principalmente, pelo: (i) reconhecimento do contas a receber, no Metrôrio, com a CCEE – Câmara de Comercialização de Energia referente à energia não consumida que é disponibilizada ao mercado; e (ii) aumento no número de contratos comerciais, em GRU; reajustes dos contratos de cessão área; aumento no volume de cargas importadas e das taxas de câmbio; início das cobranças aos sábados para as importações.

Ativo Não Circulante

O ativo não circulante apresentou uma redução de R\$ 263,0 milhões, ou 1,1%, passando de R\$ 23.995,5 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 23.732,5 milhões em 31 de dezembro de 2018. Essa redução é decorrente principalmente dos seguintes fatores: (a) aumento de R\$ 240,0 milhões em impostos diferidos ativos; (b) aumento de R\$ 76,9 milhões no saldo de partes relacionadas; e (c) redução de 506,6 milhões na rubrica de intangível.

Impostos diferidos

Os impostos a diferidos passaram de R\$ 45,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 285,4 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 240,0 milhões, ou 528,0%. O aumento ocorreu devido ao reconhecimento de créditos diferidos em GRU e no Metrobarra, com base nas projeções de caixa futuro.

Partes relacionadas

O saldo de partes relacionadas passou de R\$ 176,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 253,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 76,9 milhões, ou 43,6%. Esse aumento está representado principalmente pelos mútuos com ViaRio e VLT, em torno de R\$ 73,4.

Intangível

O intangível passou de R\$ 21.550,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 21.043,6 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 506,6 milhões, ou 2,4%. Essa redução ocorreu, principalmente, pelo (i) custo com amortização dos ativos em operação no período; e (ii) reconhecimento de R\$ 93,7 milhões de *impairment* na V040 em consequência dos processos de relicitação.

Total do ativo

O total do ativo passou de R\$ 25.489,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 25.518,1 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 29,0 milhões, ou 0,11%.

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

A tabela abaixo indica as contas do passivo e patrimônio líquido dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017.

	2018	A.V.%	2017	A.V.%	2018/2017 Var. (%)
<u>Passivo e patrimônio líquido</u>					
<u>Passivo circulante</u>					
Fornecedores	242.859	0,95%	261.042	1,02%	-6,97%
Empréstimos e financiamentos	1.264.254	4,95%	1.498.309	5,88%	-15,62%
Debêntures	982.684	3,85%	1.295.951	5,08%	-24,17%
Impostos a recolher	82.164	0,32%	69.749	0,27%	17,80%
Obrigações com empregados e administradores	115.866	0,45%	124.518	0,49%	-6,95%
Concessão de serviço público	1.425.890	5,59%	439.438	1,72%	224,48%
Adiantamentos de clientes	40.239	0,16%	68.228	0,27%	-41,02%
Provisão para manutenção	4.071	0,02%	2.464	0,01%	65,22%
Instrumentos financeiros derivativos	53.849	0,21%	25.008	0,10%	115,33%
Partes relacionadas	601	0,00%	9.135	0,04%	-93,42%
Receita diferida	26.542	0,10%	25.513	0,10%	4,03%
Outros	145.118	0,57%	166.701	0,65%	-12,95%
	<u>4.384.139</u>	17,18%	<u>3.986.055</u>	15,64%	9,99%
Passivos referentes a operação descontinuada	2.253	0,01%	2.261	0,01%	-0,35%
<u>Passivo não circulante</u>					
Empréstimos e financiamentos	3.297.251	12,92%	3.641.742	14,29%	-9,46%
Debêntures	3.751.956	14,70%	3.053.986	11,98%	22,85%
Impostos a recolher	5.079	0,02%	10.172	0,04%	-50,07%
Impostos diferidos passivos	46.418	0,18%	170.738	0,67%	-72,81%
Dividendos	24073	0,09%	24073	0,09%	0,00%
Concessão de serviço público	11.762.593	46,10%	11.981.658	47,01%	-1,83%
Provisão para riscos	103.879	0,41%	48.984	0,19%	112,07%
Receita diferida	195.539	0,77%	202.679	0,80%	-3,52%
Provisão para manutenção	121.093	0,47%	94.372	0,37%	28,32%
Outros	32.160	0,13%	46.208	0,18%	-30,40%
	<u>19.340.042</u>	75,79%	<u>19.274.612</u>	75,62%	0,34%
Total do passivo	<u>23.726.434</u>		<u>23.262.928</u>	91,27%	1,99%
<u>Patrimônio líquido</u>					
Capital social	3.867.919	15,16%	3.867.919	15,17%	0,00%
Prejuízo acumulado	(1.538.305)	-6,03%	(1.214.349)	-4,76%	26,68%
	<u>2.329.614</u>		<u>2.653.570</u>		
Participação dos não controladores	(537.904)	-2,11%	(427.324)	-1,68%	25,88%
Total do patrimônio líquido	<u>1.791.710</u>	7,02%	<u>2.226.245</u>	8,73%	-19,52%
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>25.518.144</u>		<u>25.489.173</u>		

Os Diretores da Companhia comentam abaixo as principais variações nas contas do passivo e patrimônio líquido dos balanços patrimoniais consolidados da Companhia em 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017.

Passivo Circulante

O passivo circulante apresentou um aumento de R\$ 398,1 milhões, ou 9,9%, passando de R\$ 3.986,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 4.384,1 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento ocorreu principalmente devido aos seguintes fatores: (a) queda de R\$ 234,1 milhões referente a empréstimos e financiamentos; (b) queda de R\$ 313,3 milhões referente a debêntures; e (c) aumento de R\$ 986,5 milhões referente a concessão de serviços públicos. Conforme explicado abaixo:

Empréstimo e financiamentos

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Os empréstimos e financiamentos passaram de R\$ 1.498,3 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 1.264,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 234,1 milhões, ou 15,6%. Essa redução ocorreu, principalmente, pela amortização da dívida de curto prazo do MetrôRio com o Citibank de R\$ 110 milhões, (via captação de debêntures de longo prazo) e as amortizações programadas dos demais financiamentos.

Debêntures

As debêntures circulantes passaram de R\$ 1.296,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 983,0 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 313,3 milhões, ou 24,2%. Essa redução ocorreu, principalmente, devido a amortização das Debêntures do MetrôRio com o Banco do Brasil e Bradesco, R\$ 103 milhões e R\$ 184 milhões, respectivamente.

Concessão de serviço público

A concessão de serviço público passou de R\$ 439,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 1.425,9 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 986,5 milhões, ou 224,5%. A referida variação ocorreu em GRU Airport, pois em dezembro de 2017 foi realizada a repactuação dos valores da outorga de 2018, com antecipação de parte do pagamento.

Passivo Não Circulante

O passivo não circulante apresentou um aumento de R\$ 65,4 milhões, ou 0,34%, passando de R\$ 19.274,6 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 19.340,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento ocorreu em razão dos seguintes fatores: (a) redução de R\$ 344,5 milhões nos empréstimos e financiamentos; (b) aumento de R\$ 698,0 na rubrica debêntures; e (c) redução em Concessão de serviço público, conforme explicado abaixo:

Empréstimo e financiamentos

Os empréstimo e financiamentos não circulantes passaram R\$ 3.641,7 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 3.297,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 344,5 milhões, ou 9,5%. Essa redução ocorreu principalmente em razão das transferências para o curto prazo (maturação) de parte das dívidas, em especial as de GRU Airport e da CART.

Debêntures

As debêntures não circulantes passaram de R\$ 3.054,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 3.752,0 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, um aumento de R\$ 698,0 milhões, ou 22,9%. Esse aumento ocorreu, principalmente, em razão da 8ª emissão de Debêntures no MetrôRio (R\$ 550 milhões), ocorrida em março de 2018 com objetivo de reperfilamento da dívida e do aumento do saldo devedor das debêntures da Invepar.

Concessão de serviço público

A concessão de serviço público passou de R\$ 11.981,7 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 11.762,6 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 219,1 milhões, ou 1,8%. Essa redução ocorreu, principalmente, pela (i) baixa, no MetrôRio, de Outorga Suplementar em função da quitação e apresentação da prestação de contas ao Estado; e pela (ii) transferência das parcelas de outorga fixa de GRU Airport para o circulante.

Patrimônio Líquido

O saldo de patrimônio líquido passou de R\$ 2.226,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 1.792,0 milhões em 31 de dezembro de 2018, ou seja, uma redução de R\$ 434,5 milhões ou

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

19,5%. Essa redução ocorreu principalmente em decorrência do prejuízo do exercício, lançado na rubrica de prejuízos acumulados.

DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA

A tabela abaixo indica os fluxos de caixa das demonstrações contábeis consolidadas da Companhia nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2019, 2018 e 2017, respectivamente.

	2020	2019	2019	2018	2017
		Reapresentado			
Fluxo de caixa das atividades operacionais	440.375	919.825	1.468.207	2.316.116	2.259.355
Fluxo de caixa das atividades de investimentos	(94.201)	(303.121)	(395.658)	(617.057)	(299.587)
Fluxo de caixa nas atividades de financiamento	(380.438)	(1.062.160)	(1.518.005)	(1.424.948)	(1.779.983)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes de caixa	(34.264)	(445.456)	(445.456)	274.111	179.785

Os Diretores da Companhia comentam abaixo as principais variações nas nos fluxos de caixa das atividades operacionais, dos investimentos realizados e dos financiamentos das demonstrações contábeis consolidadas da Companhia nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020, 2019, 2018 e 2017.

Comparação das demonstrações dos fluxos de caixa nos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2020 e 31 de dezembro de 2019:

Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais reduziu -52,1%, ou R\$ 479,5 milhões, que passou de R\$ R\$ 919,8 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 440,4 milhões em 31 de dezembro de 2020. Esse variação ocorreu, principalmente, em razão dos seguintes fatores: (a) queda no saldo de depósitos judiciais (reflexo da desconsolidação do Metrório); (b) aumento no registro de contas a receber devido à alienação da CART; (c) redução significativa no saldo de estoques (reflexo da desconsolidação do Metrório); e (e) queda no registro de outorga variável acompanhando a receita do exercício.

Fluxo de Caixa das Atividades de Investimentos

O caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos reduziu 68,9%, ou R\$ 209,0 milhões, passou de caixa consumido de R\$ 303,121 milhões em 31 de dezembro de 2019 para caixa consumido de R\$ 94,2 milhões em 31 de dezembro de 2020. A variação ocorreu devido à queda no volume de investimentos seguindo o cronograma de obras e concessões.

Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento reduziu 64,2%, ou R\$ 681,7 milhões, passou de R\$ 1.062,2 milhões em 31 de dezembro de 2019 para R\$ 380,4 milhões em 31 de dezembro de 2020. Essa variação ocorreu, principalmente, em razão dos seguintes fatores: (a) menor volume na captação de dívida; (b) menor pagamento de empréstimos e juros, devidos principalmente, à amortização de Outorga Fixa de GRU realizada em 2019.

Comparação das demonstrações dos fluxos de caixa nos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2019 e 31 de dezembro de 2018:

10. Comentários dos diretores / 10.1 - Condições financeiras/patrimoniais

Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais reduziu 36,6%, ou R\$ 847,9 milhões, que passou de R\$ 2.316,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 1.468,2 milhões em 31 de dezembro de 2019. Esse aumento ocorreu, principalmente, em razão dos seguintes fatores: (a) aumento de despesa financeira com atualização de Outorga Fixa em GRU (R\$ 129 milhões); (b) reconhecimento de receita nas transações de Hedge na holding (R\$ 142,2 milhões); (c) redução na saída de caixa para pagamento de impostos em 2019; e (d) redução com maior valor de pagamento de fornecedores.

Fluxo de Caixa das Atividades de Investimentos

O caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos reduziu 35,9%, ou R\$ 221,4 milhões, passou de caixa consumido de R\$ 617,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 para caixa consumido de R\$ 395,7 milhões em 31 de dezembro de 2019. A variação ocorreu devido à queda no volume de investimentos seguindo o cronograma de obras e concessões.

Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento aumentou 6,5%, ou R\$ 93,1 milhões, passou de R\$ 1.424,9 milhões em 31 de dezembro de 2018 para R\$ 1.518,0 milhões em 31 de dezembro de 2019. Essa variação ocorreu, principalmente, em razão dos seguintes fatores: (a) maior volume na captação de dívida; (b) aumento dos pagamentos devidos, principalmente, à amortização de Outorga Fixa de GRU.

Comparação das demonstrações dos fluxos de caixa nos exercícios sociais findos em 31 de dezembro 2018 e 31 de dezembro de 2017:

Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais aumentou 2,5%, ou R\$ 56,8 milhões, que passou de R\$ 2.259,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 2.316,1 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento ocorreu, principalmente, em razão dos seguintes fatores: (a) aumento no caixa gerado em transações com partes relacionadas; (b) redução na saída de caixa para pagamento de impostos em 2018; e (c) redução com maior valor de pagamento de fornecedores.

Fluxo de Caixa das Atividades de Investimentos

O caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos aumentou em 106,0%, ou R\$ 317,5 milhões, passou de caixa gerado de R\$ 299,6 milhões em 31 de dezembro de 2017 para caixa consumido de R\$ 617,1 milhões em 31 de dezembro de 2018. A variação ocorreu, principalmente, pelo efeito, em 2017, da venda da LAMSAC, ocorrida ao final de 2016 e com efeitos no saldo inicial de caixa de 2017.

Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento reduziu 19,9%, ou R\$ 355,0 milhões, passou de R\$ 1.780,0 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R\$ 1.416,8 milhões em 31 de dezembro de 2018. Essa variação ocorreu, principalmente, em razão dos seguintes fatores: (a) menor volume na captação de dívida; (b) aumento dos pagamentos devidos, principalmente, à amortização das Debêntures do MetroRio com o Banco do Brasil e Bradesco; e (c) redução de saída de caixa referente ao pagamento de outorga, comparado à 2017 quando houve adesão ao programa de repactuação da outorga fixa.

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

10.2. Comentários dos Diretores a respeito do resultado operacional e financeiro

Os diretores esclarecem que, neste item 10.2, serão apresentadas informações com base nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia.

Os diretores esclarecem que, neste item 10.2, serão apresentadas informações com base nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia.

a) Resultados das operações da Companhia, em especial:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita; e

Os Diretores informam que nos exercícios sociais encerrados em 2020, 2019 e 2018, a receita operacional bruta da Companhia foi composta da seguinte maneira:

- Receitas de prestação de serviços nos segmentos em que atua, quais sejam rodovias, mobilidade urbana e aeroporto;
- Receitas acessórias, como a locação de espaços para estabelecimentos comerciais, uso de faixa de domínio e outras, sendo essas mais relevantes no segmento de aeroporto; e
- Receitas de construção.

Segundo os diretores, as variações na receita operacional bruta da Companhia estão relacionadas, principalmente, à performance operacional nas concessões, aos reajustes e revisões tarifárias contratuais incluindo os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão aprovados junto aos reguladores, além de fatores inerentes ao mercado, como crescimento do PIB, alterações em políticas macroeconômicas e sociais e outros, cabe mencionar que o ano de 2020 foi duramente afetado pela pandemia. As receitas de construção são lançamentos contábeis, sem efeito caixa, onde são reconhecidos, pelo valor justo, a receita proveniente da prestação de serviços de construção, mesmo nos casos em que haja a terceirização dos serviços, refletindo a responsabilidade primária do concessionário e eventuais custos de gerenciamento e acompanhamento da obra.

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

A seguir estão descritos os fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais das empresas controladas da Companhia e que compõe seu resultado consolidado, incluindo a receita operacional bruta mencionada no tópico acima. As informações sobre a performance operacional em todas as empresas em que a Invepar possui participação, incluindo as empresas sob controle comum, estão disponíveis no Relatório da Administração da Companhia.

Em 2020, destacamos os seguintes eventos:

Desde março de 2020, quando a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou emergência de saúde global em função da pandemia do novo Coronavírus, o Brasil e o mundo passaram a enfrentar uma grande crise econômica. Os resultados da Companhia foram duramente afetados e à medida que a crise se estendia, a situação se agravava. Para alguns segmentos o impacto foi mais expressivo e para melhor entendimento, segue análise por segmento do impacto da Pandemia:

Rodovias: O tráfego consolidado em 2020 atingiu 166,0 milhões de Veículos Equivalentes Pagantes (VEPs), representando uma redução de 25% em relação ao ano anterior.

Mobilidade urbana: O segmento de Mobilidade Urbana (considerando MetrôRio Linha 1 e 2, Linha 4) atingiu 143,6 milhões de passageiros transportados em 2020, uma queda de 49% em relação ao ano anterior.

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

Aeroportos: O tráfego de passageiros em GRU Airport foi de 20,3 milhões no ano de 2020, apresentando uma queda de 53% em relação ao ano anterior.

Em 2019, destacamos os seguintes eventos por segmento:

Rodovias: O tráfego consolidado em 2019 atingiu 244 milhões de Veículos Equivalentes Pagantes (VEPs), representando um aumento de 3% em relação ao ano anterior, influenciado, principalmente, pelo incremento de VEP na Lamsa e CLN.

Mobilidade urbana: O segmento de Mobilidade Urbana (considerando MetrôRio Linha 1 e 2, Linha 4) atingiu 275,6 milhões de passageiros transportados em 2019, um acréscimo de 5,9% em relação ao ano anterior, influenciado pelo impacto da pesquisa de origem x destino na linha 4.

Aeroportos: O tráfego de passageiros em GRU Airport foi de 43,0 milhões no ano de 2019, apresentando um crescimento de 1,8% em relação ao ano anterior, apesar do crescimento versus o ano anterior, GRU ficou abaixo do planejado devido à saída da Avianca e crise na Argentina.

Em 2018, destacamos os seguintes eventos por segmento:

Rodovias: O tráfego consolidado em 2018 atingiu 235,7 milhões de Veículos Equivalentes Pagantes (VEPs), representando uma queda de 0,2% em relação ao ano anterior, influenciado, principalmente, pela greve dos caminhoneiros e pela isenção da cobrança de pedágio para eixos suspensos.

Mobilidade urbana: O segmento de Mobilidade Urbana (considerando MetrôRio Linha 1 e 2, Linha 4 e VLT) atingiu 260,1 milhões de passageiros transportados em 2018, um acréscimo de 1,5% em relação ao ano anterior. O crescimento de 54,3% nos passageiros pagantes do VLT Carioca reverteu a queda de 0,9% no desempenho operacional do Metrô do Rio de Janeiro, incluindo as linhas 1, 2 e 4.

Aeroportos: O tráfego de passageiros em GRU Airport foi de 42,2 milhões no ano de 2018, apresentando um crescimento de 11,8% em relação ao ano anterior em função da maior oferta de assentos, com destaque para novos voos para Santiago, Nova Iorque e Roma, por novos voos para as regiões Nordeste, Sul e Sudeste do país, além da utilização de aeronaves com maior capacidade de passageiros. O Movimento Total de Aeronaves (MTA) apresentou um aumento de 9,7% em 2018 comparado a 2017. Esse aumento é, principalmente, reflexo de voos extras das companhias aéreas para atender a maior demanda do período, além de novas rotas internacionais e nacionais. A movimentação de cargas no conjunto que consolida importação e exportação aumentou em 7,5% no ano de 2018 comparado ao mesmo período do ano anterior, influenciada, principalmente, pelo aumento da carga nacionalizada em GRU, especialmente nos segmentos fármaco e automotivo, pelas novas frequências cargueiras das companhias aéreas Turkish e Qatar, por maior volume de exportação de produtos brasileiros e, ainda, pela migração de parte das operações de clientes que também operam em outros aeroportos.

b) Variações das receitas atribuíveis a modificações de preços, taxas de câmbio, inflação, alterações de volumes e introdução de novos produtos e serviços

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

Os diretores mencionam abaixo os efeitos nas variações das receitas atribuíveis a modificações de preços, taxas de câmbio, inflação, alterações de volumes e introdução de novos produtos e serviços nos exercícios sociais encerrados em 2020, 2019 e 2018, cabe mencionar que o grande ofensor de 2020 está destacado no item a:

Modificações de preços: As tarifas cobradas pelas concessionárias do grupo Invepar são reguladas e reajustadas conforme parâmetros e métricas estabelecidas nos contratos de concessão firmados junto ao Poder Concedente. Além disso, podem ocorrer reajustes e revisões tarifárias de modo a restabelecer as condições econômicas e financeiras estabelecidas nos respectivos contratos.

Taxas de câmbio: As receitas provenientes das operações das empresas do grupo Invepar são 100% denominadas em Reais e por isso são diretamente impactadas pelas variações na taxa de câmbio.

Inflação: As tarifas cobradas pelas concessionárias do grupo Invepar são reajustadas periodicamente com base na variação acumulada de índices de inflação, como o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. A periodicidade, forma de cálculo e aplicação desses reajustes estão pactuadas nos contratos firmados junto ao Poder Concedente.

Alteração de volumes: O “efeito calendário”, que reflete o efeito da quantidade de dias úteis e/ou feriados em um determinado período de tempo, pode influenciar as receitas da Companhia em todos os segmentos, pois reflete no fluxo de veículos nas rodovias e no volume de passageiros nos ativos de mobilidade urbana e em GRU Airport. Os volumes de veículos e passageiros também pode ser afetado pela ocorrência ou não de eventos nas localidades onde as concessões estão presentes também podem influenciar nos volumes de veículos e passageiros.

Desde março de 2020, quando a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou emergência de saúde global em função da pandemia do novo Coronavírus, o Brasil e o mundo passaram a enfrentar uma grande crise econômica. Os resultados da Companhia foram duramente afetados e à medida que a crise se estende, a situação se agrava. Dentre as decisões, destacam-se aquelas relacionadas às restrições de mobilidade, distanciamento social, fechamento de fronteiras locais e internacionais e outras que impactam diretamente nos negócios da Companhia.

A INVEPAR encerrou o exercício de 2020 com prejuízo de R\$ 1.339,5 milhões (controladora) e R\$ 1.414,6 milhões (consolidado). Estes prejuízos estão relacionados substancialmente à queda na receita operacional e contabilização de perdas estimadas para créditos de liquidação duvidosa (PECLD) oriundas particularmente dos segmentos de Mobilidade e Aeroportos, consequência da crise provocada pelo Coronavírus. Os efeitos da pandemia da COVID-19 nos negócios são considerados sem precedentes e, apesar das dificuldades reportadas, a administração da Companhia segue focada na continuidade dos serviços prestados. Esses efeitos podem ser observados no quadro abaixo quando comparado com o mesmo exercício de 2019:

SEGMENTO	4T20	4T19	%	12M20	12M19	%
Aeroporto (passageiros mil)						
GRU AIRPORT	5.865	11.389	(49%)	20.323	43.002	(53%)
Mobilidade urbana (passageiros mil)						
METRORIO	21.873	48.913	(55%)	91.659	194.668	(53%)
METROBARRA	6.428	15.216	(58%)	35.815	57.826	(38%)
Rodovias (VEP mil)						
* LAMSA	-	10.423	(100%)	22.276	41.480	(46%)
CLN	2.535	2.153	18%	7.883	7.853	0%
CRA	1.963	1.751	12%	6.394	6.532	(2%)
VIA 040	19.647	18.402	7%	70.197	70.634	(1%)
CRT	3.392	3.768	(10%)	11.986	14.329	(16%)
CBN	8.695	8.319	5%	30.174	32.051	(6%)
VIA RIO	4.890	5.274	(7%)	17.085	20.405	(16%)

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

Desde o início da pandemia, a administração da Companhia tem empregado os melhores esforços em busca de soluções para a preservação da saúde financeira e para a continuidade dos negócios. Apesar de uma rígida estrutura de custos, de natureza majoritariamente fixa, do lado da Companhia, foram envidados os esforços necessários para a contenção de custos e despesas que tendem a ser ampliados ao longo dos próximos meses. Ao longo deste período, a administração da Companhia fez alguns avanços nessas frentes e acredita no sucesso de algumas das renegociações em curso.

Até o momento da divulgação das Demonstrações Contábeis, ainda não se tinha certeza sobre o tempo necessário para conter o avanço da doença, especialmente em relação à uma implementação bem sucedida do plano de vacinação contra a COVID-19 no país, e por isso ainda não é possível inferir quanto tempo mais será necessário seguir com as medidas para conter o contágio.

Entretanto, a administração da Companhia continuará tomando todas as ações necessárias para proteção, prevenção e mitigação, visando preservar a integridade dos colaboradores e minimizar os impactos nas operações como feito desde o início da pandemia.

a) Como a Companhia e suas controladas estão trabalhando durante este processo:

A Companhia mantém um Comitê de Gestão de Crises, formado pela Diretoria da INVEPAR, que acompanha diariamente os impactos do Coronavírus para os negócios. O Comitê define as ações necessárias para mitigar os efeitos adversos para o fluxo de caixa e para a saúde financeira das Companhias. O comitê também se reúne semanalmente com o Conselho de Administração.

b) Plano de continuidade das operações e principais ações:

Desde que instalada a pandemia, a Companhia tem revisado o seu plano de negócios, especialmente no que diz respeito à continuidade das operações. Dentre as frentes que estão sendo revisadas no âmbito do Plano de Continuidade dos Negócios da Companhia, destacamos a preservação da saúde e segurança das pessoas, adotando home office para os colaboradores onde esta modalidade for possível.

b1) Medidas e ações de curto prazo que trazem alívio imediato para o caixa, dentre as quais:

- Revisão dos orçamentos de custeio e de investimentos: Revisão do orçamento previsto para o ano corrente e para o próximo com manutenção apenas dos custos e investimentos essenciais para a continuidade dos negócios;
- Renegociação com fornecedores;
- Otimização das operações: Suspensão temporária das operações no Terminal 1 de GRU Airport e das operações internacionais no Terminal 2, concentrando essas operações no Terminal 3, de forma a otimizar recursos e reduzir os custos operacionais do aeroporto;
- Postergação de pagamentos junto ao BNDES: Adesão, a partir de 15 de abril de 2020, ao programa de standstill implantado pelo BNDES, paralisando por 6 meses o pagamento das parcelas de juros e principal dos contratos de financiamento firmados por GRU Airport e MetrôRio no âmbito do pacote de medidas socioeconômicas aprovadas pelo banco em caráter emergencial (conforme Nota explicativa nº13). O MetrôRio conseguiu a postergação por mais 6 meses, contados a partir de outubro de 2020.
- Postergação do pagamento da Outorga de GRU AIRPORT: Adesão à postergação do pagamento da outorga fixa e variável da Concessionária, nos termos da Lei 14.034 de 5 de agosto de 2020 (vide Nota explicativa nº14); e
- Reestruturação da 8ª emissão de debêntures do MetrôRio: Prorrogação para abril de 2021 do início do pagamento de juros e amortizações mensais da 8ª emissão de debêntures do MetrôRio, gerando fôlego adicional ao caixa.

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

b2) Soluções para o médio e longo prazo, com ações que precisam ser estruturadas e aprovadas junto a bancos, credores e órgãos reguladores no sentido de alongar o calendário de pagamento da dívida e de obter os reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão:

- Estudos para soluções de liquidez: Com o auxílio de assessoria especializada, a diretoria da Companhia segue avaliando as alternativas de captação de recursos para injetar liquidez necessária para a sustentabilidade dos negócios a longo prazo.
- Reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão: Por meio de uma atuação setorial, coordenada entre a Companhia, outras empresas de infraestrutura e associações do setor, estão sendo promovidas conversas estruturadas com os poderes concedentes buscando restabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Em 04 de agosto de 2020, a ANAC aprovou a revisão extraordinária do Contrato de Concessão de GRU AIRPORT com o objetivo de recompor seu equilíbrio econômico-financeiro (vide Nota explicativa nº14).
- Acordo de Reestruturação do grupo INVEPAR: Após as aprovações em Assembleias Gerais de Acionistas e de Debenturistas, foi assinado um Acordo de Reestruturação que prevê uma solução definitiva para a estrutura de capital da INVEPAR, com redução significativa da dívida, envolvendo a sua troca por participações em empresas do Grupo. O desenho definitivo desta reestruturação ainda está em construção e está sujeito a uma série de condições precedentes e aprovações regulatórias. O Acordo de Reestruturação é um passo importante para uma solução definitiva para o passivo financeiro do grupo INVEPAR.
- Sob o âmbito regulatório, a Advocacia Geral da União (AGU), emitiu Parecer nº 261/2020, à Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, no qual conclui pelo direito das concessionárias a terem seus contratos de concessão reequilibrados em decorrência dos impactos da referida pandemia. Sendo assim, a avaliação da Companhia e suas controladas é que os contratos serão reequilibrados pelos efeitos advindos da pandemia e que tais reequilíbrios seriam suficientes para a recuperação dos ativos não monetários, bem como a realização do imposto de renda e contribuição social diferidos.

Tendo em vista a queda significativa de sua geração de resultado, a Companhia e suas controladas, como já dito acima, vem realizando diferentes iniciativas, visando readequar sua estrutura de custos e de capital para o novo momento econômico que o Brasil e o mundo passam, preservando a capacidade de continuidade plena dos negócios pelo prazo remanescente das concessões. A Companhia entende que todas essas medidas adotadas, aliadas as renegociações e reestruturações em andamento são suficientes para preservar o fluxo de caixa operacional frente as suas obrigações pelos próximos 12 meses.

Introdução de novos produtos ou serviços: As empresas do grupo Invepar são concessionárias que detêm a exploração de rodovias, metrô, VLT e aeroporto. Portanto, são, sumariamente, prestadoras de serviços e por isso não há impactos relevantes da alteração de novos produtos nos segmentos que atua. No entanto, a introdução de novos serviços, principalmente de novas concessões ou da expansão de operações já existentes, pode causar impactos diretos sobre as receitas da Companhia.

c) Impacto da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro da companhia, quando relevante

10. Comentários dos diretores / 10.2 - Resultado operacional e financeiro

Os diretores esclarecem a seguir o impacto da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro nos exercícios sociais encerrados em 2020, 2019 e 2018, cabe mencionar que o grande ofensor de 2020 está destacado no item a:

Inflação: A inflação impacta o grupo Invepar tanto no aspecto da receita, pois determina o percentual de reajuste tarifário a ser aplicado nas concessionárias, tanto em custos e despesas, especialmente nas linhas de pessoal e serviços, como energia elétrica, além de onerar parte significativa da dívida e a parcela da outorga fixa paga ao Poder Concedente.

Variação dos preços dos principais insumos e produtos: A variação nos preços de produtos e serviços, especialmente os de energia elétrica, petróleo e derivados e demais materiais, serviços e equipamentos relacionados à operação e manutenção de aeroportos, rodovias e sistemas de transporte sobre trilhos podem impactar significativamente nos custos e despesas operacionais da Companhia.

Câmbio: As variações na taxa de câmbio, especialmente a apreciação do Dólar Americano frente ao Real, podem influenciar no aumento dos preços dos insumos, especialmente no MetrôRio que utiliza peças e equipamentos importados, e em ativos e passivos financeiros, como nas aplicações financeiras em fundo cambial FIC e nos empréstimos e financiamento atrelados ao Dólar.

Taxa de juros: A taxa de juros impacta diretamente nas despesas financeiras da Companhia, especialmente nas dívidas oneradas pelo CDI e TJLP, e nas receitas financeiras remuneradas com base no CDI e Selic.

10. Comentários dos diretores / 10.3 - Efeitos relevantes nas DFs

10.3. Comentários dos diretores sobre efeitos relevantes abaixo que tenham causado ou se espera que venham a causar nas demonstrações contábeis e nos resultados da Companhia:

Os diretores esclarecem que, neste item 10.3, serão apresentadas informações com base nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia.

a) Introdução ou alienação de segmento operacional:

Os diretores informam que além da alienação da CART, CBN e CRA, tivemos os seguintes eventos:

Em 28 de setembro de 2020, após as aprovações em Assembleias Gerais de Acionistas e de Debenturistas, foi assinado um Acordo de Reestruturação que prevê a redução significativa da dívida da INVEPAR envolvendo a sua troca por participações em empresas do Grupo. O desenho definitivo desta reestruturação ainda está em construção e está sujeito a uma série de condições precedentes e aprovações regulatórias. Por este motivo, em 31 de dezembro de 2020, as controladas LAMSA, METRORIO E METROBARRA foram classificadas no grupo “Ativo mantido para venda”.

Dessa forma, em 31 de dezembro de 2020, VIA040, PEX, CRA, CBN, LAMSA, METRORIO, METROBARRA e a CART (até 30 de abril de 2020) estão classificados para o grupo “Ativo mantido para venda e Operações descontinuadas”.

Em 31 de dezembro de 2019, a CART e a VIA040 já estavam classificadas no balanço patrimonial como “Ativo mantido para venda e Operações descontinuadas”.

Com o encerramento do contrato de concessão da CRT, em março de 2021, o portfólio da Companhia no segmento de rodovias deverá ficar menor, passando para 1 concessão (CLN).

Com isso, é esperado que a Companhia tenha uma participação menor no *Market Share* de rodovias. Também é esperado que a Companhia passe a reportar linhas de patrimônio e resultados, como endividamento, receitas, custos e despesas, resultado financeiro líquido, em patamares menores do que reportava anteriormente. Este movimento já pode ser verificado nas Demonstrações contábeis de 2019.

b) Constituição, aquisição ou alienação de participação societária:

A HLASA Participações S.A. (“HLASA”) foi fundada em 23 de setembro de 2020 e tem como objeto social a participação em outras sociedades, como quotista ou acionista, no país ou no exterior; e o exercício de atividades conexas ou relacionadas ao objeto social da Companhia. A Companhia encontra-se em estágio pré-operacional.

A HMOBI Participações S.A. (“HMOBI”) foi fundada em 08 de dezembro de 2020 e tem como objeto social investimentos em projetos no setor de infraestrutura, incluindo a exploração, operação e administração de rodovias, vias urbanas, estradas, sistemas metroviários, barcas, entre outros modais de transportes de pessoas e cargas, por meio da participação em outras sociedades, como quotista ou acionista, no país ou no exterior e o exercício de atividades conexas ou relacionadas ao objeto social da Companhia. A Companhia encontra-se em estágio pré-operacional.

Ambas as empresas passaram a compor o quadro de investimentos da Invepar em 2020.

10. Comentários dos diretores / 10.3 - Efeitos relevantes nas DFs

Alienação da Participação Societária

No dia 19 de dezembro de 2019, a Companhia firmou contrato para a venda de 100% da CART, processo que foi concluído em 30 de abril de 2020. Em 12 de março de 2020, a Companhia anunciou a opção pela alienação conjunta das ações detidas na CBN e na CRA, tendo o processo de venda dessas Companhias, sido concluídos respectivamente em 28 e 30 de abril de 2021. Em função da expectativa de conclusão da venda de CART no prazo de 12 meses a partir do exercício social findo em 31/12/2019, os resultados da CART, integralmente consolidados nas Demonstrações Financeiras da Companhia, foram reclassificados para Ativos Mantidos para Venda. Os números relativos ao exercício social encerrado em 2018 foram ajustados e reapresentados nas Demonstrações Contábeis de 2019 para ficarem comparáveis aos números de 2019. Os diretores esclarecem, ainda, que a decisão pela venda das controladas em conjunto CRA e CBN, consolidada por meio de Equivalência Patrimonial, não implicou em alterações relevantes das Demonstrações Financeiras Relativas ao Exercício Social Encerrado em 2019.

Segundo os diretores, os recursos obtidos através dessas operações serão empregados na equalização da dívida da Companhia e trarão mais liquidez para a Holding.

c) Eventos ou operações não usuais:

Processo de encampação

Em 29 de outubro de 2019, a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro enviou Projeto de Lei Complementar à Câmara Municipal para ser votado, em regime de urgência, com o objetivo de encampação do contrato de concessão da Linha Amarela. Em 05 de novembro de 2019, a Câmara Municipal emitiu parecer final, aprovando o PL 143/2019 prevendo: (i) que a indenização à Linha Amarela S.A. – LAMSA será amortizada pelos prejuízos ao Executivo apurados pelo Tribunal de Contas do Município; e (ii) a possibilidade de a Prefeitura constituir caução para eventual indenização à LAMSA. Neste mesmo dia, o PL 143/2019 foi convertido em Lei Complementar nº. 213. Em 05 de novembro de 2019, a LAMSA obteve decisão judicial favorável assegurando a execução do Contrato de Concessão da Linha Amarela, incluindo a administração, operação e cobrança da tarifa de pedágio até que se estabeleça processo administrativo assegurando o direito da Lamsa à ampla defesa e a indenização prévia.

Paralelamente, a LAMSA ingressou com medida judicial e obteve decisão favorável para que o Município do Rio se abstinhasse de encampar o serviço concedido por meio do Contrato de Concessão nº 513/1994, sem prévio processo administrativo específico e sem prévio pagamento da indenização prevista em lei. A Prefeitura descumpriu a determinação judicial e a LAMSA recorreu ao judiciário, tendo obtido liminar determinado que o Município do Rio não desse prosseguimento na encampação do serviço da LAMSA e que se abstinhasse de praticar atos e medidas que impedissem a adequada e contínua prestação do serviço.

Em 09 de junho de 2020, o Município do Rio de Janeiro ingressou com uma nova Suspensão de Liminar, perante o Superior Tribunal de Justiça, pleiteando a suspensão das decisões dos processos envolvendo a encampação do serviço concedido pelo Contrato de Concessão com a LAMSA. Em 19 de junho o pedido foi negado, sendo afastada a competência do STJ para apreciação da matéria.

Em 07 de julho de 2020, o Município em mais uma tentativa, ingressou com uma Suspensão de Tutela Provisória, perante o Supremo Tribunal Federal, objetivando a suspensão dos processos envolvendo a encampação do serviço concedido pelo Contrato de Concessão com

10. Comentários dos diretores / 10.3 - Efeitos relevantes nas DFs

a LAMSA. Em 08 de julho foi negado seguimento, sendo mantidas todas as decisões anteriormente narradas envolvendo a manutenção do Contrato.

Em 14 de setembro de 2020, a Prefeitura distribuiu, mais uma vez, recurso perante o STJ, visando suspender as liminares que mantêm a operação da LAMSA e que obstam a vigência da lei de encampação da via. Em decisão monocrática, o novo Presidente do STJ deferiu o pedido do Município do Rio de Janeiro e suspendeu as liminares que impediam o prosseguimento da encampação. Em 16 de setembro de 2020, a Prefeitura compareceu à praça e interrompeu a cobrança de pedágio pela LAMSA.

No dia 18 de setembro de 2020, a LAMSA apresentou recurso a fim de obter a manutenção das liminares que asseguram a necessidade de observância dos procedimentos legais para continuidade da encampação. A LAMSA aguarda o julgamento da medida pela Corte Especial do STJ.

O processo foi inserido na pauta do dia 21 de outubro de 2020. Um dos ministros da Corte Especial do STJ, no entanto, pediu vistas do processo, cabendo ao mesmo solicitar sua inclusão em sessão de julgamento para votação dos demais membros da Corte Especial. A LAMSA aguarda o julgamento da medida pela Corte Especial do STJ.

No dia 14 de dezembro de 2020, a LAMSA ajuizou nova ação a fim de restabelecer a cobrança de pedágio, diante da necessidade de continuar a prestação dos serviços até que o Município assuma a gestão e manutenção da Linha Amarela ou até que seja reformada a decisão que autorizou a encampação da concessão, bem como pleiteou a declaração de nulidade do Decreto 47.926/2020, que determinou a suspensão da cobrança de pedágio com base na decisão proferida pelo STJ e em virtude da Estado de Calamidade Pública no Município do Rio de Janeiro em decorrência da pandemia causada pelo Coronavírus – Covid-19, além de indenização pelos danos materiais consistentes na ausência de auferimento do pedágio e pelos custos incorridos para manutenção da prestação dos serviços desde de 16 de setembro de 2020.

Em 27 de janeiro de 2021 foi proferida decisão do Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro determinando que a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro “adote as providências cabíveis para a retomada do serviço da LAMSA no prazo de 30 dias, sob pena de restabelecimento da cobrança da tarifa de pedágio nos mesmos moldes em que vinha sendo praticada na vigência do contrato de concessão, sem prejuízo de futura decisão judicial ou administrativa proferida no processo de encampação.

Em 20 de fevereiro de 2021, a LAMSA recebeu correspondência da Prefeitura do Rio de Janeiro, mencionando a intenção de adoção das “providências cabíveis para a retomada do serviço da Linha Amarela” a partir das 08h, do dia 21 de fevereiro, domingo. No próprio dia 20 de fevereiro a LAMSA respondeu formalmente à Prefeitura do Rio de Janeiro, repisando a necessidade de observância do devido processo legal. Não obstante a isto, ainda no dia 21 de fevereiro de 2021, funcionários da prefeitura compareceram à sede da LAMSA para iniciar a retomada dos serviços prestados pela LAMSA.

No dia 24 de fevereiro de 2021, foi proferida determinação judicial para que o Município informasse especificamente sobre a abertura do processo administrativo para encampação do serviço, conforme já determinado na decisão do dia 27 de janeiro de 2021.

No dia 03 de março de 2021, foi proferida decisão pelo Exmo. Ministro Presidente do Supremo Tribunal Federal, Dr. Luiz Fux, que determina a suspensão da decisão do Presidente do Superior Tribunal de Justiça, nos autos da SLS n.º 2.792, impedindo a continuidade de execução do processo de encampação da Linha Amarela.

10. Comentários dos diretores / 10.3 - Efeitos relevantes nas DFs

Em razão da decisão do Ministro Luiz Fux a concessionária retomou a operação da Linha Amarela no dia 05 de março de 2021, ficando pendente a retomada da cobrança do pedágio.

No dia 16 de março de 2021 foi realizada audiência de conciliação, na qual as partes envolvidas retomaram as negociações visando a resolução consensual do impasse e concordaram com a realização de nova audiência no dia 30 de março 2021, posteriormente adiada para o dia 05 de abril de 2021.

No dia 05 de abril de 2021, foi realizada nova audiência de conciliação entre a LAMSA e o Poder Concedente, na qual o Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministro Luiz Fux propôs a retomada da cobrança da tarifa de pedágio com valor provisório de R\$4,00 (quatro reais, pelo prazo de 90 (noventa) dias no qual será otimizada a perícia necessária a melhor avaliação da questão, o que foi aceito pela LAMSA após deliberação do Conselho Administrativo,

Por esta razão, em 09 de abril de 2021, a LAMSA restabeleceu a cobrança de pedágio na tarifa provisória de R\$ 4,00 (quatro reais), conforme Fato Relevante emitido em 07 de abril de 2021.

Relicitação

Em 07 de agosto de 2019 foi publicado o Decreto nº 9.957/2019, que regulamenta o procedimento de relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviários, ferroviário e aeroportuário. Diante da publicação do referido Decreto, a VIA040 por meio da Carta OF.GCC.0291.2019, apresentou novo pedido de Relicitação, contendo justificativas pormenorizadas da necessidade de relicitação do empreendimento. Em 26 de novembro de 2019, a ANTT aprovou o pedido, e, em 10 de janeiro de 2020, o pedido foi recomendado para qualificação pelo Programa de Parceria e Investimentos (PPI), secretaria vinculada à Casa Civil. Em 18 de janeiro de 2020, o Decreto 10.248 do Poder Executivo, qualificou o trecho da Rodovia BR-040 para fins de relicitação.

Em 14 de julho de 2020, a Diretoria da ANTT aprovou a permissão para celebração de aditivo contratual que direciona a relicitação da VIA040 e em 20 de novembro de 2020, a VIA040 e a ANTT assinaram Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da BR-040/DF/GO/MG, dando continuidade ao processo de relicitação previsto pelo Decreto Federal nº 9.957/2019, no âmbito do PPI. O Termo Aditivo estabelece, dentre outras matérias, as condições para prestação dos serviços de operação, manutenção, conservação e monitoração a serem mantidos pela VIA040 até 18 de fevereiro de 2022.

Por fim, desde março de 2020, quando a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou emergência de saúde global em função da pandemia do novo Coronavírus, o Brasil e o mundo passaram a enfrentar uma grande crise econômica. Os resultados da Companhia foram duramente afetados e à medida que a crise se estende, a situação se agrava. Dentre as decisões, destacam-se aquelas relacionadas às restrições de mobilidade, distanciamento social, fechamento de fronteiras locais e internacionais e outras que impactam diretamente nos negócios da Companhia.

Prorrogação de prazo de concessão

Conforme Fato Relevante publicado a 18 de março de 2021, a Concessionária e a ANTT assinaram o Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão segundo o qual o prazo de

10. Comentários dos diretores / 10.3 - Efeitos relevantes nas DFs

concessão foi estendido por 18 meses, até 21 de setembro de 2022 de forma a dar tempo de preparar um novo certame licitatório.

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

10.4. Comentários dos diretores

Os diretores esclarecem que, neste item 10.4, serão apresentadas informações com base nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia.

a) Mudanças significativas nas práticas contábeis.

Em vigor para períodos iniciados em ou após 1º de janeiro de 2021:

- (a) Reforma da taxa de juros de referência - Fase 2 (alterações ao CPC48/IFRS 9, CPC 38/IAS 39, CPC 40/IFRS 7, CPC 11/IFRS 4 e CPC 06/IFRS 16) – A partir de 1º. de janeiro de 2021.
- (b) Contratos Onerosos – custos para cumprir um contrato (alterações ao CPC 25/IAS 37) – A partir de 1º. de janeiro de 2022.
- (c) Imobilizado: Receitas antes do uso pretendido (alterações ao CPC 27/IAS 16) - A partir de 1º. de janeiro de 2022.
- (d) Referência à Estrutura Conceitual (Alterações ao CPC 15/IFRS 3) - A partir de 1º. de janeiro de 2022.
- (e) Classificação do Passivo em Circulante ou Não Circulante (Alterações ao CPC 26/IAS 1) - A partir de 1º. de janeiro de 2023.
- (f) IFRS 17 Contratos de Seguros - A partir de 1º. de janeiro de 2023.

Comentário da Administração: A Companhia não adotou antecipadamente essas normas na preparação destas demonstrações contábeis. Entretanto, não se espera que essas normas novas e alteradas tenham um impacto significativo nas demonstrações contábeis da Companhia.

Em vigor para períodos iniciados em ou após 1º de janeiro de 2020:

Alterações nas referências à estrutura conceitual nas normas IFRS (CPC 00 R2) - Válidas a partir de 1º. de janeiro de 2020;

Definição de negócio (alterações ao CPC 15/IFRS 3) - Ainda não aprovado pelo CPC e CVM;

Definição de materialidade (emendas ao CPC 26/IAS 1 e CPC 23/IAS 8) - Ainda não aprovado pelo CPC e CVM;

IFRS 17 Contratos de Seguros - Ainda não aprovado pelo CPC e CVM.

Comentário da Administração: Essas normas alteradas e interpretações não deverão ter um impacto relevante nas demonstrações contábeis individuais e consolidadas da Companhia.

Em vigor para períodos iniciados em ou após 1º de janeiro de 2019:

IFRS 16 - Leasing – Estabelece novos padrões de contabilização de arrendamento mercantil. Com essa nova norma, os arrendatários passam a ter que reconhecer o passivo dos pagamentos futuros e o direito de uso do ativo arrendado para praticamente todos os contratos de arrendamento mercantil, incluindo os operacionais, podendo ficar fora do escopo dessa nova norma determinados contratos de curto prazo ou de pequenos montantes. Os critérios de reconhecimento e mensuração dos arrendamentos nas demonstrações contábeis dos arrendadores ficam substancialmente mantidos. O IFRS 16 substitui a IAS 17 – Operações de Arrendamento Mercantil e correspondentes

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

interpretações, no Brasil essas alterações serão tratadas como revisão do CPC 06.

CPC 33 (R1) – Alterações, reduções ou liquidação de planos: As alterações ao CPC 33 (R1) abordam a contabilização a quando de alteração, redução ou liquidação de um plano durante o período-base. As alterações especificam que quando ocorre alteração, redução ou liquidação do plano durante o período base anual, a entidade deve:

- Determinar o custo do serviço atual para o período remanescente após a alteração, redução ou liquidação do plano, usando as premissas atuariais utilizadas para reavaliar o passivo (ativo) líquido do benefício definido refletindo os benefícios oferecidos pelo plano e os ativos do plano após aquele evento.
- Determinar os juros líquidos para o período remanescente após alteração, redução ou liquidação do plano, usando o passivo (ativo) líquido do benefício definido refletindo os benefícios oferecidos pelo plano e os ativos do plano após aquele evento, bem como a taxa de desconto usada para reavaliar este passivo (ativo) líquido do benefício definido.

As alterações esclarecem ainda que a entidade deve determinar primeiramente qualquer custo com serviços passados, ou ganho ou perda na liquidação, sem considerar o efeito do asset ceiling. Este valor deve ser reconhecido no resultado. A entidade determina então o efeito do asset ceiling após alteração, redução ou liquidação do plano. Qualquer alteração neste efeito, excluindo os valores incluídos nos juros líquidos, é reconhecida em outros resultados abrangentes.

As alterações aplicam-se a alterações, reduções ou liquidações ocorridas a partir do início do primeiro período anual com início a partir de 1º de janeiro de 2019, sendo permitida sua aplicação antecipada. A Companhia não adotou tais pronunciamentos antecipadamente e os mesmos não representam impactos relevantes em suas informações contábeis.

IFRIC 23/ICPC22 - Incerteza sobre o tratamento do imposto de renda: A Interpretação (ainda sem correspondência equivalente emitida pelo CPC no Brasil, mas que será emitida como ICPC 22) trata da contabilização dos tributos sobre o rendimento nos casos em que os tratamentos tributários envolvem incerteza que afeta a aplicação da IAS 12 (CPC 32) e não se aplica a tributos fora do âmbito da IAS 12 nem inclui especificamente os requisitos referentes a juros e multas associados a tratamentos tributários incertos. A Interpretação aborda especificamente o seguinte:

- Se a entidade considera tratamentos tributários incertos separadamente.
- As suposições que a entidade faz em relação ao exame dos tratamentos tributários pelas autoridades fiscais.
- Como a entidade determina o lucro real (prejuízo fiscal), bases de cálculo, prejuízos fiscais não utilizados, créditos tributários extemporâneos e alíquotas de imposto.
- Como a entidade considera as mudanças de fatos e circunstâncias.

A entidade deve determinar se considera cada tratamento tributário incerto separadamente ou em conjunto com um ou mais tratamentos tributários incertos. Deve-se seguir a abordagem que melhor prevê a resolução da incerteza. A interpretação vigora para períodos anuais iniciados a partir de 1º de janeiro de 2019, mas são disponibilizadas determinadas isenções de transição. O Grupo adotará a interpretação a partir da data em que entrar em vigor.

CPC 48 - Recursos de pagamento antecipado com compensação negativa: De acordo com o CPC 48 (IFRS 9), um instrumento de dívida pode ser mensurado ao custo amortizado ou pelo valor justo por meio de outros resultados abrangentes, desde que os fluxos de caixa contratuais sejam “somente

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

pagamentos de principal e juros sobre o principal em aberto" (critério de SPPI) e o instrumento for mantido no modelo de negócio adequado para esta classificação. As alterações ao CPC 48 esclarecem que um ativo financeiro cumpre o critério de SPPI independentemente do evento ou circunstância que cause a rescisão antecipada do contrato e independentemente da parte que paga ou recebe uma compensação razoável pela rescisão antecipada do contrato.

As alterações devem ser aplicadas retrospectivamente e entram em vigor a partir de 1º de janeiro de 2019, sendo permitida sua aplicação antecipada. Estas alterações não impactam as demonstrações financeiras da Companhia.

CPC 15 (R1) - Combinações de negócios - As alterações esclarecem que, quando a entidade obtém o controle de um negócio que seja uma operação conjunta, ela deve aplicar os requisitos para uma combinação de negócios em estágios, inclusive a reavaliação de participações anteriormente detidas nos ativos e passivos da operação conjunta ao valor justo. Ao fazê-lo, a adquirente reavalia toda a participação anteriormente detida na operação conjunta.

A entidade deve aplicar estas alterações às combinações de negócios para as quais a data de aquisição ocorre a partir do início do primeiro período anual com início a partir de 1º de janeiro de 2019, sendo permitida sua aplicação antecipada.

Estas alterações aplicam-se às combinações de negócios futuros da Companhia.

CPC 19 (R2) – Negócios em conjunto - Uma parte que participe, mas não possua o controle conjunto de uma operação conjunta, poderá obter o controle conjunto da operação conjunta cuja atividade constitua um negócio, conforme definição do CPC 15 (R1). As alterações esclarecem que as participações anteriormente detidas nesta operação conjunta não serão reavaliadas.

A entidade deve aplicar estas alterações às operações cujo controle tenha sido obtido a partir do início do primeiro período anual com início a partir de 1º de janeiro de 2019, sendo permitida sua aplicação antecipada.

Atualmente, estas alterações não são aplicáveis a Companhia, mas podem ser aplicáveis a transações futuras.

CPC 32 - Tributos sobre o lucro - As alterações esclarecem que as consequências do imposto de renda sobre dividendos estão vinculadas mais diretamente a transações ou eventos passados que geraram lucros distribuíveis do que às distribuições aos titulares. Portanto, a entidade reconhece as consequências do imposto de renda sobre dividendos no resultado, outros resultados abrangentes ou patrimônio líquido conforme o lugar em que a entidade originalmente reconheceu estas transações ou eventos passados.

A entidade deve aplicar estas alterações a períodos anuais com início a partir de 1º de janeiro de 2019, sendo permitida sua aplicação antecipada. Na adoção inicial destas alterações, a entidade deve aplicá-las às consequências do imposto de renda sobre dividendos reconhecidas a partir do início do período comparativo mais antigo. Como a prática atual do Grupo está alinhada a essas alterações, não se espera nenhum impacto sobre suas demonstrações financeiras consolidadas.

CPC 20 (R1) - Custos de empréstimos - As alterações esclarecem que a entidade deve tratar como parte dos empréstimos gerais qualquer empréstimo que tenha sido contraído originalmente para desenvolver um ativo qualificável quando substancialmente todas as atividades necessárias para preparar o ativo para uso ou venda forem concluídas.

A entidade deverá aplicar estas alterações aos custos de empréstimos incorridos a partir do início do período anual em que a entidade as adotar pela primeira vez. A entidade deve aplicar estas alterações

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

a períodos anuais com início a partir de 1º de janeiro de 2019, sendo permitida sua aplicação antecipada. Como a prática atual do Grupo está alinhada a estas alterações, não se espera impacto sobre suas demonstrações financeiras consolidadas.

Comentário da Administração: Essas normas alteradas não tiveram impacto relevante nas demonstrações contábeis individuais e consolidadas da Companhia.

Em vigor para períodos iniciados em ou após 1º de janeiro de 2018:

IFRS 9/CPC 48 - Instrumentos Financeiros (novo pronunciamento) - Introduz novos requerimentos de classificação, mensuração e o reconhecimento de ativos e passivos financeiros. A versão completa do IFRS 9 foi publicada em julho de 2014, com vigência para 1º de janeiro de 2018, e substitui a orientação no IAS 39. As principais alterações que o IFRS 9 traz são: (i) novos critérios de classificação de ativos financeiros; (ii) novo modelo de Impairment para ativos financeiros, híbrido de perdas esperadas e incorridas, em substituição ao modelo atual de perdas incorridas; e (iii) flexibilização das exigências para adoção da contabilidade de hedge. A Administração entende que as novas orientações do IFRS 9/CPC 48 não trarão impacto significativo na classificação e mensuração dos seus ativos e passivos financeiros. A Companhia não prevê impacto significativo no balanço patrimonial e na demonstração das mutações do patrimônio líquido, exceto pelo efeito da aplicação dos requisitos de redução ao valor recuperável da IFRS 9/CPC 48, onde aplicará a abordagem simplificada e registrará perdas esperadas durante toda a vida das contas a receber. Até as análises mais recentes, a Companhia e suas controladas estimam que não haverá impactos relevantes pela mudança de modelo de perdas incorridas para perdas esperadas.

IFRS 15/CPC 47 - Receita com contratos de clientes (novo pronunciamento): Estabelece um único modelo contendo 5 passos a ser utilizado pelas entidades na contabilização das receitas resultantes de contratos com clientes. Segundo a IFRS 15/CPC47, as receitas são reconhecidas ao valor que reflete a contraprestação à qual uma entidade espera ter direito em troca da transferência de bens ou serviços a um cliente.

A nova norma substitui a IAS 18/CPC 30(R1) - Receitas, IAS 11/CPC 17(R1) - Contratos de Construção e correspondentes interpretações. A Administração avaliou suas receitas tarifárias e não tarifárias e concluiu que as novas orientações do IFRS 15/CPC 47 não trarão impactos no reconhecimento das receitas da Companhia e suas controladas, uma vez que não existem etapas contratuais na execução dos serviços prestados aos clientes relativas à obrigação de desempenho.

Comentário da Administração: Os diretores esclarecem que os pronunciamentos acima não representaram impactos relevantes nas demonstrações contábeis do exercício social em questão.

Em vigor para períodos iniciados em ou após 1º de janeiro de 2017:

IAS 7 – Demonstração do Fluxo de Caixa: Fornece orientações adicionais para que as entidades passem a fornecer informações que permitam aos usuários das demonstrações contábeis avaliar as alterações em passivos provenientes de financiamentos.

IAS 12 – Tributo sobre o lucro: Esclarecimentos sobre o reconhecimento de um ativo fiscal diferido para perdas não realizadas.

Comentário da Administração: Os diretores esclarecem que os pronunciamentos acima não representaram impactos relevantes nas demonstrações contábeis do exercício social em questão.

b) Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis.

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

Os Diretores da Companhia informam que não houve efeitos significativos decorrentes das alterações das práticas contábeis nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018.

c) Ressalvas e ênfases presentes no parecer do Auditor.

Os Diretores da Companhia informam que os relatórios dos Auditores Independentes não apresentam ressalvas sobre a auditoria das demonstrações financeiras relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2020, 2019 e 2018. As ênfases presentes nos relatórios dos Auditores Independentes são as seguintes:

Demonstrações Financeiras do exercício social encerrado 2020**Relicitação do contrato de concessão – Via 040**

Chamamos a atenção para as Notas explicativas nºs. 1.1, 8 e 25, segundo as quais a controlada da Companhia, Concessionária BR-040 S.A. - VIA 040 vem, desde 11 de setembro de 2017, discutindo junto à ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre ("Poder concedente"), ao Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil ("MTPA") e Programa de Investimentos em Logística ("PIL") o pedido de adesão ao processo de relicitação do Contrato de Concessão dos trechos rodoviários da BR040/DF/GO/MG, em conformidade com a Lei nº. 13.448 em 5 de setembro de 2017, visando a devolução da concessão. Desde então, outras medidas foram ajuizadas referentes à citada discussão. Em 26 de novembro de 2019, a ANTT aprovou o pedido e, em 10 de janeiro de 2020, o pedido foi recomendado para qualificação pelo Programa de Parceria e Investimentos ("PPI"), da secretaria vinculada à Casa Civil. Em 18 de janeiro de 2020, o Decreto 10.248 do Poder Executivo qualificou o trecho da Rodovia BR040 para fins de relicitação, e em 14 de julho de 2020 foi aprovada a permissão para elaboração de aditivo contratual, assinado em 20 de novembro de 2020, o qual estabelece, dentre outras medidas, as condições para prestação dos serviços de operação, manutenção, conservação e monitoramento a serem mantidos pela VIA040 até 18 de fevereiro de 2022. Dessa forma, até a data da divulgação dessas demonstrações contábeis, como ainda não estão definidas as regras para a realização da relicitação (em particular, a definição da metodologia de indenização dos bens reversíveis), a Administração da controlada adotou, para mensuração dos seus ativos e passivos, o critério de continuidade das operações e efetuou o teste de recuperabilidade dos seus ativos, comparando o valor contábil com o valor recuperável, tendo como premissa-chave a relicitação do Contrato de Concessão dentro dos próximos exercícios sociais, fundamentados pela publicação da Lei nº. 13.448 em 5 de setembro de 2017. Nossa opinião não contém ressalva relacionada a esse assunto.

Comentário da Administração: A Administração da Companhia, em períodos anteriores, já havia manifestado sua intenção de descontinuar a operação da Via 040, conforme divulgados ao mercado por meio de Fatos Relevantes, nas suas demonstrações contábeis anuais e nas informações trimestrais – ITR. Portanto a descontinuação da operação está de acordo com o planejamento da Companhia.

Processo de encampação da controlada Lamsa

Chamamos a atenção para as Notas explicativas nºs 1.1 subitem b e 26 às demonstrações contábeis individuais e consolidadas, segundo a qual a controlada da Companhia, Linha Amarela S.A. – LAMSA, em 05 de novembro de 2019, foi impactada pela emissão da Lei Complementar nº 213, onde a Câmara do Município do Rio de Janeiro autorizou a encampação da operação e a manutenção da operação da Linha Amarela. Desde então, a LAMSA vinha operando a Linha Amarela por meio de liminares. Em 27 de janeiro de 2021 foi proferida decisão do Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro determinando que a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro adotasse as providências cabíveis para a retomada do serviço da LAMSA e, em 21 de fevereiro

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

de 2021, a prefeitura retomou os serviços prestados pela LAMSA. Em 05 de março de 2021, por decisão do Presidente do Supremo Tribunal Federal, LAMSA retomou a operação da Linha Amarela, estando pendente, a retomada da cobrança da tarifa de pedágio em função do Decreto Municipal nº 48.599, de 09 de março de 2021. Em 16 de março de 2021, foi realizada audiência de conciliação e as partes envolvidas retomaram as negociações, visando a resolução consensual do impasse e concordaram com a realização de nova audiência no dia 30 de março 2021. Esses eventos e condições indicam a existência de incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da controlada. Nossa opinião não contém ressalva relacionada a esse assunto.

Comentário da Administração: A Administração entende que diversos dispositivos legais não foram observados, sendo a encampação, portanto, ilegal. Ainda, as discussões envolvendo os aditivos celebrados bem como o reequilíbrio econômico financeiro do contrato são objeto de discussão judicial, não havendo, dessa forma, razões jurídicas para cessação do contrato de concessão, este posicionamento reflete os acontecimentos até à data da demonstração contábil.

Demonstrações Financeiras do exercício social encerrado 2019

Relicitação do contrato de concessão – Via 040 - Chamamos a atenção para as Notas explicativas nº. 1.a e 8.o., onde em 11 de setembro de 2017 a Administração da controlada Concessionária BR-040 S.A. - Via 040 informa que protocolou junto à ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre (Poder concedente), ao Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil (“MTPA”) e Programa de Investimentos em Logística (“PIL”), o pedido de adesão ao processo de relicitação do Contrato de Concessão dos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, em conformidade com a Lei nº. 13.448 em 5 de junho de 2017, visando a devolução da concessão.

Diante da indefinição quanto à regulamentação da relicitação, em 20 de julho de 2018, a Controlada ajuizou ação cautelar com o objetivo de afastar a imposição de penalidades e de redução de tarifa por ausência de execução de obrigações contratuais e por não atendimento a parâmetros de desempenho, bem como impedir a execução de garantias contratuais até a conclusão do processo de relicitação. Em 24 de agosto de 2018, foi concedida liminar a ação cautelar protocolada.

Adicionalmente, no dia 18 de setembro de 2018, a Via 040 instaurou processo arbitral, em face da ANTT, com pedido de readequação do equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão e de ratificação da medida liminar deferida.

Em 6 de agosto de 2019 foi publicado o Decreto nº 9.957/2019 que regulamenta o procedimento de relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviários, ferroviário e aeroportuário. Diante da publicação do referido Decreto, a Via 040 por meio da Carta OF.GCC.0291.2019, protocolada em 20 de agosto de 2019, reiterou Pedido de Relicitação, apresentando as justificativas pormenorizadas da necessidade de relicitação do empreendimento. Em 26 de novembro de 2019, a ANTT aprovou o pedido, e, em 10 de janeiro de 2020, o pedido foi recomendado para qualificação pelo Programa de Parceria e Investimentos (PPI), secretaria vinculada à Casa Civil. Em 18 de janeiro de 2020, o Decreto 10.248 do Poder Executivo, qualificou o trecho da Rodovia BR-040 para fins de relicitação. Dessa forma, até a data da divulgação dessas demonstrações contábeis, como ainda não estão definidas as regras para a realização da relicitação, em particular, a definição da metodologia de indenização dos bens reversíveis, a Administração da controlada adotou, para mensuração dos seus ativos e passivos o critério de continuidade das operações e efetuou o teste de recuperabilidade dos seus ativos, comparando o valor contábil com o valor recuperável, tendo como premissa-chave a relicitação do Contrato de Concessão dentro dos próximos exercícios sociais, fundamentados pela

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

publicação da Lei nº.13.448 em 5 de junho de 2017. Nossa opinião não está ressalvada em função deste assunto.

Comentário da Administração: A Administração da Companhia, em períodos anteriores, já havia manifestado sua intenção de descontinuar a operação da Via 040, conforme divulgados ao mercado por meio de Fatos Relevantes, nas suas demonstrações contábeis anuais e nas informações trimestrais – ITR. Portanto a descontinuação da operação está de acordo com o planejamento da Companhia.

Processo de encampação da controlada LAMSA - Chamamos a atenção para a Nota explicativa nº 1.a) às demonstrações contábeis, que informa que em 29 de outubro de 2019, a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro enviou Projeto de Lei Complementar à Câmara Municipal para ser votado, em regime de urgência, com o objetivo de encampação do contrato de concessão da Linha Amarela. Em 5 de novembro de 2019, a Câmara Municipal emitiu parecer final, aprovando o PL 143/2019 prevendo: (i) que a indenização à Linha Amarela S.A. - LAMSA será amortizada pelos prejuízos ao Executivo apurados pelo Tribunal de Contas do Município; e (ii) a possibilidade de a Prefeitura constituir caução para eventual indenização à LAMSA. Neste mesmo dia, o PL 143/2019 foi convertido na Lei Complementar nº 213. Em 6 de novembro de 2019, a LAMSA obteve decisão judicial favorável assegurando a execução do Contrato de Concessão da Linha Amarela, incluindo a administração, operação e cobrança da tarifa de pedágio até que se estabeleça processo administrativo assegurando o direito da LAMSA à ampla defesa e a indenização prévia. Esses eventos e condições indicam a existência de incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da controlada. Nossa opinião não está ressalvada em relação a esse assunto.

Comentário da Administração: A Administração não entende como risco de continuidade e ressalta que obteve decisões favoráveis no sentido de assegurar a observância do devido processo legal, inclusive com relação à justificativa do poder concedente relacionada ao interesse público que motivou a encampação da concessão. Nesse contexto, chama-se atenção para as decisões proferidas em sede de tutela antecipada na ação nº 0272141-64.2019.8.19.0001 (mencionadas nos itens a e b acima), onde o Juízo da 6ª Vara de Fazenda Pública desta Capital destacou expressamente a ilegalidade dos atos que vem sendo praticados pelo Poder Executivo Municipal. Considerando que o instituto da encampação envolve a retomada coercitiva de serviço público por parte poder concedente, referido instituto deve ser precedido de devido processo legal, com garantia, ao concessionário, do direito ao contraditório, ampla defesa e prévio pagamento de indenização à LAMSA, conforme disposto no artigo 37 da Lei nº 8.987.

Demonstrações Financeiras do exercício encerrado 2018

Procedimento arbitral em controlada – CART

Chamamos a atenção para a Nota explicativa nº. 15 às demonstrações contábeis, que inclui informações referentes ao recebimento pela Concessionária Auto Raposo Tavares S.A. – CART (controlada da Companhia), em 24 de fevereiro de 2017, de Notificação para Instituição de Procedimento Arbitral encaminhada pelo Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAMCCBC), tendo como Requerente a OAS S.A. (em recuperação judicial), a fim de dirimir conflito originado do contrato de execução de obras civis firmado pelas partes. Em 16 de março de 2017, seguindo o Regulamento da CAM-CCBC, a CART apresentou resposta ao pedido de instauração de procedimento arbitral acima referido. Em 17 de outubro de 2017, a CART e a OAS firmaram Termo de Arbitragem para a instauração de procedimento arbitral. Em 28 de setembro de 2018 as peças foram replicadas e as réplicas foram apresentadas em 26 de outubro de 2018. Dessa forma, em 31 de dezembro de 2018, a Administração da controlada, consubstanciada na opinião de seus assessores jurídicos externos, estimaram a parcela do processo arbitral com probabilidade de

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

perda provável e realizaram as divulgações referentes às perdas possíveis e aos pleitos solicitados pela controlada com a probabilidade de êxito. Nossa opinião não está ressalvada em função deste assunto.

Comentário da Administração: A Administração da Companhia esclarece que realizou todos os procedimentos necessários para a divulgação do assunto. A parcela do processo arbitral com probabilidade de perda provável foi estimada e as divulgações referentes às perdas possíveis foram realizadas, todas as informações foram consubstanciadas na opinião de seus assessores jurídicos externos.

Relicitação do contrato de concessão – Via 040

Chamamos a atenção para as Notas explicativas nº. 1.a e 8.o., onde em 11 de setembro de 2017 a Administração da controlada Concessionária BR-040 S.A. - VIA 040 informa que protocolou junto à ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre (Poder concedente), ao Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil ("MTPA") e Programa de Investimentos em Logística ("PIL"), o pedido de adesão ao processo de relicitação do Contrato de Concessão dos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, em conformidade com a Lei nº. 13.448 em 5 de junho de 2017, visando a devolução da concessão. Diante da indefinição quanto à regulamentação da relicitação, em 20 de julho de 2018, a Controlada ajuizou ação cautelar com o objetivo de afastar a imposição de penalidades e de redução de tarifa por ausência de execução de obrigações contratuais e por não atendimento a parâmetros de desempenho, bem como impedir a execução de garantias contratuais até a conclusão do processo de relicitação. Em 24 de agosto de 2018, foi concedida liminar a ação cautelar protocolada. Adicionalmente, no dia 18 de setembro de 2018, a Via 040 instaurou processo arbitral, em face da ANTT, com pedido de readequação do equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão e de ratificação da medida liminar deferida. Dessa forma, até a data da divulgação dessas demonstrações contábeis, como ainda não estão definidas as regras para a realização da relicitação, em particular, a definição da metodologia de indenização dos bens reversíveis, a Administração da controlada adotou, para mensuração dos seus ativos e passivos o critério de continuidade das operações e efetuou o teste de recuperabilidade dos seus ativos, comparando o valor contábil com o valor recuperável, tendo como premissa-chave a relicitação do Contrato de Concessão dentro dos próximos exercícios sociais, fundamentados pela publicação da Lei nº. 13.448 em 5 de junho de 2017. Tal premissa tem como entendimento, entre outros, a recuperabilidade dos montantes investidos pela Concessionária até o momento da referida relicitação. Nossa opinião não está ressalvada em função deste assunto.

Comentário da Administração: É válido o mesmo comentário sobre o tema já inserido neste Item 10.4.

Demonstrações Financeiras do exercício encerrado 2017

Investigações do Ministério Público envolvendo a Companhia, acionistas e partes relacionadas:

Chamamos a atenção para a Nota Explicativa nº 1.b às demonstrações contábeis, individuais e consolidadas, que informa que desde setembro de 2016 encontram-se em andamento investigações e outras medidas legais conduzidas pela Justiça Federal e pelo Ministério Público Federal, no contexto da chamada Operação Greenfield, e que envolvem a Companhia, acionistas e partes relacionadas da Companhia. Até o presente momento não há como determinar se a Companhia e suas controladas serão afetadas pelos resultados das referidas investigações e por quaisquer de seus desdobramentos e suas consequências futuras. As demonstrações contábeis individuais e consolidadas da Companhia não incluem quaisquer efeitos que possam advir dessas investigações. Nossa opinião não contém ressalva relacionada a esse assunto.

10. Comentários dos diretores / 10.4 - Mudanças práticas cont./Ressalvas e ênfases

Comentário da Administração: Em 2019, foi proferida decisão pela 10.^a Vara Federal de Brasília, após procedimentos de auditorias realizadas pela Companhia e com a concordância do Ministério Público Federal, no âmbito da Operação Greenfield, revogando as medidas cautelares que haviam sido impostas à Companhia, encerrando a participação da Companhia na Operação Greenfield.

Procedimento arbitral em controlada – CART:

Chamamos a atenção para a Nota explicativa nº. 15 às demonstrações contábeis, que inclui informações referentes ao recebimento pela Concessionária Auto Raposo Tavares S.A. – CART (controlada da Companhia), em 24 de fevereiro de 2017, de Notificação para Instituição de Procedimento Arbitral encaminhada pelo Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), tendo como Requerente a OAS S.A. (em recuperação judicial), a fim de dirimir conflito originado do contrato de execução de obras civis firmado pelas partes. Em 16 de março de 2017, seguindo o Regulamento da CAM-CCBC, a CART apresentou resposta ao pedido de instauração de procedimento arbitral acima referido. Tanto a CART quanto a OAS indicaram os árbitros que integrarão o Corpo de Árbitros e, após realizadas as etapas regulamentares, tiveram suas indicações confirmadas. Em 17 de outubro de 2017, a CART e a OAS firmaram Termo de Arbitragem para a instauração de procedimento arbitral. Até o momento, não foram apresentadas as alegações iniciais pela requerente (OAS). Dessa forma, os advogados da CART não têm condições de realizar uma avaliação da probabilidade de êxito dos pedidos da requerente, pois, nesse momento, não têm elementos suficientes para essa avaliação. Nossa opinião não está ressalvada em função deste assunto.

Comentário da Administração: Até a data de encerramento das demonstrações financeiras os advogados da Companhia não tinham elementos suficientes para avaliação do possível risco, pois ainda não haviam sido apresentadas as alegações iniciais da requerente (OAS).

Descontinuidade da Concessão através de relicitação do contrato de concessão – Via 040:

Chamamos a atenção para a Nota explicativa nº. 1.a, onde a Administração da controlada Concessionária BR-040 S.A. - VIA 040 informa que protocolou junto a ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre (Poder concedente) o pedido de adesão ao processo de relicitação do Contrato de Concessão dos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, em conformidade com a Lei nº. 13.448 em 5 de junho de 2017, visando a devolução da concessão. Até a data da divulgação dessas demonstrações contábeis, não houve manifestação do Poder concedente quanto a aceitação do pedido protocolado pela controlada, e, conseqüentemente, ainda não estão definidas as regras para a realização da relicitação, em particular, a definição da metodologia de indenização dos bens reversíveis. Dessa forma, conforme mencionado nas Notas explicativas nº. 8 e 11, a Administração da controlada adotou, para mensuração dos seus ativos e passivo o critério de continuidade das operações e efetuou o teste de recuperabilidade dos seus ativos, comparando o valor contábil com o valor recuperável, tendo como premissa-chave a relicitação do Contrato de Concessão dentro dos próximos exercícios sociais, fundamentados pela publicação da Lei nº. 13.448 em 5 de junho de 2017. Tal premissa tem como entendimento, entre outros, a recuperabilidade dos montantes investidos pela Concessionária até o momento da referida relicitação. Nossa opinião não está ressalvada em função deste assunto.

Comentário da Administração: É válido o mesmo comentário sobre o tema já inserido neste Item 10.4.

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

10.5. Comentários dos Diretores a respeito das políticas contábeis críticas adotadas pela companhia, explorando, em especial, estimativas contábeis feitas pela administração sobre questões incertas e relevantes para a descrição da situação financeira e dos resultados, que exijam julgamentos subjetivos ou complexos, tais como: provisões, contingências, reconhecimento da receita, créditos fiscais, ativos de longa duração, vida útil de ativos não-circulantes, planos de pensão, ajustes de conversão em moeda estrangeira, custos de recuperação ambiental, critérios para teste de recuperação de ativos e instrumentos financeiros

A preparação das demonstrações contábeis requer que a Administração faça julgamentos e estimativas e adote premissas que afetam os valores apresentados de receitas, despesas, ativos e passivos, bem como as divulgações de passivos contingentes, na data base das demonstrações contábeis. Contudo, a incerteza relativa a essas premissas e estimativas poderia levar a resultados que requeiram um ajuste significativo ao valor contábil do ativo ou passivo afetado em períodos futuros. Abaixo estão os comentários dos diretores sobre as políticas contábeis críticas adotadas pela Companhia com base nas demonstrações financeiras consolidadas.

Estimativas e premissas:

Provisões:

Provisão para manutenção

As controladas provisionam, quando aplicável, os gastos com manutenção pelo desgaste derivado do uso da infraestrutura, com base na melhor estimativa para liquidar a obrigação presente na data do balanço, em contrapartida de despesa do período para manutenção.

A liquidação das transações envolvendo essas estimativas poderá resultar em valores significativamente divergentes dos registrados nas demonstrações contábeis devido às imprecisões inerentes ao processo de sua determinação. A Companhia e suas controladas revisam suas estimativas e premissas, pelo menos, anualmente.

Contingências:

Provisões para riscos processuais

A Companhia reconhece provisão judicial para causas tributárias, cíveis, trabalhistas e outras. A avaliação da probabilidade de perda inclui a avaliação das evidências disponíveis, a hierarquia das leis, as jurisprudências disponíveis, as decisões mais recentes nos tribunais e sua relevância no ordenamento jurídico, bem como a avaliação dos advogados externos. As provisões são revisadas e ajustadas para levar em conta alterações nas circunstâncias, tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

Reconhecimento da receita:

Receita de construção

A Companhia é alcançada pela ICPC 01 (R1) - Contrato de Concessão (IFRIC 12), e está sendo registrada receita de construção de acordo com o Pronunciamento Técnico CPC 47 - Receita de Contrato de Cliente (IFRS 15). Dessa forma, a Companhia contabiliza receitas e custos relativos à construção das infraestruturas utilizadas na prestação dos serviços, conforme destacado nas demonstrações de resultado.

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

As margens de construção são calculadas por empresa, de acordo com a particularidade de cada negócio, em montante suficiente para cobrir a responsabilidade primária de cada concessionária e os custos incorridos pelas empresas com o gerenciamento e acompanhamento das obras.

Créditos fiscais:

Impostos

Julgamento significativo da Administração é requerido para determinar o valor do imposto diferido ativo que pode ser reconhecido, com base no prazo provável e nível de lucros tributáveis futuros, juntamente com estratégias de planejamento fiscal futuras.

Ativos de longa duração:

Direitos de concessão e exploração de infraestrutura

Os direitos de concessão, gerados na aquisição total ou parcial das ações, refletem o custo de aquisição do direito de operar as concessões. Estes direitos são amortizados ao longo do prazo da concessão, linearmente, exceto GRU AIRPORT que é amortizado pela curva de passageiros, pelo prazo remanescente da concessão, contados a partir da data de início da operação do ativo.

A infraestrutura dentro do alcance da ICPC 01 (R1) (IFRIC 12) não é registrada como ativo imobilizado das concessionárias porque o contrato de concessão não transfere ao concessionário o direito de controle do uso da infraestrutura de serviços públicos. É prevista apenas a cessão de posse desses bens para prestação de serviços públicos, sendo eles revertidos ao poder concedente ao término do contrato de concessão. O concessionário tem acesso apenas para operar a infraestrutura para prestação dos serviços públicos em nome do poder concedente nos termos do contrato de concessão, atuando como prestador de serviço durante determinado prazo. O concessionário reconhece um intangível à medida que recebe autorização (direito) de cobrar dos usuários do serviço público e não possui direito incondicional de receber caixa ou outro ativo financeiro do poder concedente. A amortização do direito de exploração da infraestrutura é reconhecida no resultado do exercício de acordo com o prazo dos respectivos contratos de concessão.

Vida útil de ativos não-circulantes:

Não há políticas contábeis críticas adotadas pela Companhia relacionadas à vida útil de ativos não-circulantes.

Planos de pensão:

Plano de previdência

Um plano de contribuição definida é um plano de benefícios pós-emprego sob o qual uma entidade paga contribuições fixas para uma entidade separada (fundo de previdência) e não terá nenhuma obrigação de pagar valores adicionais. As obrigações por contribuições aos planos de pensão de contribuição definida são reconhecidas como despesas de benefícios a empregados no resultado nos períodos durante os quais serviços são prestados pelos empregados. Contribuições pagas antecipadamente são reconhecidas como um ativo mediante a condição de que haja o ressarcimento de caixa ou a redução em futuros pagamentos.

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

Plano de Incentivo de Longo Prazo

A Companhia possui Programa de Incentivo de Longo Prazo – Performance Phantom Stock Options para alguns administradores. Este programa não tem natureza de um plano de opção de compra de ações nos termos do art. 168, §3º da LSA.

O programa é baseado na concessão de opções virtuais aos elegíveis (grupo de executivos aprovado pelo Conselho de Administração da INVEPAR), ele visa estimular o alcance de metas desafiadoras para a Companhia, por meio de uma gestão eficiente e a fim de obter resultados sustentáveis, alinhar interesses dos acionistas e executivos e reter os executivos-chave para alcance dos objetivos estratégicos da Companhia.

O plano concederá o pagamento de premiações em dinheiro baseadas no crescimento do valor da empresa (IPCA + 9,7% a.a.), condicionada ao alcance do gatilho de 90% da meta projetada de EBITDA.

O primeiro ciclo iniciou-se em 1º de janeiro de 2017 e tem vigência de oito anos, onde o participante poderá exercer a opção a partir do quarto ano, conforme regra de vesting.

Ajustes de conversão em moeda estrangeira:

Transações em moeda estrangeira

A Administração da Companhia definiu que sua moeda funcional é o Real de acordo com as normas descritas no CPC 02 (R2) - Efeitos nas Mudanças nas Taxas de Câmbio e Conversão de Demonstrações Contábeis (IAS 21).

Tanto os ativos quanto os passivos monetários em moeda estrangeira são convertidos para a moeda funcional da Companhia pela taxa de câmbio da data do fechamento. Os ganhos e as perdas de variações nas taxas de câmbio sobre os ativos e os passivos monetários são reconhecidos na demonstração de resultados.

Custos de recuperação ambiental:

Não há políticas contábeis críticas adotadas pela Companhia relacionadas à custos de recuperação ambiental.

Critérios para teste de recuperação de ativos:

Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros

Uma perda por redução ao valor recuperável existe quando o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa excede o seu valor recuperável, o qual é o maior entre o valor justo menos custos de venda e o valor em uso. O cálculo do valor justo menos custos de vendas é baseado em informações disponíveis de transações de venda de ativos similares ou preços de mercado menos custos adicionais para descartar o ativo. O cálculo do valor em uso é baseado no modelo de fluxo de caixa descontado. Os fluxos de caixa derivam do orçamento para os próximos cinco anos e não incluem atividades de reorganização com as quais a Companhia ainda não tenha se comprometido ou investimentos futuros significativos que melhorarão a base de ativos da unidade geradora de caixa objeto de teste. O valor recuperável é sensível à taxa de desconto utilizada no método de fluxo de caixa descontado, bem como aos recebimentos de caixa futuros esperados e à taxa de crescimento utilizada para fins de extrapolação.

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas**Instrumentos financeiros:***Valor justo de instrumentos financeiros*

Quando o valor justo de ativos e passivos financeiros apresentados no balanço patrimonial não puder ser obtido de mercados ativos, é determinado utilizando técnicas de avaliação, incluindo o método de fluxo de caixa descontado. Os dados para esses métodos se baseiam naqueles praticados no mercado, quando possível, contudo, quando isso não for viável, um determinado nível de julgamento é requerido para estabelecer o valor justo. O julgamento inclui considerações sobre os dados utilizados, como por exemplo: risco de liquidez, risco de crédito e volatilidade. Mudanças nas premissas sobre esses fatores poderiam afetar o valor justo apresentado dos instrumentos financeiros.

Consolidação:

As demonstrações contábeis consolidadas incluem a Invepar e suas controladas. As participações da Invepar são:

	% de participação da INVEPAR					
	2020			2019		
	Ordinária	Preferencial	Total	Ordinária	Preferencial	Total
Empresas consolidadas						
CLN	100,00	87,28	92,92	100,00	87,28	92,92
LAMBRA	100,00	-	100,00	100,00	-	100,00
GRUPAR	80,00	-	80,00	80,00	-	80,00
FUNDO MOVER	100,00	-	100,00	100,00	-	100,00
FIDC	100,00	-	100,00	-	-	-
HLASA	100,00	-	100,00	-	-	-
HMOBI	100,00	-	100,00	-	-	-
Ativos mantidos para venda						
LAMSA	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
METRÓRIO	100,00	-	100,00	100,00	-	100,00
METROBARRA	100,00	-	100,00	100,00	-	100,00
Operações descontinuadas						
PEX	100,00	-	100,00	100,00	-	100,00
VIA 040	100,00	-	100,00	100,00	-	100,00

Em 2020, as contas de resultado e de patrimônio da LAMSA, METRÓRIO, METROBARRA e VIA040 foram contabilizadas como Ativo Mantido para a Venda e como Operações Descontinuadas, respectivamente. Os valores referentes a 2019 foram reapresentados para a mesma base de comparação, conforme informado no item 10.1 deste Formulário de Referência.

Controladas

Controladas são todas as entidades nas quais a Companhia tem o poder de determinar as políticas contábeis e operacionais, está exposta, ou tem direitos, a retornos variáveis decorrentes de seu envolvimento com a investida e tem a capacidade de usar esse poder para afetar seus retornos. A existência e o efeito de possíveis direitos a voto atualmente exercíveis ou conversíveis são considerados quando se avalia se a Companhia controla outra entidade. As controladas são totalmente consolidadas

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

a partir da data em que o controle é transferido para a Companhia. A consolidação é interrompida a partir da data em que a Companhia deixa de ter o controle.

Transações, saldos e ganhos não realizados em transações entre empresas do grupo são eliminados. Os prejuízos não realizados também são eliminados a menos que a operação forneça evidências de uma perda (*Impairment*) do ativo transferido. As políticas contábeis das controladas são alteradas, quando necessário, para assegurar a consistência com as políticas adotadas pela Companhia.

As controladas foram consolidadas somando-se integralmente as contas de ativo, passivo e resultado, destacando-se a participação dos acionistas não controladores, quando aplicável. A consolidação é feita a partir da data de aquisição de cada controlada e tem como principais procedimentos: (i) a eliminação das transações realizadas entre as empresas consolidadas; e (ii) a eliminação das participações no capital, reservas e resultados acumulados das empresas consolidadas.

Ativo mantido para a venda e operações descontinuadas

Os ativos não circulantes e os grupos de ativos são classificados como mantidos para venda caso o seu valor contábil seja recuperado principalmente por meio de uma transação de venda e não através do uso contínuo. Essa condição é atendida somente quando o ativo (ou grupo de ativos) estiver disponível para venda imediata em sua condição atual, sujeito apenas a termos usuais e costumeiros para venda desse ativo (ou grupo de ativos), e sua venda for considerada altamente provável. A Administração deve estar comprometida com a venda, a qual se espera que, no reconhecimento, possa ser considerada como uma venda concluída dentro de um ano a partir da data de classificação.

Quando a Companhia está comprometida com um plano de venda que envolve a perda de controle de uma controlada, quando atendidos os critérios descritos no parágrafo anterior, todos os ativos e passivos dessa controlada são classificados como mantidos para venda nas demonstrações contábeis consolidadas, mesmo se após a venda a Companhia ainda retenha participação na empresa. Uma vez classificados como mantidos para venda, ativos intangíveis e imobilizado não são mais amortizados ou depreciados.

Quando a Companhia está comprometida com um plano de venda que envolve a alienação de um investimento, ou de uma parcela de um investimento, em uma coligada ou joint venture, o investimento, ou a parcela do investimento, que será alienado é classificado como mantido para venda quando atendidos os critérios descritos anteriormente, e a Companhia descontinua o uso do método de equivalência patrimonial em relação à parcela classificada como mantida para venda. Qualquer parcela de um investimento em uma coligada ou joint venture que não foi classificada como mantida para venda continua sendo contabilizada pelo método de equivalência patrimonial. A Companhia descontinua o uso do método de equivalência patrimonial no momento da alienação quando a alienação resulta na perda de influência significativa da Companhia sobre a coligada ou joint venture.

Após a alienação, a Companhia contabiliza qualquer participação detida na coligada ou controlada em conjunto de acordo com a IAS 39 (CPC 48 – Instrumento Financeiro), a menos que a participação detida continue sendo uma coligada ou controlada em conjunto, situações em que a Companhia utiliza o método de equivalência patrimonial.

Uma operação descontinuada é um componente da entidade que compreende operações e fluxos de caixa que podem ser claramente distinguidos do resto da Companhia e que:

- a) representa uma importante linha de negócios separada ou área geográfica de operações;
- b) é parte de um plano individual coordenado para venda de uma importante linha de negócios separada ou área geográfica de operações; ou

10. Comentários dos diretores / 10.5 - Políticas contábeis críticas

c) é uma controlada adquirida exclusivamente com o objetivo da revenda.

A classificação como uma operação descontinuada ocorre mediante alienação, ou quando a operação atende aos critérios para ser classificada como mantida para venda, se isso ocorrer antes. Quando uma operação é classificada como uma operação descontinuada, as demonstrações de resultados e de resultados abrangentes comparativas são reapresentadas como se a operação tivesse sido descontinuada desde o início do período comparativo, assim como as demonstrações dos fluxos de caixa e dos valores adicionados.

O resultado das operações descontinuadas é excluído dos resultados das operações continuadas, sendo apresentado como um único valor na demonstração do resultado do exercício após os impostos sobre a renda.

10. Comentários dos diretores / 10.6 - Itens relevantes não evidenciados nas DFs**10.6. Itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras**

Os diretores esclarecem que, neste item 10.6, serão apresentadas informações com base nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia.

a) os ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

i. arrendamentos mercantis operacionais, ativos e passivos

ii. carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade mantenha riscos e responsabilidades, indicando respectivos passivos

iii. contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços

iv. contratos de construção não terminada

v. contratos de recebimentos futuros de financiamentos

Os Diretores da Companhia informam que a Companhia não possui ativos e passivos que não aparecem no seu balanço patrimonial (off-balance sheet items).

b) outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

Os Diretores da Companhia informam que não há itens da Companhia que não estejam evidenciados em suas Demonstrações Financeiras.

10. Comentários dos diretores / 10.7 - Coment. s/itens não evidenciados**10.7. Comentários sobre itens não evidenciados nas demonstrações financeiras**

a) como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras do emissor:

Os Diretores da Companhia informam que não há itens da Companhia que não estejam evidenciados em suas Demonstrações Financeiras.

b) Natureza e o propósito da operação:

Os Diretores da Companhia informam que não há itens da Companhia que não estejam evidenciados em suas Demonstrações Financeiras.

c) Natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor do emissor em decorrência da operação:

Os Diretores da Companhia informam que não há itens da Companhia que não estejam evidenciados em suas Demonstrações Financeiras.

10. Comentários dos diretores / 10.8 - Plano de Negócios

10.8. Comentários dos nossos Diretores sobre os principais elementos do nosso plano de negócios, especificando os seguintes tópicos

Os diretores esclarecem que, neste item 10.8, serão apresentadas informações com base nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia.

a) Investimentos, incluindo:

i. Descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

Segmento	Investimento em R\$ milhões
Rodovias	7,9
Aeroporto	207,7
Holding	3,0
Total	218,6

RODOVIAS: Em Rodovias, é importante destacar os investimentos com recapeamento asfáltico, iluminação de LED, conservação de encostas e sinalização na pista.

AEROPORTOS: Em GRU Airport, os investimentos foram especialmente realizados na ampliação da captação de receitas acessórias nos Terminais de Passageiros e ampliação da capacidade de armazenagem no TECA.

ii. Fontes de financiamento dos investimentos

As fontes de financiamento da Companhia consistem em financiamentos, preferencialmente os de longo prazo, além da emissão de valores mobiliários representativos da dívida.

iii. Desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Os diretores informam que além da alienação da CART, CBN e CRA, tivemos os seguintes eventos:

Em 28 de setembro de 2020, após as aprovações em Assembleias Gerais de Acionistas e de Debenturistas, foi assinado um Acordo de Reestruturação que prevê a redução significativa da dívida da INVEPAR envolvendo a sua troca por participações em empresas do Grupo. O desenho definitivo desta reestruturação ainda está em construção e está sujeito a uma série de condições precedentes e aprovações regulatórias. Por este motivo, em 31 de dezembro de 2020, as controladas LAMSA, METRORIO E METROBARRA foram classificadas no grupo “Ativo mantido para venda”.

Dessa forma, em 31 de dezembro de 2020, VIA040, PEX, CRA, CBN, LAMSA, METRORIO, METROBARRA e a CART (até 30 de abril de 2020) estão classificados para o grupo “Ativo mantido para venda e Operações descontinuadas”.

Em 31 de dezembro de 2019, a CART e a VIA040 já estavam classificadas no balanço patrimonial como “Ativo mantido para venda e Operações descontinuadas”.

b) desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva do emissor

10. Comentários dos diretores / 10.8 - Plano de Negócios

Os Diretores da Companhia informam que não há operações de aquisições plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que já tenham sido divulgadas e possam influenciar materialmente na capacidade produtiva da Companhia.

c) novos produtos e serviços, indicando:**i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas****ii. Montantes totais gastos pela Companhia no desenvolvimento de novos produtos ou serviços****iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados****iv. Montantes totais gastos pela companhia no desenvolvimento de novos produtos ou serviços**

Os Diretores informam que a Companhia não possui novos produtos ou serviços em andamento ou que tenham sido desenvolvidos nos exercícios sociais encerrados em 2020, 2019 e 2018.

10.9. Outros fatores que influenciaram de maneira relevante o desempenho operacional e que não tenham sido identificados ou comentados nos demais itens desta seção

10. Comentários dos diretores / 10.9 - Outros fatores com influência relevante

Os Diretores da Companhia informam que todas as informações relevantes que influenciaram de maneira relevante o desempenho operacional foram divulgadas nos demais itens da seção 10 deste Formulário de Referência, não existindo outros fatores que influenciam o desempenho operacional da Companhia.