

RESEÑA INFORMATIVA

En cumplimiento de lo establecido por las normas de la Comisión Nacional de Valores, el Directorio de la Sociedad ha aprobado la presente reseña informativa correspondiente al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022. Los presentes estados financieros han sido preparados de acuerdo a las NIIF. Para mayor información ver Nota 3 a los estados financieros consolidados intermedios condensados.

I - COMENTARIOS SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD

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

En el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022, Clisa ha continuado con sus actividades a través de la participación en sociedades controladas que desarrollan las actividades principales en las áreas de negocios de construcción, ingeniería ambiental, transporte y servicios de agua potable.

Actividades en el área de ingeniería ambiental:

En relación a las actividades en el área de ingeniería ambiental, los ingresos en el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 ascendieron a \$ 39.975,5 millones. A través de su participación en Cliba Ingeniería Urbana S.A., Clisa participa en la operación de cuatro grandes áreas de actividad en el negocio de Ingeniería Ambiental: (i) Higiene Urbana, (ii) Tratamiento y disposición final de residuos; (iii) Servicios Industriales y (iv) Valorización de residuos.

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

Actualmente la Sociedad tiene contratos para la prestación de servicios de Higiene Urbana en la Zona 2 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; en el Municipio de San Isidro, Provincia de Buenos Aires; en la Ciudad de Neuquén, de la provincia homónima y en la Ciudad de Santa Fe.

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

En San Isidro, la Sociedad presta servicios de higiene urbana desde el año 1991. En el marco de la Licitación Pública N° 40/2019 para la locación del servicio de higiene urbana del partido de San Isidro, la Municipalidad de San Isidro emitió el Decreto 1566/2020 de fecha 13 de noviembre de 2020, por el cual decidió no continuar con el proceso licitatorio. Ante esta circunstancia, la Municipalidad de San Isidro continuó prorrogando el contrato vigente con la Sociedad a través de órdenes de compra vigentes hasta el 31 de diciembre de 2022. La operación, facturación y cobranza continúan regularmente. La Sociedad considera que el contrato se seguirá renovando por períodos abreviados hasta tanto se convoque a una nueva licitación.

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

En tanto que el contrato para la prestación del servicio en la Zona 1 de la ciudad de Santa Fe, donde la Sociedad tiene presencia desde 1996, se encuentra en período de prórroga a la espera de un llamado licitatorio. A la fecha de emisión de los presentes estados financieros, la provisión de servicios, facturación y cobranza continúa regularmente.

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

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

Actualmente la Sociedad, a través de la UTE Norte III, opera los rellenos sanitarios de CEAMSE situados en el complejo ambiental Norte III bajo un contrato de servicio único. La disposición se realiza en módulos, que han sido todos operados por la UTE: Norte III (año 2001), Norte IIIA (año 2005), Norte IIIB (año 2010), Norte IIIC (año 2014), Norte IIIB+C (año 2016), Norte III A+B compatibilización (año 2017) y Norte III D. Actualmente se disponen aproximadamente 417.000 toneladas mensuales en promedio, las cuales provienen de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de 27 distritos del Gran Buenos Aires. La capacidad receptiva residual de los módulos operativos al 30 de septiembre de 2022 es de aproximadamente 2,6 millones de metros cúbicos.

Para el tratamiento de líquidos lixiviados generados en el Complejo Ambiental Norte III, la UTE Norte III opera, desde octubre de 2014 una planta con una capacidad de tratamiento de 2000 m3 día, que ha sido desarrollada con una tecnología de avanzada denominada

MBR (reactor biológico con membrana). Además, opera otra planta con una capacidad de tratamiento de 1.350 metros cúbicos de líquidos lixiviados diarios.

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

El inicio de las actividades en el segmento de Valorización de residuos fue a través de un proyecto de reducción de gases generadores de efecto invernadero en el año 2007. Posteriormente, en el marco de la Licitación Pública Nacional e Internacional ENARSA N° EE 001/2010, y a través de la sociedad Central Buen Ayre S.A., la Sociedad ha construido y está actualmente operando una central de generación de energía eléctrica que opera con biogás, con una capacidad nominal de 11,8 MW. En los últimos doce meses de operación, se generaron aproximadamente 82.000 MW que fueron inyectados a la red de energía. El contrato tiene vigencia hasta el año 2026.

La U.T.E. Norte III, desde octubre de 2012, se encuentra abocada a la operación, mantenimiento y explotación de una planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos para realizar el tratamiento mecánico y biológico (TMB) de residuos sólidos urbanos dentro del predio del CEAMSE. En los últimos doce meses de operación se trataron aproximadamente 370.000 toneladas de residuos sólidos urbanos. Se estima continuar con dicha operación por el plazo máximo posible establecido en el contrato (aproximadamente 23 años).

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

Actividades en el área de construcción:

Con relación a las actividades en el área de construcción, en el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 los ingresos ascendieron a un total de \$ 32.756,1 millones. Actualmente, BRH ejecuta obras en todo el país y en las diversas especialidades de la construcción entre las que pueden mencionarse:

- Repavimentación de Rutas Nacionales N° 9 y N° 60 – Provincia de Córdoba.
- Pavimentación de la Ruta Nacional N° 76, Tramo Quebrada Santo Domingo – Pircas Negras, Provincia de La Rioja.
- Contrato de Recuperación y Mantenimiento de la Malla N° 303 que abarcan las Rutas Nacionales N° 38 y 74 - Provincias de La Rioja.
- Sistemas de señalamiento para la implementación de la detección automática de trenes en ramales diesel Mitre y Sarmiento – Provincia de Buenos Aires.
- Construcción de Autovía Alternativa a Ruta Nacional N° 38, tramos B y C Variante Costa Azul – La Cumbre – Provincia de Córdoba.
- Acueducto Gran Tulum - Obra Civil - Departamentos: Ullúm, Zonda y Gran San Juan - Provincia de San Juan
- Ampliación cauce Río Salado – Provincia de Buenos Aires
- Construcción de variante de paso a la ciudad de Villa María sobre Ruta Nacional N° 158 – Provincia de Córdoba.
- Optimización y Ampliación de la Planta Depuradora de Residuos Cloacales Sur, ubicada en la ciudad de Salta - Provincia de Salta.
- Obra "NC70150 - Red Secundaria Cloacal 20 de Julio Oeste Área 3", ubicada en el Partido de Tigre - Provincia de Buenos Aires.
- Mejoramiento camino de la red secundaria S-130 - Tramo: Las Peñas – Los Mistoles – Provincia de Córdoba.
- Pavimentación Ruta Provincial N° 16 – Tramo: Las Arrias – San José de La Dormida – Provincia de Córdoba.
- Alternativa Ruta Provincial 5 -Sección 1: Alta Gracia – Intersección Camino Costa Azul -. Provincia de Córdoba.
- Readecuación Distribuidores Av. Circunvalación de Córdoba– Distribuidor: Camino San Antonio / Avenida Valparaíso – Provincia de Córdoba.
- Construcción de Autovía en Ruta Nacional N° 9 entre Santiago del Estero Capital y Acceso a Termas de Río Hondo – Provincia de Santiago del Estero.
- Obras Mecánicas, Tuberías, Eléctricas e Instrumentación – Expansión Proyecto de Litio en Salar del Hombre Muerto – Provincia de Catamarca.
- Ejecución integral de la obra Rehabilitación Línea C del Ferrocarril Belgrano en la Provincia de Jujuy – Tramo Volcán – Tilcara - Provincia de Jujuy.
- Construcción del concejo deliberante de la Ciudad de Córdoba y obras anexas.

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

BRH y Sehos S.A., participan en el 100% del paquete accionario de Haug, una sociedad constituida con arreglo a las leyes de la República de Perú. Haug, juntamente con sus sucursales, consorcios y subsidiarias, presta servicios de ingeniería, construcción y montaje de tanques de almacenamiento y de proceso, equipos para la industria minera (espesadores, clarificadores, tolvas, celdas), plantas industriales, estructuras metálicas, tuberías, etc.

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

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

BRH participa con un 45% del capital en Transportel Patagónica S.A., que se dedica a la construcción, operación y mantenimiento de líneas eléctricas, estaciones transformadoras y sistemas de comunicación asociados. El 7 de julio de 2015, Transportel Patagónica S.A. y el Comité de Administración del Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico Federal (CAF) suscribieron un Contrato COM para la construcción, operación y mantenimiento de la Ampliación de la Estación Transformadora La Rioja Sur 500/132 kV y Obras Complementarias, en el marco de la Licitación Pública Nacional 11/2014. Las obras contemplaron la modificación (por apertura) de las líneas de 132 kV Recreo – La Rioja I y II, la ampliación de la ET La Rioja Sur 500/132 kV, la ampliación de la Playa de Maniobras San Martín 132 kV y la modificación (por apertura) de la línea de 132 kV Recreo – La Rioja (doble terna) en las inmediaciones de la mencionada playa de maniobras. En junio de 2022 se firmó el acta de habilitación comercial, quedando todas las instalaciones en normal funcionamiento.

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

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

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

Autovía del Mar S.A., una compañía asociada en la cual BRH posee el 26,6% de participación, era la titular del contrato para la construcción, mejora, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación mediante el sistema de concesión por peaje, por el plazo de 30 años, del Sistema Vial Integrado del Atlántico, una red de rutas que dan acceso a diferentes localidades en la costa atlántica de la Provincia de Buenos Aires. Con fecha 8 de noviembre de 2016, Autovía del Mar S.A. suscribió un acta acuerdo con el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, aprobada por el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires a través del Decreto N° 1495/2016 de fecha 25 de noviembre de 2016, mediante la que: (i) la Provincia de Buenos Aires asumió parte de los derechos y obligaciones establecidos en el contrato de concesión, en particular aquellos relacionados con la explotación, operación y mantenimiento del Sistema Vial Integrado del Atlántico, y entre ellos, el cobro de peaje; (ii) se estableció la cancelación de las inversiones pendientes de amortización a la fecha de la firma del acta acuerdo en seis (6) cuotas semestrales por un total de \$200 millones, la última de las cuales fue abonada en septiembre de 2019; (iii) se determinó que Autovía del Mar continuará ejecutando determinadas obras viales por la suma de aproximadamente \$ 4.832 millones, a valores de marzo de 2016, directamente pagados por la Provincia de Buenos Aires; y (iv) las partes renunciaron a todo reclamo pendiente entre ellas. Como resultado, Autopistas de Buenos Aires S.A., una sociedad con participación estatal controlada por la Provincia de Buenos Aires, tomó control de la explotación, operación y mantenimiento del Sistema Vial Integrado del Atlántico a partir del 1 de diciembre de 2016.

Actividades en el área de transporte:

En relación con las actividades en el área del transporte, los ingresos por el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 ascendieron a \$ 39.202,3 millones, principalmente por la operación de los Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires y de la Línea Urquiza.

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

El 29 de diciembre de 2020, mediante la Resolución N° 3382/20, SBASE resolvió adjudicar la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 212/18 “Concesión de la Operación y Mantenimiento de la Red de Subterráneos y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” al consorcio integrado por Metrovías y BRT, quienes oportunamente constituyeron Emova, la nueva sociedad concesionaria. El 16 de septiembre de 2021, SBASE y Emova firmaron el contrato de concesión para la operación y mantenimiento de la red de Subterráneo y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por un plazo de doce años contados a partir de la toma de posesión, prorrogables por tres años adicionales a opción de SBASE.

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

La concesión además incluye un incentivo a Emova por incremento de la demanda de pasajeros producto de su gestión, y, por otra parte, prevé la compensación de los costos fijos incurridos por el concesionario, en caso de pérdida de ingresos por los CKM no realizados por

causa atribuible a SBASE, caso fortuito o fuerza mayor.

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

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

El valor del CKM ha sido modificado desde noviembre de 2021 producto de:

- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de diciembre de 2021 producto de (i) la consideración de las nuevas escalas salariales determinadas en los acuerdos paritarios con las asociaciones gremiales de fecha 21 de febrero de 2022, y (ii) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el contrato de concesión.
- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de febrero 2022 producto de (i) la consideración de las nuevas escalas salariales determinadas en los acuerdos paritarios con las asociaciones gremiales de fecha 21 de febrero de 2022, y (ii) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el contrato de concesión.
- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de abril de 2022 producto de (i) la consideración de las nuevas escalas salariales determinadas en los acuerdos paritarios con las asociaciones gremiales de fecha 21 de abril de 2022, y (ii) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el Anexo II a) del contrato.
- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de mayo de 2022 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales determinadas en los acuerdos paritarios con las asociaciones gremiales de fecha 21 de abril de 2022, (2) incrementos en el rubro de energía por cambio en los valores tarifarios, y (3) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el Anexo II a) del contrato.
- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de septiembre de 2022 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales determinadas en los acuerdos paritarios con las asociaciones gremiales de fecha 9 de septiembre de 2022, y (2) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el Anexo II a) del contrato.
- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de agosto de 2022 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 9 de junio de 2022, y (2) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el Anexo II a) del contrato.
- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de septiembre de 2022 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 12 de octubre de 2022, y (2) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el Anexo II a) del contrato.
- Verificarse una modificación superior al 4% a partir de octubre de 2022 producto de (1) la consideración de las nuevas escalas salariales de UTA y APSESBA determinada en los Acuerdos Paritarios de fecha 12 de octubre de 2022, y (2) el ajuste de los demás indicadores establecidos en el Anexo II a) del contrato.

Hasta el 30 de noviembre de 2021, la operación y mantenimiento de la red de Subterráneo y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires estuvo a cargo de Metrovías bajo el AOM. Con respecto a su retribución como operador, Metrovías percibía: (i) la tarifa abonada por el usuario; (ii) el valor de las comisiones por cargas de tarjetas de viaje y (iii) subsidios estatales en compensación por costos de explotación no cubiertos con los ingresos por tarifa. A la fecha de cierre de los presentes estados financieros se encuentran pendientes de cobro subsidios por la operación del Subte y Premetro bajo el AOM por la suma de \$ 17,3 millones.

La tarifa abonada por el usuario para el viaje en Subte es de \$ 42 a partir del 23 de septiembre de 2022, según el cuadro tarifario publicado por SBASE mediante Resolución 17/22. Previamente las tarifas vigentes para el viaje en Subte fueron de \$ 30 a partir del 18 de abril de 2021 y hasta el 22 de septiembre de 2022, \$ 25,50 a partir del 19 de marzo de 2021 y hasta el 17 de abril de 2021 y \$ 21 a partir del 25 de noviembre de 2020 y hasta el 18 de marzo de 2021, en todos los casos para tarjetas sin contacto con descuentos a partir del vigésimo primer viaje. A partir del 1° de febrero de 2018, producto de ponerse en vigencia la Resolución 77-E/2018 emitida por el Ministerio de Transporte, el valor de la tarifa forma parte del Sistema de Boleto Integrado que rige en el AMBA, que establece distintos descuentos en función de la integración que realiza el pasajero en distintos modos de transporte durante un lapso de tiempo.

Por otra parte, Metrovías continúa operando la Línea Urquiza en el marco del contrato de concesión suscripto en 1993 con el Estado Nacional. Dado que el plazo de la concesión original finalizaba el 31 de diciembre de 2017 y que dicho contrato preveía la posibilidad de ser prorrogado por 10 años, Metrovías reiteró el pedido de prórroga en cuestión ya formulado ante la Comisión Renegociadora creada en virtud de lo ordenado por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 367/16, y en el marco de la Renegociación del Contrato de Concesión que se venía llevando a cabo desde enero del año 2002. No obstante no haberse concluido con la renegociación del Contrato de concesión suscripto en 1993, el Ministerio de Transporte dictó con fecha 18 de diciembre de 2017 la Resolución 1325/2017, por medio de la cual dispuso: (1) el rechazo del pedido de prórroga contractual solicitado por Metrovías, (2) la instrucción a la Secretaría de Transporte y a la Secretaría de Planificación de Transporte para que conjuntamente con la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias del estado y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte establezcan las bases y condiciones para un llamamiento a licitación correspondiente al Grupo de Servicio N° 3 (Línea Urquiza) que debería estar adjudicado dentro de un plazo máximo de 18 (dieciocho) meses a partir de la fecha de dicha resolución, (3) la instrucción que de no haber un adjudicatario al vencimiento del plazo establecido en el punto precedente el servicio se asignaría automáticamente a SOFSE y (4) la disposición de que Metrovías continuará con la explotación del servicio durante el plazo estipulado en el punto (2). Con fecha 28 de febrero de 2018, Metrovías impugnó dicha resolución mediante la presentación de un Recurso de Reconsideración y Jerárquico en Subsidio ante el Ministerio de Transporte.

Con fecha 18 de junio de 2019, mediante el Decreto N° 423 del Poder Ejecutivo Nacional, se realizó el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para otorgar la concesión para la construcción, mantenimiento y operación de las Líneas Urquiza y Belgrano Norte. En la misma fecha, el Ministerio de Transporte dictó la Resolución N° 360/2019 por la cual extendió el plazo previsto en la mencionada Resolución 1325/2017 hasta el 31 de marzo de 2020 o hasta tanto tome posesión el nuevo operador al que haya sido adjudicado el servicio ferroviario en el marco de la mencionada licitación, lo que ocurra primero. Con fecha 26 de marzo de 2020, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución N° 76/2020 resolvió (i) extender el plazo previsto en la Resolución N° 1325/2017 para el cumplimiento de todos los actos necesarios para la adjudicación de la concesión de la Línea Urquiza por otros 18 (dieciocho) meses, es decir hasta el 30 de septiembre de 2021, extensibles automáticamente por igual plazo para el caso en que no se adjudicara el proceso licitatorio en los primeros 18 meses y (ii) la continuidad de la explotación de la Línea Urquiza por parte de Metrovías por el mismo plazo o hasta la toma de posesión por parte del nuevo adjudicatario, lo que ocurriera primero. Con fecha 16 de septiembre de 2021, en el marco de lo establecido en la Resolución N° 76/2020 del Ministerio de Transporte, Metrovías suscribió con la SGT un Acta Acuerdo por medio de la cual se acordó la continuidad de la operación por parte de Metrovías de los servicios ferroviarios de pasajeros de la Línea Urquiza hasta tanto se asignen o adjudiquen dichos servicios a un nuevo operador y éste inicie la operación.

De acuerdo a lo establecido en la Resolución 58/22 de la SGT de fecha 9 de agosto de 2022, a la fecha de emisión de los presentes estados financieros el monto del subsidio mensual a percibir por la operación de la Línea Urquiza es de \$ 398,1 millones, vigente a partir de abril de 2022, excepto por el mes de junio de 2022 en que alcanzó por única vez la suma de \$ 4488,5 millones por efecto de la inclusión del 50% del sueldo anual complementario. A su vez, con fecha 29 de septiembre de 2022, mediante la Resolución N° 69/22, la SGT aprobó la suma de \$ 80,7 millones, como pago a cuenta de la redeterminación integral de la Cuenta Explotación correspondiente a los meses de mayo y junio de 2022 por el concepto de mano de obra en función de los Acuerdos Paritarios con las Asociaciones Gremiales de fecha 13 de mayo de 2022. Metrovías ha realizado presentaciones al Estado Nacional solicitando la readecuación de la Cuenta Explotación, dado que no se han aprobado ciertas actualizaciones producto de: (i) ajustes del rubro personal e incrementos superiores al 6% de los demás rubros que no componen la mano de obra por el período comprendido entre enero de 2015 y diciembre de 2017, que no han sido considerados en las respectivas resoluciones aprobatorias, (ii) ajustes puntuales por gratificaciones extraordinarias por colaboración operativa de conductores, capacitaciones, gratificación solidaria de fin de año e indemnizaciones por retiro anticipado de conductores previstas en diversas actas suscriptas con las asociaciones gremiales durante el año 2016, (iii) aportes extraordinarios para los trabajadores con prestaciones efectivas y presenciales en el marco del aislamiento social, preventivo y obligatorio ordenado por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297/2020 y sus prórrogas, acordadas en Actas Paritarias con las Asociaciones Gremiales de fecha 2 de febrero de 2021 y 20 de mayo de 2021, correspondiente a determinados meses de 2021 y 2022, (iv) la actualización de la Cuenta Explotación del mes de julio de 2022 según lo establece la Resolución 404/18 del Ministerio de Transporte que incluye el ajuste del rubro mano de obra establecido en los Acuerdos Paritarios de fecha 9 de noviembre de 2021, 15 de marzo de 2022 y 13 de mayo de 2022, (v) ajuste del rubro personal producto de los Acuerdos con las Asociaciones Gremiales de fecha 9 de noviembre de 2021 y 13 de mayo de 2022 y (vi) el ajuste del valor del sueldo anual complementario correspondiente al primer semestre del año 2022. A la fecha de cierre de los presentes estados financieros, el valor pendiente de reconocimiento por estos conceptos alcanzaba la suma de \$ 1.267,4 millones.

Como medida preventiva frente a la pandemia por Covid 19 y al posterior dictado del ASPO decretado por el Gobierno Nacional a partir del 20 de marzo de 2020, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dispuso un cronograma especial para el servicio del Subte y Premetro a partir del 19 de marzo de 2020. Las principales medidas adoptadas incluyeron el cierre de estaciones y la reducción del horario de servicio y del cronograma de frecuencias. En una primera etapa solo se permitió la apertura de 39 estaciones, de las 90 con las que cuenta la red. Sin embargo, a partir de la mejora en la situación sanitaria, en el segundo semestre de 2021 se fueron habilitando estaciones de manera gradual. Con relación a la Línea Urquiza, el Gobierno Nacional también dispuso a partir del 19 de marzo de 2020 un cronograma especial de servicios para los ferrocarriles metropolitanos. A la fecha de los presentes estados financieros la totalidad de las estaciones se encuentra habilitada, tanto en el Subte como en la Línea Urquiza. A estas medidas debe agregarse que existían límites a la cantidad máxima de pasajeros permitidos por vagón y sólo se permitía el transporte de personas afectados a las actividades declaradas esenciales y/o alcanzadas por excepciones. Desde octubre de 2021 dejó de regir la restricción de capacidad en el Subte y en la Línea Urquiza y no se requiere permiso de circulación para utilizar el transporte público. Como consecuencia de las circunstancias antes mencionadas, Metrovías y Emove transportaron 175,7 millones de pasajeros pagos en el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022, un aumento de 193,7%, comparado con el mismo período del año anterior. Sin embargo, la cantidad de pasajeros transportados se encuentra aún 33% por debajo del mismo período del ejercicio 2019, previo al inicio de la pandemia por Covid-19. A su vez, los coches kilómetros recorridos aumentaron un 31,6%, pasando de 27,5 millones en el período anterior a 36,1 millones en el presente período.

Por otro lado, BRT ejecuta obras de infraestructura ferroviaria. A la fecha de los presentes estados financieros está ejecutando trabajos de instalación y montaje de señalamiento en la Línea D de la Red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en las instalaciones de potencia y tracción en la Línea E. BRT tiene además (i) una participación de 63,78% en una UT con Siemens S.A., que en junio de 2018 resultó adjudicataria de una licitación convocada por SBASE para la adecuación del sistema eléctrico de las líneas C y D de la Red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y (ii) una participación de 29,85% en una UT con Siemens Mobility S.A. e Induvía S.A., que en octubre de 2021 resultó adjudicataria de una licitación convocada por ADIF para realizar obras de señalamiento y telecomunicaciones en un tramo de la línea de ferrocarriles Belgrano Sur. Se ha dado inicio a la ejecución de los trabajos en febrero de 2022.

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

Actividad en el área de prestación del servicio de agua:

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

En el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 los ingresos en este segmento ascendieron a \$ 7.601,2 millones, brindando servicios a aproximadamente 1,36 millones de habitantes, lo que hace una cobertura total de aproximadamente el 99% de la población de la ciudad de Córdoba. El servicio se brinda a través de 2 plantas potabilizadoras, 26 estaciones elevadoras de presión y más de 4.700 km de red de distribución.

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

Tras haber prestado el servicio con tarifas totalmente desactualizadas y sin recibir compensación o subsidio alguno durante casi la totalidad del año 2020 como consecuencia de las demoras en la aprobación de los ajustes tarifarios, con fecha 29 de diciembre de 2020, mediante Resolución General ERSeP N° 18/2020, se notificó la aprobación de las Mesas Tarifarias vigésimo sexta y vigésimo séptima, por los períodos que van desde agosto de 2019 hasta noviembre de 2019 y desde noviembre de 2019 hasta febrero de 2020, respectivamente. De esta forma, se aprobó un incremento del 9,43% más un incremento adicional de 0,13% por el término de seis meses para la Mesa Tarifaria vigésimo sexta, y del 13,43% para la Mesa Tarifaria vigésimo séptima, los cuales comenzaron a regir a partir de enero de 2021.

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

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

Mediante Resolución ERSeP N° 1061/2021, con fecha 15 de junio de 2021, se habilitó el procedimiento de revisión tarifaria de la trigésima Mesa Tarifaria, en el marco de lo dispuesto en el Contrato de Concesión, correspondiente al período comprendido entre noviembre de 2020 a febrero de 2021. Mediante Resolución General ERSeP N° 62/2021, de fecha 30 de julio de 2021, se aprobó la trigésima Mesa Tarifaria, en la cual se establece un incremento de 12,38% a partir de agosto de 2021.

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

El 26 de noviembre de 2021, ACSA fue notificada de la incorporación al ámbito de la concesión de la operación y mantenimiento del Canal Los Molinos, un acueducto de aproximadamente 40 km de longitud para el transporte de agua cruda desde el Embalse Los Molinos, una de las fuentes de abastecimiento hídrico de la ciudad de Córdoba. Dado que los costos de operación del Canal Los Molinos no estaban contemplados en la estructura de costos de la concesión, con fecha 21 de diciembre de 2021, se presentó ante el ERSeP mediante Nota AACC/ERSeP N° 792/2021 una solicitud de revisión tarifaria extraordinaria, de acuerdo a lo previsto en el contrato de concesión. Mediante Resolución General ERSeP N° 24/2022, de fecha 12 de abril de 2022, se aprobó la Mesa Tarifaria Extraordinaria, en la cual se estableció un incremento de 4,83% vigente a partir del 25 de abril de 2022.

Con fecha 21 de enero de 2022, se presentó al ERSeP mediante Nota AACC/ERSeP N° 23/2022, la propuesta de revisión tarifaria elaborada por la trigésima segunda Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios correspondiente al período comprendido entre julio y noviembre de 2021. Mediante Resolución General ERSeP N° 23/2022, de fecha 12 de abril de 2022, se aprobó la trigésima segunda Mesa Tarifaria, que estableció un incremento de 10,09% vigente a partir del 25 de abril de 2022.

Con fecha 29 de abril de 2022, se presentó al ERSeP mediante Nota AACC/ERSeP N° 317/2022, la propuesta de revisión tarifaria elaborada por la trigésima tercera Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios correspondiente al período comprendido entre noviembre de 2021 y febrero de 2022. Mediante Resolución General ERSeP N° 54/2022, de fecha 27 de julio de 2022, se aprobó la trigésima tercera Mesa Tarifaria, que estableció un incremento de 13,14% vigente a partir del 3 de agosto de 2022.

Con fecha 29 de julio de 2022, se presentó al ERSeP mediante Nota AACC/ERSeP N° 549/2022, la propuesta de revisión tarifaria elaborada por la trigésima cuarta Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios correspondiente al período comprendido entre febrero y mayo de 2022. Con fecha 3 de agosto de 2022, mediante Resolución ERSeP N° 2.235/2022, se notificó la habilitación de la revisión tarifaria promovida por ACSA. Mediante Resolución General ERSeP N° 91/2022, de fecha 26 de octubre de 2022, se aprobó la trigésima cuarta Mesa Tarifaria, en la cual se estableció un incremento de 15,33% que regirá a partir del 1 de noviembre de 2022, fecha de su publicación en el Boletín Oficial.

Con fecha 27 de octubre de 2022, se presentó al ERSeP mediante Nota AACC/ERSeP N° 801/2022, la propuesta de revisión tarifaria elaborada por la trigésima quinta Mesa de Estudio de Valores Tarifarios y Precios, correspondiente al período comprendido entre mayo y septiembre de 2022.

Impacto del Covid-19 en las operaciones de la Sociedad

Desde marzo de 2020, la Sociedad desarrolló sus operaciones bajo las circunstancias derivadas de la difusión del virus COVID-19, que fue declarado como pandemia por la Organización Mundial de la Salud el 11 de marzo de ese año. En la Argentina, el Gobierno Nacional declaró el estado de emergencia sanitaria e implementó una serie de medidas tendientes a disminuir la circulación de la población, disponiendo el aislamiento social preventivo y obligatorio ("ASPO") desde el 20 de marzo del 2020, permitiendo la circulación sólo de aquellas personas vinculadas a la prestación y/o producción de servicios y productos considerados esenciales. El ASPO fue

sucesivamente prorrogado, con diversos niveles de flexibilización, según los criterios adoptados por las distintas autoridades provinciales y municipales hasta que, a partir de noviembre de 2020, comenzó a regir el denominado “distanciamiento social, preventivo y obligatorio” (“DISPO”) en todo el país, con el objetivo de recuperar un mayor grado de normalidad en el funcionamiento económico y social, pero manteniendo un constante monitoreo de la evolución epidemiológica.

Sin embargo, ante el aumento de casos de COVID-19 registrado desde marzo de 2021, el Gobierno Nacional extendió la emergencia sanitaria y volvió a implementar una serie de restricciones y disposiciones locales a fin de mitigar la propagación del virus COVID-19, suspendiendo las actividades sociales y económicas que no fueran consideradas esenciales, educativas, religiosas y deportivas en forma presencial. Si bien las medidas generales de prevención fueron prorrogadas sucesivamente, las restricciones, tanto para la realización de actividades de mayor riesgo epidemiológico como para el ingreso al país y circulación de personas, comenzaron a flexibilizarse gradualmente a partir de la segunda mitad de 2021 ante la baja registrada de casos de COVID-19 y el avance de la campaña de vacunación.

Ante una nueva ola de casos de Covid-19 registrada entre finales de 2021 y comienzos de 2022 y la preocupación por nuevas variantes del virus, el Gobierno Nacional volvió a prorrogar el estado de emergencia sanitaria hasta el 31 de diciembre de 2022. Sin embargo, el descenso en el número de casos de Covid-19 y los altos niveles de vacunación, han permitido la flexibilización o la eliminación de las restricciones y medidas de prevención y cuidado, incluyendo el distanciamiento social.

En relación al área de ingeniería ambiental, las actividades desarrolladas en este segmento fueron oportunamente declaradas de carácter esencial, por lo que la prestación de los servicios continuó de manera habitual. No obstante, cabe mencionar que el Covid-19 ha impactado negativamente en algunas variables económicas y financieras de las subsidiarias de este segmento de actividad, provocando la necesidad de adaptar las prestaciones de servicios a una menor cantidad de recursos humanos disponibles, nuevos costos asociados a mitigar el efecto de la pandemia, cierta reducción en el nivel de actividad de las operaciones de transporte y disposición final de residuos ocasionada por la reducción de la actividad económica, y cierta demora por parte de los clientes en el reconocimiento y pago de los ajustes de precio en los contratos debido a restricciones presupuestarias. Estos efectos se fueron revirtiendo a la luz de la flexibilización gradual de las restricciones a la circulación y la recuperación de la actividad económica.

En relación al área de transporte, dicha actividad también fue considerada como una actividad esencial por las autoridades nacionales y por tal motivo debe garantizarse su prestación. En este sentido, se implementaron distintas medidas para llevar adelante un control de la demanda en las estaciones como también fuertes campañas de concientización al usuario. Asimismo, las medidas oportunamente adoptadas por el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para disminuir la circulación de la población ante la pandemia repercutieron en el nivel de pasajeros transportados a partir de marzo de 2020. Si bien se observa una recuperación paulatina desde fines de 2021 como consecuencia de la flexibilización gradual de las restricciones a la circulación y la recuperación de la actividad económica, la cantidad de pasajeros transportados es aun significativamente menor a los valores anteriores a la pandemia. La consecuente caída de los ingresos por tarifa por la operación del Subte y Premetro, se vio mayormente compensada con un incremento en los aportes estatales percibidos por Metrovías S.A. en concepto de compensación de mayores costos durante la vigencia del acuerdo de operación y mantenimiento con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En cambio, la caída de los ingresos por tarifa por la operación de la línea de ferrocarril suburbano General Urquiza no tuvo una compensación de mayores costos por parte del Estado Nacional. En ambos casos, la caída de ingresos fue parcialmente compensada por una reducción en ciertos gastos operativos variables.

En relación a las operaciones desarrolladas por la Sociedad en el área de la construcción en Argentina, el advenimiento del Covid-19 profundizó la caída del nivel de actividad que, al igual que para el resto de los participantes de la construcción en general y de la obra pública en particular, había comenzado en 2019 como consecuencia de la disminución de la inversión en obra pública por parte del Estado Nacional y de los distintos estados provinciales, debido a restricciones presupuestarias. Asimismo, algunas de las subsidiarias y uniones transitorias de empresas argentinas de este segmento debieron recurrir a los programas ATP, por los cuales el Estado Nacional abonó una porción del costo salarial y permitió la postergación del pago de ciertas cargas sociales. Dicha reducción fue contabilizada ajustando los costos relacionados. Si bien a la fecha de emisión de los presentes estados financieros se han reanudado casi la totalidad de las obras interrumpidas por la declaración del ASPO o por cuestiones presupuestarias, y la Compañía ha comenzado a ejecutar nuevos proyectos, la reactivación es todavía gradual. En consecuencia, cabe destacar que el Covid-19 ha impactado sensible y negativamente en las variables económicas y financieras del segmento construcción de la Compañía en Argentina, provocando un menor nivel de actividad de construcción en general, menor eficiencia en la gestión de las operaciones, y nuevos costos asociados a mitigar el efecto de la pandemia.

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

Análisis de los Resultados Consolidados:

Desde el punto de vista consolidado, los ingresos de Clisa por el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 alcanzaron un total de \$ 118.535,2 millones, fundamentalmente aportados por el segmento de Transporte con el 33,1% del total, Ingeniería Ambiental con el 32,9%, y Construcción con el 27,6%.

El resultado operativo consolidado del período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 alcanzó un total de \$ 6.280,8 millones, siendo generado por las áreas de negocios que se exponen a continuación:

	Pesos	
Ingeniería Ambiental	4.521,5	Millones
Construcción	2.558,9	Millones
Transporte	113,9	Millones
Servicio de Agua Potable	(404,0)	Millones
Otros y Eliminaciones inter segmentos	(509,5)	Millones
TOTAL	6.280,8	Millones

Los Resultados Financieros netos ascendieron en el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 a una pérdida de \$ 3.749,6 millones.

El Resultado de Inversiones en Entes Relacionados ascendió en el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 a una ganancia de \$ 15,7 millones, representado fundamentalmente por las ganancias en CV1 – Concesionaria Vial, Polledo y Aumar, parcialmente compensado por las pérdidas en los consorcios en que participa BRH, Covisur y Transportel Patagónica.

El cargo por impuesto a las ganancias por el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 ascendió a una ganancia de \$ 405,5 millones, producido principalmente por las ganancias registradas en Cliba Ingeniería Urbana S.A., Prominente, Metrovías y BRT, parcialmente compensado por las pérdidas registradas en Aguas Cordobesas S.A.

En virtud de todo lo mencionado, el total del resultado neto del período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 arrojó una ganancia de \$ 2.952,5 millones.

Otra Información Financiera:

El EBITDA ajustado consolidado por el período de 12 meses iniciado el 1 de octubre de 2021 y finalizado al 30 de septiembre de 2022, expresado en moneda homogénea de esta última fecha, ascendió a \$ 17.182,7 millones. El EBITDA ajustado no es una medición financiera reconocida por las NIIF y no deberá ser interpretado como una medida de resultados de operaciones, ni de generación de caja. El EBITDA ajustado equivale a la suma algebraica del resultado del período menos ingresos financieros, más costos financieros, más impuesto a las ganancias, más depreciaciones y amortizaciones, menos/más resultado de inversiones en asociadas y acuerdos conjuntos contabilizados por el método de la participación, más desvalorización de plusvalía. El EBITDA ajustado también puede calcularse como la suma algebraica de los ingresos provenientes de contratos con clientes menos costo por provisión de servicios, menos gastos de administración, menos gastos de comercialización y otros gastos operativos, más/menos otros ingresos y egresos operativos, netos, más depreciaciones y amortizaciones.

Los intereses netos consolidados por el período de 12 meses iniciado el 1 de octubre de 2021 y finalizado al 30 de septiembre de 2022, expresados en moneda homogénea de esta última fecha, ascendieron a \$ 4.184,4 millones. Los intereses netos consolidados se calculan como la suma de los intereses perdidos y de las comisiones bancarias menos los intereses ganados.

La Deuda Neta Consolidada al 30 de septiembre de 2022 ascendió a \$ 52.124,6 millones. La Deuda Neta Consolidada está formada por el total de la deuda bancaria y financiera menos (i) el monto total de efectivo y equivalentes al efectivo de libre disponibilidad, (ii) el monto total de endeudamiento registrado consistente en convenios de descuento de facturas y otros financiamientos de cuentas con relación a cuentas por cobrar de entidades gubernamentales argentinas a todo nivel (nacional, provincial y municipal) pagaderas dentro de los 180 días y (iii) el monto de endeudamiento registrado en el rubro arrendamientos que, según las NIIF aplicables, no constituyen arrendamientos financieros en la contabilidad del arrendador.

II- ESTRUCTURA DE LA SITUACION PATRIMONIAL CONSOLIDADA

	30/9/2022	30/9/2021	30/9/2020	30/9/2019	30/9/2018
Activo no Corriente	70.295.566.365	86.667.132.089	97.318.663.458	97.524.587.122	98.684.100.699
Activo Corriente	73.947.145.201	69.336.005.792	83.083.047.572	85.510.499.986	91.798.186.717
Total Activo	144.242.711.566	156.003.137.881	180.401.711.030	183.035.087.108	190.482.287.416
Patrimonio controlante	4.443.721.638	7.790.829.282	181.508.350	2.800.430.687	1.915.235.865
Patrimonio no controlante	3.795.825.700	4.116.770.991	4.219.928.962	4.715.647.326	5.280.868.509
Total Patrimonio	8.239.547.338	11.907.600.273	4.401.437.312	7.516.078.013	7.196.104.374
Pasivo no Corriente	68.680.172.872	83.509.378.367	101.231.505.570	95.359.995.487	107.771.423.813
Pasivo Corriente	67.322.991.356	60.586.159.241	74.768.768.148	80.159.013.608	75.514.759.229
Total Pasivo	136.003.164.228	144.095.537.608	176.000.273.718	175.519.009.095	183.286.183.042
Total Pasivo y Patrimonio	144.242.711.566	156.003.137.881	180.401.711.030	183.035.087.108	190.482.287.416

Jorge A. Mencarini
Síndico

Alberto E. Verra
Presidente

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

RESEÑA INFORMATIVA AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2022

III- ESTRUCTURA DEL RESULTADO INTEGRAL CONSOLIDADO

	30/9/2022	30/9/2021	30/9/2020	30/9/2019	30/9/2018
	9 MESES	9 MESES	9 MESES	9 MESES	9 MESES
Resultado Operativo Ordinario	6.280.829.701	6.364.963.529	6.882.148.244	11.789.956.712	11.051.611.680
Resultado Financiero	(3.749.595.068)	6.226.285.843	(17.243.045.012)	(21.346.224.331)	(41.248.935.542)
Resultado Inversiones en asociadas y acuerdos conjuntos contabilizados por el método de la participación	15.716.732	(24.231.691)	(112.615.335)	(535.382.125)	284.324.846
Desvalorización de plusvalía	-	-	-	-	(11.093.164)
Resultado neto antes de impuesto	2.546.951.365	12.567.017.681	(10.473.512.103)	(10.091.649.744)	(29.924.092.180)
Impuesto a las ganancias	405.518.294	11.487.402	285.396.250	85.999.446	(2.564.164.485)
Resultado Neto	2.952.469.659	12.578.505.083	(10.188.115.853)	(10.005.650.298)	(32.488.256.665)
Otros resultados integrales	(5.976.530.238)	(5.347.196.170)	7.068.037.651	10.916.760.067	28.358.297.353
Resultado Neto Integral	(3.024.060.579)	7.231.308.913	(3.120.078.202)	911.109.769	(4.129.959.312)

IV- ESTRUCTURA DE FLUJOS DE EFECTIVOS CONSOLIDADO

	30/9/2022	30/9/2021	30/9/2020	30/9/2019	30/9/2018
	9 MESES	9 MESES	9 MESES	9 MESES	9 MESES
Fondos generados por (utilizado en) las actividades operativas	1.477.028.930	5.700.547.597	(4.539.659.957)	(3.246.090.320)	825.546.231
Fondos utilizados en las actividades de inversión	(4.707.274.768)	(3.203.339.824)	(2.695.441.526)	(3.183.693.398)	(3.963.276.293)
Fondos (utilizados en) generados por las actividades de financiación	3.117.366.657	(2.360.813.481)	3.592.336.090	5.907.585.226	3.843.534.878
Total fondos generados (aplicados)	(112.879.181)	136.394.292	(3.642.765.393)	(522.198.492)	705.804.816
Efecto de conversión monetaria y de las diferencias de cambio	(116.117.537)	(130.629.747)	(42.576.678)	116.317.887	343.817.047
Efecto de la inflación sobre los fondos	(2.268.499.474)	(1.520.366.190)	(450.535.793)	(2.180.815.473)	(1.584.074.880)

V- DATOS ESTADÍSTICOS – INGRESOS PROVENIENTES DE CONTRATOS CON CLIENTES

	30/9/2022	30/9/2021	30/9/2020	30/9/2019	30/9/2018
	9 MESES	9 MESES	9 MESES	9 MESES	9 MESES
Ingeniería Ambiental	38.975.527.693	41.275.487.447	43.716.833.175	46.372.008.484	46.651.170.493
Construcción	32.756.100.450	25.570.659.658	24.314.447.695	54.610.320.502	54.521.852.766
Transporte	39.202.283.295	3.834.221.580	4.769.892.047	18.051.886.060	13.756.312.336
Servicio de Agua	7.601.231.539	7.755.906.715	7.814.979.898	8.107.176.771	8.257.932.698
Otros y Elimin. Intersegmentos	45.528	26.017.877	40.777.528	86.609.601	(40.570.818)
Total de ingresos consolidados	118.535.188.505	78.462.293.277	80.656.930.343	127.228.001.418	123.146.697.475

VI- INDICES

	30/9/2022	30/9/2021	30/9/2020	30/9/2019	30/9/2018
Liquidez	1,10	1,14	1,11	1,07	1,22
Solvencia	0,06	0,08	0,03	0,04	0,04
Inmovilización del capital	0,49	0,56	0,54	0,53	0,52

VII - PERSPECTIVAS FUTURAS

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

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

Jorge A. Mencarini
Síndico

Alberto E. Verra
Presidente

orgánicos, plantas de digestión anaeróbica de residuos orgánicos, plantas de generación de energía eléctrica a través del biogás, nuevas tecnologías innovadoras de tratamiento de residuos con aprovechamiento energético, etc. La Sociedad considera que existen importantes oportunidades en Argentina y Sudamérica para el desarrollo de soluciones para los residuos domiciliarios e industriales, así como en la cadena logística de valorización de residuos. En el corto y mediano plazo, la Sociedad deberá continuar monitoreando la situación fiscal de sus clientes públicos, que en algunos casos han requerido un ajuste de precios o han estirado sus plazos de pago y, de esa manera, han incrementado sus necesidades de capital de trabajo. En tal sentido, cabe recordar que durante 2021 se acordó con CEAMSE una reducción de precios del 6% en nuestro contrato de disposición final de residuos en el Módulo Norte III D, sujeta a la aprobación en tiempo y forma de la actualización de precio. También durante el pasado año se convino con el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires una reducción inicial del 4% en el precio de nuestros servicios bajo el contrato de recolección de residuos, en este caso acompañada por una extensión en el plazo del contrato y durante la cual la reducción es del 2%; estos ajustes de precio pueden ser compensados con ciertas inversiones en equipamiento para la prestación del servicio y por ciertos costos incrementales asociados a la extensión del contrato. Por último, en 2021 se acordó también una reducción de aproximadamente 10% en los servicios de mantenimiento de hospitales y escuelas prestados por nuestra subsidiaria Sehos S.A., la cual fue acompañada de una extensión en los plazos de estos contratos.

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

Por su parte, en Perú, si bien se está observando una lenta recuperación post Covid-19 en los niveles de nuestras actividades de ingeniería, fabricación, construcción y montaje de plantas industriales y estructuras metálicas, la reactivación hoy es aún parcial debido a la incertidumbre política en dicho país que condiciona las inversiones en las industrias en las que se desarrolla nuestra actividad. Por último, existen oportunidades de crecimiento para las actividades de construcción en Paraguay (obras públicas), que han sido hasta el momento las menos afectadas por la pandemia.

En cuanto a la actividad de transporte, la Sociedad está a cargo desde el 1 de diciembre de 2021 a través de su subsidiaria Emovea del nuevo contrato de operación y mantenimiento de la Red de Subterráneos y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por un plazo de doce años y con la posibilidad de extenderlo por 3 años adicionales. Se trata de un proyecto innovador y ambicioso, que cuenta con la asistencia técnica de la DB Deutsche Bahn E&C, empresa líder en digitalización y nuevas tecnologías aplicadas al transporte. La duración del nuevo contrato genera las condiciones necesarias para realizar las erogaciones que permitirán mejorar la experiencia del usuario y nuestra eficiencia operativa, redundando en un mayor valor para la compañía. Con respecto a la Línea Urquiza, cuyo plazo de extensión de contrato por dieciocho meses otorgado en marzo de 2020 finalizaba en el mes de septiembre de 2021, Metrovías y el Gobierno Nacional acordaron la continuidad de la operación hasta tanto se asignen o adjudiquen dichos servicios a un nuevo operador y éste inicie la operación.

En relación a la provisión del servicio de agua potable, será importante dar seguimiento a la aprobación de incrementos tarifarios por parte del concedente, ya que se trata de un servicio que no recibe compensación o subsidio alguno de parte de su concedente y que requiere actualizar periódicamente sus tarifas al público. Al mismo tiempo, la Sociedad está siempre atenta a las posibilidades que se puedan presentar para explorar este tipo de negocio en otras jurisdicciones.

Como consideración general sobre todas las actividades desarrolladas en Argentina por la Sociedad y sus subsidiarias, el creciente incremento en los niveles inflacionarios en esta economía requerirá que la Sociedad siga de cerca la aplicación de los mecanismos de ajuste de precio previstos en todos sus contratos.