



Tegma

Gestão Logística SA

**Divulgação de resultados
Primeiro trimestre de 2021**

São Bernardo do Campo, 3 de maio de 2021

Teleconferência de Resultados

3ª feira, 4 de maio de 2021

15:00 (Brasília)

2:00 pm (US-ET)

[Português com tradução simultânea para inglês]

[Webcast em Português](#)

Tel.: +55 11 3181-8565

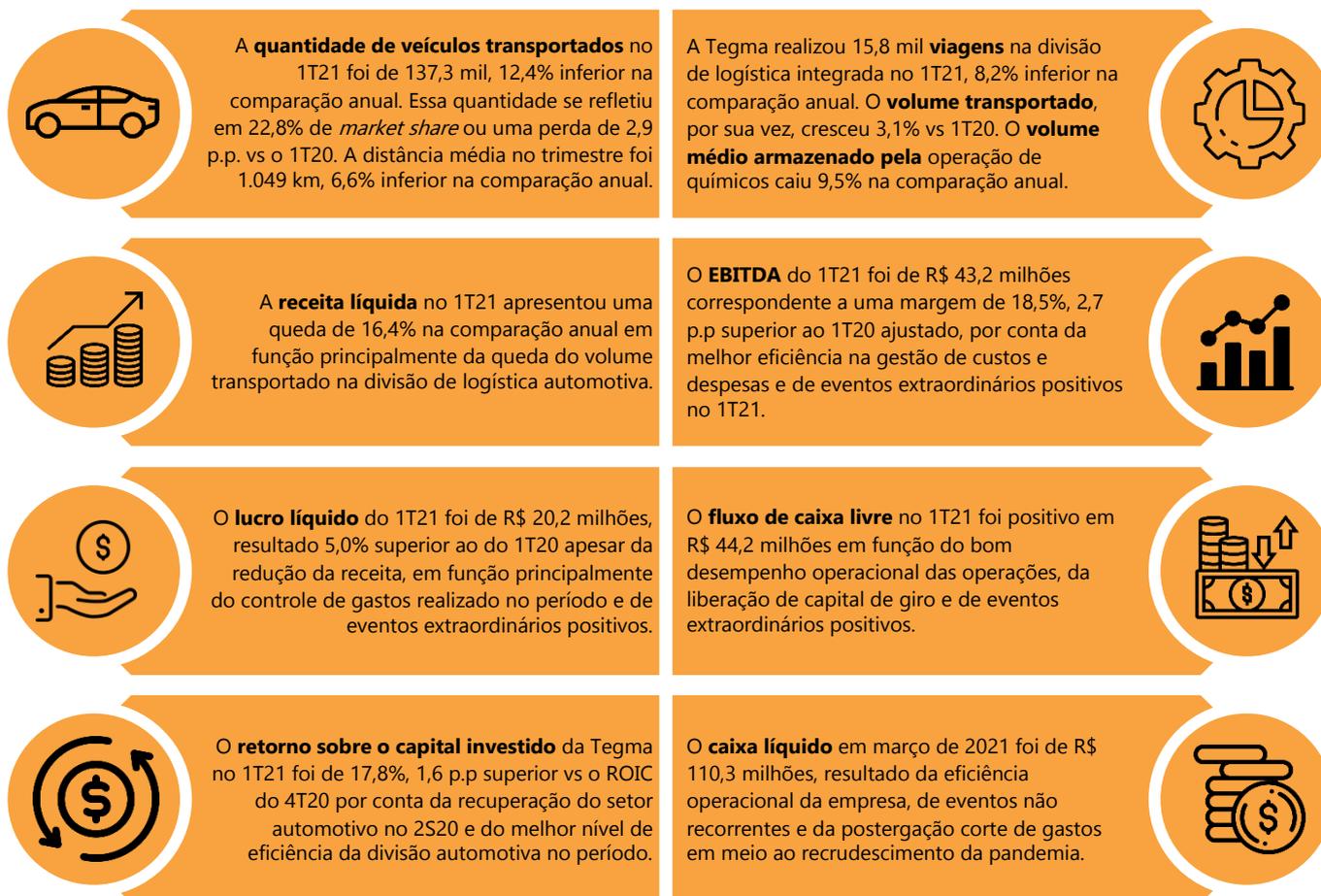
Tel: +1 412 717-9627

[Webcast em Inglês](#)

+55 11 4210-1803

+1 844 204-8942

A Tegma apresentou grande resiliência de resultados e de fluxo de caixa em mais um trimestre adverso para o setor automotivo



A Tegma Gestão Logística SA, uma das maiores empresas de logística de veículos do Brasil, divulga os resultados do primeiro trimestre de 2021:

Destques financeiros e operacionais	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Receita líquida (R\$ mi)	233,9	-16,4%	279,7
Resultado bruto (R\$ mi)	42,6	-27,7%	58,9
<i>Margem bruta %</i>	<i>18,2%</i>	<i>-2,8 p.p.</i>	<i>21,0%</i>
EBITDA* (R\$ mi)	43,2	5,6%	40,9
EBITDA ajustado* (R\$ mi)	43,2	-2,3%	44,2
<i>Margem EBITDA ajustado%</i>	<i>18,5%</i>	<i>2,7 p.p.</i>	<i>15,8%</i>
Resultado líquido (R\$ mi)	20,2	5,0%	19,3
<i>Margem líquida %</i>	<i>8,7%</i>	<i>1,8 p.p.</i>	<i>6,9%</i>
Resultado por ação (R\$)	0,3	5,0%	0,3
Fluxo de caixa livre (R\$ mi)	44,2	-25,3%	59,2
CAPEX (R\$ mi)	6,5	20,3%	5,4
Veículos transportados (em mil)	137,3	-12,4%	156,7
<i>Market share %</i>	<i>22,8%</i>	<i>-2,9 p.p.</i>	<i>25,7%</i>
Distância média por veículo (em km)	1.049	-6,6%	1.123

*Importante ressaltar que o EBITDA após o IFRS-16 não contempla os custos de aluguel da operação.

Sumário

Comentários da Administração	4
Mercado automotivo.....	6
Destaques operacionais – Divisão logística automotiva.....	7
Resultados – Divisão de logística automotiva.....	8
Destaques operacionais – Divisão de logística integrada.....	9
Resultados – Divisão de logística integrada.....	10
Resultados - Consolidado.....	11
Resultados – Consolidado ... <i>continuação</i>	12
Fluxo de caixa.....	13
Endividamento e caixa.....	14
Retorno sobre o capital investido.....	15
Mercado de capitais TGM3.....	16
Composição acionária.....	17

Para acessar a série histórica e as notas explicativas em EXCEL, [clique aqui](#).

Para acessar as tabelas deste earnings release em EXCEL, [clique aqui](#).

Para acessar o *press release*, [clique aqui](#).

Avalie a nossa divulgação de resultados

Estamos sempre empenhados em melhorar a qualidade da divulgação dos nossos resultados. Dessa forma, deixamos disponível um link para avaliação do nosso material.

Acesse a pesquisa [clcando aqui](#).

Próximos eventos com participação da Tegma

- **BTG Pactual CEO Conference Brasil 2021**

25/05/2021 – 27/05/2021

- [Live XP Expert Talks Youtube](#)

13/05/2021 | 15h

Eventos realizados

- **Bradesco BBI 7th Brazil Investment Forum**

06/04/2021

- [Live Condor Insider Youtube](#)

01/04/2021

Disclaimer declarações prospectivas

Esta comunicação contém declarações prospectivas baseadas nas atuais expectativas e crenças da administração da Tegma. A pandemia de COVID-19 em andamento impõe riscos e incertezas significativos às declarações, incluindo as discutidas abaixo. Salvo indicação em contrário, a Tegma está fornecendo essas informações na data desta comunicação e não assume nenhuma obrigação de atualizar quaisquer declarações prospectivas contidas neste documento como resultado de novas informações, eventos futuros ou outros.

Nenhuma declaração prospectiva pode ser garantida e os resultados reais podem diferir materialmente daqueles que projetamos.

Comentários da Administração

O trimestre se encerra com **sinais de recuperação vindos do mercado automotivo**, apesar do agravamento da pandemia e de parada de fábricas. Além disso, como confirmação do bom serviço prestado pela Tagma, a logística integrada/industrial conseguiu a expansão de escopo de serviços para dois clientes, melhorando ainda mais o perfil dos nossos negócios e proporcionando o crescimento da divisão.

A falta de peças e principalmente de semicondutores tem afetado a indústria automotiva brasileira e global. Essa restrição contrasta com a **demanda represada por veículos** que se pode observar atualmente, mesmo em um cenário de recrudescimento da pandemia e de níveis de desemprego ainda altos. As vendas domésticas no mês de março/2021 foram 13,3% superiores na comparação anual por conta da queda abrupta das vendas nas 4ª e 5ª semanas de março/2020 e do licenciamento de compras realizadas nos meses de dezembro/2020 e de janeiro de 2021 somente no mês de março/2021. Apesar de todas as restrições impostas no pior mês da pandemia, as vendas diárias constantes entre 8 e 9 mil unidades ao longo do mês, de acordo com a [ANFAVEA](#) reflete a demanda de veículos represada. Somado a tudo isso, o esforço de vendas das concessionárias, que estão mais adaptadas com concessionárias virtuais e um protocolo mais adequado, justificam parte desse desempenho.

O incremento das vendas de veículos usados pós 2T20 reflete a espera de até 180 dias por um novo, o que já ocasiona inclusive aumento de preços de veículos usados. As locadoras, que não são plenamente atendidas desde abril de 2020, indicam a necessidade de adquirir aproximadamente 450 mil veículos neste ano, no intuito de readequar a idade média da frota, que atingiu quase 20 meses em 2020, de acordo com a ABLA (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis). Soma-se a esses fatores o aumento substancial do saldo da poupança desde o início da pandemia e a maior disponibilidade de crédito automotivo a juros inferiores vs o passado (apesar de em níveis ainda altos). Pesam contra essa tendência o aumento do preço dos veículos por conta da depreciação cambial, o aumento de impostos no estado mais representativo do país e regras mais restritivas para aquisição de veículos na modalidade PCD (pessoa com deficiência).

Quando mencionamos a **logística integrada**, esta conseguiu nesse trimestre **novos fluxos logísticos** com clientes atuais do **setor químico**, o que amplia ainda mais a participação da empresa nesse negócio e melhora o perfil das operações, diluindo custos fixos melhorando a produtividade da divisão. Essa conquista é fruto da constante busca por melhorias operacionais e de um esforço comercial incessante.

A Tagma conta com o modelo de negócios *asset light*, a flexibilidade e liquidez para lidar com um eventual agravamento da crise atual no 2T21, assim como foi demonstrado no 2T20. A empresa está em constante busca da diversificação dos seus negócios com a responsabilidade de geração de valor aos seus acionistas.

Destaques do trimestre

Ampliação de contratos na logística industrial

Assim como foi anunciado no 3T19, nesse 1T21 a Tagma conseguiu ampliar ainda mais o escopo de serviços para alguns clientes da operação da logística industrial.

Nessas operações são realizados os serviços de planejamento logístico, transporte retroportuário, armazenagem, movimentação, transporte rodoviário de grânéis sólidos (sulfato e barrilha/carbonato de sódio) e líquidos (Sle's¹, ácido sulfônico, sebo e gordura), assim como atividades intralogística na fábrica de nossos clientes (fabricantes de produtos de cuidados pessoais e domésticos e vidreiros). Somente em um dos clientes a Tagma opera a logística de forma integral, conectando os elos da cadeia de abastecimento através de nossos serviços. O desafio é constante de ampliar esse leque de serviços para os demais clientes e, obviamente, para outros clientes.

Nesse 1T21, a Tagma **conseguiu ampliar o serviço de transporte rodoviário de sulfato de sódio até a fábrica de um desses clientes, assim como firmar acordo de transporte rodoviário com outro cliente, o qual iniciamos testes (piloto) em janeiro e fevereiro**, firmando uma proposta de atendimento entre março e dezembro de 2021.

Paradas de produção de veículos no 1T21 e programadas

Conforme mencionado na divulgação dos resultados do 4T20, a falta de peças e semicondutores e a segunda onda da pandemia da COVID-19 no Brasil tiveram um impacto na escala de produção de uma série de montadoras no 1T21. As paradas tiveram uma duração entre 5 dias a duas semanas, não afetando de forma uniforme todas as montadoras.

¹ *Sodium Laureth Sulfate* ou Lauril Sulfato de Sódio, um dos produtos responsáveis pela espuma em materiais de limpeza.

Dado o agravamento da pandemia no Brasil e a persistência da indisponibilidade de peças (principalmente semicondutores), é esperado que ao longo do 2T21 haja paradas mais frequentes de montadoras com estoques de peças reduzidos. Essas paradas, aliadas ao estoque médio de veículos na indústria no final de março de somente 13 dias, pode prejudicar o fluxo de transporte de veículos a partir de certas montadoras. A General Motors tem sido a montadora mais impactada por esse problema recente, tendo que interromper por 20 dias a produção do veículo mais vendido do país (Chevrolet Onix) em março/21, com planejamento de realizar paradas ainda em abril e maio e retornando somente em junho/21.

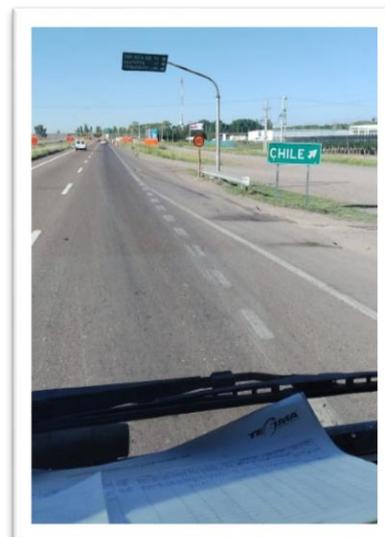
Entregas de veículos via rodoviária até o Chile

No 1T21, a Tagma ampliou uma operação de alta complexidade de entrega de veículos até o Chile via a Cordilheira dos Andes. No trimestre foram realizadas 55 viagens partindo de três estados e percorreram uma distância média de mais de 6 mil quilômetros. Esse fluxo não é constante e não se pode garantir volumes mínimos dessa operação. Essa operação conta com uma estrutura de apoio muito complexa pelo fato de cruzar duas a três fronteiras e passar por rodovias não tão favoráveis a um equipamento tão extenso como o caminhão cegonha.

Essa nova iniciativa amplia as opções de escoamento da produção das montadoras para a América Latina em um momento de aumento das exportações brasileiras, que se tornam menos dependentes de gargalos em portos e da limitação/indisponibilidade de navios Ro-Ro.

A renovação da frota própria da Tagma realizada desde 2019 é fundamental para essas viagens de longa distância de exportação, que se favorece do momento de câmbio desvalorizado e de acordos comerciais que ampliam os volumes direcionados à exportação. Nesse trimestre também foram confirmadas viagens para a Bolívia.

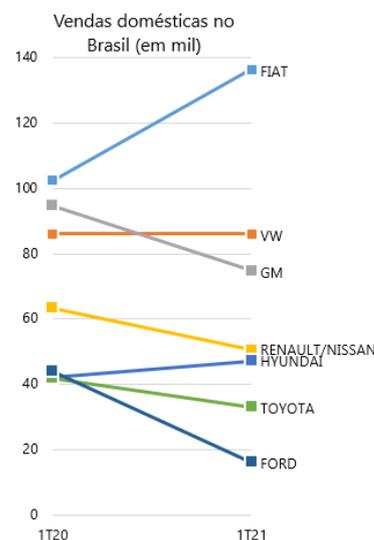
Apesar da pouca representatividade da receita dessas operações por conta do volume, essas operações se somam ao hall de serviços que a Tagma presta às montadoras (transporte doméstico, gestão de pátios e armazenagem).



Alteração substancial das participações de mercado – Indústria automotiva

No decorrer de 12 meses, o mercado automotivo no Brasil apresentou mudanças significativas no padrão das vendas domésticas. A mudança de perfil de compra (de Hatch para SUV's), a redução da participação da compra de locadoras (de 23% em 2019 para 21% em 2020), o bom desempenho do agronegócio brasileiro, que demanda veículos como picapes e pequenas picapes, assim como lançamentos que ganham maior ou menor preferência do público, têm destacado a performance de algumas marcas.

O gráfico ao lado mostra a evolução das vendas domésticas no Brasil no 1T21 na comparação anual das 7 maiores marcas em termos de vendas. Mesmo em um momento de acirramento da crise atual, em que as vendas domésticas caíram 7% no trimestre na comparação anual, a marca Fiat/Jeep apresentou um crescimento de 33% em suas vendas por apresentar um portfólio diversificado, que contempla todas as categorias acima descritas, já abarcando quase 1/3 das vendas nacionais. As demais marcas, exceto pela Hyundai que apresentou um leve crescimento, apresentaram ou estabilidade ou decréscimo de vendas, refletindo ainda o alto desemprego no país, a menor renda disponível, as estratégias de vendas direcionadas a frotistas e a locadoras, o posicionamento de mercado conforme explicado acima e/ou as paradas de produção por conta da falta de peças. A GM foi bastante impactada por este último fator, pois interrompeu a produção do veículo líder de vendas no Brasil ao longo do mês de março.



Mercado automotivo

Conforme mencionado nos destaques do trimestre, a indústria automotiva vem sofrendo com a escassez de insumos para a produção de veículos, o que afetou a capacidade de produção da indústria, acarretando paralizações em algumas montadoras ao longo do primeiro trimestre. Adicionalmente desde a segunda quinzena de janeiro, a Ford Motors encerrou sua produção de veículos no país, reduzindo ainda mais a capacidade do setor de atender a demanda do mercado por veículos novos. Apesar desses fatores negativos, o aumento de 0,7% da **produção** no 1T21 na comparação anual retrata a resiliência das montadoras no Brasil que, apesar das dificuldades de produção, conseguiram manter uma produção suficiente para manter o nível atual de estoques.

Apesar desse cenário de dificuldade, foi possível observar um impacto abaixo do esperado para o primeiro trimestre, com uma queda de 6,8% das **vendas domésticas** de veículos na comparação anual.

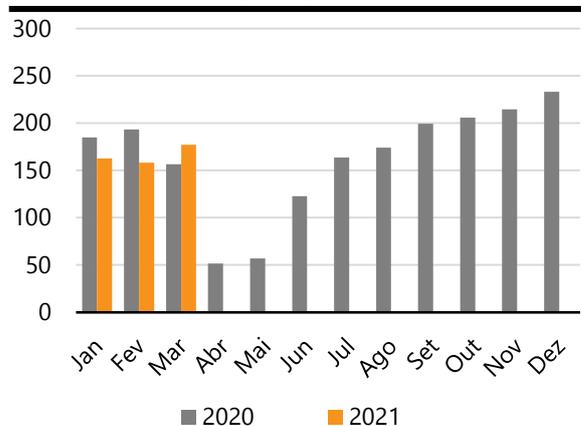
No gráfico 1 ao lado, pode-se verificar o crescimento dos emplacamentos no mês de março em comparação com dos dois primeiros meses do ano, mesmo sendo o mês mais afetado pela intensificação da paralisação das montadoras.

As **exportações** subiram 4,1% no 1T21 na comparação anual devido ao bom desempenho das vendas de veículos na América Latina, principal destino das exportações brasileiras, e à desvalorização do real, que tornou o veículo brasileiro mais atrativo para ser exportado.

Os **estoques** em março de 2021 foram de 101,1 mil veículos, 62,1% inferior na comparação anual. O baixo nível de estoques se dá por conta da dificuldade de produção das montadoras e das restrições de mobilidade provenientes das medidas de prevenção da COVID 19. Esse patamar de estoques equivale a 16 dias de vendas, um dos mais baixos da história da indústria automotiva brasileira.

As **vendas de veículos importados**, por sua vez, caíram 23,1% no 1T21 na comparação anual, devido à desvalorização do real perante ao dólar, que elevou o preço de veículos importados e da produção global que se concentra em normalizar os níveis de estoque de seus países.

Gráfico 1 – Quantidade de veículos vendidos no mercado doméstico (em mil)



Fonte: ANFAVEA

	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Venda de veículos e comerciais leves	586,7	-5,3%	619,5
Doméstico	497,9	-6,8%	534,3
Exportação	88,8	4,1%	85,2
Vendas estimadas do atacado	601,2	-1,4%	609,5
(+) Produção de veículos e comerciais leves	559,1	0,7%	555,2
(+) Importação de veículos e comerciais leves	45,9	-23,1%	59,6
(-) Variação dos estoques das montadoras	3,8	N/A	5,4
Estoques (concessionárias e montadoras)	101,1	-62,1%	266,6
Estoques (concessionárias e montadoras em dias)	16	-	-1

Fonte: ANFAVEA, Fenabrave

* Devido à falta de atualização do Banco Central/MDIC sobre a quantidade de veículos importados pelo Brasil, eles foram substituídos pelo de licenciamento de veículos importados.

¹ em função das incertezas da indústria em março de 2020, não era possível avaliar os estoques da indústria em termos de dias

(em mil)

Destaques operacionais – Divisão logística automotiva

Conforme explicado na sessão anterior, as vendas domésticas de veículos têm sido comprometidas pela dificuldade de produção da indústria automotiva, com algumas montadoras sendo mais afetadas do que outras.

Em função da dificuldade de produção de um de nossos principais clientes e da alteração substancial do *market share* entre as montadoras, a **quantidade de veículos transportados** pela Tegma no 1T21 foi 12,4% inferior na comparação anual. Essa variação se reflete em uma queda de *market share* de 2,9 p.p na comparação anual, totalizando 22,8%, conforme se pode observar no Gráfico 2 e na tabela abaixo.

A **distância média das viagens domésticas** foi 5,4% inferior no 1T21 na comparação anual em razão principalmente do encerramento de produção da Ford no Brasil, que possuía umas das fábricas mais distantes dos centros populacionais do sul e sudeste. A **distância média das exportações** cresceu 43,6% no 1T21 na comparação anual por conta do aumento na participação de transporte rodoviário de veículos para o Mercosul. A **distância média consolidada** caiu 6,6% no 1T21 na comparação anual devido principalmente à redução da distância média doméstica e ao aumento da participação dos volumes de exportações no transporte.

Gráfico 2 – Quantidade de veículos transportados Tegma (em mil) e *market share* da Tegma

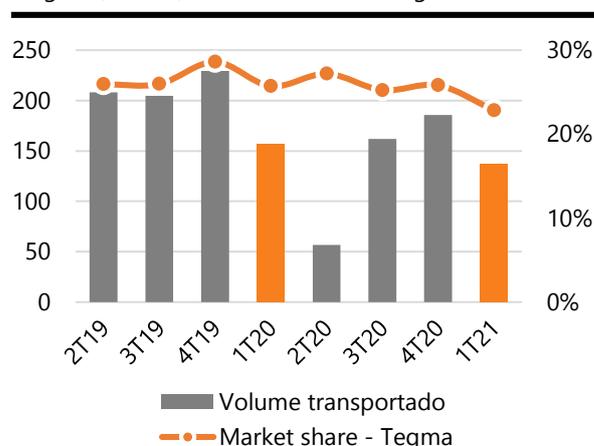


Gráfico 3 – Veículos transportados (em mil)

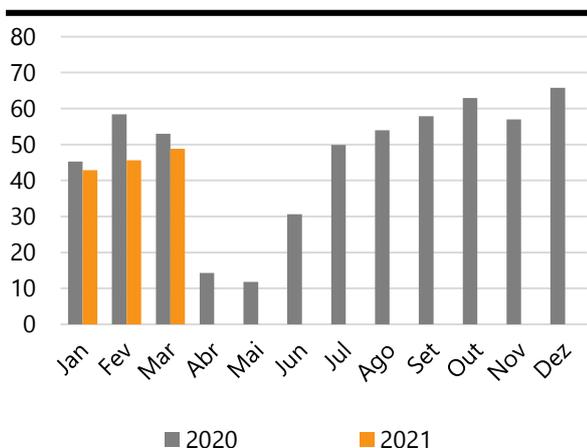
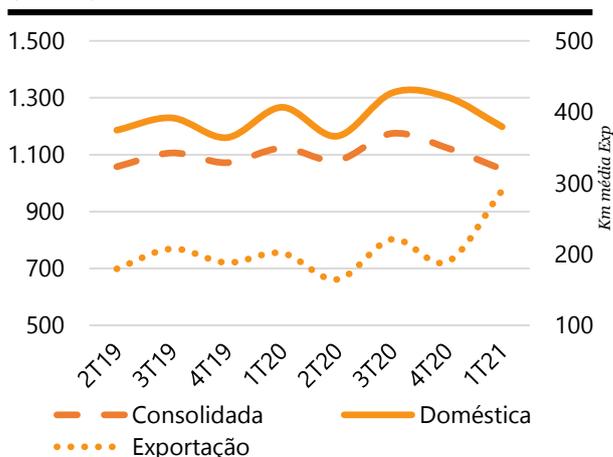


Gráfico 4 - Distância média das entregas da Tegma (em km)



	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Veículos transportados (mil)	137,3	-12,4%	156,7
Doméstico	114,7	-15,4%	135,5
Exportação	22,6	6,7%	21,2
<i>Market share % *</i>	22,8%	-2,9 p.p.	25,7%
Km média por veículo (km)	1.048,6	-6,6%	1.122,6
Doméstico	1.198,5	-5,4%	1.267,0
Exportação	289,6	43,6%	201,7
Km total (mi km)	144,0	-18,2%	175,9
Km total doméstico	137,4	-19,9%	171,6
Km total exportação	6,6	53,1%	4,3

* Considerando o denominador as vendas do atacado na página anterior.

(em mil, exceto km média e km total em milhão)

Resultados – Divisão de logística automotiva

Conforme explicado na seção anterior, o mercado automotivo tem sido impactado por dificuldades de abastecimento de peças e nesse primeiro trimestre essa dificuldade se acentuou em algumas montadoras. Apesar da queda acentuada do *market share* da Tegma nesse 1T21 e, conseqüentemente, da receita, a resiliência dos resultados refletem todo esforço de controle de custos e despesas.

A **receita bruta** da operação de logística de veículos caiu 16,3% na comparação anual, variação que é explicada principalmente:

i) negativamente pela queda de 12,4% da quantidade de veículos transportados no 1T21 na comparação anual, ii) negativamente pela queda de 4,8% da km média por veículo no 1T21 vs o ano anterior e iii) positivamente pelo reajuste das tarifas de transporte realizado no ano passado. A receita dos serviços logísticos apresenta uma redução significativa em comparação ao 1T20 por conta da redução dos estoques da indústria. A queda da receita na comparação anual impactou a **margem bruta** da divisão, que no 1T21 foi de 18,5%, uma perda de 2,3 p.p vs o 1T20. Essa perda de margem é resultado da queda do volume na divisão, o que impactou negativamente a diluição de custos fixos e conseqüentemente a margem bruta.

A **margem EBITDA*** da divisão foi de 16,5%, um ganho de 4,3 p.p vs o 1T20 na comparação anual. Essa expansão da margem, mesmo com a queda de receita no período, advém de dois eventos não recorrentes que impactaram positivamente no resultado da logística automotiva no 1T21:

i) recebimento referente ao direito de administração da folha de pagamento dos colaboradores e ii) ressarcimento em função da modificação de condições de contrato comercial. Ambos impactos somaram R\$ 6,7 milhões positivos. Além disso, para melhor comparabilidade, é necessário considerar que o 1T20 foi impactado por uma série de despesas não recorrentes que somaram R\$ 8,4 milhões. Apesar de o evento ii do 1T21 ter sido o resultado de toda uma operação de um ano em um trimestre, caso desconsiderássemos os eventos não recorrentes de ambos os trimestres, o EBITDA da divisão no 1T21 teria sido R\$ 26,4 milhões, 29,9% inferior na comparação anual, uma margem EBITDA de 13,2%, 2,5 p.p inferior vs o 1T20.

Gráfico 5 – Receita bruta automotiva (R\$ mi)

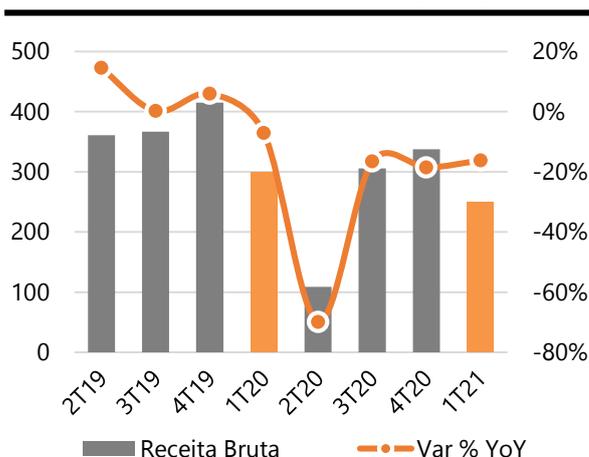
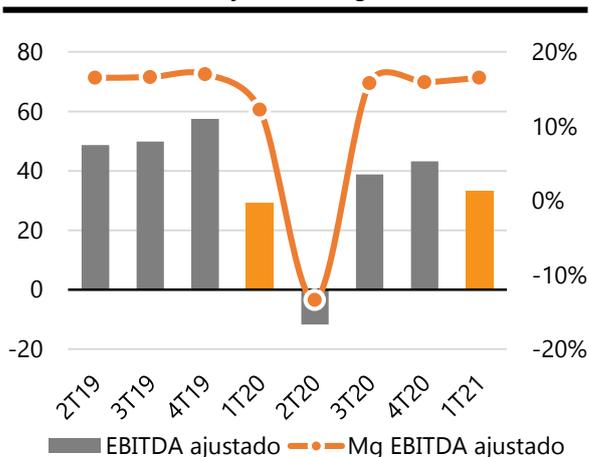


Gráfico 6 – EBITDA ajustado* Log automotiva (R\$ mi)



Divisão de logística automotiva	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Receita bruta	250,1	-16,3%	298,7
Deduções da receita bruta	(49,3)	-14,9%	(57,9)
Receita líquida	200,8	-16,6%	240,8
Custos dos serviços prestados	(163,7)	-14,1%	(190,6)
Resultado bruto	37,1	-26,0%	50,2
Margem bruta%	18,5%	-2,3 p.p.	20,8%
Despesas	(12,3)	-61,7%	(32,0)
Resultado operacional/EBIT	24,9	36,6%	18,2
(-) Depreciação e amortização	(8,2)	6,3%	(7,7)
EBITDA*	33,1	27,6%	26,0
(+) Não recorrentes	-	-	3,3
EBITDA ajustado*	33,1	13,1%	29,3
Margem EBITDA ajustado* %	16,5%	4,3 p.p.	12,2%

Para acessar essas planilhas em Excel, [clique aqui](#).

*Importante ressaltar que o EBITDA após o IFRS-16 não contempla os custos de aluguel da operação.

Destaques operacionais – Divisão de logística integrada

Mesmo com o impacto da segunda onda de COVID-19 no Brasil, a divisão de logística integrada voltada para logística industrial segue mantendo a continuidade de suas operações. O desempenho da divisão, apesar de apresentar uma leve redução na comparação trimestral.

A **quantidade de viagens** realizadas pela divisão no 1T21 foi 8,2% inferior na comparação anual. Essa redução se deu principalmente em função da redução da importação de insumos na operação de químicos, por conta do alto estoque constituído no 2S20, o que impactou nesse trimestre o número de viagens do porto ao armazém.

Apesar dessa redução da quantidade de viagens, a **quantidade de toneladas transportadas** pela operação de Químicos subiu 3,1% no 1T21, indicando o consumo dos estoques pelos nossos clientes, que se refletem na redução de 9,5% da **tonelagem média armazenada** no 1T21 vs o 1T20.

Gráfico 7 – Viagens realizadas pela divisão de logística integrada (em mil)

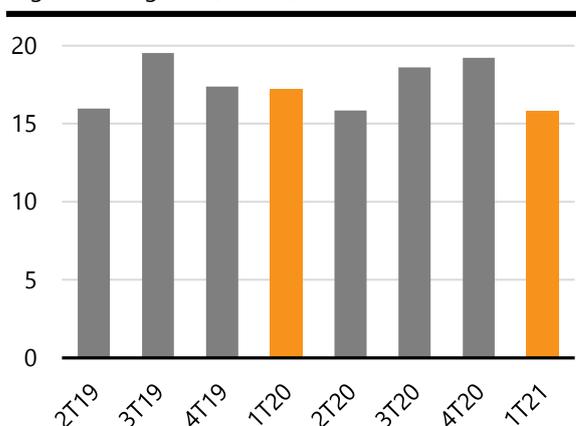


Gráfico 8 – Toneladas transportadas pela operação de químicos

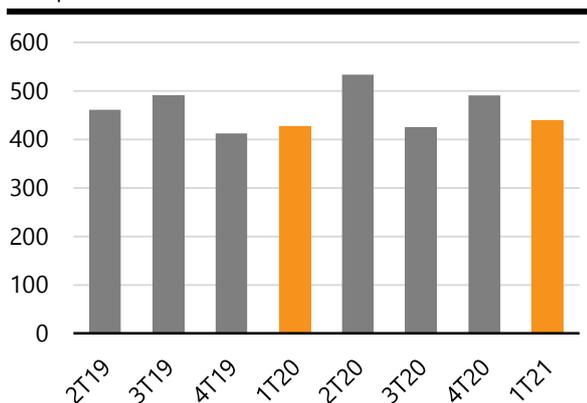
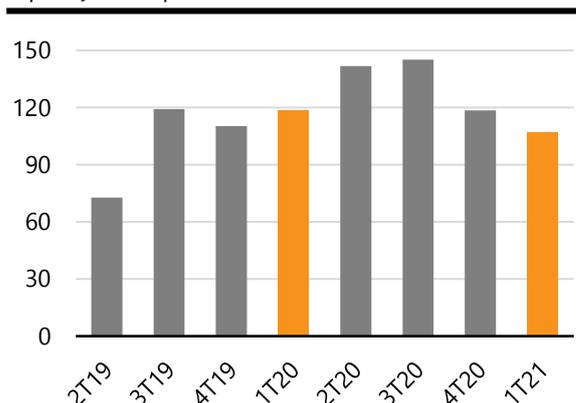


Gráfico 9 – Média de toneladas armazenadas pela operação de químicos



Destaques operacionais	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Quantidade de viagens (mil)	15,8	-8,2%	17,2
Volume transportado (mil tons)	439,2	3,1%	426,1
Volume armazenado médio (mil tons)	107,2	-9,5%	118,4

Para acessar essas planilhas em Excel, [clique aqui](#).

[O restante da página foi deixado intencionalmente em branco]

Resultados – Divisão de logística integrada

Conforme comunicado na divulgação de resultado do trimestre anterior, a divisão de logística integrada descontinuou um contrato relevante, que representava cerca de 85% da receita da operação de armazenagem, o que acarreta em um impacto negativo na receita bruta da divisão.

A **receita bruta** da operação do 1T21 de logística industrial cresceu 3,1% na comparação anual em função da boa performance da logística da **operação para químicos**, que abastece fábricas de *home 'n personal care* e de vidros, que mantiveram sua produção em meio à pandemia e da **operação de eletrodomésticos**, que voltou a normalidade, após um salto na produção durante o segundo semestre de 2020. Por sua vez, a receita da **operação de armazenagem** no 1T21 foi 84,2% inferior na comparação anual, em razão da descontinuação da operação para um relevante cliente, conforme mencionado acima.

A **margem bruta** da divisão no 1T21 foi de 16,4%, 5,9 p.p. inferior na comparação anual, em função da queda da receita da operação de armazenagem que não foi acompanhada de uma redução proporcional dos custos da operação e da redução da ocupação do armazém da operação de químicos, que afetou a diluição de custos fixos da operação.

A **margem EBITDA*** da divisão no 1T21 foi de 30,4%, 7,9 p.p. inferior na comparação anual por conta dos mesmos motivos explicados pela contração da margem bruta acima. No entanto, por conta do EBITDA sob o IFRS-16 não contemplar os custos com aluguel, que se encontram em amortização, não é possível mensurar o impacto da redução de custos com aluguel realizado no período. **A margem EBITDA (ex IFRS-16) seria 23,8%, 2,6 p.p inferior ao 1T20. A diferença dessa variação da margem EBITDA vs a oficial advém da redução dos custos com aluguel da divisão no período.**

Gráfico 10 – Receita bruta log integrada (R\$ mi)

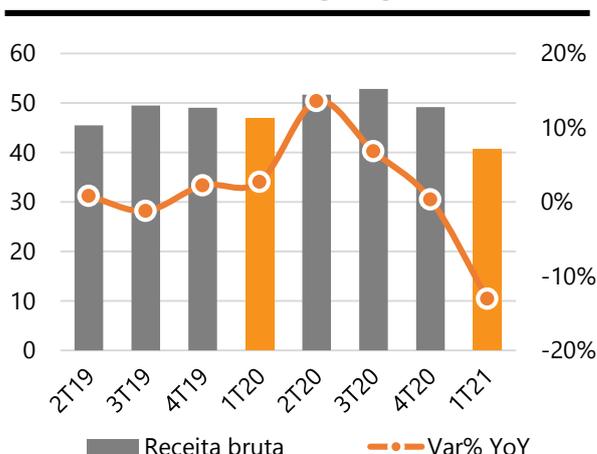
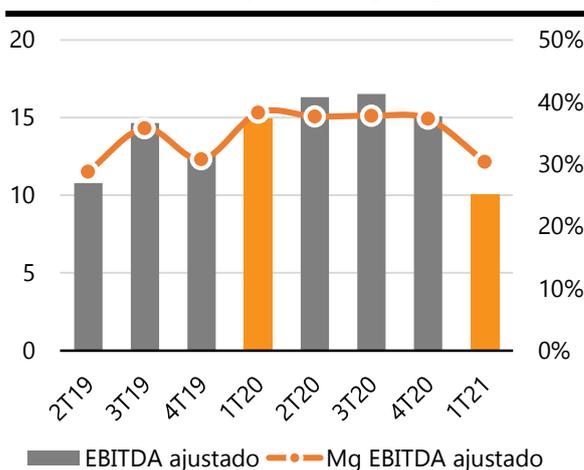


Gráfico 11 – EBITDA ajustado* Log integrada (R\$ mi)



Divisão de logística integrada	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Receita bruta	40,7	-13,1%	46,8
Armazenagem	1,4	-84,2%	8,7
Logística industrial	39,3	3,1%	38,1
Deduções da receita bruta	(7,6)	-2,7%	(7,8)
Receita líquida	33,1	-15,1%	39,0
Custos dos serviços prestados	(27,7)	-8,7%	(30,3)
Resultado bruto	5,4	-37,5%	8,7
Margem bruta%	16,4%	-5,9 p.p.	22,2%
Despesas	(0,1)	-41,6%	(0,2)
Resultado operacional/EBIT	5,3	-37,4%	8,5
(-) Depreciação e amortização	(4,7)	-26,2%	(6,4)
EBITDA*	10,1	-32,6%	14,9
(+) Não recorrentes	-	-	-
EBITDA ajustado*	10,1	-32,6%	14,9
Margem EBITDA ajustado* %	30,4%	-7,9 p.p.	38,3%

Para acessar essas planilhas em Excel, [clique aqui](#).

*Importante ressaltar que o EBITDA após o IFRS-16 não contempla os custos de aluguel da operação.

Resultados - Consolidado

A **receita bruta consolidada** da Companhia do 1T21 foi impactada negativamente na comparação anual principalmente em função da queda na quantidade de veículos transportados na operação automotiva.

A **margem bruta** consolidada do 1T21 foi de 18,2%, uma queda de 2,8 p.p vs o ano anterior, em função do motivo mencionado acima, o que reduziu a diluição de custos fixos apesar dos cortes efetuados.

As **despesas** no 1T21 foram R\$ 12,3 milhões, 61,6% inferiores na comparação anual. Essa variação é, em parte, consequência de alguns eventos não recorrentes que impactaram positivamente em R\$ 6,7 milhões as despesas no 1T21, como: i) recebimento referente ao direito de administração da folha de pagamento dos colaboradores ii) ressarcimento em função da modificação de condições de contrato comercial na operação de logística de veículos. Além disso, as despesas do 1T20 foram impactadas por uma série de eventos não recorrentes que somaram R\$ 8,4 milhões. Desconsiderando esses eventos, as despesas da Companhia no 1T20 teriam sido R\$ 19,0 milhões, 19,7% inferiores em razão de reduções implementadas pela administração ao longo do ano passado para fazer face ao impacto da pandemia, sendo que essas economias foram incorporadas de forma perene.

A **margem EBITDA ajustada** do 1T21 foi positiva em 18,5%, 2,7 p.p superior ao registrado no 1T21. **Caso os eventos acima fossem desconsiderados, o EBITDA do 1T21 seria R\$ 36,5 milhões, 30,7% inferior na comparação anual, 15,6% de margem, 3,2 p.p inferior vs o 1T20 em função da queda da receita da logística automotiva e do efeito de mix de serviços da logística industrial.**

Gráfico 12 – Receita bruta consolidado (R\$ mi)

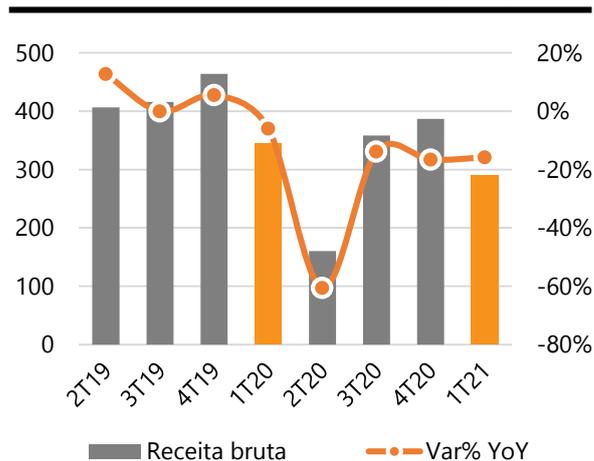
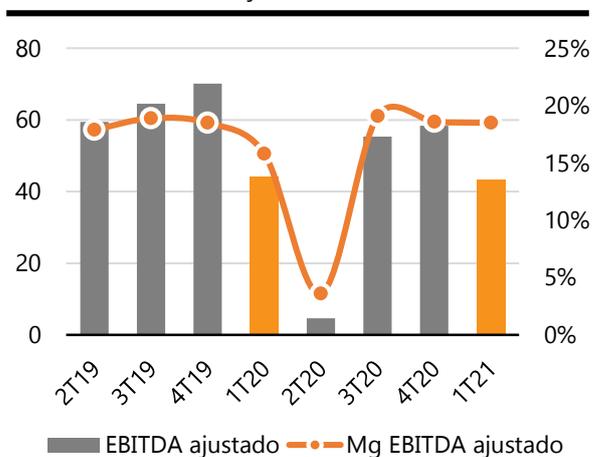


Gráfico 13 – EBITDA ajustado* consolidado (R\$ mi)



Consolidado	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Receita bruta	290,8	-15,8%	345,5
Logística automotiva	250,1	-16,3%	298,7
Logística integrada	40,7	-13,1%	46,8
Deduções da receita bruta	(56,9)	-13,5%	(65,7)
Receita líquida	233,9	-16,4%	279,7
Custos dos serviços prestados	(191,3)	-13,4%	(220,9)
Resultado bruto	42,6	-27,7%	58,9
Margem bruta%	18,2%	-2,8 p.p.	21,0%
Despesas	(12,3)	-61,6%	(32,1)
Resultado operacional/EBIT	30,2	13,0%	26,8
(-) Depreciação e amortização	(13,0)	-8,4%	(14,2)
EBITDA*	43,2	5,6%	40,9
(+) Não recorrentes	-	-	3,3
EBITDA ajustado*	43,2	-2,3%	44,2
Margem EBITDA ajustado* %	18,5%	2,7 p.p.	15,8%

Para acessar essas planilhas em Excel, [clique aqui](#).

*Importante ressaltar que o EBITDA após o IFRS-16 não contempla os custos de aluguel da operação.

Resultados – Consolidado ...continuação

O crescimento de 109,5% das **despesas de juros, líquidas de receitas de aplicações financeiras** no 1T21 na comparação anual é decorrente principalmente do aumento significativo do spread médio das dívidas contratadas ao longo de 2020 no meio da pandemia, apesar da redução da taxa básica de juros e da redução da dívida líquida.

	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Receita financeira	1,4	6,6%	1,3
Despesa de juros	(2,3)	34,2%	(1,7)
Despesas de juros, líquidas de receitas de aplicações	(1,0)	109,5%	(0,5)
Juros sobre arrendamento	(1,5)	-3,9%	(1,6)
Outras despesas e receitas financeiras	(0,4)	-	0,0
Resultado financeiro	(2,9)	44,2%	(2,0)

A **equivalência patrimonial**², mostrada na última tabela, foi positiva em R\$ 0,8 milhão no 1T21. Esse resultado é preponderantemente da GDL, que podemos ver na tabela ao lado os seus resultados 100%. A comparação mostra uma queda na **receita líquida** da *Joint Venture* de 6,2% no 1T21 na comparação anual em função da redução da quantidade de veículos importados que são movimentados e armazenados pela empresa, o que resultou em um lucro líquido de R\$ 1,6 milhões no 1T21, uma redução de 44,1% na comparação anual por conta da queda de receita e, ao mesmo tempo, pela mudança do mix de serviços, o que acarretou em uma menor margem operacional.

GDL (100%)	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Receita líquida	17,2	-6,2%	18,4
Lucro oper/EBIT	2,0	-55,9%	4,5
<i>Mg oper/EBIT %</i>	<i>11,5%</i>	<i>-13,0 p.p.</i>	<i>24,5%</i>
Lucro líquido	1,6	-44,1%	2,9
<i>Margem líquida %</i>	<i>9,5%</i>	<i>-6,4 p.p.</i>	<i>15,9%</i>

A alíquota de **imposto de renda** do 1T21 foi de 28,4%. Dentre os fatores que reduzem a alíquota de imposto de renda, a mais representativa é a exclusão da receita do crédito outorgado de ICMS da base de apuração do imposto.

	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Resultado antes do IR e da CS	28,1	7,7%	26,1
<i>Alíquota nominal</i>	-34%	-	-34%
Imposto de renda e contribuição social pela alíquota nominal	(9,6)	7,7%	(8,9)
Crédito outorgado ICMS	1,3	-11,2%	1,5
Diferenças permanentes, equivalência patrimonial e outros	0,3	-49,0%	0,5
Imposto de renda e contribuição social	(8,0)	16,6%	(6,9)
<i>Alíquota Efetiva</i>	<i>-28,4%</i>	<i>-2,2 p.p.</i>	<i>-26,2%</i>

O **lucro líquido** do 1T21 foi de R\$ 20,2 milhões, representando um crescimento de 5,0% na comparação anual em razão da contenção de despesas realizadas pela companhia ao longo da pandemia e de eventos não recorrentes que se somaram R\$ 4,4 milhões líquido de impostos, apesar do cenário adverso da indústria automotiva.

Consolidado	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Lucro operacional/EBIT	30,2	13,0%	26,8
Resultado financeiro	(2,9)	44,1%	(2,0)
Equivalência patrimonial	0,8	-41,8%	1,4
Resultado antes do IR e da CS	28,1	7,7%	26,1
Imposto de renda e contribuição social	(8,0)	16,6%	(6,9)
Resultado líquido	20,2	4,5%	19,3

² 50% da operação da empresa GDL (armazenagem alfandegada e geral do Espírito Santo), 49% da empresa não operacional Catlog e 10% da empresa Frete Rápido.

Fluxo de caixa

O **fluxo de caixa livre** da Companhia no 1T21 foi de R\$ 44,2 milhões, influenciado positivamente pela continuidade da boa performance das operações da companhia e pelo controle do ciclo de caixa na comparação trimestral, o que gerou uma liberação de capital de giro por conta da redução da receita no 1T21.

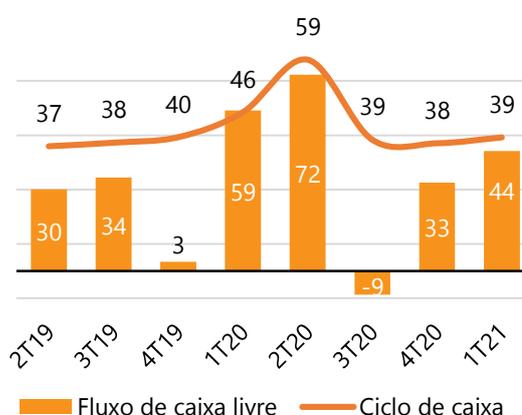
O **ciclo de caixa** da companhia no 1T21 se manteve no patamar recorrente recente de 39 dias, totalizando 7 dias a menos do que o registrado no 1T20.

O **CAPEX** do 1T21 foi de R\$ 6,5 milhões, conforme segregação mostrada na tabela ao lado. O investimento mais relevante no trimestre foi a aquisição de embalagens no valor de R\$ 3,2 milhões por conta da perspectiva de aumento do volume da operação de logística industrial para o setor de eletrodomésticos e da necessidade de embalagens com novas especificações.

O **caixa líquido proveniente das atividades de investimentos** do 1T21 foi negativo em R\$ 4,5 milhões em função do CAPEX "caixa" desembolsado de R\$ 4,8 milhões e do recebimento de R\$ 0,3 milhões da venda de ativos.

O **caixa líquido proveniente das atividades de financiamento** do 1T21 foi negativo em R\$ 8,9 milhões em razão do pagamento de arrendamento (IFRS-16).

Gráfico 14 - Fluxo de caixa livre (R\$ mi) e ciclo de caixa (dias) consolidados



Ciclo de caixa: dias a receber – dias a pagar (Forn. e fretes/ CSP diário)

CAPEX Consolidado	1T21	1T20
Aquisição de equipamentos logísticos	3,2	-
Manutenção e benfeitorias de ativo imobilizado	1,4	-
TI	1,9	1,6
Manutenção & Benfeitorias gerais	-	1,4
Compra e benfeitorias em terrenos	-	2,4
Total	6,5	5,4

	1T21	1T20
A - Caixa inicial	260,4	67,3
1 - Caixa líquido proveniente das atividades operacionais (1)	57,9	73,0
2 - CAPEX "caixa"	(4,8)	(5,5)
3 - Pagamento de arrendamento mercantil	(8,9)	(8,3)
Fluxo de caixa livre (1 + 2 + 3)	44,2	59,2
4 - Caixa líquido proveniente das atividades de investimentos	(4,5)	(5,5)
5 - Caixa líquido proveniente das atividades de financiamento	(8,9)	(8,9)
(=) Caixa final (A + 1 + 4 + 5)	304,9	125,9

(consolidado)

[O restante da página foi deixado intencionalmente em branco]

Endividamento e caixa

A estrutura de capital da Tegma mantém-se desalavancada em razão da geração de caixa da Companhia e à baixa necessidade de CAPEX para manutenção de suas operações atuais. A partir do segundo trimestre de 2020, a Tegma passou a apresentar um caixa superior ao endividamento bruto em razão de diversos fatores, mas preponderantemente por conta da liberação do capital de giro e da recuperação do resultado operacional nos trimestres subsequentes.

O **caixa líquido** em 31 de março de 2021 foi de R\$ 110,3 milhões vs um **caixa líquido** de R\$ 66,6 milhões em 31 de dezembro de 2020.

O **índice dívida líquida / EBITDA ajustado LTM** do 1T21 e do 4T20 foram não aplicáveis, por conta do caixa líquido de ambos trimestres. O cálculo do índice de cobertura (que equivale a **EBITDA ajustado* sobre resultado financeiro**) do 1T21 foi de 16,1x. Os covenants da Companhia são <2,5x e >1,5x, respectivamente.

O custo médio total da dívida bruta da Companhia em 31 de março de 2021 foi de CDI + 2,92%, uma estabilidade em relação ao custo médio de 31 de dezembro de 2020.

Gráfico 15 – Endividamento e caixa consolidado (R\$ mi)

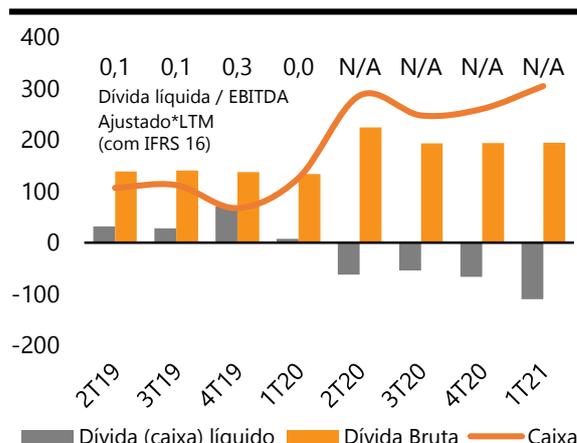
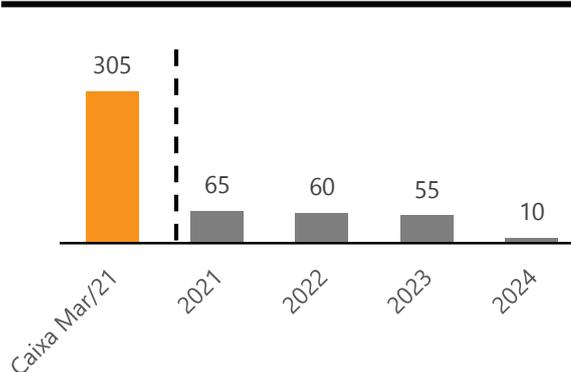


Gráfico 16 – Caixa e cronograma de amortização do PRINCIPAL (R\$ mi)



	2T20	3T20	4T20	1T21
Dívida circulante	119,0	68,4	68,8	69,6
Dívida não circulante	105,0	125,0	125,0	125,0
Dívida bruta	224,0	193,4	193,8	194,6
(-) Caixa	0,6	0,7	1,8	1,5
(-) Aplicações financeiras	285,9	247,1	258,5	303,4
Dívida líquida	(62,5)	(54,4)	(66,6)	(110,3)
EBITDA ajustado* (últimos 12 meses)	183,5	174,3	162,5	161,5
<i>Dívida líquida / EBITDA ajustado (últimos 12 meses)</i>	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>
Resultado financeiro (últimos 12 meses)	23,1	(10,3)	(9,2)	(10,0)
<i>EBITDA ajustado (últimos 12 meses) / Resultado financeiro (12 meses)</i>	<i>N/A</i>	<i>17,0 x</i>	<i>17,7 x</i>	<i>16,1 x</i>

(consolidado)

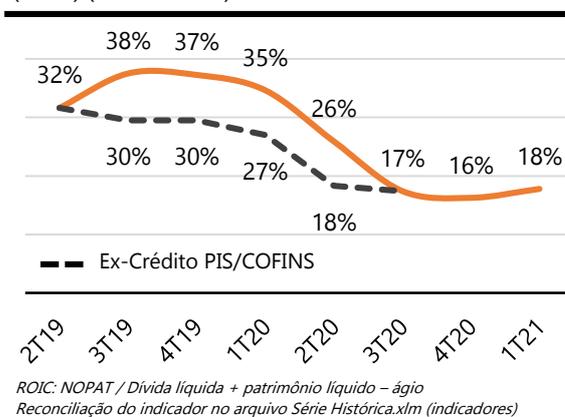
*Importante ressaltar que o EBITDA após o IFRS-16 não contempla os custos de aluguel da operação.

Retorno sobre o capital investido

A Companhia considera que acompanhamento do **retorno sobre o capital investido** (*Return on Invested Capital - ROIC*) é de extrema relevância para os investidores, uma vez esta métrica que reflete a criação de valor da Companhia. O ROIC não deve ser considerado substituto de outras medidas contábeis de acordo com as IFRS e pode não ser comparável a medidas similares usadas por outras empresas. A Companhia define o ROIC como lucro operacional (após-impostos de 34%), dividido pelo capital investido (patrimônio líquido mais dívida líquida menos ágio de fusões e aquisições) médio dos últimos quatro trimestres.

O ROIC do 1T21 foi de 17,8%, uma recuperação de 1,6 p.p comparado com o ROIC do 4T20. A recuperação do indicador reflete a recuperação do mercado automotivo no segundo semestre de 2020, aliado ao controle de custos e despesas da divisão automotiva que propiciou a retomada de margens a níveis parecidos a 2019. Além disso, também reflete a resiliência da divisão de logística integrada ao longo da crise da pandemia de COVID-19.

Gráfico 17 – Retorno sobre o capital investido (ROIC) (consolidado)



	1T19	2T19	3T19*	4T19*	1T20*	2T20*	3T20	4T20	1T21
ROIC (A / B)	30,4%	31,6%	37,5%	37,3%	34,7%	25,9%	17,4%	16,2%	17,8%
NOPAT (L. Oper *(1-34%) (A)	112,9	119,3	155,2	158,1	149,0	112,7	74,4	66,0	68,3
Lucro operacional (soma 4 trimestres)	171,1	180,7	235,1	239,6	225,7	170,8	112,8	99,9	103,4
Capital empregado (B) (média 4 trimest)	371,8	377,1	413,4	424,2	429,8	434,7	427,7	405,9	384,0
(+) Dívida líquida	57,0	50,6	42,4	41,2	34,4	10,8	-9,8	-44,0	-73,4
(+) Patrimônio líquido	483,1	490,6	531,1	543,0	555,5	583,9	597,5	609,9	617,5
(-) Ágios de aquisição	168,4	164,2	160,0	160,0	160,0	160,0	160,0	160,0	160,0

(consolidado)

* Em razão do crédito de PIS COFINS que impactou o NOPAT do 3T19 no montante de R\$ 50 milhões, o ROIC ajustado pelo NOPAT desses trimestres foram 29,5%, 29,4%, 26,9% e 18,3% respectivamente.

[O restante da página foi deixado intencionalmente em branco]

Mercado de capitais TGMA3

As ações da Tagma (TGMA3) nos primeiros meses de 2021 têm sofrido com as incertezas relacionadas ao mercado automotivo. A TGMA3 desvalorizou 16%, enquanto o Ibovespa se mantém estável. O *market cap* da empresa está por volta de R\$ 1,5 bi (R\$ 22,65 por ação).

A liquidez diária das ações da Tagma nos últimos três meses foi em torno de R\$ 11,9 milhões negociados diariamente (USD 2,2 milhões). O índice de negociabilidade da TGMA3 em relação ao IBX-100 vem apresentando uma estabilidade se comparado com o primeiro trimestre de 2020.

Assim como mencionado nos destaques do trimestre do 4T20, a Companhia anunciou da distribuição de dividendos complementares referentes ao ano de 2020 que soma R\$ 12,5 milhões em proventos intercalares ou R\$ 0,19 por ação. Este montante somado à distribuição realizada em novembro totaliza 0,53 proventos por ação, representando um *payout* de 63% e um *dividend yield* de 2,4%.

Os múltiplos do 2T21 levando em consideração as estimativas dos anos subsequentes somente dos analistas que atualizaram seus modelos são de 9,5x P/L e 5,2x EV/EBITDA.

Gráfico 18 – Base zero TGMA3 e IBOV (02/jan/2021)

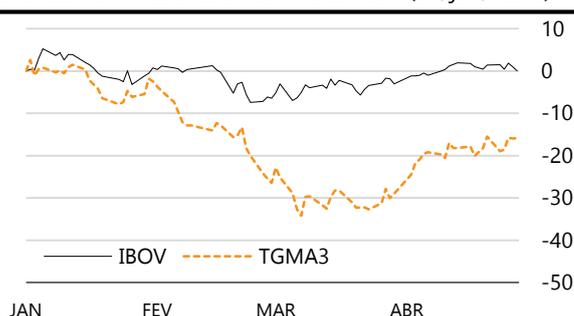


Gráfico 19 – Liquidez TGMA3

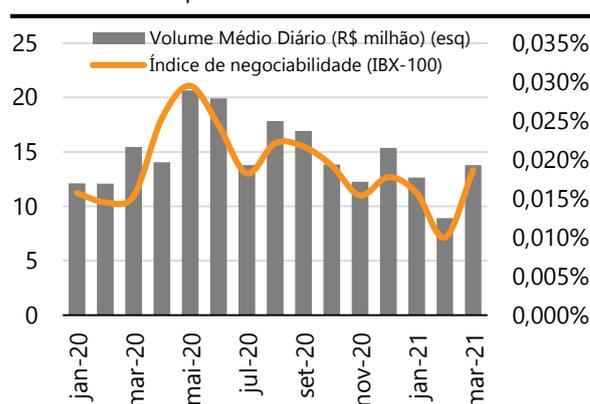
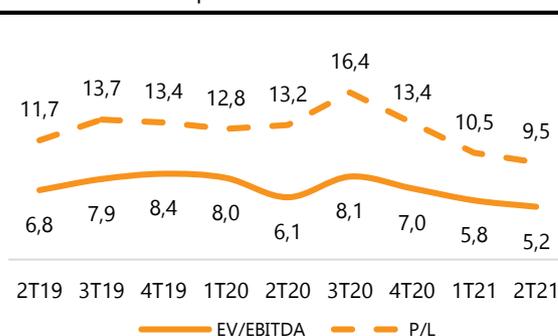


Tabela 3 – Dividendos e JCP

	Payout %	Div Yld % LTM	Proventos por ação (R\$)
2020	63%	2,4%	0,53
2019	43%	3,7%	1,14
2018	60%	4,3%	0,99
2017	60%	4,9%	0,93
2016	61%	1,0%	0,12
2015	53%	1,4%	0,08
2014	-	-	0,00
2013	100%	3,4%	0,71

Gráfico 20 – Múltiplos TGMA3



* Média de estimativas de resultados de *sell side* do ano subsequente.

Composição acionária

Categoria	# ações TGMA3 ON	% Total
Mopia Participações e Empreendimentos Ltda.	15.396.481	23,3%
Cabana Empreendimentos e Participações Ltda.	4.817.704	7,3%
Coimex Empreendimentos e Participações Ltda.	13.207.034	20,0%
Outros acionistas controladores (pessoa física)	509.473	0,8%
Administradores	101	0,0%
Tesouraria	65.143	0,1%
Controladores, administradores e tesouraria	33.996.036	51,5%
Ações em circulação	32.006.979	48,5%
Total de Ações	66.002.915	100,0%

Tegma Gestão Logística SA e Controladas
Demonstrações dos resultados do exercício
(em R\$ milhões)

DRE	1T21	Var % vs	
		1T20	1T20
Receita bruta	290,8	-15,8%	345,5
Deduções da Receita Bruta	(56,9)	-13,5%	(65,7)
Receita líquida	233,9	-16,4%	279,7
(-) Custo dos serviços prestados	(191,3)	-13,4%	(220,9)
Pessoal	(23,8)	-21,1%	(30,2)
Fretes	(153,2)	-12,3%	(174,7)
Outros custos	(30,6)	-11,4%	(34,5)
Crédito de Pis e Cofins	16,2	-12,5%	18,5
Lucro bruto	42,6	-27,7%	58,9
Despesas gerais e administrativas	(18,2)	-32,2%	(26,8)
Outras receitas (despesas) líquidas	5,9	-	(5,3)
Lucro operacional	30,2	13,0%	26,8
Resultado financeiro	(2,9)	-30,6%	(2,0)
Equivalência patrimonial	0,8	-41,8%	1,4
Lucro antes do IR e da CS	28,1	7,7%	26,1
Imposto de renda e contribuição social	(8,0)	16,6%	(6,9)
Lucro/prejuízo líquido	20,2	4,5%	19,3
<i>Margem líquida %</i>	<i>8,6%</i>	<i>1,7 p.p.</i>	<i>6,9%</i>

Tegma Gestão Logística SA e Controladas
Balço patrimonial
(em R\$ milhões)

	set-20	dez-20	mar-21
Ativo circulante	511,2	517,7	520,3
Caixa	0,7	1,8	1,5
Aplicações financeiras	247,1	258,5	303,4
Contas a receber	199,7	212,1	169,1
Partes relacionadas	0,1	0,2	0,2
Estoques (almoxarifado)	0,1	0,1	0,4
Imposto de renda e contribuição social	0,8	0,8	0,8
Impostos a recuperar	50,7	34,0	30,2
Demais contas a receber	9,0	8,3	9,5
Despesas antecipadas	3,1	1,8	5,0
Ativo não circulante	46,2	46,7	45,8
Impostos a recuperar	9,8	9,5	9,6
Demais contas a receber	2,3	2,3	2,3
Ativo fiscal diferidos	14,3	14,7	13,6
Títulos e valores mobiliários	4,6	4,0	4,0
Partes relacionadas	1,1	1,1	1,1
Depósitos judiciais	14,1	15,1	15,2
Ativo realizável a longo prazo	474,0	462,5	493,4
Investimentos	39,4	38,1	38,9
Imobilizado	203,6	202,1	202,1
Intangível	171,3	170,8	171,6
Direito de uso	59,6	51,5	80,8
Total do ativo	1.031,4	1.026,9	1.059,5
	set-20	dez-20	mar-21
Passivo circulante	211,2	205,8	201,9
Empréstimos e financiamentos	43,3	43,8	54,3
Debêntures	25,2	25,0	25,3
Arrendamento mercantil	29,6	27,0	32,1
Fornecedores e fretes a pagar	28,2	31,3	27,4
Tributos a recolher	17,6	16,4	14,1
Salários e encargos sociais	26,1	20,7	18,0
Demais contas a pagar	30,3	30,6	25,5
Partes relacionadas	0,0	0,1	0,1
Imposto de renda e contribuição social	11,0	11,0	5,2
Passivo não circulante	200,3	195,4	211,7
Empréstimos e financiamentos	125,0	125,0	115,0
Partes relacionadas	0,6	0,6	0,6
Arrendamento mercantil	39,1	33,6	57,2
Passivo fiscal diferido	-	-	3,4
Provisões para demandas judiciais	35,6	33,9	33,1
Passivo atuarial	-	2,5	2,5
Patrimônio líquido	619,9	624,7	644,9
Capital social	318,5	318,5	318,5
Reservas de capital	-	-	-
Reservas de lucros	266,8	295,6	299,1
Lucros acumulados	34,9	-	16,7
Ações em tesouraria	(0,3)	(0,3)	(0,3)
Ajustes de avaliação patrimonial	-	(1,6)	(1,6)
Dividendo adicional proposto	-	12,5	12,5
Participação dos não controladores	-	1,0	0,9
Total do passivo e do patrimônio líquido	1.031,4	1.026,9	1.059,5

Tegma Gestão Logística SA e Controladas
Demonstrações de fluxo de caixa
(Em R\$ milhões)

	1T21	1T20
Lucro líquido do exercício	20,2	19,3
Depreciação e amortização	5,4	6,3
Amortização direito de uso	7,5	7,9
Juros e variações cambiais sobre empréstimos e debêntures	2,3	17,0
Provisão (reversão) para demandas judiciais	1,1	5,8
Juros sobre arrendamento	1,5	1,6
Resultado da operação de swap	-	(15,2)
Equivalência patrimonial	(0,8)	(1,4)
Perda (ganho) na venda de bens	(0,1)	(0,0)
Perda por redução ao valor recuperável de contas a receber	0,1	(0,1)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	4,5	6,9
Despesas (receitas) que não afetam o fluxo de caixa	21,7	28,8
Contas a receber	42,9	52,8
Impostos a recuperar	2,4	10,9
Depósitos judiciais	(0,2)	(0,6)
Demais ativos	(4,7)	(3,4)
Fornecedores e fretes a pagar	(5,6)	(14,9)
Salários e encargos sociais	(2,7)	(4,3)
Partes relacionadas	(0,1)	0,2
Outras obrigações	(4,0)	(5,4)
Variações nos ativos e passivos	28,0	35,3
Juros pagos sobre empréstimos, financiamentos e swap	(1,5)	(4,0)
Juros pagos sobre arrendamento mercantil	(1,5)	(1,6)
Demandas judiciais pagas	(1,6)	(3,8)
Imposto de renda e contribuição social pagos	(7,2)	(1,0)
(A) Caixa líquido proveniente das atividades operacionais	57,9	73,0
Aquisição de intangível	(1,5)	(1,7)
Aquisições de bens do ativo imobilizado	(3,3)	(3,8)
Recebimento pela venda de bens	0,4	0,0
(B) Caixa líquido proveniente das (aplicado nas) atividades de investimentos	(4,5)	(5,5)
Instrumentos financeiros derivativos	-	(0,6)
Pagamento de arrendamento mercantil	(8,9)	(8,3)
(C) Caixa líquido proveniente das (aplicado nas) atividades de financiamento	(8,9)	(8,9)
Variação de Caixa (A + B + C)	44,5	58,6
Caixa no início do período	260,4	67,3
Caixa no final do período	304,9	125,9

Tegma Gestão Logística SA e Controladas
Demonstrações de mutação do patrimônio líquido
(em R\$ milhões)

	Capital social	Reservas de capital	Reserva legal	Reserva de incentivos fiscais	Retenção de lucros	Dividendo adicional proposto	Ações em tesouraria	Outros resultados abrangentes	Lucros (prejuízos) acumulados	Part. dos não controladores	Total do patrimônio líquido
Saldos em 01 de janeiro de 2020	144,5	174,1	28,9	43,7	184,3	0,0	-0,3	0,0	-	-	575,1
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	19,3	-	19,3
Resultado líquido com instrumentos financeiros designados como hedge accounting	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	-	0,8
Incentivos fiscais	-	-	-	4,0	-	-	-	-	(4,0)	-	-
Saldos em 30 de março de 2020	144,5	174,1	28,9	47,7	184,3	-	(0,3)	0,8	15,2	-	595,1
Saldos em 01 de janeiro de 2021	318,5	-	32,6	58,2	204,7	12,5	(0,3)	(1,6)	-	1,0	625,6
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	20,2	-	20,2
Incentivos fiscais	-	-	-	3,6	-	-	-	-	(3,6)	-	-
Participação de não controladores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
Saldos em 30 de março de 2021	318,5	-	32,6	61,8	204,7	12,5	(0,3)	(1,6)	16,7	1,0	645,8

[O restante da página foi deixado intencionalmente em branco]

Tegma Gestão Logística SA e Controladoras
Demonstrações de valor adicionado
(em R\$ milhões)

	<u>Var % vs</u>		
	1T21	1T20	1T20
Vendas brutas de serviços, líquidos dos descontos	275,0	-16,2%	328,2
Outras receitas	6,9	1.133,3%	0,6
Perda estimada (reversão) para créditos de liquidação duvidosa	(0,1)	-	0,1
Receitas	281,8	-14,3%	328,8
Custo dos serviços prestados	(153,2)	-12,3%	(174,7)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros operacionais	(25,2)	-32,6%	(37,3)
Insumos adquiridos de terceiros	(178,3)	-15,9%	(212,0)
Valor adicionado bruto	103,4	-11,5%	116,8
Depreciação e amortização	(5,4)	-13,2%	(6,3)
Amortização direito de uso	(7,5)	-4,7%	(7,9)
Valor adicionado líquido produzido pela Companhia	90,5	-11,9%	102,7
Resultado de equivalência patrimonial	0,8	-41,9%	1,4
Receitas financeiras	1,5	-91,1%	17,1
Valor adicionado total a distribuir	92,8	-23,4%	121,1
Pessoal e encargos	30,3	-77,2%	38,5
Remuneração direta	22,7	-77,4%	29,6
Benefícios	6,0	-75,2%	6,9
FGTS	1,6	-81,1%	2,0
Impostos, taxas e contribuições	37,8	-75,0%	42,2
Federais	20,1	-74,7%	22,5
Estaduais	16,6	-74,8%	18,0
Municipais	1,1	-81,0%	1,7
Financiadores	24,8	-78,2%	40,5
Juros e variações cambiais	4,4	-86,7%	19,1
Aluguéis	0,2	-97,4%	2,1
Dividendos	-	-	-
Lucros (prejuízo) retidos	20,2	-47,6%	19,3
Participação de não controladores nos lucros retidos	(0,1)	-23,1%	-
Valor adicionado distribuído	92,8	-76,6%	121,1

[O restante da página foi deixado intencionalmente em branco]