



## TRANSCRIÇÃO DA TELECONFERÊNCIA DOS RESULTADOS 4T13 & 2013

### Operadora

Bom dia senhoras e senhores, e obrigada por aguardarem. Sejam bem-vindos à teleconferência da Arteris, para discussão dos resultados do 4T13 e do ano de 2013. Ressaltamos que uma apresentação está disponível para download no site da Companhia [www.arteris.com.br/ri](http://www.arteris.com.br/ri)

Informamos que todos os participantes estarão apenas ouvindo a teleconferência durante a apresentação da Arteris e em seguida iniciaremos a sessão de perguntas e respostas, quando mais instruções serão fornecidas. Caso algum dos senhores necessite de alguma assistência durante a conferência, queiram, por favor, solicitar a ajuda de um operador digitando \*0.

Este evento está sendo transmitido simultaneamente pela internet, via webcast, podendo ser acessado no endereço [www.arteris.com.br/ri](http://www.arteris.com.br/ri).

Antes de prosseguir, gostaríamos de esclarecer que eventuais declarações que possam ser feitas durante essa teleconferência, relativas às perspectivas de negócios da Companhia, projeções e metas operacionais e financeiras, constituem-se em crenças e premissas da diretoria da Arteris bem como em informações atualmente disponíveis para a Companhia. Considerações futuras não são garantias de desempenho. Envolvem riscos, incertezas e premissas, pois se referem a eventos futuros e, portanto dependem de circunstâncias que podem ou não ocorrer.

Investidores devem compreender que condições econômicas gerais, condições da indústria e outros fatores operacionais, podem afetar os resultados futuros da empresa e podem conduzir a resultados que diferem, materialmente, daqueles expressos em tais considerações futuras.

Gostaria agora de passar a palavra ao Sr. Alessandro Scotoni Levy, Diretor de Relações com Investidores. Por favor, Sr. Alessandro, pode prosseguir.



## Palestrante

Bom dia a todos e bem-vindos à nossa teleconferência de resultados da Arteris para o quarto trimestre de 2013 e o consolidado do ano. Participam comigo deste call, Thiago Ribas e Marcelo Korber, da nossa equipe de RI.

Como referência para o call, os slides da apresentação estão disponíveis em nosso *website*.

Antes de passarmos a apresentar os resultados em detalhe, quero comunicar nossas prioridades estratégicas e lembrá-los dos principais acontecimentos da companhia em 2013:

Falando em prioridades, a primeira delas é Capex. Capex. Capex. Capex. Como vocês já devem ter visto, investimos em 2013 R\$1,3 bilhão de reais em nossas rodovias, e esperamos investir mais R\$1,8 bilhão de reais em 2014, um recorde para a Companhia. No início de 2013, e esperado a mais de 5 anos, recebemos o sinal verde do IBAMA para inicial o trecho mais difícil da serra do cafezal, de 19 quilômetros, e assim finalizar essa obra tão importante para o crescimento do país. As concessionárias federais têm ainda importantes obras para desenvolverem que vão contribuir muito para esse crescimento. O contorno de Florianópolis, a duplicação da rodovia BR-100, no estado do Rio de Janeiro e, também o contorno de Campos, são algumas dessas obras.

A segunda prioridade é o plano de eficiência e o foco nos custos da companhia. Em 2013 implementamos: (i) compras centralizadas, (ii) leilões eletrônicos para comprar serviços e investimentos, (iii) iniciamos a implantação do sistema de gestão SAP; começamos o desenvolvimento de centros compartilhados, em áreas com RH, Engenharia, Controladoria, Contabilidade, até RI, lembrando que as nossas concessionárias arquivam periodicamente informações financeiras na CVM. Todos estes pontos fazem parte do nosso plano de tornar mais eficiente a gestão do nosso negócio.

Terceira prioridade: fortalecer nossa imagem! Em 2013 aprovamos, e assim, já estamos implementando nosso plano de comunicação e marketing para fortalecer nossa imagem.



Estamos investindo em estar mais próximos dos jornalistas, dos veículos da imprensa: rádios, tvs, ouvir as comunidades lindeiras e produzir informação de qualidade para nossos usuários das rodovias. Queremos estar mais próximos de todos os nossos “stakeholders”. Queremos apresentar ao Brasil, nossos projetos de responsabilidade socioambiental corporativa, incluindo: voluntariado, educação, saúde, meio ambiente, cultura e segurança,... projetos estes que mantemos todos os anos, alguns, há mais de 10 anos.

Entre os principais acontecimentos do ano, temos:

O volume de tráfego de nossas rodovias, em bases comparáveis, cresceu 5% em 2013, aumento este, que está relacionado ao início da cobrança dos eixos suspensos em nossas rodovias estaduais, como forma de compensar o não reajuste de inflação do contratos em julho de 2013.

Nossas receitas de pedágio cresceram 9,1% frente a 2012. Aumento este, que só não foi maior, porque negociamos interromper a cobrança do pedágio da Praça de Palhoça, na Autopista Litoral Sul, e passar a cobrar em outra praça, que está sendo construída, fora do perímetro urbano de palhoça.

Focar em custos faz bem! Nossos custos caixa cresceram apenas 0,4% em comparação a 2012, contribuindo para alcançarmos um EBITDA, ajustado pelas provisões de manutenção, de R\$ 1,4 bilhão de reais, e uma margem de 67% sobre as receitas de pedágio.

Agora vou passar a comentar os resultados do trimestre e do ano, em detalhe.

## **Slide 2**

Dos destaques da Companhia no período, vamos começar pela evolução do tráfego pedagiado, que cresceu 2,1% no último trimestre em relação ao 4T12, totalizando 185 milhões de veículos equivalentes.

Assim como observado no 3T13, o desempenho das rodovias estaduais se diferenciou bastante do conjunto de concessões federais. Enquanto registramos um robusto crescimento de tráfego de 10,7% nas estaduais em relação ao 4T12, as estradas federais



tiveram uma retração de 1,1% entre os mesmos períodos. Em ambos os casos tivemos eventos extraordinários que impactaram os resultados.

No caso das concessões estaduais, além de um crescimento orgânico mais forte este ano, principalmente em função da produção agrícola no interior do Estado de São Paulo, desde julho de 2013 estamos cobrando pelo eixo suspenso de veículos pesados, o que não ocorria anteriormente, adicionando um volume extra de veículos equivalentes. Como vocês sabem, a autorização da cobrança do eixo suspenso foi uma medida do governo de São Paulo para compensar o congelamento das tarifas de pedágio do último ano.

Já as concessões federais, estas registraram uma queda no volume de tráfego pedagiado em função da Autopista Litoral Sul, que desde junho de 2013 tem sua principal praça de pedágio fechada, enquanto realocamos suas operações para uma nova praça que está sendo construída 23 quilômetros de distância da praça original. Por conta disto, na Autopista Litoral Sul, o tráfego pedagiado caiu 12,8% puxando para baixo todo o resultado consolidado das federais. Se esta praça estivesse em funcionamento, as rodovias federais teriam apresentado um crescimento de 3,6% em relação ao 4T12 e o volume consolidado da Arteris teria crescido 5,6%. Ainda sobre a Litoral Sul, só queria lembrá-los que como forma de compensação para esta alteração da praça de Palhoça, assinamos no início de 2013 um aditivo contratual no valor de R\$ 175,00 milhões, feito através da metodologia do fluxo de caixa marginal, que foi equilibrado através do aumento real de tarifa.

Com tudo isso, o tráfego pedagiado da Arteris em 2013 atingiu 717,1 milhões de veículos equivalentes, crescendo 2,9% em relação à 2012. Sem considerar o impacto da praça de Palhoça, o tráfego cresceu 5%, uma expansão que provavelmente continuará a confirmar a tendência do setor de crescer a uma taxa superior ao PIB do período.

### **Slide 3**

Sobre as tarifas de pedágio praticadas, tivemos em todas as concessões federais os reajustes baseados na variação do IPCA e também eventuais reequilíbrios dos contratos,



como foi o caso que citei da Litoral Sul. A tarifa média das federais ficou em R\$ 1,90 no 4T13, com crescimento de 6% em relação ao mesmo período do ano passado.

As concessões estaduais não repassaram o reajuste de inflação que ocorreria em 1º de julho e que teria sido de 6,2%, por isso não registram aumento de tarifa em relação ao 4T12. A tarifa média destas concessões permaneceu em R\$ 6,48. O início da cobrança do eixo suspenso e a redução de 50% do ônus variável devido ao poder concedente, foram as medidas que o governo utilizou para compensar este evento extraordinário.

#### **Slide 4**

Com relação à receita bruta, a Companhia apresentou um crescimento de 14,4% na comparação com o 4T12 atingindo R\$ 1 bilhão, sendo que as receitas com pedágio, que foram de R\$ 604 milhões, tiveram um aumento de 8,3%, com destaque para as concessões estaduais, que cresceram 10,9%.

As receitas de obras cresceram em linha com um ritmo mais forte de capex no trimestre. Conforme vou comentar mais adiante, o 4T13 foi o trimestre mais forte em termos de investimento, o que fez com que as receitas de obras subissem 30% em relação ao 4T12, fechando o trimestre com R\$ 383 milhões.

Já as outras receitas registraram retração de 37,1% no trimestre em relação ao mesmo período do ano passado. Esta variação foi o resultado de uma reclassificação de receitas provenientes de obras de micro revestimento que estavam sendo contabilizadas como “outras receitas”, mas que a partir do 2T13 passaram a ser registradas como “receitas de obras”.

No total de 2013, a Arteris alcançou uma receita bruta consolidada de R\$ 3,6 bilhões, uma melhora de 8,2% em relação ao ano passado, sendo que as receitas com pedágio foram de R\$ 2,3 bilhões com expansão de 9,1%.

### Slide 5

No 4T13, o total dos custos e despesas foi de R\$ 689 milhões, 14,7% a mais que o 4T12, mas isso principalmente em função de custos não caixa. Só o custo de construção, por exemplo, cresceu 30% e isso não impacta em nada nosso EBITDA.

O que importa é analisar os custos caixa, que cresceram menos que a inflação do período. Ficaram em R\$ 183 milhões, aumentando 4,5%. No ano, o total de custos subiu 6,5% e os custos caixas praticamente não mudaram, registrando ligeira alta de 0,4% e queda de 1,8 p.p. em relação à receita líquida, na comparação com 2012.

Dos custos caixas, em relação ao 4T12, as principais alterações foram as seguintes:

- Os custos com serviços de terceiros registraram aumento de 17,4% em função dos reajustes contratuais anuais, em sua grande maioria indexados ao IPCA e, conforme adiantei, pelos custos relacionados aos projetos de melhores práticas que estão sendo implementados no âmbito do plano de eficiências da Companhia, principalmente a implementação do SAP em todas as empresas do grupo.
- Os custos com pessoal cresceram 20% por uma série de fatores:
  - os dissídios coletivos repassados em março de 2013 em média de 6,8% para todos os funcionários;
  - a internalização da equipe de arrecadadores que anteriormente eram terceirizados na Autopista Fluminense no final de dezembro de 2012 e início de janeiro de 2013;
  - readequações salariais ocorridas ao longo do ano, principalmente no 4T13 e,

- a reestruturação de algumas equipes e áreas no nível da holding e criação da diretoria de compras, em linha com o plano de eficiências em andamento
- Já os custos de conservação são variáveis e dependem da necessidade pontual de reparos na rodovia. Estes cresceram 4,9%.
- O custo com poder concedente foi reduzido consideravelmente, porque como falei, o ônus variável pago ao Estado de São Paulo foi reduzido em 50% para compensar o não reajuste das tarifas. O ônus que representava 3% da receita bruta de pedágio das concessões estaduais, agora é de 1,5%.

Dos custos não caixa, destaco o seguinte:

- Os custos de construção tiveram um salto de 30%, porque no 4T13, registramos o maior volume de investimentos do ano em nossas rodovias.
- Por outro lado, as provisões para manutenção caíram 33,1%. Isto porque, no 3T13, a Companhia ajustou suas provisões ao revisar previsões de investimentos futuros na renovação de pavimento de suas rodovias.
- Já as depreciações e amortizações, cresceram 24%, o que é natural dado o aumento da base de intangíveis em função dos investimentos da Companhia e o constante crescimento do tráfego, que é fator determinante na definição do percentual a ser utilizado para amortizações.

### **Slide 6**

O EBITDA ajustado pela provisão de manutenção, alcançou R\$ 374 milhões, 7,1% superior ao registrado no 4T12 e com uma margem de 67,1%, o que foi 0,6 p.p. maior na mesma



comparação. Esse resultado reflete o crescimento do tráfego pedagiado e a redução percentual dos custos em relação à receita líquida, excluindo o custo de construção.

Na comparação anual, o EBITDA ajustado obteve alta de 8,7%, com R\$ 1,4 bilhão e margem de 67,4%, representando uma expansão de 1.8 p.p na margem EBITDA ajustada em relação ao ano anterior.

### **Slide 7**

Quanto ao lucro líquido, no trimestre o resultado foi de R\$ 138 milhões, o que permitiu a Companhia um crescimento de 28,9% em relação ao 4T12. Este desempenho é a combinação de maiores receitas frente aos custos totais e também pelo impacto positivo de um menor patamar de provisões para manutenção.

O mesmo vale para a comparação anual onde o lucro acumulado alcançou um montante de R\$ 466 milhões, com crescimento de 15,6%.

### **Slide 8**

Agora quero falar do endividamento. Ao longo do segundo semestre de 2013, a Companhia, buscando a melhor estrutura de capital para o perfil de suas operações, captou novos recursos através da emissão de uma série de instrumentos de dívida.

As emissões que me refiro são as seguintes:

- Em junho a Companhia emitiu R\$ 200 milhões em notas promissórias e as concessionárias R\$ 149 milhões. Estas notas foram quitadas com a emissão em setembro de debêntures na holding e nas concessionárias em valores similares.
- Nas concessões estaduais foram emitidas debêntures no valor de R\$ 600 milhões na Intervias em setembro e, de R\$ 300 milhões na Autovias, em novembro. Os recursos





foram utilizados para o pagamento antecipado das séries mais antigas de debêntures em ambas concessionárias e o excedente foi adicionado ao caixa da Companhia.

Por tudo isso, encerramos o segundo semestre de 2013 com uma posição de caixa de R\$ 1 bilhão, um salto diante do caixa de R\$ 435 milhões do final do primeiro semestre.

Em função das captações e, também em função dos desembolsos do BNDES para as obras nas rodovias federais, o endividamento líquido também cresceu, encerrando o ano em R\$ 3,1 bilhões, o que foi 9,5% maior do que o registrado no 3T13.

Estas operações de dívida, foram as responsáveis pelo incremento da alavancagem da Companhia que passou de 2,1 x o EBITDA ajustado menos o pagamento do ônus fixo dos últimos 12 meses, para as atuais 2,3x.

### **Slide 9**

Como conclusão destaco os investimentos da Companhia neste último trimestre e o que foi feito durante todo o ano.

Tivemos neste 4T, o maior volume de investimentos de 2013. Foram 404 milhões, o que representou um crescimento de 16% em relação ao 3T13. A cada trimestre o investimento tem crescido; no 1T por exemplo, o capex havia sido de 266 milhões.

Um dos fatores que influenciou este crescimento foi a assinatura em setembro passado de um Termo de Ajustamento de Conduta, um TAC, com a ANTT. O termo redefiniu o cronograma de obras contratuais remanescentes nas rodovias federais, de forma bem realista e deixou claro as responsabilidades de todos os envolvidos, o que consideramos bastante positivo para a Companhia. A Arteris vem cumprindo o novo plano com uma



execução em velocidade superior ao esperado, conforme constatado pelo primeiro balanço do TAC divulgado pela ANTT.

Como já foi dito no início, esperamos um 2014 bastante forte em investimentos com uma previsão em torno de R\$ 1,8 bilhão até o final do ano, sendo que o saldo total a ser investido até o final de todas as concessões é de aproximadamente R\$ 6,8 bilhões.

Aqui encerro a minha apresentação e abro a sessão para perguntas e respostas.

Muito obrigado!

**Teleconferência em Português**  
**Arteris S/A**  
**Resultados do Quarto Trimestre de 2013**  
**27 de fevereiro de 2014**

**Sessão de Perguntas e Respostas**

**Operadora:** Senhoras e senhores, iniciaremos agora a sessão de perguntas e respostas. Para fazer uma pergunta, por favor, digitem \*1. Para retirar a pergunta da lista, digitem \*2.

Com licença. Nossa primeira pergunta vem de Felipe Vinagre, Credit Suisse.

**Sr. Felipe:** Bom dia a todos, Alexandre, Thiago e Marcelo, obrigado pelo *call*. Tenho duas perguntas em relação às rodovias federais e já focando em 2014. Queria entender primeiro



se é factível esperar o ajuste de tarifas de 2014 ser menor do que a inflação por conta de equilíbrios econômicos, como ocorreu em 2013 em algumas das rodovias? Essa é a primeira pergunta.

E a segunda é se vocês esperam que a maior atividade de investimento, saindo aí de 1.2, 1.3bi por ano e indo para 1.8 em 2014 nas Federais, no total da companhia, mas na maioria nas Federais, se vocês esperam que essa maior atividade de investimento também impacte o crescimento de tráfego, como ocorreu também na Fluminense em 2013? São essas minhas perguntas. Obrigado.

**Sr. Alessandro:** Bom dia, Vinagre. Bom, primeiramente respondendo sua pergunta em relação aos ajustes de tarifa. Eu que queria ressaltar aqui que todos os reajustes de tarifas já ocorreram nas Federais para este próximo ano. Vale lembrar que os reajustes para 2014 ocorre no início do ano ou no final do ano de 2013.

Todos os reajustes de tarifa das rodovias Federais que, por estarem em constante investimento e por em alguns casos até apresentarem atrasos nesses investimentos, existe, além do reajuste de tarifa contratual de inflação, reajustes em função de reequilíbrios daqueles investimentos que não foram executados no ano.

Vale lembrar também que a companhia assinou um Termo de Ajuste de Conduta e que, ao reprogramar o fluxo de investimentos, isso também impactou em alguns casos de forma negativa para reajustes dessas tarifas, o que, em alguns casos, fez com que algumas tarifas viessem abaixo da inflação.

Mas o que é importante é que os contratos estão reequilibrados e as tarifas foram reajustadas de acordo com todas as cláusulas contratuais.

Em relação ao seu segundo ponto, focado na questão dos investimentos, eu comecei nosso *call* explicando que CAPEX é a nossa principal prioridade e esse ano estimamos



aproximadamente R\$1,8 bilhão de investimento justamente para entregar o quanto antes todos os compromissos que existem de investimento.

É importante ressaltar que muitos desses investimentos vão sim melhorar a fluidez de tráfego dessas rodovias Federais. Exemplo deles é a questão da Serra do Cafezal, que é um investimento bilionário, a questão da duplicação da BR 101 no Rio de Janeiro, que encontra-se em pleno andamento e até no início do ano entregamos já 20km para os usuários desta rodovia.

Eu não sei se o impacto vai vir já diretamente em 2014 por que ainda muitas obras serão finalizadas em 2014, mas com certeza isso vai contribuir para um fluxo melhor dentro de nossas rodovias e, conseqüentemente um crescimento maior de veículos.

**Sr. Felipe:** Obrigado Alessandro. Abraço.

**Operadora:** Com licença. Nossa próxima pergunta vem de Luiz Otávio. Agora Corretora.

**Sr. Luiz Otávio:** Bom dia, Alessandro. Queria saber se o nível de manutenção que vocês esperam para esse ano seria similar ao que ocorreu em 2013? E com relação ao CAPEX, eu imagino que esse ano seja um pico de CAPEX que vocês vão ter e se para o ano que vem vocês já voltariam pelo menos para os níveis que foram realizados em 2013?

**Sr. Alessandro:** Bom dia Luiz Otávio, como vai? Em relação a questão da manutenção, provisão de manutenção, a gente precisa separar principalmente primeiro em Estaduais e depois em Federais.

Nas rodovias Estaduais, a gente pode dizer aproximadamente que o nível de manutenção deve ser muito similar ao ano passado. Essas rodovias já não apresentam grandes investimentos e a manutenção delas está prevista para ser executada. Pode ser que você



execute um pouco mais de manutenção ou menos. Porém, o nível e a expectativa deve ser muito próximo ao que a gente já vem fazendo nesses últimos anos.

Em relação às Federais, essas ainda estão contabilmente sendo consideradas, essas manutenções ainda são contabilmente consideradas investimento por que é a primeira manutenção. A gente está de fato melhorando a rodovia, produzindo melhoramentos e, contabilmente ainda não iniciamos esse período de manutenção.

Então, se a gente observar, a gente basicamente, nas concessões Federais, nós estamos provisionando manutenção para, a partir provavelmente perto de 2017, 2016, iniciar nosso período de manutenção nessas rodovias.

Em relação à outra pergunta sua e em relação à questão principalmente dos investimentos para este ano, eu repito e vou insistir: Nossa prioridade é CAPEX. E sendo CAPEX, nós olhamos para dentro da companhia e temos várias obrigações e queremos antecipar isso o quanto antes.

O nível de investimento até já foi apresentado no *Investor Day* da BS no Rio de Janeiro em setembro, nós temos um investimento previsto, mais ou menos para este ano de 1,8 bilhão e para o ano que vem de mais de bilhão novamente. E se houver, se a gente conseguir aditivar algumas obras importantes que deverão ser executados num horizonte médio de até 3 ou 4 anos, esse CAPEX pode ser ainda maior.

Então nossa visão é de que nós vamos ter investimentos relevantes ainda em 2014, como já explicado, mas também em 2015 e 16.

**Sr. Luiz Otávio:** Tá. E você vê a empresa preparada para executar esse CAPEX em termos de contratação de equipamentos, mão de obra?



**Sr. Alessandro:** Sim. Nós entendemos e já temos isso bem detalhado. Um plano de ação para desenvolver todos esses CAPEX. É muito importante ressaltar que nós contratamos terceiros que preparam esses investimentos, desenvolvem, desculpe, esses investimentos e por isso a gente entende que tudo pode ser atendido.

**Sr. Luiz Otávio:** Está Ok. Obrigado.

**Operadora:** Mais uma vez gostaria de lembrar que para fazer uma pergunta basta digitar asterisco um. Para retirar a pergunta da lista, asterisco dois.

**Operadora:** No momento não temos mais perguntas, assim retornamos a palavra à Arteris para as considerações finais.

**Sr. Alessandro:** Senhores, mais uma vez eu agradeço a participação nesse *call*. Estamos à disposição para aqueles que talvez ficaram tímidos e não nos perguntaram muitas coisas. Estamos aqui com a companhia, estamos à disposição para atender a todos de portas abertas. Obrigado e um bom fim de semana e Carnaval. Eu acho que todo mundo merece.

**Operadora:** A audioconferência da Arteris está encerrada. Agradecemos a participação de todos. Tenham um bom dia.



## Teleconferência em Inglês (Traduzida)

Arteris S/A

Resultados do 4T13

27 de fevereiro de 2014

### **Sessão de perguntas e respostas**

**Operadora:** Senhoras e senhores, iniciaremos agora a sessão de perguntas e respostas. Eu gostaria de lembrá-los que para fazer uma pergunta, por favor, digitem \*1 no teclado de seu telefone. Para remover sua pergunta da lista, digite \*2.

Nossa primeira pergunta vem de Ravi Jein, do HSBC.

**Jein:** Olá. Tenho duas perguntas. A primeira é quais são suas expectativas em relação ao ajuste de tarifas em 2014, quer dizer, é claro que ainda é cedo, mas quais são as suas expectativas e qual seria a reação de vocês se não houver reajuste novamente este ano?

Minha segunda pergunta é em termos de médio prazo. Quais projetos vocês têm considerado e analisado para investimento? Obrigado.

**Ribas:** Obrigado, Ravi. Para sua primeira pergunta, sobre o reajuste tarifário, a gente precisa separar em rodovias estaduais e federais.

Em relação às federais, acabamos de repassar a inflação em todas as cinco concessões, três delas em dezembro e agora duas em fevereiro, então houve esses reajustes de tarifa contratual de inflação e também reajustes em função de reequilíbrios de contratos, tais como aditivos, etc.



Em relação às rodovias estaduais, que no ano passado — conforme já mencionei — tivemos o congelamento da tarifa, temos que esperar e ver, mas isso vai acontecer em 01 de julho, então ainda estamos esperando para ver o que vai acontecer.

À medida que os contratos são reequilibrados, como foram no ano passado, isso não é problema para nós. Acreditamos que haverá o repasse da inflação, mas se não for 100%, teremos de encontrar formas de equilibrar isso.

No ano passado, as taxas foram congeladas, e eles nos permitiram a cobrança do eixo suspenso, então se fizerem o mesmo não haverá problema para nós. Então vamos esperar para ver.

Em relação a projetos, a primeira coisa que temos que mencionar é que todas as oportunidades fora da Companhia que analisamos estão relacionadas a ativos de rodovias pedagiadas — esse é o foco. Não estamos analisando nenhum outro tipo de ativo.

Outra coisa que temos que mencionar é que nosso principal foco tem sido a entrega de investimentos e o plano de sinergias e assim por diante. Ainda estudamos projetos fora, mas o foco principal são as ações que acabei de mencionar.

O governo federal anunciou recentemente cinco novos lotes de rodovias e, exatamente como fizemos no ano passado, vamos estudar cada um deles para ver se faz sentido para nossa estratégia em termos de crescimento.

**Jein:** Muito obrigado.

**Operadora:** Nossa próxima pergunta é de Ricardo Alves, do Morgan Stanley.

**Alves:** Olá, pessoal, boa tarde. Tenho algumas perguntas basicamente em relação a novos projetos. Vocês estão esperando bastante atividade em termos de leilões antes das



eleições? Acredito que a BR-153 seja a estrada mais óbvia que virá no curto prazo. Além disso, vocês podem nos dar a opinião da Arteris em relação a essa rodovia federal e também a respeito desses cinco novos lotes — Ponte e outro... acho que são BR 163, BR 364 e BR 476.

Qual é a opinião de vocês sobre esses ativos? Vocês estão analisando todos eles? Podem nos dar mais detalhes e talvez falar um pouco sobre quando serão esses leilões? Vocês esperam que sejam realizados antes das eleições? Essas prioridades são apenas para o fim do ano ou talvez para o ano que vem? Obrigado.

**Ribas:** Obrigado, Ricardo. Sim, o governo federal acabou de anunciar esses cinco lotes. Isso é algo bem recente, e esses cinco lotes são novos, isto é, não são os lotes que sobraram do Programa de Concessão. Eles licitaram cinco lotes no ano passado, mas a quantia total era maior. No entanto, esses lotes que eles anunciaram não são os que sobraram, mas sim lotes novos.

Nessa fase preliminar, tudo o que eles pediram às Companhias foram apenas alguns estudos e nós ainda não temos a documentação completa para analisar os detalhes.

Alguns dos lotes, como o Ponte, um tipo de projeto brownfield, as pessoas conhecem o tráfego, conhecem os investimentos, então alguns ativos fazem sentido para os *players*. Nós vamos estudar cada um deles. Vamos ver qual competitivo será.

Mas acredito que o governo vai tentar apressar os leilões para antes das eleições, pois acabaram de mencioná-los algumas semanas atrás.

**Alves:** Está bem, obrigado. Em relação à BR-153, já que essa é do anúncio anterior, que incluía as outras nove estradas, já que essa é um pouco mais... Já está aí há algum tempo, vocês têm uma visão melhor desse projeto?



**Ribas:** Não. De novo, temos que estudar isso com mais detalhes. Foi o que fizemos com todos os lotes da rodada anterior, participamos da licitação de um ativo, demos 5% de desconto na tarifa, no segundo leilão não colocamos uma oferta, e isso aconteceu novamente nos lotes seguintes.

O que fizemos é estudar o tráfego, o capex, o opex, colocando nossa *hurdle rate* no modelo, e dependendo do que encontramos, de acordo com o teto da tarifa, poderemos fazer uma oferta ou não.

Vale a pena lembrar que esses lotes têm várias exigências em relação a investimentos, não apenas em termos de volume — quer dizer, estamos falando de uma média de 3, 4 e 5 bilhões por lote — mas também uma série de coisas que temos que realizar dentro desse período de cinco anos.

Então todas essas coisas, e também olhando para dentro da Companhia, onde temos cerca de 7 bilhões para entregar em investimentos, aditivos para assinar e muitas oportunidades, temos de colocar isso na balança e ver o que é melhor para a Companhia e suas acionistas.

Então precisamos analisar melhor esses novos lotes que foram anunciados recentemente pelo governo.

**Alves:** Perfeito. Obrigado, Thiago.

**Operadora:** Com licença, nossa próxima pergunta é do Victor Mizusaki, do UBS.

**Mizusaki:** Olá. Só uma pergunta rápida. Em relação ao plano de investimentos, a Companhia vai investir alguns bilhões de reais nos próximos três anos, então podemos deduzir que assim que vocês completarem o plano de investimentos, provavelmente o multiplicador do PIB estará acima da média histórica?



**Ribas:** Victor, sim. Como a maior parte dos investimentos, a maioria dos nossos projetos resolverão os principais gargalos no contexto da infraestrutura no Brasil, acreditamos que, depois de completarmos os últimos quilômetros da Serra do Cafezal, todas as duplicações da BR-101, no Rio de Janeiro, que estamos dobrando a capacidade da rodovia, pode-se esperar, e nós já estamos esperando, ter um aumento nos números de tráfego.

Como o mercado, usamos uma elasticidade para ver o crescimento do tráfego, é claro, quando fazemos esses tipos de investimento, esperamos um pouco mais nesses anos específicos, mas é algo que precisamos esperar até a entrega.

Temos um plano de Capex muito intensivo para este ano e nos próximos dois anos, que são, por coincidência, o Capex necessário para entregar essas obras que, provavelmente, irão aumentar o nosso tráfego à frente.