



Alessandro Levy

Palestrante

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

Nesta oportunidade irei apresentar os principais destaques do período e na sequência abriremos um espaço de perguntas e respostas, lembrando que os slides deste call estão disponíveis em nosso *website*.

Slide 3

Vamos começar falando do nosso tráfego, que apresentou uma significativa evolução em relação ao que tínhamos visto no primeiro trimestre. Registramos um total de 175,8 milhões de veículos equivalentes, o que garantiu um aumento de 5,6% na comparação com o 2T12. Bem melhor do que o resultado do trimestre passado que tinha sido de 1,8%. Com isso, no acumulado do ano, registramos um crescimento de 3,7% frente a 2012.

Como no 1T, o que vem puxando o resultado deste ano têm sido as rodovias estaduais. Enquanto as federais tiveram uma expansão de 4,5% no tráfego, as concessionárias estaduais cresceram quase o dobro, com 8,5%.

O melhor desempenho das estradas estaduais foi basicamente função da performance dos veículos pesados, que aumentaram sua participação no mix total de veículos das estaduais em quase 2,0 p.p., crescendo em termos absolutos 11,9% em relação ao 2T12, enquanto o total de veículos leves cresceu apenas 3,2%.

Os destaques do tráfego neste trimestre foram a Centrovias que cresceu 11% e a Fernão Dias com 5,5%. A Autopista Fluminense ainda vem registrando um resultado pior, impactado pelos efeitos adversos de obras de duplicação na pista que afastam alguns



usuários e pelo evento pontual que já havíamos comentado de uma ruptura de um dique interditando a BR 351 na região de Campos dos Goytacazes que desviou parte do tráfego para a BR-101, fazendo com que o volume registrado no ano anterior fosse maior do que o usual.

Já na Litoral Sul, apesar do bom crescimento de 5,4%, este resultado poderia ter sido ainda melhor. Isto porque em 22 de junho a ANTT solicitou a suspensão pelo período de 1 ano da cobrança de pedágio da praça P5 em Palhoça enquanto construirmos uma nova praça no município de Paulo Lopes. Essa mudança é uma antiga reivindicação dos usuários da rodovia e assim que recebermos a licença ambiental para o projeto daremos início às obras da nova praça, com a retomada da cobrança de pedágio quando esta estiver concluída. Lembrando que se houver qualquer desequilíbrio no contrato por este motivo, seremos compensados em função disso.

Slide 4

Quanto às nossas tarifas tivemos um reajuste médio de 5,9% em relação ao 2T12. O valor consolidado da tarifa entre todas as concessionárias do grupo ficou em R\$ 3,18.

Nas rodovias estaduais o aumento foi de 4,3%, acompanhando o indexador do contrato que ainda é o IGP-M.

Como vocês todos sabem, este ano o Governo de São Paulo suspendeu o reajuste de tarifas em resposta aos recentes movimentos sociais que eclodiram em todo o país em junho. O reajuste deveria ter sido realizado em 1º de julho e seria de 6,2%, seguindo o IGP-M.

Esta suspensão do reajuste das estaduais pelo Governador Alckmin será compensada da seguinte forma:

- O pagamento ao poder concedente do ônus variável de outorga será reduzido de 3,0% da receita bruta de pedágio das concessionárias estaduais para 1,5%,
- Haverá a cobrança do eixo suspenso de veículos pesados nas estradas estaduais.
- As parcelas mensais do ônus fixo serão utilizadas para compensar a diferença remanente.

Este congelamento de preços, portanto, não terá impactos nos resultados da Companhia.

Em relação às rodovias federais, as tarifas tiveram um crescimento de 5,2%, ajustadas pelo IPCA e reequilíbrios dos contratos. Estes reequilíbrios refletem os impactos de modificações nos programas de exploração nas rodovias por adição e exclusão de obras, reprogramação dos cronogramas de investimentos e também atrasos ou antecipação de obras previstas nos contratos de concessão. Também se leva em consideração os critérios de arredondamento das tarifas na primeira casa decimal de acordo com as regras contratuais.

Isto explica, por exemplo, os crescimentos de 19,8% e 9,1% respectivamente nas tarifas das Autopista Litoral Sul e Planalto Sul, que tiveram aditivos de obras. Já nas Autopistas Fernão Dias e Régis Bittencourt que tiveram mantidas suas tarifas, trata-se da reprogramação de obras e efeitos de arredondamento.

Slide 5

Com os aumentos simultâneos de tráfego e tarifas, registramos um crescimento de 11,8% na receita de pedágio da Companhia, que totalizou R\$ 558,5 milhões neste segundo trimestre. Isto contribuiu para que a receita bruta consolidada tivesse uma melhora de 6,9%, com um total de R\$ 848,8 milhões no 2T13 e R\$ 1,6 bilhão no acumulado do ano.

As receitas de obras foram de R\$ 297,8 milhões, aumento de 13,1% impulsionado pelo maior volume de execução de obras. Já as outras receitas foram, de maneira extraordinária, negativas em R\$ 7,4 milhões. A Companhia realizou uma reclassificação de receitas provenientes de obras de micro revestimento que estavam sendo contabilizadas como “outras receitas”, mas que à partir deste trimestre passaram a ser registradas como “receitas de obras”. Em virtude deste novo critério, no 2T13, as “outras receitas” foram impactadas pelos efeitos: (i) de ajustes retroativos do 1T13 e (ii) da mudança contábil do



trimestre corrente. Estes efeitos, em contrapartida e em igual valor, também impactaram a linha de “outras despesas operacionais líquidas”, sem afetar portanto os resultados da Companhia.

Slide 6

Falando agora dos nossos custos, tivemos um aumento de 4,1% em relação ao 2T12, fechando o trimestre com R\$ 572,7 milhões. No acumulado do ano os custos totais se mantiveram estáveis, com ligeira variação de 1,7% positiva entre os períodos.

Analisando apenas os custos caixa, que compõem 26,5% do total, tivemos uma redução de 14,3% na comparação com o ano passado e também um recuo percentual desta rubrica frente à receita líquida. Os custos caixa representavam 36,9% da receita líquida do 2T12 e passaram para 30,5% neste trimestre, queda de 6,4 p.p. que impulsionou nossa margem EBITDA, conforme vou comentar ainda neste call.

As principais alterações nos custos caixa em relação ao 2T12 foram as seguintes:

- Aumento de 11,5% nos custos de pessoal impactado diretamente pelos dissídios salariais que foram em média 6,8% para todos os profissionais da Companhia e pelo processo de internalização da Autopista Fluminense que teve seu quadro de pessoal expandido. Os custos com serviços de terceiros, por outro lado, se mantiveram estáveis, crescendo 1,2%.
- Também se mantiveram estáveis os custos de conservação, com ligeira alta de 0,5%, uma vez que entre os períodos não houve grandes variações na previsão de intervenções realizadas nos pavimentos e infraestrutura das rodovias.

- Os Custos com o poder concedente registraram alta de 13,0%, mas isto é natural uma vez que estão atrelados ao repasse de 3% da receita de pedágio das rodovias estaduais ao poder público. Lembrando que à partir de agora o repasse será de 1,5% para compensar o congelamento das tarifas no Estado de São Paulo.
- E o aumento de 0,5 milhão na verba de fiscalização que pagamos para a ANTT é função de reajustes pelo IPCA, como determina o contrato de concessão.

Neste trimestre tivemos uma variação atípica na linha de outras despesas, que reúne contas das mais diversas, muitas vezes pontuais e não recorrentes, especialmente oriundas das nossas construtoras, que contribuíram significativamente para a redução de 14,3% dos custos caixa. Se no 2T12 tivemos outras despesas da ordem de R\$ 27,8 milhões, agora neste trimestre temos um valor positivo de R\$ 5,2 milhões. Parte disso pode ser explicado pelas reclassificações que fizemos na linha de outras receitas, que conforme falei, ficou negativa no 2T12. A reclassificação nesse trimestre entre outras receitas e receitas de construção teve impacto proporcional nos custos. O que foi subtraído da receita com estes ajustes contábeis, foi também reduzido dos outros custos. Isto teve um efeito relevante nas margens da Companhia que apresentaram forte crescimento em relação ao 2T13.

Slide 7

Em função dos motivos apresentados tivemos um aumento de 14,5% em nosso EBITDA, que foi de R\$ 290,7 milhões neste 2T13. Especialmente a redução dos custos caixa foi responsável por uma expansão de 5,6 p.p. na margem EBITDA que passou de 52,8% no 2T12 para 58,4% no último trimestre.

O EBITDA ajustado pelas provisões de manutenção de rodovias ficou em R\$ 345 milhões, com melhora de 6,4 p.p., na margem ajustada, no patamar de 69,5%.



Como parte da melhora está associada aos efeitos que comentamos na linha de outras despesas, a comparação mais adequada é a do acumulado do ano. O EBITDA cresceu 11,4% atingindo R\$ 569 milhões e o EBITDA ajustado foi de R\$ 673 milhões, melhora de 11%. Já as margens foram de 56,5% no EBITDA e de 66,7% no EBITDA ajustado, respectivamente apresentando melhoras de 2,7 e 3,0 p.p. Estas margens acumuladas refletem mais realisticamente o desempenho operacional da Companhia, já que de certa forma neutralizam em parte os efeitos extraordinários que registrados neste trimestre na linha de outras despesas do custo caixa.

Slide 8

Passando para o nosso lucro, a Arteris encerrou o 2T13 com um total de R\$ 106,9 milhões, representando uma melhora de quase 20% na comparação com o mesmo período de 2012. Já comentamos os motivos que levaram este crescimento, sendo que os principais foram:

- O crescimento de 6,9% na receita líquida da Companhia; e
- A manutenção do resultado financeiro em patamar similar ao registrado no 2T12, com ligeira variação de 1,7%;

Slide 9

Em relação ao endividamento da companhia, encerramos o segundo trimestre com uma dívida bruta de R\$ 3,1 bilhões, que foi 1,2% menor do que a registrada no primeiro trimestre. Esta redução está relacionada à amortização de debêntures que foram emitidas nas concessionárias estaduais, o que foi responsável pela redução de 1,7% do endividamento de longo prazo.

No entanto estes pagamentos, somados aos desembolsos para o nosso plano de obras nas rodovias federais no que tange à fatia não financiada pelo BNDES, resultou no consumo de 37% da posição de caixa da Companhia, que passou de R\$ 690 milhões no 1T13, para R\$ 435 milhões ao final do último trimestre.



Com isto, o endividamento líquido sofreu um incremento de 8,8%, sem alterar de forma significativa a alavancagem da Companhia que ficou em 2,1 vezes o EBITDA ajustado menos o pagamento do ônus fixo dos últimos 12 meses. No 1T13 a alavancagem estava em 2 vezes.

Nosso endividamento é bastante alongado e sua maior parte, 65,4%, tem custos atrelados à TJLP, já que se originam de financiamentos do BNDES para nossos projetos.

Slide 10

Por último, quero dizer que investimos mais de R\$ 300 milhões em nossas rodovias neste trimestre, 95% deste total sendo direcionado para as obras contratuais das concessionárias federais. O ritmo de obras apresentou uma aceleração em relação ao 1T13 que havia registrado um capex de R\$ 266 milhões, o que perfaz um montante total de investimentos de R\$ 577 milhões no acumulado do ano.

Até o final do período de concessão de todas as rodovias, no ano de 2033, temos a previsão de investir algo em torno de 7,1 bilhões em ativos intangíveis e manutenção, sendo que para este ano o plano de investimento está orçado em aproximadamente R\$ 1,3 bilhão nas rodovias federais e cerca de R\$ 140 milhões nas rodovias estaduais.

Como considerações finais, gostaria de comentar o seguinte:

- Anunciamos ao mercado no final de maio mudanças em nossa administração. O Sr. José Carlos Ferreira de Oliveira Filho deixará o cargo de CEO da Companhia para ocupar a posição de Presidente do Conselho de Administração. E o Sr. David Diaz, atual Conselheiro da Arteris e que ocupava a posição de Diretor Geral de Autopistas da América na Abertis, se tornará nosso novo CEO. As alterações já foram aprovadas pelo Conselho e estão em fase final da conclusão de demais trâmites burocráticos.



- Em relação à novas oportunidades continuamos em negociação com o poder concedente para a adição de novos investimentos nas rodovias federais, utilizando-se da recém aprovada metodologia do fluxo de caixa marginal com TIR garantida e sem risco de tráfego. Estes aditivos, que serão remunerados com um retorno adequado aos nossos acionistas, deverão adicionar valor à Companhia à partir do nosso portfolio atual. Estamos também estudando alguns dos lotes do programa federal de concessões de rodovias que estão programados para serem licitados à partir de setembro.
- Por último, uma atualização sobre a Oferta Pública de Aquisição de Ações da Companhia. Esta operação que tem o objetivo exclusivo de atender às regras de governança corporativa do Novo Mercado da Bovespa no que tange à alienação de controle da Companhia foi aprovada pela CVM seguindo-se da publicação do respectivo edital de oferta no último dia 6. Todas as informações da OPA encontram-se disponíveis em nosso site de RI para consulta.

Gostaria de agradecer a presença de todos e abrir agora a sessão de perguntas e respostas.

Muito Obrigado.

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.

Nossa primeira pergunta vem do Sr. Alexandre Falcão, HSBC.

Sr. Alexandre: Bom dia Alessandro, bom dia Thiago, bom dia a todos. Na verdade a minha pergunta tem a ver com revisão de perspectiva de investimento. Vocês fizeram uma (não no trimestre passado, mas no outro) e a gente viu acho que a ANTT e o próprio Ministério colocando aí uma série de disputas de Capex que não foram realizados, aditivos e tudo mais. Eu queria entender um pouco o quê que a gente pode enxergar de revisão de plano de investimento principalmente nas federais daqui para frente. Obrigado.

Sr. Alessandro: Olá Falcão, tudo bem? É o Alessandro. Bom, respondendo aí a questão da revisão dessa nossa perspectiva de investimentos futuros, conforme você viu, nós temos aí previstos R\$7,1 bilhões para os próximos anos de concessão, no caso até o final delas, mas uma grande parte destes investimentos nós temos no início, dentro dos próximos 3 anos.

Parte destes investimentos está sendo modificado, o que deve inclusive gerar aditivos contratuais. As nossas concessionárias federais elas enviaram para ANTT um plano novo de realização destas obras e este plano prevê nos próximos anos a realização de todas estas obras bem conectado com a obtenção de licenciamento e aprovações junto ANTT.

Então, a nossa expectativa é que a gente já inicie a partir do ano que vem investimentos que estavam todos eles ainda dependendo do licenciamento e de algumas aprovações no ANTT. Nós recentemente já iniciamos investimentos na Serra do Cafezal, que também estavam pendentes de aprovações.

Então, a companhia hoje ela vem realizando estes investimentos, a gente acredita que este ano o investimento será em torno de 1,3 bilhões e vai cumprir todos os compromissos que estão sendo alterados e isso vai conseguir desembarcarem tarifas na companhia, mas que são compromissos de tentar realizar o Capex e todos estes investimentos que a gente tem para o futuro da maneira mais rápida possível.

Eu queria deixar claro que dentro da nossa estratégia nova (da Arteris companhia) o principal objetivo nosso é realizar os investimentos que estão previstos no contrato de concessão.

Sr. Alexandre: Ótimo, obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Luiz Otávio Broad, Agora Corretora.

Sr. Luiz Otávio: Bom dia todos. Alessandro, tudo bem? Essa questão do não reajuste de pedágio em São Paulo. Essas contra partidas que você mencionou né, já tinham sido divulgadas na redução da outorga, a cobrança desse eixo suspenso, essa parcela mensal do ônus fixo, isso tudo chega a compensar este não reajuste de tarifa?

Vocês poderiam dar alguma expectativa dessa cobrança do eixo suspenso? Quanto que isso poderia... você tem algum estudo sobre isso? Quanto isso poderia acrescentar de tarifa para empresa? Obrigado

Sr. Alessandro: Bom dia Luiz. Bom, com relação ao não reajuste no estado de São Paulo de 6,2% nas tarifas de nossas concessionárias, o anúncio do governo é de que a compensação vai se dar integralmente através daqueles pontos que o governador colocou, que são: reduzir de 3% para 1,5% aquele pagamento de ônus variável, utilizar os eixos suspensos (e aí a gente precisa saber quanto que são) e também a utilização da outorga fixa, né.

Cada concessionária (é importante lembrar) tem diferentes níveis de outorga da fixa. Então, nós aqui na Arteris a gente já realizou as nossas contas e a gente entende que quase todo o reequilíbrio ele vai se dar no próprio fluxo de caixa. Ou seja, essas compensações e ações do governo vão sim compensar o não reajuste de 6,2%. Integralmente.

Sr. Luiz Otávio: Ok. Só uma outra questão, você mencionou estas outras despesas que têm um valor maior assim de resultado, mas principalmente neste segundo trimestre, então só para entender, a partir do terceiro trimestre estas outras despesas voltariam para os níveis históricos, seria isso?

Sr. Alessandro: Luiz, essas outras despesas elas têm componentes relacionados à construção nas nossas construtoras e as construtoras não são, como eu posso dizer, como a concessionária; com uma previsibilidade nos seus custos bastante razoável.

As construtoras têm vezes que elas fazem mais obras, têm vezes que as obras têm custos mais caros, então, elas dependem muito. É difícil falar que existe uma previsão para esta conta. Essa conta ela tende a variar bastante.

Agora, essa nova metodologia, essa alteração contábil que a gente fez pela impactou neste trimestre, mas não aparece o impacto dela no semestre. Então, o patamar de outras receitas e, vamos colocar também, de outras despesas, elas podem seguir mais esta questão relacionada ao semestre e menos ao trimestre.

Ao trimestre teve estornos do primeiro tri em função desta contabilização e isso sim afeta as margens. Não afeta resultados porque é receita contra custo, mas quando você olha só o custo você tem um efeito e este efeito não impactou no Ebitda, este efeito não com impactou no resultado da companhia.



Mas eu acho que é difícil falar digo “vamos colocar uma previsibilidade nesta conta”, esta contra tem que ser a menor e ao mesmo tempo ela sofre variações decorrentes das construtoras.

Sr. Luiz Otávio: Ok, obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Rogério Araújo, Brasil Plural.

Sr. Rogério: Olá, bom dia a todos e obrigado pela oportunidade. Eu gostaria de saber aquelas obrigações de investimentos que você divulgou no ITR se eles já contemplam os aditivos de obras que vocês tiveram agora com o planalto Sul e Litoral Sul que tiveram uma influência positiva nas tarifas. Eu quero saber se eles já estão contemplados naquele número no ITR. É só isso. Obrigado.

Sr. Alessandro: Olá, bom dia Rogério. Sim, dentro destes R\$7,1 bilhões que nós divulgamos todos os trimestres eles contemplam todos os investimentos que já foram aprovados com a ANTT e por isto impactaram sim nas tarifas.

Agora, existem muitos investimentos que ainda não foram aprovados, que estão em negociação e que no momento em que forem aprovados incorporarão, vamos falar assim, estes R\$7,1 bilhões que a gente tem.

Mas os da Planalto Sul e da Litoral que você mencionou, em relação ao da Litoral, em relação à troca da praça, a incorporação de 23 km e tudo mais, sim, estes já estão incorporados conforme a gente já divulgou no primeiro trimestre. Agora, aditivos em relação a Serra do Cafezal e outros investimentos que a gente tem negociado ainda pendem de aprovação na ANTT.

Sr. Rogério: Tá legal, ficou bastante claro. Muito obrigado Alessandro. Bom dia a todos aí.

Sr. Alessandro: Obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Eduardo Couto, Morgan Stanley.

Sr. Eduardo: Bom dia Alessandro, Thiago, todo mundo aí da Arteris. Minha dúvida, pessoal, é com relação à oferta do dia 5 de setembro. Se vocês pudessem falar um pouquinho se tem tido muito interesse aí de investidores, pessoal ligando para tirar dúvida ou interesse em estar participando e, além disso, se vocês pudessem comentar se a empresa tem alguma posição do quê que vai ser feito caso o *free float* da companhia caia abaixo de 25%, ou seja, caso a gente tenha mais do que 15% dos minoritários participando da oferta. Se já tem alguma posição do quê que pode ser feito?

Sr. Alessandro: Bom dia Eduardo, tudo bem? Bom, em relação à oferta pública prevista para o dia 5 de setembro, nós não temos muitos comentários a fazer, apenas que iremos



colocar que o edital ele sofreu uma alteração do locap e ao mesmo tempo foi aprovada e publicada no dia 6, segunda-feira.

Nós temos 30 dias, existe um compromisso ao mesmo tempo um interesse muito forte dos acionistas, principais acionistas (Abertis e Brookfield) de manterem a companhia listada no Brasil, na Bovespa, e é isso.

A gente aguarda que no dia 5 de setembro a gente tenha uma adesão, uma parte de uma adesão, mas não temos comentários sobre o tamanho dessa adesão e sobre se existem muitos investidores buscando isso não.

Essa OPA ela é uma OPA obrigatória e que está sendo realizada para cumprimento das obrigações legais de CVM e Bovespa. Então, nós temos que passar obrigatoriamente por isso e estamos esperando o dia 5 de setembro.

Sr. Eduardo: Só uma dúvida, Alê, no próprio dia 5 vocês já ficam sabendo qual foi a adesão, é isso?

Sr. Alessandro: Sim, o mecanismo parece que é até meio-dia. Segundo o edital, tem que ser enviadas às ordens e até o final deste dia 5 esta operação é liquidada, então, em teoria, a gente saberia até o dia 5 quanto do *float* foi aderido ou não.

Sr. Eduardo: Tá bom, obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Pedro Balcão, Santander.

Sr. Pedro: Oi, bom dia a todos. Eu peço desculpas, mas eu gostaria de voltar outra vez ao slide 5 e 6. A gente consegue perceber um pouquinho melhor realmente o quê que aconteceu realmente em termos de custos e em termos de margens e para saber um pouquinho melhor o quê que a gente pode esperar de margem daqui para frente. Realmente a subida da margem foi mais de 400 *basis points yaer on year*, é muito forte, mais do que justificada pelo crescimento do tráfico. Era para ter um pouco de idéia do quê que seria uma margem sustentável a partir daqui. Obrigado.

Sr. Alessandro: Ok Pedro, bom dia. Bom, em relação à margem, eu acho que o ponto mais importante para entender o que ocorreu no segundo trimestre é entender o que passou nas outras receitas.

Em função dessa contabilização da modificação, da contabilização de outras receitas para receitas de obras isso gerou alterações tanto na base de receita líquida quanto na base de custo, variando, sim, as margens da companhia. Mas não variou o Ebitda de forma absoluta. Este Ebitda de 345/346 milhões que a gente teve no trimestre ele sim é um Ebitda recorrente. Ele é um Ebitda recorrente e apenas a margem dele foi alterada um pouco por uma redução de receita e também de custo, que alterou a margem.

Agora, eu acho que é difícil falar qual que vai ser a margem recorrente. Eu acho que a gente pode olhar melhor para informações semestrais, a gente olha para a margem semestral do Ebitda ajustado ficou em 66,7 e no trimestre passado era 63,7. Então, eu acho que este é um patamar olhando para entre 63, 65 pode ser algo mais razoável como projeções para o futuro.

Agora, o 69 ele é extraordinário. Ele não é uma margem, ele está ajustado ali pela modificação contábil e ao mesmo tempo pelo estorno do primeiro trimestre. Então, eu tenho coisas do primeiro trimestre que afetaram a relação da margem. Não afetaram o custo, tão pouco o Ebitda, mas afetaram a relação.

Sr. Pedro: Valeu a, obrigado.

Operadora: Com licença senhoras e senhores gostaríamos de lembrar que para fazer uma pergunta basta digitar asterisco um.

Nossa próxima pergunta vem dos Sr. Fábio Pupo, Valor Econômico.

Sr. Fábio: Bom dia Levy, bom dia a todos. Eu queria uma atualização de quanto é o volume de investimentos que é negociado em aditivos contratuais.

Sr. Alessandro: Olá Pupo, bom dia. Bom, em relação a investimentos que estamos negociando com ANTT, nós ainda temos uma previsão para alguns investimentos que estão sendo negociados, como Serra do Cafezal, Contorno de Florianópolis.

Tem muitos investimentos que ainda dependem (vou falar de algumas) de análises, da realização de projetos executivos para determinar exatamente os valores que podem compor estes investimentos. Mas a questão dos investimentos ela é algo que a gente pode tentar imaginar que para os próximos anos estes investimentos como Serra do Cafezal, Contorno de Florianópolis, Contorno de Campos todos eles devem ter seus aditivos para os próximos anos.

Em termos de valor disso, é complicado afirmarmos hoje, tá Pupo. Então, assim, nós podemos falar numa ordem de bilhão. Podemos sim falar na ordem de um bilhão independente de falarmos destes investimentos independentemente. Mas sim, a gente pode dar uma ordem, mas é difícil falar exatamente o número. Hoje depende muito das negociações que estão ocorrendo com ANTT e a gente quer dizer que tudo que a gente conseguir, a companhia realizar lá na ANTT nós vamos imediatamente transmitir isto ao mercado.

Então, acho que podemos falar numa ordem de grandeza de bilhão e pensar que esses aditivos ele podem acontecer num horizonte de 12 e 24 meses.

Sr. Fábio: Tá certo. A respeito dos leilões, você mesmo mencionou que a companhia estuda alguns lotes do pacote de concessões rodoviárias e do Governo Federal. Quais



especificamente são estes lotes que a Arteris estuda e eu queria saber se neste primeiro leilão da 050 e da 262 a Arteris vai estar presente?

Sr. Alessandro: Essa é uma pergunta preciosa, Pupo. Adorei a sua pergunta. Bom, nós como uma companhia focada em infraestrutura principalmente de projeto de rodovia, nós temos total interesse em participar do projeto.

Estamos estudando esses projetos, não só estes projetos, todos os projetos em rodovias neste país nós estamos estudando. A decisão de participação no leilão ainda será uma decisão que hoje a gente não tem, mas que existe a decisão de estudar e se acreditarmos que faz sentido para Arteris, temos as nossas sinergias consolidadas para ser competitivo, nós vamos apresentar propostas.

Agora, precisamos estudar tudo isso antes. O edital acabou de sair e teve várias modificações e nós estamos hoje mastigando, estudando tudo isso para tomar uma decisão no futuro. O leilão está previsto acho que para setembro, início de setembro e o tempo é curto.

Sr. Fábio: Tá certo. Uma última pergunta que eu queria fazer é a respeito do tráfego no resto do ano. As estaduais puxaram o tráfego no trimestre, como você disse, mas e agora para o resto do ano, como que a companhia está mais ou menos sentindo em relação ao desempenho econômico do país em geral e como isso pode refletir aí no tráfego?

Sr. Alessandro: Em relação a tráfego, nós trabalhamos... nós iniciamos o ano passado com um orçamento, né, no nosso orçamento a gente trabalhou com um crescimento de tráfego próximo a 4,4%. Nós tivemos aí no primeiro semestre 3,7 e a gente acredita que, sim, tivemos o que ocorreu no primeiro semestre em termos de tráfego e repetido no segundo semestre, nós devemos atingir sim a nossa meta, nossa meta não, nosso orçamento que ficou em torno de 4,4.

Agora, depende muito de como vai ser a economia e como se dará esta recuperação toda econômica de inflação que tem prevista pela frente.

Sr. Fábio: Tá certo, obrigado Levy.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Mark Barcinski, Ventor Investimentos.

Sr. Mark: Oi Alessandro, oi Thiago. A minha pergunta está ligada a esta reclassificação de receita que passou para a receita de obra, né, um micro revestimento. Se você pudesse explicar um pouquinho porque que isto estava classificado antes não como receita de obra seria bom.

E segundo se você pudesse falar também qual que foi o montante que foi reclassificado, até para gente poder aqui estudarmos *pro-forma* disso aí. Obrigado Alessandro.

Sr. Alessandro: Olá Mark. Realmente, esta alteração ela parece um pouco confusa por que no final ela envolve o processo de consolidação, e o processo de consolidação você... quando você usa em ICPC01 (que é o que trata aí de intangíveis, de provisão de manutenção) ele traz algumas alterações.

O que eu gostaria de dizer é assim; se você utilizar a nossa área de RI nós podemos fornecer informações que estão também disponibilizadas nos informes que a gente informa todo o trimestre, né, os ITRs todos, elas são todas informações, mas que nas notas explicativas isso é bem explicado.

Nós podemos... trata se de um processo de contabilização que é complexo e que envolve uma compreensão que fica difícil quando você olha somente o consolidado. Temos que olhar as estaduais, federais, construtoras, eliminações, Arteris, Holding e, por fim, o consolidado.

Mas esta alteração contábil, né, fisicamente, ela decorre em função de... você tinha um micro revestimento, ele estava sendo utilizado (parte deste micro revestimento) como um investimento intangível e ele, na verdade, não estava sendo utilizado com investimento tangível e passou a ser utilizado, registrado como intangível em função de que ele é uma, vamos falar assim, uma melhora da infraestrutura da rodovia. Ele não é uma manutenção.

Então, o serviço que as construtoras prestaram de pavimento e conservação muitos deles eram relacionados a obras intangíveis e não manutenção da rodovia. Por isso gerou este descasamento aí e que altera um pouco as margens, mas não afeta de forma alguma o resultado da companhia. É apenas um ajuste do processo de consolidação. As concessionárias, construtoras não se alteraram em nada a contabilização delas, tá.

Sr. Mark: O tamanho da reclassificação você pode falar, Alessandro?

Sr. Alessandro: Olha, no trimestre, no primeiro trimestre a gente até informou isto no resultado (nas outras receitas), no trimestre nós tivemos outras receitas de R\$21 milhões. Só que 16 milhões delas (a gente informou isso em outras receitas) 16,8 milhões delas foram reclassificadas do primeiro trimestre. Então, a gente tinha 20, passou a ser 5 no segundo trimestre, 5,4.

Então, estas maneiras estão aí, mas esses investimentos diminuíram em termos de revestimento, pavimento, né, foi para dentro de outras obras.

Sr. Mark: Então no primeiro trimestre foram 16 milhões e no segundo trimestre teve já alguma reclassificação não? Ou este número é só esse de 16 mesmo?

Sr. Alessandro: Mark, como é um tema complexo eu prefiro que você entre em contato com a área de RI e a gente fornece uma informação, a planilha e você entende perfeitamente...



Sr. Mark: Não, perfeito, perfeito. Mais fácil.

Sr. Alessandro: ... porque é uma tema que, como eu posso dizer, tem que olhar no Excel. Até para nós explicar é difícil.

Sr. Mark: Tá claro, tá claro. Desculpa. Obrigado Alessandro.

Operadora: Não havendo mais perguntas, retornamos a palavra aos Diretores da Arteris para as considerações finais.

Sr. Alessandro: Obrigado a todos mais uma vez por esta teleconferência.guardo todos ansiosamente para nossa próxima teleconferência em novembro e com os resultados todos da tão esperada OPA. Muito obrigado a todos. Até logo.

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