



## Teleconferência – 3T13

### Palestrante

Bom dia a todos e bem-vindos à teleconferência de resultados da Arteris para o terceiro trimestre de 2013. 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 2

Como de costume vamos iniciar esta apresentação falando do nosso tráfego, que cresceu 2,3% em relação ao 3T12 totalizando 182,6 milhões de veículos equivalentes. Neste trimestre tivemos dois eventos que impactaram nossos números, tanto nas concessões estaduais quanto nas federais.

No caso das estaduais já sentimos os efeitos do início da cobrança do eixo suspenso, que se tornou efetiva em 28 de julho como medida para compensar o congelamento pelo governo de São Paulo das tarifas de pedágio este ano. As rodovias estaduais já estavam apresentando um bom crescimento este ano, maior até que as federais e a adição de novos eixos pagantes fez só crescer estes números, que bateram dois dígitos em relação ao ano passado.



Tivemos um crescimento de 11,1% em relação ao 3T12, lembrando que no 2T havíamos crescido 8,5% e no 1T, 5,4%. Os eixos suspensos no 3T13, apenas reforçaram os números que já vinham sendo bem positivos.

Se nas estaduais a cobrança do eixo suspenso puxou para cima os resultados, nas rodovias federais a Autopista Litoral Sul teve um papel importante na retração de 1,1% no tráfego consolidado destas rodovias. Comentamos no último trimestre que estamos alterando a localização de uma de nossas praças na Litoral Sul. Trata-se da praça de Palhoça que é a maior em termos de volume desta concessão e que será transferida 23 km adiante, fora do perímetro urbano. Enquanto a nova praça não fica pronta para operação, tivemos que suspender a cobrança na praça de Palhoça. Com isso, a Litoral Sul teve uma queda de tráfego de 12,7% em relação ao 3T12, afetando o resultado geral das rodovias federais e até mesmo o resultado consolidado do grupo. Naturalmente, se houver qualquer prejuízo para a Companhia o poder concedente irá reequilibrar o contrato. Lembrando que já tivemos no início do ano a autorização de elevar as tarifas da Litoral além da inflação para incorporar esta mudança, o que foi feito através de um aditivo contratual na metodologia da TIR marginal. Para se ter uma ideia do impacto da Litoral Sul, se excluirmos os efeitos do fechamento da praça em Palhoça, a concessionária teria apresentado crescimento de 5,7% em relação ao 3T12, o que a colocaria como a rodovia federal de maior crescimento no trimestre. Ainda desconsiderando estes mesmo efeitos, de forma consolidada as rodovias federais teriam apresentado um crescimento de 3,2% e a Arteris de 5,5%. No acumulado do ano, as federais teriam alcançado 2,8% de crescimento e a Companhia teria atingido 4,4% de melhora no tráfego pedagiado.



### **Slide 3**

Falando agora de tarifas, o valor médio do pedágio cobrado dos nossos usuários ficou em R\$ 3,30 no 3T13, 6,1% maior que no ano passado. Só as federais registraram reajustes, já que tivemos como vocês sabem o congelamento das tarifas estaduais este ano. Para a Arteris e também para as demais companhias do setor que atuam em São Paulo, o governo cumpriu com o prometido ao adotar ações para tentar compensar os efeitos do não reajuste dos preços dos pedágios. Pagamos menos ônus variável ao poder concedente nesse trimestre e estamos cobrando os eixos suspensos, de forma a tentar reestabelecer o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, o qual ainda está sendo analisado para ser formalizado, no futuro, pelo poder concedente.

### **Slide 4**

Com relação à receita bruta, o crescimento reportado foi de 9,6% na comparação com o 3T12, totalizando R\$ 961,5 milhões. Deste montante, 63% vieram de receitas de pedágio que cresceram 8,5%. As receitas com obras aumentaram 18% e mesmo não tendo efeito caixa, representam o quanto estamos investindo na infraestrutura de nossas rodovias.

As outras receitas, que responderam por uma pequena fatia de 1% no total do faturamento bruto da Companhia, sofreram uma alteração importante em relação a trimestres anteriores.



Foram de R\$ 25,3 milhões no 3T12 e agora contribuíram com R\$ 8,7 milhões. Isto se deu a partir de uma reclassificação contábil que fizemos no último trimestre de receitas provenientes de obras de micro revestimento que estavam sendo contabilizadas como outras receitas e passaram a ser registradas como receitas de obras.

No acumulado do ano, o crescimento da receita bruta da Arteris foi de 6%, atingindo R\$ 2,6 bilhões, em grande medida pelo crescimento do tráfego no período, resultando em uma expansão de 9,4% na receita de pedágio da Companhia que foi de R\$ 1,7 bilhão nestes últimos nove meses.

#### **Slide 5**

Seguindo para a análise dos nossos custos, apresentamos um incremento de 6,9% quando comparado ao 3T12. Neste trimestre, o total de custos e despesas foi de R\$ 643,8 milhões. Já no acumulado do ano, o aumento foi bem menor, de 3,7%, menos que a inflação do período.

Os custos caixa representaram 26,5% do total e cresceram 2,6% em relação ao 3T12. Na comparação do acumulado do ano caíram 0,2%.

A relação custos caixa/receita líquida teve queda de 0.8 p.p. em relação ao 3T12, ficando em 30,9% e obteve redução de 1.9 p.p. no acumulado do ano. Estes movimentos impactam de forma positiva a margem EBITDA da Companhia.



Falando de custos caixa, em relação ao 3T12, as principais alterações foram as seguintes:

- Com relação ao capital humano, que representa a maior parte de nossos custos, os custos com terceiros tiveram alta de 0,9%, com o repasse para a Companhia de reajustes de salários destes profissionais contratados; e o custo com pessoal próprio aumentou 13%, neste caso, pela combinação de dissídios e alterações no efetivo do nosso quadro de colaboradores.
- Já os custos com o poder concedente caíram quase pela metade, porque conforme já falamos, o repasse ao governo de São Paulo foi reduzido como uma das medidas para compensar o congelamento das tarifas estaduais. O ônus que era 3% da receita bruta de pedágio passou a ser de 1,5% no trimestre.

Entre os itens não caixa que compõem o custo total, queria apenas fazer referência às provisões para manutenção. É que no 3T13, tivemos uma redução de 35,5% do valor provisionado, que passou de R\$ 72,4 milhões no 3T12 para R\$ 46,7 milhões neste trimestre. Isto acontece porque o nível de provisionamento depende da expectativa e cronogramas futuros de manutenção para manter as rodovias em perfeito estado de utilização. As provisões anteriores somadas à deste trimestre foram consideradas suficientes para este plano futuro de manutenção.



### Slide 6

A redução das provisões teve impacto na melhora do EBITDA da Companhia, mas não só ela. O crescimento do tráfego e o controle dos custos caixa foram também responsáveis para que no 3T13 o EBITDA da Arteris registrasse uma melhora de 17,1% em relação ao 3T12, ficando em R\$ 334,5 milhões. A margem, da mesma forma, expandiu 6.1 p.p., passando de 54,5% no 3T12, para os atuais 60,6%. No acumulado do ano o EBITDA cresceu 13,4% e a margem 3.9 p.p.

Olhando apenas para os itens caixa e, desconsiderando a provisão de manutenção e seus efeitos, o EBITDA ajustado também cresceu. Teve alta de 6,4%, alcançou R\$ 381,2 milhões no trimestre e bateu a marca de R\$ 1 bilhão no acumulado do ano, com crescimento de 9,3% na comparação com os 9M12. A margem ajustada ficou maior tanto na comparação trimestral quanto na anual. Os ganhos foram de 0,8 p.p. e 2,2 p.p. respectivamente, o que significou uma margem EBITDA de 69,1% no 3T13 e de 67,6% no acumulado do ano.

### Slide 7

Em relação ao lucro líquido, tivemos um crescimento de 25,2% em relação ao 3T12 com um total de R\$ 129,1 milhões. A melhora do lucro se deve a evolução da receita de pedágio e o controle do total dos custos e despesas. Quanto aos custos neste trimestre, a Companhia contou também com um montante menor de provisões para manutenção, o que beneficiou os resultados.



O lucro acumulado da Arteris até o período de nove meses deste ano foi de R\$ 328,7 milhões, o que garantiu à Companhia um crescimento de 10,7% frente aos 9M12.

### **Slide 8**

Falando agora do nosso endividamento, em setembro nossa dívida bruta estava em R\$ 4,1 bilhões, 29,3% maior que a do 2T13. Por outro lado, a posição de caixa também aumentou, juntamente com a adição de créditos de novas dívidas, o que permitiu que a alavancagem da Companhia se mantivesse no mesmo patamar do período anterior, em 2,1x o EBITDA ajustado menos o pagamento do ônus fixo dos últimos 12 meses.

Quanto às novas captações, estas foram as principais responsáveis pelas variações no endividamento total e na posição de caixa ao longo do 3T13. Anunciamos no final de junho a emissão de R\$ 200 milhões em notas promissórias na holding e de R\$ 149 milhões nas concessionárias federais, recursos que entraram no caixa em julho. Em outubro quitamos estas Notas Promissórias através da emissão de debêntures na holding e concessionárias federais com prazo de 21 meses nos mesmos valores.

Quero destacar a emissão de R\$ 600 milhões em debêntures na Intervias, cujo valor foi registrado como crédito em nosso balanço em setembro e não como caixa, juntamente com o respectivo passivo, aumentando nosso endividamento bruto. A liquidação dessa emissão só ocorreu após o fechamento do trimestre, quando os recursos entraram no caixa e foram quitadas a primeira e segunda emissão de debentures da Intervias.



A dívida líquida, que foi de R\$ 2,8 bilhões ao final do período e considera o crédito de R\$600 milhões das debêntures da Intervias, também reflete os desembolsos para investimentos em nossas rodovias federais, os desembolsos e amortizações do financiamento do BNDES e a amortização de parcelas de debêntures nas concessões estaduais.

A maior parte da dívida bruta da Companhia, ainda permanece atrelada à TJLP em função das linhas de crédito do BNDES e o aumento da porção do CDI tem relação com a emissão das novas dívidas, remuneradas por este indexador.

### **Slide 9**

Para finalizar quero falar do capex, que é hoje nossa principal prioridade estratégica. No 3T13, o total investido pela Companhia em suas rodovias foi de R\$ 347 milhões. Mais um trimestre que registra aumento dos investimentos em relação ao anterior. De janeiro até setembro, o total do capex já se aproxima a R\$ 1 bilhão, quase todo destinado às rodovias federais. Nosso compromisso é manter um forte ritmo de investimentos neste ano e também em 2014 e 2015, de maneira a entregar todo o cronograma de obras conforme determina os contratos federais e nossos entendimentos com o poder concedente. Temos ainda R\$6,9 bilhões previstos de capex até o final do período de concessão que vai até 2033, com grande concentração agora e nos próximos dois anos (desconsiderando potenciais aditivos).





Antes de abrir para perguntas quero reforçar as prioridades estratégicas da Companhia apresentadas em nosso Investor Day no Rio de Janeiro em Setembro:

- A prioridade máxima, sem dúvida, é a entrega do capex. Como comentei, temos pela frente um volume considerável de investimentos em nossas rodovias federais e tivemos recentemente a oportunidade de redefinir de forma clara e realística junto à ANTT um novo cronograma para a entrega das obras contratuais. Foram acertados responsabilidades e prazos, tendo o governo se comprometido a dar celeridade nas aprovações de projetos e na obtenção de licenças ambientais.
- Ao mesmo tempo em que damos continuidade ao capex, está em curso nosso plano de eficiência, que teve início com a nova gestão da companhia e que busca uma organização mais enxuta e ainda mais rentável. Estamos redefinindo políticas corporativas, implementando novos sistemas como o SAP, aperfeiçoando os processos de cobrança de pedágio, centralizando compras e outras funções corporativas em nossa holding, reforçando a cultura do controle rígido do opex e capex e adequando a remuneração baseada na entrega de resultados e no desempenho de nossas equipes. Temos como referência o modelo bem sucedido de melhores práticas já aplicado pela Abertis em todo o mundo e que também tem como pilar o compromisso e a busca da redução de acidentes e mortes nas estradas, o conforto e a segurança dos usuários. Após uma primeira análise dos impactos do plano de eficiência estimamos que, após sua completa implementação, o potencial de redução de custos caixa por ano seja da ordem de 60 milhões.



- Quanto às oportunidades de crescimento da Companhia, continuamos estudando todos os projetos de rodovias a serem licitados de maneira bem seletiva, respeitando o retorno aos nossos acionistas e a relação risco x retorno de cada projeto, como foi demonstrado em nossa participação no último leilão de lotes de estradas do governo federal. Enquanto isso, temos negociado com a ANTT aditivos aos nossos contratos atuais para adição de novas obras com uma remuneração adequada e utilizando a metodologia da TIR marginal.
- E finalmente, ainda falando das prioridades estratégicas da Companhia, temos buscado cada vez mais uma estrutura de capital adequada ao nosso negócio e um nível de alavancagem com o perfil de longo prazo dos nossos projetos. Conforme comentei, emitimos recentemente novas dívidas como notas promissórias e debêntures e ainda temos como principal financiador o BNDES, o que vem garantindo o financiamento dos projetos a custos mais reduzidos, um conforto de caixa e a manutenção de uma política de dividendos que nos últimos anos contou com um payout de 50% e deverá ser mantida.

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



**Alexandre Falcão, HSBC:**

Bom dia a todos. Minha pergunta diz respeito à cobrança do eixo suspenso, se você colocar a cobrança do eixo suspenso mais as outorgas de emissão de pagamento de outorga, a impressão que passa é teoricamente mais até do que compensou não o aumento, não o reajuste de junho.

Eu queria só entender se tem alguma sinalização do Governo em relação a algum equilíbrio para baixo em relação à cobrança do eixo suspenso. Para o ano que vem, se isso pode entrar na conta até para um equilíbrio para baixo em relação ao reajuste de junho.

**Arteris:**

Bom dia, Falcão. A princípio nós tivemos um crescimento maior em relação ao tráfego do eixo suspenso. Eu queria lembrar que a questão da outorga, a redução da outorga variável de 3% de 1,5% só valeu nesse trimestre. O próximo trimestre, é o 4T, nós já estamos cobrando de volta os 3%.

O que eu quero deixar colocado é que o equilíbrio ainda não foi formalizado. O equilíbrio está em estudo e como você colocou, eu também concordo, em alguns casos acho que até pode existir um crescimento até maior que a compensação que deveria ser de 6,2%, mas isso é por concessionária.

Como isso ainda não foi definido, eu acho que precisa de mais estudo, mais tempo, mesmo porque os efeitos de cobrança de pedágio podem trazer rotas de fuga, podem trazer também as questões de sazonalidade, que também, para análise de forma geral, ainda é muito cedo responder.

Acho que a formalização do contrato, do acordo, ainda vai levar um tempo e será feita através do poder concedente, por cada concessionária. Por isso que, apesar de o tráfego ter sido bastante elevado, nós parecermos ter a compensação desses equilíbrios, ainda não é claro se há o equilíbrio completo disso ou não. Acho que vai levar um tempo para vermos isso.

**Alexandre Falcão:**

Só para entender o timing disso, você acha que isso fica para mais próximo ao próximo reajuste? Isso fica ainda para esse ano? Fica para o 1T14? Só para termos uma ideia um pouco de timing do que vocês esperam nas conversas com o concedente, quando nós vamos ter uma definição em relação a isso?

**Arteris:**



A princípio nós ainda não temos exatamente o timing disso. Eu acredito que isso vai se resolver antes do reajuste de pedágio que ocorre em 01 de julho de 2014, mas o timing nós não temos claro.

**Alexandre Falcão:**

Está ótimo, obrigado.

**Luiz Otávio, Ágora Corretora:**

Bom dia a todos. Eu queria entender a questão da previsão para manutenção. Esse nível mais baixo do 3T seria só nesse trimestre? A tendência para o próximo trimestre seria voltar para os níveis do 2T? Seria isso?

**Arteris:**

Bom dia. Na verdade, o que foi identificado é que nossa previsão de manutenção para algumas intervenções que nós fazemos, ela estava majorada, ou seja, quando nós identificamos e analisamos isso no dia a dia, você identifica que vai precisar gastar menos, então há uma redução.

É difícil dizer se a provisão da manutenção se manterá nesses níveis. À medida que inicia-se o novo ciclo, a provisão pode aumentar. Eu diria que a provisão para manutenção não tem uma linearidade.

Ou seja, não é uma despesa que poderia ser considerada sempre na mesma linha, crescendo justamente com os custos que nós chamamos de caixa, que tendem a crescer pela inflação. A cada trimestre nós vamos ter diferentes níveis de provisão.

**Luiz Otávio:**

Certo. Só para confirmar, esse ônus variável que foi de 1,5% foi só no 3T, é isso? A partir do 4T os próximos trimestres já volta para 3%?

**Arteris:**

Exatamente. A compensação de 1,5% dada pelo Governo do Estado de São Paulo de 3% para 1,5% ocorreu somente entre julho, agosto e setembro, dado competência. Cada concessionária paga 30 dias depois, mas de fato, no próximo trimestre ela vai voltar a ser 3%.

**Luiz Otávio:**

Ok, obrigado.



**Arteris:**

Nós recebemos uma pergunta do Fábio Pupo do Jornal Valor Econômico. Ele pergunta o seguinte: “Bom dia a todos. Eu gostaria de saber como a Companhia interpreta a evolução do tráfego nas rodovias administradas. Nas estradas federais houve um problema devido a um efeito na recorrente e na autopista Litoral Sul, e nas outras, como ficou? Nesse caso o crescimento é bem menor do que nas estaduais. Já está se chegando a um limite de capacidade nas rodovias federais?” Ele pergunta.

“Por outro lado, nas rodovias estaduais houve um crescimento de 11% contra o ano passado. Como a Arteris vê esses números nas rodovias estaduais? Eles têm fundamento robusto ou pode se esperar arrefecimento nos próximos meses?”

Em relação ao tráfego, nas rodovias estaduais esse crescimento se deve principalmente à questão da cobrança do eixo suspenso, que antes não era cobrado. As rodovias estaduais também nesse ano têm crescido muito mais do que as rodovias federais.

Agora, nas rodovias federais, apesar de termos uma redução nesse trimestre de 1,1%, o principal ponto foi em relação à rodovia litoral Sul, que nós encerramos a cobrança de uma praça, que era principalmente a maior praça de cobrança de pedágio dessa concessionária, o que fez com que o tráfego caísse.

Agora, nas concessões fora litoral, nas outras concessões, o desempenho de tráfego tem muito a ver também com níveis de intervenção de investimento nas rodovias. Nós temos rodovias que têm muita obra acontecendo, como exemplo na Fluminense, no Rio de Janeiro, e que tem, de fato, gerado diferentes expectativas de tráfego.

Se nós pegarmos a Fluminense, ela cresceu 1% no trimestre. Se você pegar a planalto sul, ela cresceu 3,1%, mas é muito difícil explicar a evolução do tráfego de uma maneira simples. O tráfego dessas rodovias deriva de diversos pontos, e fica praticamente impossível querer ter uma explicação exata sobre cada movimento, cada crescimento ou queda.

Um exemplo foi a concessionária Regis Bittencourt e Fernão Dias, que eu posso dizer que são os principais eixos entre Belo Horizonte e São Paulo, São Paulo e Curitiba e Sul do País, que apresentaram um crescimento também próximo a 2%, 3%, um pouco em linha talvez com o crescimento do produto interno bruto do País, mas que depende também de vários fatores.

Um exemplo é quando você olha o produto interno bruto e abre o produto interno bruto no Brasil, e descobre que o produto interno bruto do agribusiness está crescendo na casa de dois dígitos, o que também leva a um transporte de carga que faz com que o tráfego se movimente, também.



Então, isso permite dizer também que as elasticidades podem variar bastante, a exemplo do que aconteceu no ano passado. Em 2012 nós tivemos um crescimento geral nas nossas rodovias de 4x o PIB. Então, é muito difícil querer explicar de uma maneira razoável e simples a evolução do tráfego dessas rodovias. É assim que eu tento responder a sua pergunta que veio pelo webcast. Obrigado.

**Luiz Otavio, Ágora Corretora:**

Só voltando aqui um pouco, tem uma expectativa quanto a essa nova praça de pedágio que vai começar a operar na litoral sul?

**Arteris:**

Temos uma expectativa. Apesar de parecer até estranho, levou um tempo para ser aprovada a licença ambiental devido a vários fatores que ocorreram. Não cabe aqui explicar todos eles, mas nós esperamos e acreditamos que essa praça estará em operação na metade do ano que vem, próximo a junho, julho. É a expectativa que nós temos, da abertura de operação dessa praça.

Eu quero dizer que após essa abertura irá ocorrer provavelmente um reequilíbrio em função dessa não-cobrança nesse período. É fato que já houve um reequilíbrio em relação à troca de praça, mas estava prevista a abertura dessa nova praça em março desse ano.

Então, de março desse ano até o momento em que abre a nova praça, que é próxima ao município de Paulo Lopes, deve haver uma compensação em prol da concessionária sobre esses veículos que não foram cobrados.

**Luiz Otavio:**

OK. E a compensação viria via tarifa, ou ainda não está definido?

**Arteris:**

Não está definida essa compensação, mas poderia vir em relação à tarifa. O reequilíbrio se dá pela TIR, então a forma de cobrança, de manutenção dos reequilíbrios podem vir de diversas maneiras, desde que exista o reequilíbrio da TIR.

**Luiz Otavio:**

OK. Obrigado.

**Operadora:**

No momento não temos mais perguntas de analistas e investidores. Assim, retornamos a palavra à Arteris para as considerações finais.



**Arteris:**

Mais uma vez obrigado por atenderem a esse call nosso, da Arteris. Por esse ano acabamos, e vamos agora apenas em março, provavelmente, do ano que vem, reportar os resultados do final do ano, e espero vê-los, escutá-los no ano que vem.

**Operadora:**

A teleconferência da Arteris está encerrada. Agradecemos a participação de todos, e tenham um bom dia.