



Teleconferência dos Resultados – 4T12 & 2012

Operadora

Bom dia senhoras e senhores, e obrigada por aguardarem. Sejam bem-vindos à teleconferência da Arteris, para discussão dos resultados do 4T12 e 2012. Ressaltamos que uma apresentação está disponível para download no site da Companhia 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. Lembramos que os participantes da webcast poderão registrar, via website, perguntas para a Arteris, que serão respondidas durante a sessão de perguntas e respostas.

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 teleconferência de resultados da Arteris para o quarto trimestre de 2012 e consolidado do ano. Participam deste call Thiago Ribas e Marcelo Korber da nossa equipe de RI.

Como de costume, irei apresentar os principais destaques do período abrindo um espaço de perguntas e respostas ao final da apresentação, lembrando que os slides deste call estão disponíveis em nosso *website*.

Vamos então começar pelo **Slide 3** com os números do nosso tráfego. Encerramos 2012 bastante satisfeitos com a evolução do número de veículos pedagiados em nossas rodovias. Em um ano em que o crescimento do PIB foi de um tímido 0,9%, é muito positivo a expansão de 4,1% que tivemos no nosso tráfego em relação a 2011. Fechamos o exercício registrando praticamente 700 milhões de veículos equivalentes, com bons desempenhos nas concessões estaduais e federais, ambas também crescendo 4,1%, o que significa que a elasticidade PIB versus tráfego foi mais de 4 vezes, mesmo em um período menos aquecido economicamente. Por tudo isso, se o crescimento previsto para o país este ano se materializar, acredito que teremos em 2013 resultados similares ou até melhores do que estes do último exercício.

Voltando a falar mais em detalhes dos números do tráfego, no último trimestre as concessões estaduais apresentaram uma melhora de 6,5% em relação ao 4T11 e as federais 3%.

Temos também que destacar a Centrovias, que teve um salto de 9,2% no trimestre e de 6,4% no ano; e as Autopistas Fluminense e Fernão Dias, que cresceram respectivamente 4,6% e 4,9% na comparação anual.

Quanto ao mix de veículos, continuamos com uma predominância de pesados, que representaram em 2012, 73,7% do tráfego das rodovias federais e 61,7% das estaduais.



Seguindo para o [Slide 4](#), podemos verificar os efeitos dos reajustes anuais em nossas tarifas. Como vocês sabem, todas as rodovias estaduais repassam integralmente, sempre em julho, as variações do IGP-M às tarifas praticadas, enquanto as concessões federais repassam o IPCA nos meses de dezembro, na Autopista Fernão Dias, Régis Bittencourt e Planalto Sul e em fevereiro na Autopista Fluminense e Litoral Sul. Quero lembrar que, a partir deste ano, as concessões estaduais passarão também a reajustar suas tarifas pelo IPCA.

Para as concessões estaduais, os reajustes de julho de 2012 em que o IGP-M foi de 4,26%, contribuíram para um crescimento de 4,3% na tarifa média do trimestre em relação ao 4T11, ficando em R\$ 6,47. No ano, o crescimento foi de 6,9%, beneficiado não só por este reajuste, mas também pelo ocorrido em julho de 2011 em que o IGP-M foi de 9,77%.

Nas federais, a tarifa média foi de R\$ 1,78 no 4T12, com aumento de 6,8% na comparação trimestral em função dos repasses do IPCA ocorridos em dezembro e fevereiro, encerrando o ano com crescimento de 6,3% em relação a 2011.

No consolidado de todas as concessionárias, a tarifa média de pedágio praticada em 2012 foi de R\$ 3,03, valor 6,7% superior ao ano anterior.

Em relação à nossa receita bruta, conforme ilustrado no [Slide 5](#), fechamos o 4T12 com um total de R\$ 875 milhões, resultado que foi 5,8% maior que o do 4T11. No ano, o crescimento foi de 14,8% o que nos permitiu alcançar uma receita bruta de R\$ 3,3 bilhões.

Destes números, o que mais importa acompanhar aqui é a receita com pedágio e outras receitas, já que a receita com obras não tem efeito caixa, sendo apenas uma representação contábil dos investimentos em intangível realizados pelas concessionárias.

No que se refere às receitas com pedágio, graças ao maior volume de veículos pedagiados entre os períodos e aos reajustes de tarifas, foi possível obter um crescimento de 10,6%



destas receitas no trimestre, que fechou com R\$ 557 milhões, e de 11% no consolidado do ano em relação a 2011, com R\$ 2,1 bilhões.

No próximo slide, o [Slide 6](#), apresentamos o total de custos e despesas da Companhia, que somaram R\$ 600,5 milhões no 4T12 e R\$ 2,3 bilhões no consolidado do ano.

Em relação a estes valores, os custos efetivamente operacionais, com efeito caixa, que foram de R\$ 175,7 milhões no trimestre, se mantiveram estáveis na comparação com o 4T11. A relação dos custos caixa com a receita líquida (excluindo receita de obras) inclusive melhorou, passando de 36,6% no 4T11 para 33,5% no 4T12, uma redução de 3,1 p.p.

No ano, em função de uma maior pressão de preços, principalmente nos custos com pessoal, conservação e terceiros, os custos caixa apresentaram uma alta de 11,1%. Por outro lado, ficaram estáveis na comparação com a receita líquida anual, já que passou a representar 34,4% deste total em 2012 frente aos 34,2% de 2011.

Sobre estes custos caixa, que representaram 29,3% do total de custos da Companhia no 4T12 e 30,2% no ano, queria destacar o seguinte:

- Os custos com serviços de terceiros que tiveram um aumento de 4,4% no 4T12 em relação ao 4T11 e de 3,3% na comparação anual, foram impactados basicamente pelos dissídios coletivos que incidiram em algumas categorias destes profissionais terceirizados e que foram repassados para a Companhia.
- O aumento de 9,6% nos custos com pessoal no trimestre e de 14,6% no ano é proveniente do incremento do quadro de funcionários ao longo do ano, incluindo os efeitos da internalização de alguns profissionais terceirizados e o maior número de pessoas alocadas na Latina Manutenção, que ampliou suas atividades para suprir o maior número de obras realizadas nestes períodos. Além disso, também houve um



dissídio médio de 5,5% concedido em março de 2012 para todos os funcionários da Companhia.

- No caso dos custos com conservação, estes são variáveis, de acordo com as intervenções de melhoria nas rodovias quando necessárias. Por isso, tivemos uma queda de 0,7% na comparação trimestral e um aumento de 11,1% entre 2011 e 2012.
- Já os custos com o poder concedente, que foram 10,9% maiores no 4T12 do que o registrado no 4T11 e 11% maior no consolidado do ano, os mesmos acompanharam a expansão das receitas de pedágio das concessões estaduais já que são atrelados ao repasse de 3% ao poder público deste faturamento.

Passando para o [Slide 7](#), destaco nosso desempenho operacional representado pelo EBITDA Ajustado. O ajuste refere-se à provisão para manutenção de rodovias que é parte do custo total, mas que não tem efeito caixa; e cujo valor é desembolsado apenas no futuro.

No 4T12, o EBITDA ajustado foi de R\$ 349 milhões. No mesmo período do ano passado este valor havia registrado R\$ 304 milhões, o que significa que crescemos 15,1% na comparação trimestral. E, com o aumento da receita, ao mesmo tempo em que reduzimos percentualmente os custos caixa no período, foi possível apresentar uma melhora de 3,1 p.p. na margem EBITDA ajustada, que fechou o trimestre em 66,5%.

No acumulado do ano, o EBITDA ajustado alcançou R\$ 1,3 bilhão, com crescimento de 10% em relação a 2011 e margem de 65,7%, em linha com o ano anterior.



Em relação ao resultado financeiro da Companhia e passando para o [Slide 8](#), tivemos um resultado líquido negativo de R\$ 60,6 milhões no 4T12, com melhora de 8,8% em relação ao 3T12, que havia sido de R\$ 66,5 milhões negativo. Esta variação ocorreu porque:

- Enquanto as receitas financeiras caíram 1,6% — basicamente pela redução de 17,8% dos rendimentos financeiros diante de menores taxas de juros e um menor montante de recursos disponíveis para aplicações....
- ... as despesas financeiras caíram ainda mais — ficando 7,2% abaixo das do 3T12, principalmente em função de uma menor atualização monetária do ônus fixo da concessão, já que o IGP-M que é a base do reajuste, foi menor no 4T12.

Já em relação ao resultado financeiro líquido do ano, este foi negativo em R\$ 237,4 milhões, frente aos R\$ 207,2 milhões negativos registrados em 2011, uma variação de 14,6%. O resultado é explicado pela redução de 34,5% das receitas financeiras pelos mesmos motivos que comentamos, enquanto as despesas financeiras tiveram uma queda de apenas 6,5%.

Agora vamos falar do nosso lucro, conforme vocês podem ver no [Slide 9](#).

Já comentamos sobre o aumento do tráfego, reajustes tarifários e a redução percentual dos custos caixas na comparação entre o 4T12 e o 4T11. Estes pontos já comentados, somado ao crescimento de 89,8% das provisões para manutenção das rodovias, permitiu à companhia um crescimento de quase 2% no lucro líquido, que fechou o trimestre com R\$ 107 milhões.

No total de 2012, o lucro líquido consolidado da Arteris foi de R\$ 404 milhões, praticamente o mesmo do ano passado, muito em função do nosso resultado financeiro e também de uma base de custos um pouco maior do que do ano anterior.



Aproveitando que estamos falando do lucro, queria destacar os pagamentos de dividendos que a Companhia vem realizando.

Em dezembro distribuimos R\$ 72,3 milhões em dividendos intermediários que corresponderam a R\$ 0,21 por ação e que serão complementados com a proposta de pagamento de dividendos do exercício de 2012 a ser deliberada na próxima Assembleia Geral Ordinária que ocorrerá em abril.

Seguindo para o [Slide 10](#), apresentamos o endividamento líquido da companhia que era de R\$ 2,4 bilhões ao final do exercício de 2012. Este montante teve um aumento de 8,2% em relação ao 3T12, uma adição de R\$ 183,5 milhões em função do seguinte:

- O endividamento bruto cresceu 1,1% ou R\$ 35 milhões, o que reflete ao mesmo tempo os desembolsos no 4T12 de R\$ 120,7 milhões junto ao BNDES para execução de obras, ao mesmo tempo em que quitamos R\$ 84,3 milhões em parcelas das debêntures das concessões estaduais.

e...

- Também tivemos uma redução de R\$ 148,5 milhões na posição de caixa por causa, principalmente, do pagamento destas debêntures e para arcar com a parcela não financiável dos investimentos que estão sendo realizados em nossas concessões federais.

Mesmo assim, o grau de alavancagem da Companhia se manteve estável em relação ao trimestre anterior, com 1,9 vezes a relação entre a dívida líquida e o EBITDA ajustado menos o pagamento do ônus fixo dos últimos 12 meses.

Na composição da dívida bruta, estamos cada vez menos expostos ao CDI e IPCA, uma vez que estas dívidas vêm dando lugar àquelas atreladas à TJLP em função dos



desembolsos junto ao BNDES. Do total da dívida bruta, a porção indexada à TJLP passou de 58,6% no 3T12 para 61,1% no 4T12.

Passando para o último slide da nossa apresentação, [Slide 11](#), queria destacar o total de investimentos que realizados ao longo de 2012.

Conforme estávamos estimando, tivemos um ano bastante ativo na execução de obras de melhoria e ampliação da infraestrutura de nossas rodovias, com grande concentração nas concessões federais, que receberam aportes de mais de R\$ 1 bilhão em ativos intangíveis e imobilizados. Quanto à manutenção, foram desembolsados R\$ 141 milhões, 100% destinados às rodovias estaduais.

No 4T12 o capex da companhia foi de R\$ 325,6 milhões, o que contribuiu para que os investimentos anuais atingissem R\$ 1,2 bilhão, montante 24% superior ao ano de 2011.

Para o ano de 2013, a expectativa da Companhia é de investimentos e manutenções da ordem de R\$ 1,3 bilhão nas rodovias federais e de aproximadamente R\$ 140 milhões nas rodovias estaduais.

As obras mais relevantes realizadas ou em execução são as seguintes:

- Na Autopista Fluminense, concentramos esforços nas obras de duplicação de 59,6 quilômetros da rodovia BR 101 no Estado do Rio de Janeiro, de um total 176,6 quilômetros. Iniciamos também as obras da Avenida do Contorno, no município de Niterói, que trará importantes melhorias para este trecho da rodovia
- Na Autopista Fernão Dias, a principal obra em andamento é a implantação do contorno de Betim, em Minas Gerais, onde foram concluídos em 2012, 2,7 quilômetros da primeira etapa do projeto, incluindo a construção de um trevo em desnível.



- Já a Autopista Planalto Sul está concentrando esforços na duplicação de 25,0 quilômetros da BR-116 no Paraná, entre Curitiba e Mandirituba, dos quais encontra-se em andamento trecho de 8 quilômetros
- Na Autopista Litoral Sul, foram construídos mais de 12 quilômetros de ruas laterais em diversos municípios e concluídas obras de reforço estrutural e alargamento de viadutos e pontes
- Mas com certeza, o grande destaque, foi a liberação pelo órgão ambiental da tão esperada licença de instalação para a duplicação dos 19,0 quilômetros restantes de um total de 30,5, da Serra do Cafezal na Autopista Régis Bittencourt. Esta obra, que deverá durar pelo menos 3 anos, contemplará a construção de 4 túneis e 35 pontes e viadutos, com início programado para abril de 2013, e que ao ser concluída terá removido um dos maiores gargalos rodoviários do país na principal conexão das regiões sul e sudeste do Brasil

Antes de terminar este call queria dizer que estamos bastante animados com a nova fase em que vive a Companhia após a conclusão, em dezembro de 2012, da incorporação da antiga OHL Brasil pela Abertis e Brookfield.

Com a entrada destes 2 novos acionistas estratégicos — Abertis, como a maior companhia em concessões do mundo e o fundo canadense Brookfield, com mais de 100 anos de presença no mercado brasileiro, temos a certeza de um novo ciclo de crescimento para a Arteris, onde será aportado novas experiências e melhores práticas, tendo como foco, mais do que nunca, a eficiência operacional, a disciplina de capital, a execução do plano de obras e a busca seletiva de novos ativos de infraestrutura rodoviária que garantam retornos adequados aos nosso acionistas.



Para finalizar, queria lembrá-los que esta operação de aquisição ensejou um registro de oferta pública (OPA) perante a CVM, visando a aquisição de até a totalidade das Ações de emissão da Arteris, em linha com o Regulamento do Novo Mercado da BMF&BOVESPA que garante direitos de Tag Along para os nossos acionistas minoritários. A minuta do edital da OPA encontra-se em análise pela CVM e está disponível no website da autarquia, além do website da Arteris. De qualquer forma, manteremos o mercado informado dos desdobramentos desta oferta e novamente reafirmamos nosso interesse em manter a Companhia aberta e listada na BM&FBOVESPA, trabalhando para estarmos cada vez mais próximos do mercado e para aumentarmos a liquidez de nossas ações.

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

Muito Obrigado.

Sessão de Perguntas e Respostas (Português)

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. Rafael Ferraz, Safra.

Sr. Rafael: Olá, bom dia a todos, Alessandro, Thiago. Minha pergunta é referente a justamente essa última mudança com a entrada aí de Abertis e Brookfield. O quê que para vocês aí já está sendo implementado de concreto, de mudança até agora operacional na empresa e o quê que podemos esperar também em termos de mudança estratégica, sinalização aí deles, realmente o foco de vocês deve continuar sendo rodovias, como é que



está o interesse de vocês por leilão de aeroportos? Enfim, se vocês pudessem falar um pouco mais em relação a isso para gente. Obrigado.

Sr. Alessandro: Bom dia. O principal ponto é que os novos controladores assumiram a companhia no início do ano, ou seja, a companhia hoje tem um novo *Board*, um novo conselho, e operacionalmente está sendo diagnosticada, ou seja, uma avaliação interna da companhia feita por Abertis e Brookfield, que devem desencadear também novos processos operacionais nossos no futuro. Hoje, o que existe é um plano, ou seja, um diagnóstico da situação atual da companhia e também uma visão dos novos controladores.

Podemos dizer que ao longo dos próximos anos, dos próximos dois anos, a gente deve ter uma nova visão dos controladores no sentido de operação. Então, esse plano deve ser executado ao longo dos próximos anos. Isso deve trazer bastante otimizações operacionais no que dizem, principalmente, nas concessionárias.

Em relação à questão de estratégia para participação de novas aquisições, a gente mantém o foco em rodovias (essa é uma decisão estratégica dos controladores) e a companhia tem analisados todas as oportunidades de rodovia nesse país e vamos seguir na mesma estratégia, sempre considerando o que vemos da questão da disciplina do capital e o retorno adequado para os acionistas.

Eu acho que essa é o principal ponto para o futuro nosso. Eu acho que é isso.

Sr. Rafael: Tá legal. Se você está me permitindo uma segunda pergunta, só para entender um pouco essa alta das despesas de pessoal de vocês. Essa tendência ela deve continuar pelos próximos trimestres, como a que está questão de perspectivas em termos de aumento do quadro de funcionários para vocês pelos próximos trimestres, então, enfim, o que a gente esperar olhando para frente aí? Obrigado.



Sr. Alessandro: Bom, nós tivemos ao longo de 2012 uma pressão de preços, principalmente no caso de salários em relação a dissídios e reajustes de terceiros. Fizemos algumas operações de internalização, acreditamos que para o futuro, primeiro, nós vamos seguir com um nível de investimento da companhia como ocorreu praticamente em 2012 e isso não deve alterar tanto o quadro de funcionários. Os investimentos vão necessitar um quadro ativo como no caso de 2012.

A companhia espera que no futuro, e como isso sempre ocorreu também, temos que lembrar isso, reajustes inflacionários, basicamente. Então, eu diria para você que a tendência disso é ter os reajustes com base nas inflações, e todos eles atrelados sempre aos dissídios, aos dissídios coletivos.

Sr. Rafael: Tá legal, obrigado pelas respostas.

Operadora: Com licença, a nossa próxima pergunta vem do Sr. Luiz Otávio Broad, Agora Corretora.

Sr. Luiz Otávio: Bom dia a todos. Eu queria saber se vocês esperam para 2013 o que a gente viu no quarto trimestre agora de um melhor desempenho das estaduais com relação às federais, talvez aí alguma questão ligada à safra agrícola. E alguma expectativa para a provisão de manutenções em rodovias em 2013 após essa forte alta que teve em 2012, em torno de 29%, se a gente pode esperar um reajuste mais fraco nos mesmos níveis para 2013? Obrigado.

Sr. Alessandro: Bom, em relação à questão de tráfego nas estaduais no quarto trimestre, elas tiveram um melhor desempenho que as federais. Eu diria para você que a companhia ficou bastante surpresa com o desempenho da Centrovias (uma companhia que vem crescendo muito acima do esperado) e isso está sendo influenciado pelo próprio desenvolvimento econômico na região do interior de São Paulo e também afetado pelas questões de safra agrícola e tudo isso.



Agora, é difícil apontar uma única resposta ao crescimento de tráfego. Poderíamos dizer que tem sim um fundamento muito forte na questão industrial, ou seja, a gente tem visto um aumento de tráfego pesado mais do que de leve. Então, é dessa forma que percebemos.

A questão das federais, elas estão em outras regiões que se movimentam de forma diferente. Agora, não é simples e fácil explicar o crescimento de cada uma, tá. A gente costuma dizer que elas vão seguir a produção industrial, vão seguir o desenvolvimento do PIB apesar de que temos visto neste ano de 2012 quase uma elasticidade aí de 4 vezes, e acreditamos que isso não é sustentável...

Sr. Luiz Otávio: Claro.

Sr. Alessandro: ...o crescimento futuro ele tende... temos as estatísticas das nossas estaduais que já tem mais de 10 anos de concessão, ao longo dos anos nós não vemos elasticidade desse nível, vemos esporadicamente.

A gente acredita que nas federais essa elasticidade deve ser maior à medida que se soluciona gargalos de infraestrutura. Vale lembrar que as federais estão recebendo investimentos importantes nos próximos anos (desde o início, né), mas elas vão receber ainda... por exemplo, a Serra do Cafezal tem um investimento (na Régis Bittencourt) grande para ser feito, e que vai solucionar um gargalo e deve aumentar o tráfego em função de ser uma rodovia melhor.

Leva-se bastante tempo para usar, ou seja, passar pelo trecho de pista simples na Régis. A Fluminense no Rio de Janeiro também tem uma expectativa grande de crescimento em função da própria economia do pré-sal, da questão das olimpíadas, copa do mundo, porto de Açu, tem vários investimentos ocorrendo no Rio de Janeiro, acreditamos muito que a Fluminense tem um potencial grande de crescer.



Mas sempre olhando para o PIB, não dá para sair das projeções próximas ao PIB. Então, para o futuro a companhia acredita que o tráfego vai nessa tendência.

Depois, em relação à provisão de manutenção que tivemos em 2012, isso se deve a percepção (dentro do cronograma de investimento de manutenção que a companhia tem) de aproximações das novas intervenções de pavimentos, e isso teve um aumento em 2012 e estimamos que para os próximos anos essa provisão tenda a se manter.

Temos que lembrar que nossas estaduais estão em período praticamente de manutenção e as federais devem iniciar esse período a partir do ano que vem, com alguns trechos já recebendo manutenção.

Mais isso decorre do cronograma de investimento. A companhia estima que esse ano foi maior e acreditamos que se mantém.

Sr. Luiz Otávio: Tá, mas você fala assim em manter 2013 nos níveis de 2012, né, é isso?

Sr. Alessandro: Exato, a gente acredita que para 2013 isso se mantém.

Sr. Luiz Otávio: Ok, obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Alexandre Falcão, HSBC.

Sr. Alexandre: Oi, bom dia a todos. A minha pergunta tem a ver com Capex. Queria saber um pouco se tem alguma previsão com o novo *management* de acelerar Capex para esse ano e se tem algum esforço da companhia para trabalhar em aditvações e Capex adicionais nas rodovias que você já tem. Obrigado.

Sr. Alessandro: Olá Falcão, bom dia. Em relação à questão do novo *management* sobre intensificar o Capex, aumentar a velocidade dele, eu queria dizer que não é só uma questão



de novo *management*, ou seja, a companhia sempre teve essa intenção de tentar executar o Capex mais rápido. Acontece que existem muitas dificuldades além do contrato de concessão. Você tem a questão ambiental, você tem a questão de outras autarquias do governo, aprovações, projetos, então, tudo isso leva tempo.

Sabemos que as coisas nesse país vão melhorar, mas precisamos... ou seja, o tempo das coisas são o que são.

Em relação à intenção de aumentar, sempre irá existir. A companhia gostaria, sim, de ter executado já todo o Capex, mas isso não é uma questão só da companhia, é uma questão de um todo. Então, esse o principal ponto.

O segundo que você colocou, em relação às expectativas de aditivos e tudo, nas nossas rodovias federais a companhia vem estudando tudo isso porque muitas das obras que temos contratadas já necessitam de melhorias e isso vem trazer possíveis aditivos no futuro, principalmente algumas obras relevantes que temos, mas que ainda estão muito em negociação, ou seja, nós acreditamos que vamos ter aditivos no futuro, mas... e vale lembrar que já tivemos, inclusive, alguns aditivos menos relevantes também dentro dos nossos contratos, mas alguns deles muito importantes (que acreditamos) que ainda estão em negociação.

Então, a companhia essa previsão. A gente não quer ainda falar em termos de valores desses aditivos, mas eles são relevantes, eles conseguem ser muito relevantes no futuro.

Em relação a concessões mais maduras, concessões estaduais, também existe essa intenção. A companhia pretende também desenvolver novas obras, mas isso é uma relação que se dá entre a poder concedente (no caso o Estado de São Paulo) e os interesses municipais também.



Tudo isso tem que ser apurado, ou seja, a companhia tem algumas oportunidades de aditivos nas estaduais, não tão relevantes assim para dentro de uma Arteris, mas que serão também importantes para o desenvolvimento específico nas concessionárias.

Eu queria basicamente dizer isso.

Sr. Alexandre: Perfeito. Só uma última pergunta. Quer dizer, com a OHL você tinha uma estrutura bastante verticalizada para cada uma das concessões, então, até administrativa e tudo mais. Quer dizer, com a nova administração, com o novo *management* você acha que isso... você tende a migrar para um modelo parecido com o de outras concessionárias que é o de serviços compartilhados, dar uma otimizada nessa estrutura administrativa? Obrigado.

Sr. Alessandro: Falcão, tudo isso que você comentou e muito mais está sendo avaliado. Tudo isso faz parte de um plano que vai ser implementado no futuro, a companhia está avaliando as melhores práticas que a própria Abertis aporta para dentro deste negócio, com uma experiência de França, Espanha. Mas, esse é um ponto que a gente vai chegar uma solução e devemos trazer no futuro o nosso plano. Devemos falar um pouco sobre isso no futuro, mas isso hoje está sendo avaliado. A companhia não quer comentar sobre isso.

Sr. Alexandre: Está ótimo. Muito obrigado.

Operadora: Com licença, gostaria de lembrar que para fazer perguntas basta digitar asterisco um.

Com licença, a nossa próxima pergunta vem do Sr. Gabriel de Gaetano, fator corretora.

Sr. Gabriel: Bom dia a todos. Eu teria 2 perguntas, as 2 relacionadas a novos projetos. Eu gostaria de saber se existe algum projeto no *pipeline* do governo esse ano que é do



interesse da Arteris e como a mudança nos termos de concessões (anunciadas esse ano) melhora o apetite de vocês para novos projetos? Muito obrigado.

Sr. Alessandro: Olá Gabriel tudo bem? É o seguinte, em relação à questão de novos projetos, vimos o anúncio do governo no ano passado em relação a projeto de rodovias federais e. Tivemos um leilão que atrasou – foi cancelado – existe a previsão agora para os próximos meses do lançamento de novas concessões, reestudadas. O governo de certa forma decidiu reestudar esses trajetos alterando algumas premissas e também permitindo assim talvez melhorar esses projetos para poder participar, ou seja, mais investidores.

Parece que o governo estava percebendo que não deveria ter tantos investidores nestes projetos dado os riscos de execução principalmente dos investimentos que são obrigatórios. Nós vimos aí pelo governo que o governo demandou investimentos gigantes, investimentos muito grandes, vimos concessões... estamos falando de concessões com centenas de quilômetros de duplicação.

A companhia neste momento está avaliando todas essas oportunidades e ela, a princípio, eu poderia dizer que tem estudado tudo, não temos identificado ainda o que é mais interessante para a Arteris, mas eu posso dizer que temos estudado tudo, todas as rodovias a gente tem estudado e ainda não decidimos o que são as melhores para nós.

Mas existe um foco grande também em projetos dessas rodovias. Então, eu acho que a companhia tem que esperar um pouco agora o anúncio novo do governo em relação a esses novos projetos e vamos reavaliar tudo que já temos para poder assim tomar uma decisão.

Sr. Gabriel: Obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Fábio Pupo, do Valor Econômico.



Sr. Fábio: Oi, bom dia Levy, bom dia a todos. Eu queria perguntar sobre juros. O mercado tem considerado uma perspectiva de manutenção de taxas de juros (e até com uma perspectiva de alta em médio e longo prazo) e isso tem influenciado em escolhas e em investimento em papel de ações, de compra de infraestrutura. Para a Arteris, eu queria saber quanto que essa eventual alta de juros pode realmente afetar a companhia?

Sr. Alessandro: Olá Pupo, bom dia. Bom, eu entendi que você me perguntou sobre taxas de juros a longo prazo, né? O que eu gostaria de comentar é que a companhia trabalha a sua estrutura de capital para poder fazer frente a todos os investimentos que temos em nosso portfólio.

Dentro dessa estrutura de capital, nós temos hoje basicamente dividida em 2 formas; muitos financiamentos nas rodovias federais vindos de um parceiro brasileiro chamado BNDES que apresentou no momento do leilão um compromisso de financiamento na medida da exequibilidade desses projetos, e por outro lado também temos uma estrutura de financiamento a mercado, né, mercado de capitais, dívidas, nas nossas rodovias estaduais.

Então, a nossa composição de endividamento é essa.

Para os próximos anos, o que a companhia percebe é um nível cada vez maior de aumento nesses endividamentos em relação ao BNDES que tem um juros atrelado ao TJLP, tá, e ao mesmo tempo estamos num processo de pagamento das nossas debêntures estaduais que, assim, têm juros atrelados ao CDI e IPCA.

Então, eu posso dizer para você que mantidos os contratos de financiamento que nós temos nós devemos ver (para o futuro) reduções do custo dessa dívida, à medida que nós aumentamos a parcela em TJLP e diminuimos a nossa exposição em CDI e IPCA.



Então, isso, dado que os projetos são projetos de infraestrutura, importantes para o Brasil e que recebem o apoio forte do BNDES. Então, a expectativa de juros, para nós, a gente tem visto dessa forma. Não é algo que nos preocupa como tem, talvez, preocupado tanto os analistas.

Sr. Fábio: Legal, obrigado Levy. Eu queria também saber sobre tráfego. Você já chegou a comentar a aí em uma resposta e falou que os índices de 2012 e essa elasticidade de em 2012 ela deve se repetir em 2013. É isso mesmo? Essa diferença entre o PIB e o tráfego ela deve vir forte em 2013 também?

Sr. Alessandro: Na verdade não comentei dessa forma. Nós tivemos em 2012 um PIB que foi próximo a 1% e o nosso tráfego foi 4%. Isso em 2012. Em 2012 nós tivemos, então, uma relação entre seu crescimento do tráfego nosso e o PIB de 4 vezes.

Para 2013 a nossa tendência é crescer com PIB. Sempre falamos isso porque é o que a acreditamos para o futuro a longo prazo, não acreditamos ser sustentável crescer 4 vezes o PIB todo o ano. Nós não acreditamos nisso.

Então, o crescimento para 2013 (nós temos isso dentro do nosso orçamento) próximo aos padrões, vamos falar assim, do PIB que o consenso de mercado hoje aponta, algo em torno de 3,5 %, 3%. Isso baseado numa elasticidade talvez até histórica de 1.1, 1.2x, a companhia acredita que o seu crescimento para 2013 e vai por isso.

É claro que, também, a solução, por exemplo, com os investimentos nas federais e na melhoria dessas rodovias também vai, de certa forma, interferir nessa elasticidade porque a rodovia tem ficado melhor e vai adicionar, induzir mais tráfego. Então, esses pontos todos vão interagir e vão trazer o crescimento que nós vamos ver em 2013.

Mas, esse ano foi um ano atípico, 2012.



Sr. Fábio: Tá legal. Eu só queria saber sobre um último assunto. Esse ano, esse trimestre de 2013, esse primeiro trimestre marca os 5 anos de exploração da OHL nas 5 rodovias federais. Existe um grande número de obras que não conseguiram ser cumpridos devido a várias questões – como vocês mesmos dizem sobre o licenciamento ambiental, burocracia em negociação – mas vocês consideram que há um risco de, de repente, a agência reguladora elaborar uma multa, algum tipo de encargo em relação a companhia?

Sr. Alessandro: Fábio, essa questão de relação a multas, ela está inserida dentro do contrato de concessão, ou seja, tem essa previsibilidade de, vamos falar assim, na medida em que você não executa uma obra você ser punido com multa.

Só que antes disso temos que analisar porque a obra atrasou. Porque se for identificado que essa obra atrasa por uma questão que não cabe a nós provocar, ou seja, de executar isso não tem punição.

Se olharmos para essas questões das multas, temos que olhar uma análise, vamos falar assim, pela própria ANTT. A ANTT ela analisa cada situação e aplica ou não a multa em relação a se houve ou não atraso.

Então, essa questão de aplicabilidade pode ocorrer, mas eu posso dizer também que todos esses atrasos que vem ocorrendo em grande maioria são provocados por questões que fogem a nossa capacidade de resolver. Não vamos escrever aqui quais são elas, mas já falamos isso e muito, mas essas questões elas vão acontecendo ano a ano e nós não acreditamos numa questão de uma punição por ANTT em relação às questões de atraso.

Vale lembrar que os contratos de concessão federais são reequilibrados todos os anos, então, a cada ano a companhia ela fica quite com as obrigações que ela tem. Então, isso é uma questão importante, são 5 anos de concessão, houve várias dificuldades aí na obtenção de licenciamento ambiental, na questão de execução de obras, em termos de



projeto, questão de desapropriações também e que atrasaram até autorizações de transferência dos ativos da rodovia e tudo isso contribui para o atraso.

Agora, eu quero deixar bem claro, todos os contratos são reequilibrados ano a ano dentro da ANTT e da Arteris. Então, isso eu acho que é importante.

Sr. Fábio: Está certo então. Obrigado Levy.

Operadora: Com licença, mais uma vez, caso queiram fazer uma pergunta e, por favor, digitem asterisco um. Para tirar a pergunta da lista digitem asterisco 2.

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

Sr. Alessandro: Bom, mais uma vez gostaria de agradecer a presença de todos. Obrigado por estarem aqui escutando o que a companhia tem para falar sobre os resultados e conto com vocês para o próximo resultado, que deve ocorrer em breve, logo no final de abril, tá ok? Muito obrigado. Até logo.

Operadora: A audioconferência da Arteris está encerrada. Agradecemos a participação de todos, tenham um bom dia e obrigada.

Sessão de Perguntas e Respostas (Inglês)

Nossa primeira pergunta é do Sr. Victor Mizusaki, do UBS.

Sr. Mizusaki: Bom dia. Tenho duas perguntas rápidas. A primeira: não sei se vocês podem nos dar uma ideia sobre o plano de investimentos para este ano.



E a segunda: qual a sua opinião sobre o leilão do governo federal para consórcios que talvez ocorra este ano, se há algum consórcio específico que faria mais sentido para a Arteris.

Sr. Ribas: Victor, conforme havíamos mencionado no slide sobre investimentos, a previsão para este ano de 2013 é de aproximadamente R\$ 1,3 bilhão para rodovias federais, além dos investimentos regulares de manutenção para as rodovias estaduais, de aproximadamente R\$ 140 milhões. Essa é nossa projeção para 2013.

Com relação aos novos leilões, como é de conhecimento de todos, o governo brasileiro adiou o leilão dos dois primeiros trechos que estava previsto para janeiro e, como eles estão alterando a minuta desses documentos, certamente estamos revendo e analisando novamente e somente após a liberação dos documentos finais daremos nossa opinião sobre esse assunto.

Mas, como estamos falando sobre ativos rodoviários, sempre analisamos esse tipo de oportunidade dentro da companhia.

Sr. Mizusaki: Ok, Obrigado.

Operadora: Parece que não há mais perguntas. Retorno a teleconferência para a Arteris para suas considerações finais.

Sr. Ribas: Mais uma vez eu gostaria de agradecer a todos vocês e espero vê-los novamente no próximo trimestre. Obrigado.

Operadora: Isso conclui a teleconferência da Arteris de hoje. Muito obrigada pela participação de todos. Tenham um bom dia.