



**Local Conference Call**  
**Arteris S/A**  
**Resultados do Terceiro Trimestre de 2014**  
**7 de Novembro de 2014**

**Operadora:**

Bom dia senhoras e senhores, e obrigada por aguardarem. Sejam bem-vindos à teleconferência da Arteris, para discussão dos resultados do 3T14. 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.

**Alessandro Scotoni Levy:**

Boa tarde a todos e bem-vindos à teleconferência de resultados da Arteris para o terceiro trimestre de 2014. Quero lembrá-los que a apresentação desta teleconferência está disponível em nosso website de RI.

Quero dividir com vocês brevemente:

1. o nosso desempenho operacional e financeiro no trimestre,
2. e mais uma vez reforçar a nossa estratégia

Logo após... abriremos para a sessão de perguntas e respostas.

Vamos então começar comentando sobre o tráfego pedagiado, conforme vocês podem acompanhar no **slide 4**. Neste trimestre registramos um crescimento de 2,3% em relação ao 3º trimestre de 2013 e um crescimento de 0,8% no acumulado dos 9 meses. Em bases comparáveis, desconsiderando os efeitos de abertura e fechamento de praças de pedágio, houve uma queda de 0,2% no trimestre e um crescimento de 2,2% no acumulado dos 9 meses.

Dentre os fatores que proporcionaram esses resultados, destacamos:

1. crescimento de 4,1% nas concessões federais, motivado pelo bom desempenho das concessionárias federais Litoral Sul (que cresceu 21,4%, com a abertura da

nova praça de pedágio de Palhoça, depois de sua transferência de localidade a pedido da ANTT) e Planalto Sul (que cresceu 14,9%, porque recebeu veículos de rodovias adjacentes que se encontravam interditadas em função de fortes chuvas na região).

2. Queda de 1,9% nas concessões estaduais nesse trimestre. As concessionárias estaduais, que estavam apresentando, desde julho de 2013, um maior crescimento de tráfego pedagiado em função da adição dos eixos suspensos, nesse trimestre, já em bases comparáveis, perderam o fôlego. A grande parte desse resultado é atribuída à queda no volume de tráfego pesado, que foi impactado pelo início de cobrança do eixo suspenso e redução da produção industrial.

Quanto ao valor das tarifas de pedágio, o destaque do trimestre foi o reajuste médio das tarifas estaduais, de aproximadamente 5,6%, que veio abaixo da variação do IPCA. Em julho deste ano o governo estadual autorizou os reajustes de tarifas. Porém os valores ficaram abaixo da inflação já que a ARTESP, de forma unilateral, realizou ajustes para cada concessionária de acordo com o que julgou ter sido o benefício de cada uma delas em função do aumento do tráfego trazido pela cobrança do eixo suspenso. Nós discordamos desta metodologia, e por mais que os impactos desta medida não sejam tão materiais para a Companhia, iremos buscar as compensações necessárias por via judicial.

Nesse trimestre as tarifas das concessões federais apresentaram uma variação média de 4,7%, em linha com os reajustes tarifários contratuais ocorridos nos meses de dezembro de 2013 e fevereiro de 2014. A tarifa média consolidada da Arteris ficou em 3 reais e 41 centavos, crescendo 3,4% no período.

Passando agora para o [slide 5](#), a receita bruta da Arteris cresceu 20,3% em relação ao 3T13 e 19,6% no acumulado do ano. Desde o início do ano até setembro, as receitas totalizaram 3,1 bilhões de reais.



As receitas com pedágio, que representaram 55% do total, alcançaram melhora de 5,7% na comparação trimestral em função, basicamente, do aumento do tráfego nas rodovias federais e maiores tarifas nas concessões estaduais. No acumulado no ano o crescimento também foi de 5,7%.

As receitas de obras cresceram 40,9% frente ao 3T13 e 46,2% no acumulado no ano. Apesar de não representarem caixa para a Companhia, demonstram de forma contábil nossos investimentos na melhoria da infraestrutura das rodovias federais.

Quero destacar também o crescimento de R\$17 milhões nas receitas assessorias, devido a cobrança retroativa, desde 2008, pelo uso da faixa de domínio da Fernão Dias por empresas de telecomunicações.

Falamos de tráfego, tarifas e das receitas. Vamos agora passar para o **próximo slide** e analisar os custos e despesas operacionais da companhia nesse trimestre. Vamos nos concentrar na análise dos custos caixas e sua relação com a receita líquida (excluindo receita de obras).

De maneira geral, neste trimestre os custos e despesas “caixa” da companhia não apresentaram um aumento relevante. Cresceram apenas 2,5% e ficaram abaixo da inflação apurada entre os períodos. Esse resultado melhorou a relação custo caixa / receita líquida, que passou de 30,9% no 3º trimestre de 2013 passado para 29% nesse trimestre, impactando diretamente e positivamente as margens na Companhia.

Conseguimos conter o crescimento do total dos custos e despesas “caixa” abaixo da inflação e abaixo do crescimento das receitas de pedágio (de 5,7%), principalmente, porque tivemos (i) um estorno na conta de provisões de riscos cíveis, trabalhistas e fiscais; e (ii) um bom desempenho operacional no seguimento das construtoras do grupo. Nesse trimestre as construtoras do grupo tiveram um efeito, não recorrente, de



descasamento entre receitas e custos, que afetaram positivamente as margens operacionais destas construtoras.

No acumulado do ano, os custos e despesas “caixa” cresceram 8,5%. É importante destacar que estamos tendo aumentos nos custos, principalmente em pessoal, serviços de terceiros e outros, derivado do aumentando do escopo de operação das concessões federais. Estamos com uma frota maior de guinchos, operando novas balanças para fiscalização de caminhões e radares para fiscalização da velocidade. Esse aumento do escopo operacional será compensado através do aumento de tarifa, conforme cláusula de reequilíbrio contratual, porém somente no próximo reajuste de tarifas.

O crescimento de 2,5% nos custos e despesas “caixa”, combinado com o crescimento de 5,7% nas receitas de pedágio, alavancaram o EBITDA ajustado da Companhia, que fechou o trimestre em R\$428 milhões, apresentando um crescimento de 12,3% frente ao terceiro trimestre do ano passado conforme pode ser visto no [slide 7](#) da apresentação. Com isso, a margem EBITDA ajustado cresceu quase 2p.p., passando de 69,1% no 3T13, para 71% no 3T14.

No trimestre a Companhia obteve um lucro líquido de R\$146,5 milhões, crescendo 13,5% frente ao 3º trimestre do ano passado. Além do impacto do crescimento operacional de 12,3% medido pelo EBITDA ajustado, o lucro também foi impactado pelo crescimento de 16,3% nas depreciações e amortizações e pelo resultado financeiro, que cresceu 21,2% em função de um maior endividamento no trimestre.

Fechamos o trimestre com um endividamento bruto de R\$ 5 bilhões, com um crescimento de 3,1% em relação ao 2T14, conforme pode ser observado no [slide 9](#). O aumento está relacionado principalmente aos desembolsos de R\$185 milhões junto ao BNDES para o financiamento de investimentos nas rodovias federais.



A nossa posição de caixa e equivalentes de caixa continua robusta, com um total de R\$ 1,1 bilhão, o que nos leva a uma dívida líquida de R\$ 4 bilhões e alavancagem de 2,8 vezes a dívida líquida pelo EBITDA ajustado menos o ônus fixo dos últimos 12 meses.

O perfil da dívida tem se mantido estável com a maior parte de longo prazo e atrelada à TJLP em função dos financiamentos do BNDES, que continuará ser a principal fonte de recursos para o plano de obras da Companhia.

Destacamos também que em outubro de 2014, a holding realizou com sucesso a emissão de debentures no valor de R\$300 milhões, reforçando o caixa para o financiamento de investimentos nas concessões federais.

Antes de encerrar esta apresentação e passar para a sessão de perguntas e respostas, quero mais uma vez reforçar nossa estratégia, apoiada em três eixos principais:

- O cumprimento dos compromissos de investimentos sustentáveis do ponto de vista econômico, social e ambiental;
- O foco em operações eficientes e o compromisso no atendimento de qualidade aos nossos usuários, oferecendo conforto e segurança;
- E o fortalecimento da nossa imagem institucional, aliada a ações de responsabilidade social e corporativa.

Quanto aos investimentos, conforme vocês podem ver no [slide 11](#), tivemos mais um trimestre com elevado ritmo de execução de obras nas rodovias federais, que somado à manutenção das rodovias estaduais, totalizou um capex de quase meio bilhão de reais no 3T14.

Do nosso plano de um capex, que prevê R\$ 1,8 bi para este ano, já realizamos R\$1,3 bilhão em importantes obras que irão melhorar a infraestrutura de nossas estradas,



adicionar tráfego e solucionar importantes gargalos logísticos do país, bem como trazer mais segurança e conforto aos usuários.

Dentre os principais investimentos, destaco a obra de duplicação da BR 101 no Estado do Rio de Janeiro na Autopista Fluminense, onde 33km foram concluídos e entregues este ano e 84km estão em andamento. A obra total prevê a duplicação de 176kms.

Outra obra que segue a todo vapor é a duplicação da Serra do Cafezal na Régis Bittencourt. Nesse trimestre concluímos 3 trevos em desnível e 1 alargamento de ponte.

Na Autopista Litoral Sul, destaco o início da obra do contorno de Florianópolis, num trecho de 14km, bem como a conclusão de 7km de ruas laterais.

Não pode deixar de mencionar também o aditivo que a Autovias firmou com o Estado de São Paulo para a duplicação de 14km na Rod. SP 318. Esse investimento tem valor estimado de R\$91 milhões de reais e foi reequilibrado com a extensão de 6 meses do prazo de concessão, conforme a metodologia do fluxo de caixa marginal.

Até o final do período de nossas concessões estimamos investimentos da ordem de R\$ 6,7 bilhões, sendo a maior parte a ser executada nos próximos 2 anos.

Em relação ao plano de eficiências, nosso alvo é a redução de R\$ 60 milhões dos nossos custos caixa ao final da implementação de todas as iniciativas do plano, que deverá ser concluído até o final do ano que vem, reforçando nossas margens operacionais.

Encerro assim a minha apresentação e abro a sessão para perguntas e respostas. Muito obrigado!