Operadora:

Bom dia, senhoras e senhores, e obrigada por aguardarem. Sejam bem-vindos à teleconferência da Companhia de Concessões Rodoviárias - CCR, para discussão dos resultados referentes ao 4T08.

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

Antes de prosseguir, gostaríamos de esclarecer que eventuais declarações que possam ser feitas durante esta teleconferência, relativas às perspectivas de negócios da Companhia, projeções e metas operacionais e financeiras, constituem-se em crenças e premissas da diretoria da CCR, 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. Arthur Piotto Filho, Diretor Financeiro e de Relações com Investidores. Por favor, Sr. Arthur, pode prosseguir.

Arthur Piotto Filho:

Obrigado, operadora. Bom dia a todos, e obrigado pela presença em nossa teleconferência do 4T08. Hoje contamos com a presença de Gildo Rodrigues, Flávia Godoy e Danilo Cabrera, todos integrantes da equipe de RI. Informamos que este release de resultados do trimestre encontra-se disponibilizado no website da Companhia, www.grupoccr.com.br/ri.

Cabe ressaltar que a CCR, buscando dar maior transparência ao processo de divulgação, optou por elaborar as demonstrações financeiras a partir de 1º de janeiro de 2007, com as devidas alterações na legislação societária introduzidas pela Lei 11.638 e MP 449/08. As mudanças, que não são materialmente relevantes para a Companhia, estão resumidas na nota explicativa número três das demonstrações financeiras padronizadas.

Ressaltamos ainda que a nova legislação societária trouxe obrigações adicionais para a divulgação dos demonstrativos financeiros, porém, sem efeitos contábeis. A abertura dessas informações pode ser encontrada nas notas explicativas às demonstrações financeiras, enquanto a nota número 23, acerca de instrumentos financeiros, é clara em demonstrar que a Companhia possui instrumentos financeiros derivativos, exclusivamente com o propósito de hedge.

Neste trimestre, como vocês puderam verificar através de nosso release, os resultados da Companhia foram influenciados pelos seguintes fatores: tráfego, eficiência de custos operacionais e os impactos dos novos negócios, Renovias e Rodoanel.

Inicialmente, gostaríamos de abordar alguns indicadores macroeconômicos que julgamos importantes para a compreensão da dinâmica de nosso setor de atuação.

Inflação: como resultado do processo de desaceleração econômica, os indicadores de inflação IPCA e IGP-M apresentaram, ao final de 2008, uma evolução de 5,9% e 9,8%, respectivamente. Lembramos que tais indicadores são partes integrantes dos reajustes das tarifas a serem praticados ao longo do ano de 2009.

Neste trimestre, a produção industrial apresentou um recuo 9,4% na comparação com igual trimestre do ano anterior, e um recuo de 6,2% em relação ao 4T07, enquanto que, no acumulado do ano, registrou alta de 3,1%, ficando 6% acima do registrado no ano de 2007. Esse indicador influenciou principalmente a desaceleração do tráfego de veículos comerciais.

O PIB brasileiro no 4T08, segundo dados do IBGE, apresentou retração de 3,6% comparado a igual período do ano de 2007, o que indica a forte resiliência do tráfego consolidado da CCR.

A seguir, passamos a comentar o desempenho dos resultados e custos operacionais no trimestre. Considerando que o tráfego é o principal indicador do desempenho operacional da Companhia, destacamos a seguir o desempenho consolidado e das concessionárias mais representativas, que, em termos absolutos, representam aproximadamente 90% da geração de caixa do portfólio atual.

Nesse trimestre, o tráfego consolidado em veículos equivalentes apresentou um crescimento de 2%, comparado ao 4T07, dado este excluindo as concessões Renovias e Rodoanel, e 7,3% do crescimento, caso estas concessões fossem considerados.

O fluxo de veículos comerciais em eixos equivalentes, desconsiderando Renovias e Rodoanel, registrou estabilidade no trimestre, enquanto veículos leves apresentaram crescimento de 4,6%. Considerando estas duas concessionárias, Rodoanel e Renovias, os veículos comerciais cresceram 4% e veículos leves +11,4%. Informamos que a distribuição entre veículos comerciais e leves encontra-se detalhada em nosso release.

Entre as concessionárias, a RodoNorte foi a mais afetada, com redução de 2,9% em termos de eixos equivalentes, sendo -5% em veículos comerciais e uma performance positiva de 3,4% em veículos leves. A Dutra apresentou estabilidade no tráfego de veículos equivalentes, registrando pequena queda no tráfego de veículos comerciais de 0,9%, enquanto os veículos leves apresentaram crescimento de 2,4%. No caso da AutoBan, os veículos apresentaram crescimento de 2,7%, sendo 0,5% relativo a veículos comerciais e 5,5% em veículos leves. Por fim, a concessionária ViaOeste registrou crescimento de 4,9% em veículos equivalentes, sendo 3,4% de comercias e 6,3% de veículos leves.

Assim, podemos ver claramente que o fluxo de veículos de passeio, que representa aproximadamente 44% do portfólio consolidado, destacou-se no trimestre, permitindo crescimento no comparativo com igual período do ano anterior. Explicações mais detalhadas sobre o desempenho do tráfego por concessionária estão disponíveis em nosso release.

A seguir, passamos a comentar o desempenho dos resultados e custos operacionais no trimestre.

A receita líquida alcançou R$ 734,4 milhões, com crescimento de 15,9%, enquanto no acumulado do ano registrou R$ 2,734 bilhões, indicando crescimento de 16,2%, como função do crescimento do tráfego indicado anteriormente, do reajuste tarifário ponderado próximo a 10% ao longo do ano de 2008, e a adição de novos negócios ao portfólio.

Enquanto os custos totais, aí compreendidos custos de serviços prestados somados às despesas administrativas, atingiram no trimestre R$ 357,1 milhões, registrando crescimento de 1,9%, enquanto no acumulado do ano registraram R$ 1.366,3 bilhão, mostrando expansão de 10,3%, sobre igual período do ano anterior.

Como resultado dos fatores acima, a margem EBITDA trimestral expandiu-se em 6,6 p.p. com relação à igual período no ano passado, alcançando 64,4%. No acumulado do ano, registramos expansão de 2 p.p. em relação ao ano de 2007, alcançando 63,3%.

Maiores detalhes dessas variações podem ser encontrados em nosso release, nas demonstrações financeiras padronizadas, ou diretamente com a área de Relações com Investidores.

A Companhia acredita fortemente na política de maximizar a riqueza dos nossos acionistas. Assim, a política de dividendos permanece inalterada. Vale ressaltar que essa política é expressa da seguinte maneira: paga-se o máximo possível, respeitando o mínimo de 50% do lucro líquido do exercício fiscal; semestralmente a Companhia distribui seus dividendos.

A seguir, comentamos alguns pontos da estratégia de crescimento da Companhia. Em 17 de dezembro passado, a concessionária Rodoanel iniciou geração de caixa em todas as 13 praças de pedágio, dentro do cronograma inicialmente previsto. Conforme o plano de negócios da CCR, seguimos um processo de negociação do *project finance*, com a participação de organismos multilaterais e bancos comerciais, que irá representar o alongamento dos financiamentos de curto prazo, os chamados empréstimos-ponte, hoje em uso pelo projeto.

Em 9 de fevereiro de 2009, a CCR assinou compromisso de compra e venda para adquirir participação de 45% na empresa Controlar S/A, empresa responsável pela inspeção ambiental veicular na Cidade de São Paulo.

Assim com já ocorreu no passado, acreditamos que a forma de crescimento da diversificação do portfólio existente é natural e a CCR continua monitorando as oportunidades existentes. No momento, estamos aguardando o cumprimento das condições precedentes para a consumação do acordo de compra e venda.

Quanto aos programas de concessões de rodovias estaduais e federais no mercado primário, seguimos aguardando a publicação de novos editais, sempre com foco na disciplina de capital e rentabilidade. Atualmente, não estamos estudando a aquisição de nenhum ativo no mercado secundário.

Mercado internacional: no momento, acreditamos que os cenários econômico e financeiro nos países identificados como alvo da CCR, irão forçar a postergação de muitos processos licitatórios, até que certa normalidade nos mercados financeiros permita a retomada destas licitações.

Metrô de São Paulo: novamente, informamos que a execução deste contrato encontra-se dentro da normalidade. A concessionária ViaQuatro aguarda o início de entrega dos trens para outubro deste ano, a fim de iniciar os testes de integração dos equipamentos, sistemas e estrutura. O início da atividade comercial está previsto para o primeiro semestre de 2010.

Finalmente, a CCR não irá rever as premissas de tráfego para 2009, em função da atual incerteza econômica e seus possíveis impactos na performance da Empresa. No entanto,

a fim de dividir com o mercado algumas percepções do negócio, seguem algumas considerações.

Em que pese a incerteza relacionada ao desempenho da economia brasileira e global este ano, a CCR acredita na possibilidade de registrar um volume de tráfego igual ou até superior ao verificado no ano de 2008, seja em função da recuperação do crescimento econômico, seja pelo resultado de ações gerenciais que possam se traduzir em maior volume de eixos equivalentes, tráfego este já existente em nossas rodovias.

As estimativas de reajustes tarifários para este ano, previstos para os meses de julho e agosto, com representatividade de aproximadamente 90% na receita de pedágio, situam-se em intervalos de 4% e 6%.

Dito isto, nós concluímos nossos comentários sobre os resultados trimestrais, e nos colocamos à disposição para responder as perguntas que vocês porventura tenham. Operadora, por favor, prossiga.

Vinicius Canheu, Credit Suisse:

Bom dia, Arthur. Obrigado pelo *call*. Duas perguntas para você. A primeira é se você pode passar alguma idéia de como está o volume de tráfego no 1T. Já estamos indo quase para a segunda quinzena de março, e queria saber se você pode dar alguma idéia de como foram esses primeiros meses.

E a segunda é dar um *update* um pouco mais detalhado no processo de financiamento de longo prazo do Rodoanel. Qual é a idéia que a Companhia tem hoje, e lógico que o mercado está bastante volátil e isso pode mudar, mas, se fosse hoje, o que a Companhia esperaria conseguir em montante de investimento, taxa, prazo, para termos uma idéia de como esse processo está andando? Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Com relação à primeira parte da sua pergunta, de tráfego, o que temos visto nos meses de janeiro e fevereiro, e também nos primeiros dias de março, segue, de certa forma, a mesma tendência que verificamos no 3T08 e no 4T08. Os dois primeiros meses foram levemente negativos.

Vale ressaltar que quando fazemos a comparação de um mês com o ano anterior, torna-se irrelevante se você levar em conta o que chamamos de efeito calendário. Ou seja, se em determinado ano você tem um dia útil a menos, o simples fato disso já leva a uma redução potencial de 3% no tráfego; só lembrando: um mês de 30 dias. É basicamente disso que estamos falando.

Então, os meses mais recentes são ligeiramente negativos, em linha com os números que a ABCR tem publicado. E agora, nos primeiros dias de março, temos notado relativa estabilidade, talvez até algum pequeno sinal de melhora em relação a esses outros meses, janeiro e fevereiro.

Até fiz questão de colocar no nosso *call* de hoje aquela menção de que não estamos fazendo nenhuma atualização sobre o *guidance* de tráfego, porque o grau de incerteza que estamos trabalhando hoje é alto, e honestamente fica muito difícil tentar imaginar o que pode ser. Pode até parecer um pouco contraditório, mas o fato é que temos expectativas boas de que ações outras, que não apenas o PIB, podem trazer resultados bastante positivos para o tráfego.

Vinicius Canheu:

OK. E Arthur, só uma coisa: nessa parte onde você comenta ações do Management da Companhia, isso inclui o acordo com o Governo do Estado de São Paulo na ViaOeste para aumentar o tráfego, tendo a compensação de tarifa como compensação desses investimentos que estão sendo negociados?

Arthur Piotto Filho:

Inclui. Isso claramente é uma delas.

Vinicius Canheu:

OK.

Arthur Piotto Filho:

Nesse caso específico, teria um efeito positivo que iria atuar no sentido até de promover uma boa recuperação no tráfego para este ano relativamente a 2008.

Vinicius Canheu:

OK.

Arthur Piotto Filho:

A segunda parte da sua pergunta tem a ver com a situação do financiamento de longo prazo, não é?

Vinicius Canheu:

Sim, do Rodoanel.

Arthur Piotto Filho:

Hoje, a idéia central continua a mesma daquela que foi adotada à época da licitação, temos uma negociação em curso com multilaterais mais bancos comerciais. O que temos visto de prático, é que, e temos mandatado, inclusive, praticamente são três alternativas que a Companhia vem trabalhando; uma delas está mais adiantada, na outra o mandato está sendo concluído agora.

Eu acho que vale a pena comentar que boa parte desse trabalho já foi desenvolvido, e esse trabalho a que estou me referindo é toda a parte de estudo de tráfego, modelagem, o modelo é o *test sizing*, todas as auditorias por parte de consultores independentes, tudo isso já está concluído. Eu diria que agora estamos em uma fase efetivamente de negociar como será resolvida a situação de risco cambial; já fizemos contatos com vários bancos, as soluções são possíveis. É claro que hoje estamos tentando encontrar aquela que seja mais adequada ao projeto, mas, até para nossa surpresa, não estamos vendo isso como um grande obstáculo.

Acho que também vale comentar que muitos projetos acabaram sendo postergados. O Rodoanel, de certa forma, no meio desse tiroteio todo, está sendo percebido como um projeto bom de ser financiado.

Então, continuamos otimistas com que o calendário de financiamentos tem grande chance de ser cumprido nos próximos meses. Preventivamente, o que a Companhia fez foi contratar um alongamento do primeiro empréstimo ponte do projeto, aquele que tem vencimento agora em maio; nós fizemos a contratação de uma nova rolagem dele por mais seis meses. Essa rolagem contempla certamente a possibilidade de pré-pagamento na curva dele, então nós não teremos que pagar nenhum *penalty* quando sairmos para ir para o longo prazo.

Por outro lado, você me perguntou também sobre a questão de custos desse financiamento. É um pouco difícil eu falar, de certa forma é como se eu estivesse quase 'dando um tiro no pé', porque eu estou em fase de negociação com os bancos. Eu acho que a melhor forma de tentar responder a você seria pedir que você, e quem está ouvindo a ligação, fizesse uma pesquisa sobre o que existe de mais recente de projetos semelhantes, a que custos eles têm sido financiados.

Então, eu gostaria de pedir sua compreensão para este ponto, e acho que nada melhor do que olharmos aquilo que está saindo, ou que saiu recentemente, para que seja tomado como base de referência.

Vinicius Canheu:

Tudo bem. Obrigado.

Vanessa Ferraz, HSBC:

Minha pergunta é referente ao CAPEX de vocês. Eu queria entender quantos por cento do CAPEX de 2009 vocês conseguiriam rolar para 2010 ou para mais tarde, e se vocês acham que o Governo também pediria algum tipo de benefício por vocês estarem adiando o CAPEX.

Arthur Piotto Filho:

Vanessa, você conhece bem a CCR, você sabe que todo ano, quando anunciamos o resultado do ano fechado, também anunciamos a previsão de investimento para os dois anos seguintes. Todo ano existe uma postergação de um ano para outro, e isso não tem a ver com nenhuma negociação com o Governo do Estado, é que todos os investimentos têm que ser previamente aprovados pelos poderes concedentes, e essa aprovação que muitas vezes acaba levando a essa situação de postergação de investimentos.

Então, não existe nenhuma negociação relativa a você transferir investimentos, digamos, de 2008 para 2009. Isso não tem nenhum reflexo no contrato, em nenhum aspecto dele.

Vanessa Ferraz:

OK. Obrigada.

Arthur Piotto Filho:

O outro ponto, com relação ao total de investimentos, eu imagino que o nosso release seja claro com relação a isso, mas, no fundo, o total para 2009 tem mais ou menos, em relação ao que nós havíamos anunciado anteriormente, R$ 100 milhões, que foram exatamente essa postergação; além disso, ele tem aproximadamente R$ 300 milhões oriundos de novas obrigações de investimentos, que estão em fase final de negociação aqui, fase de requeridos mesmo, com o Governo do Estado de São Paulo.

Então, se você combinar esses dois fatores, você vai basicamente voltar àquele número que nós anteriormente havíamos indicado para o ano de 2009. Exceto essas duas questões, não tem nenhuma surpresa.

O equacionamento dessa necessidade de investimentos se dará parte pela própria geração de caixa, parte por financiamentos que a CCR já tomou. Só lembrando, no final do ano passado nós emitimos R$ 500 milhões de debêntures exatamente para fazer face às necessidades de investimento, e temos ao longo deste ano também a previsão de novos financiamentos serem contratados junto ao BNDES.

Então, esse valor que estamos falando é para investimentos. Portanto, isso é, de certa forma, bastante fácil para ser captado junto ao BNDES. Não estamos vendo nenhuma dificuldade para dar cumprimento a esse cronograma de investimentos, tanto para 2009 como para 2010.

Vanessa Ferraz:

OK. Obrigada.

Anderson Frei, JPMorgan:

Bom dia. Minha pergunta é em relação ao plano de dividendos para os próximos dois anos. Eu sei que o *payout* este ano foi de mais ou menos 76%, e esperamos que a Companhia vai investir um pouco mais de R$ 2 bilhões nos próximos dois anos, e apesar do dinheiro entrando do Rodoanel e do metrô, você tem R$ 1,8 bilhão de dívida de curto prazo expirando. Na verdade, são duas perguntas. A gente pode esperar uma redução no *payout* para mais próximo de 50% do lucro nesses próximos dois anos?

E a segunda, eu imagino que a CCR vai ter que rolar um pouco dessa dívida de curto prazo também no mercado. Que tipo de taxa podemos esperar? É algo próximo do CDI + 1,25% que vocês conseguiram recentemente, ou é algo mais próximo do CDI + 5% que outras empresas do setor têm conseguido para dívidas de curto prazo? Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Com relação à questão dos dividendos, teremos que avaliar a evolução da situação. No planejamento da Companhia, não existe nenhuma previsão de redução, ou retorno ao mínimo estabelecido na nossa política, ou seja, pagar apenas metade do lucro do exercício fiscal.

Nós não estamos dizendo isso hoje, até durante a apresentação que fizemos hoje na APIMEC eu falei que, na verdade, a CCR observou nos últimos meses uma pequena melhora na situação de crédito, tanto em termos de prazo quanto em termos de preço. Isso, de certa forma, acho que responde um pouco a sua pergunta.

A melhora de preços, acho que tem que ser entendida dentro do seguinte contexto: esse custo de crédito que você citou foi tomado pelo menos há seis meses, ou mais. Obviamente, a situação do mercado hoje é um tanto diferente. Então, eu diria que estamos mais para esse custo do que para o CDI + 5% que você citou como o outro extremo. Alguma coisa nesse intervalo.

Não sei se estou conseguindo lhe ajudar muito, mas é a melhor resposta que eu poderia lhe dar neste momento.

Anderson Frei:

Está ótimo.

Arthur Piotto Filho:

E com relação à possibilidade de a Companhia ter que rolar novas dívidas, essas que estão vencendo no curto prazo, você viu no nosso release que temos hoje aproximadamente R$ 1,7 bilhão a vencer dentro do ano.

Esse R$ 1,7 bilhão está distribuído da seguinte maneira: temos aproximadamente R$ 1 bilhão relativo aos empréstimos de curto prazo do Rodoanel; nós temos, aproximadamente, outros R$ 400 milhões que são de vencimentos regulares das concessionárias, e também de outras dívidas da CCR, que serão amortizados segundo o curso normal dos negócios; e temos ainda uma dívida de R$ 300 milhões, que foi uma emissão de um ano feita em setembro passado, que de alguma forma isso será equacionado, seja com pagamento normal, seja com outras captações que a Companhia venha a fazer.

Como eu falei, estamos dentro do cenário que a Companhia considera de otimismo cauteloso. Os números que vemos de geração de caixa, mesmo com performances ligeiramente negativas no tráfego, são bastante interessantes, bastante em linha com o que nós tivemos em 2008. A geração de caixa para este ano, de novo, produzimos quase R$ 2 bilhões de geração de caixa ao ano, então isso dá certo conforto para a Companhia.

Estamos hoje em uma situação de tentar monitorar essa situação em bases mensais ou trimestrais, conforme o cenário macroeconômico evolua.

Anderson Frei:

Obrigado, Arthur.

Carlos Lucatto, Banco Santander:

Bom dia a todos. Obrigado pela apresentação. Na verdade, tenho duas perguntas. Uma é com relação ao tráfego no Rodoanel. Vocês comentam que ele veio levemente abaixo do que vocês esperavam, talvez por um fator sazonal, como você comentou das férias. Eu queria que você pudesse explicar um pouco mais disso, como está no 1T09 e se está tendo algum impacto negativo nas negociações dessa dívida de longo prazo para o Rodoanel.

E a segunda pergunta, na verdade queria saber se você podia dar um pouco mais de explicação desse aumento do CAPEX, dando uma olhada em 2008 fechou para AutoBan e ViaOeste acima do que vocês tinham previsto, e para 2009 também está bastante acima. Você poderia talvez dar uma descrição um pouco melhor de o que são esses projetos. Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Com relação à natureza deste projeto, são aquelas obrigações de investimento. Não sei se você tem o hábito de circular pela Marginal Tietê, mas ali você vai encontra uma série de obras na altura da Casa Verde, na entrada da Anhanguera; existe uma série de investimentos sendo feitos, até o trevo do Pico do Jaraguá também.

Carlos Lucatto:

Mas eles estão saindo mais caros do que vocês esperavam ou tudo voltou direito ao reequilíbrio? Você vai ter a contrapartida no reequilíbrio de contrato disso em todos ou vocês estão incorrendo em custos maiores nessas obras?

Arthur Piotto Filho:

Todos são passíveis de serem reequilibrados. Ao longo do ano de 2008, tivemos um acordo que foi feito, portanto, esses valores que estamos falando agora, todos eles já estão reequilibrados. Inclusive, por uma abordagem conservadora, a CCR optou por colocar valores contemplando um outro lote de investimentos que, hoje, se encontra em fase final do processo de reequilíbrio, junto ao Governo do Estado, também para essas duas concessionárias.

Se você olhar o nosso release, o número que temos lá para os anos de 2009 e 2010 é da ordem de mais ou menos R$ 300 milhões, para as duas concessionárias. Este apenas está em fase final de reequilíbrio. Os outros números, não.

Se você olhar o número que havíamos divulgado anteriormente para o ano de 2009, ele está diferente exatamente nesse valor que se encontra hoje em processo de reequilíbrio, e também ele tem um outro fator, um outro número, aproximadamente R$ 100 milhões, falando em termos consolidados, que é relativo à postergação dos investimentos do ano de 2008 para 2009.

Carlos Lucatto:

OK. E quanto ao tráfego do Rodoanel?

Arthur Piotto Filho:

O tráfego do Rodoanel, como a arrecadação foi iniciada em 17 de dezembro, ele chegou em uma época que pegou em cheio essa desaceleração econômica. Então, obviamente está sofrendo, como todas as outras concessionárias estão sofrendo.

Ele está sofrendo mais por quê? Porque, pela primeira vez, você colocou praças de pedágio, então está afetando; o estudo de tráfego, inclusive, que o próprio consultor dos financiadores fez já foi atualizado com esse novo cenário de tráfego. Mas mesmo esse consultor já sensibilizou o modelo, hoje, que está na mão dos financiadores com duas premissas: a premissa de tráfego e a premissa dos investimentos necessários a suportar o mesmo tráfego.

Por outro lado, está claro também, e aí é opinião do consultor, que o projeto está nitidamente em uma fase de *ramp up*. Tem algum impacto nessa negociação? Claro que tem, mas não dá para tirar nenhuma conclusão precipitada. O próprio consultor já deixou isso claro, tanto para nós quanto para os refinanciadores.

Carlos Lucatto:

OK. Muito obrigado.

Brian Moretti, Planner Corretora:

Bom dia a todos. Parte das minhas perguntas já foi respondida. Queria então só voltar um pouco à questão do financiamento de longo prazo com o BNDES para o Rodoanel. Vocês comentaram que estão efetuando negociações multilaterais com outros bancos para desembolso do projeto. Vocês estão trabalhando com alguma expectativa em torno dessa resposta do BNDES para este ano, em termos de prazo?

Arthur Piotto Filho:

Nós comentamos, sim, que estamos trabalhando com multilaterais, mas não com o BNDES. Isso tem a ver com uma restrição da política de financiamentos do BNDES, porque o Banco não pode financiar recursos que vão parar na mão de outra entidade pública. Então, como ele estaria, nesse caso do Rodoanel, financiando o pagamento da outorga que vai de volta às mãos do Governo do Estado, isso é contra a política do Banco. Então, o BNDES está fora dessa equação do financiamento.

Quando eu me referi a multilaterais, notadamente, estava me referindo do BID e a outras multilaterais que estamos colocando neste pacote de financiamento. A expectativa é que tenhamos de três a quatro multilaterais combinadas com um grupo de bancos comerciais, todos eles fora do Brasil.

Brian Moretti:

OK. Ótimo.

Gustavo Rocha, Bradesco:

Bom dia a todos. Eu gostaria de saber, considerando esse CAPEX de R$ 1,2 bilhão e essa dívida de curto prazo, que, se não conseguir rolar, daria quase R$ 3 bilhões, se parte desse caixa, que estou vendo um caixa bem forte, de R$ 1 bilhão, seria utilizado ou não esse caixa para uma eventual aquisição nesse cenário, ou não.

Arthur Piotto Filho:

Neste momento, a prioridade da Companhia é equacionar o financiamento de longo prazo do Rodoanel. Então, em uma atitude até conservadora, eu não acredito que a CCR vá se envolver em outras aquisições, notadamente no mercado secundário, exatamente neste momento, até que esse financiamento seja efetivamente contratado e desembolsado.

Acho que no ano, como eu disse há pouco, temos uma boa expectativa em relação à geração de caixa, há reformas por razões de própria recuperação econômica, ou mesmo por medidas administrativas que possam vir a ser implementadas. Mas, como é característica da Empresa, é um passo de cada vez.

Não dá para imaginar que, neste momento, saiamos participando de licitações ou de outras aquisições sem que esse equacionamento financeiro esteja resolvido.

Gustavo Rocha:

OK. Obrigado.

Operadora:

Encerramos neste momento a sessão de perguntas e respostas. Gostaria de passar a palavra ao Sr. Arthur Piotto Filho para as considerações finais.

Arthur Piotto Filho:

Obrigado, operadora. Uma vez mais, juntamente com os demais integrantes da CCR, eu gostaria de agradecer pelo tempo e interesse em nossa Empresa. Por favor, não hesitem em contatar qualquer um de nós caso tenham dúvidas adicionais.

Nossas informações de contato estão disponíveis em nossos releases e em nosso *website*, www.grupoccr.com.br/ri. Lá você encontra outras informações sobre nossa Companhia.

Muito obrigado a todos. Bom dia.

Operadora:

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

"Este documento é uma transcrição produzida pela MZ. A MZ faz o possível para garantir a qualidade (atual, precisa e completa) da transcrição. Entretanto, a MZ não se responsabiliza por eventuais falhas, já que o texto depende da qualidade do áudio e da clareza discursiva dos palestrantes. Portanto, a MZ não se responsabiliza por eventuais danos ou prejuízos que possam surgir com o uso, acesso, segurança, manutenção, distribuição e/ou transmissão desta transcrição. Este documento é uma transcrição simples e não reflete nenhuma opinião de investimento da MZ. Todo o conteúdo deste documento é de responsabilidade total e exclusiva da empresa que realizou o evento transcrito pela MZ. Por favor, consulte o website de relações com investidor (e/ou institucional) da respectiva companhia para mais condições e termos importantes e específicos relacionados ao uso desta transcrição."