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 primeiro trimestre de 2009.

Informamos que todos os participantes estarão apenas ouvindo a teleconferência durante a apresentação da empresa e em seguida iniciaremos a sessão de perguntas e respostas, quando maiores 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.

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 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 para Sra. Flávia Godoy, Integrante da equipe de Relações com Investidores. Por favor, Sra. Flávia, pode prosseguir.

Flávia Godoy:

Obrigado operadora. Bom dia a todos e obrigado pela presença em nossa teleconferência do primeiro trimestre de 2009. Hoje contamos com a presença de Arthur Piotto, CFO e DRI e Danilo Cabrera, integrante da equipe de RI. Informamos que o release de resultados do trimestre encontra-se disponibilizado no website da Cia. www.grupoccr.com.br/ri.

Neste trimestre, como puderam verificar através de nosso press-release, os resultados da Cia. foram afetados pela redução da atividade econômica no País. Simultaneamente, reportamos os resultados considerando à consolidação dos novos negócios, RodoAnel e Renovias. Vale ressaltar que os resultados sem a incorporação da Renovias e do RodoAnel são pro-forma.

Com o objetivo de estimular a retomada da economia, o governo brasileiro tem empreendido diversas medidas com vistas a estimular a demanda, dentre elas destacamos: a redução de IPI para automóveis, produtos da construção civil e linha branca; redução do IOF para operações de crédito ao consumidor; redução da taxa básica de juros e ampliação do prazo para pagamento de tributos para as empresas.

Influenciado pela desaceleração econômica, a CCR têm registrado esses efeitos no seu negócio, com o tráfego de veículos comerciais tendo sofrido queda no trimestre enquanto o tráfego de veículos de passeio apresentou variação positiva.

Devemos considerar também o efeito calendário em 2009 de -0,9%, pela ocorrência de um dia a menos em fevereiro e pelo fato do feriado de Páscoa ter ocorrido no mês de

abril. O detalhamento de todos esses efeitos no tráfego de veículos leves e pesados, bem como o mix entre veículos leves e comerciais por concessionária, pode ser encontrado no press release.

Os meses de janeiro e fevereiro apresentaram a maior queda no tráfego consolidado de veículos comerciais, com variações de até -5% nas maiores concessionárias. Todavia, a partir de março pudemos perceber uma diminuição na intensidade da queda dos veículos de carga. No caso dos veículos de passeio, verificou-se um leve crescimento de 0,8% no trimestre. A queda do tráfego comercial variou sensivelmente o mix entre veículos pesados e leves, passando agora os veículos de passeio a representar aproximadamente 47% do tráfego consolidado CCR em bases comparáveis, ou seja, sem a consolidação do RodoAnel e Renovias.

Com isso, podemos dizer que a CCR tem demonstrado que seu modelo de negócio está baseado em ativos com grande resistência a reveses econômicos, apesar da queda na atividade industrial verificada desde o final de 2008.

A inflação, resultante do processo de desaceleração econômica, tem mostrado valores baixos. Os indicadores de inflação IPCA e IGP-M, apresentaram no 1T09 variação de +1,23% e -0,92%, consequentemente. As estimativas de reajustes tarifários para este ano, previstos para os meses de julho e agosto, com representatividade de 90% da receita de pedágio, situam-se entre 4% e 5%.

Com relação ao desempenho dos resultados e custos operacionais, no 1T09, a Receita Líquida alcançou R$ 716 milhões (+15,4%), como função da variação do reajuste tarifário ponderado médio de 10,8% ao longo do ano de 2008, também como conseqüência da adição de novos negócios ao portfólio e da variação do tráfego indicada anteriormente.

Os Custos Totais (Custo dos Serviços Prestados somados às Despesas Administrativas) atingiram R$ 370 milhões no 1T09, registrando crescimento de +21% sobre igual período do ano anterior, fundamentalmente em razão da consolidação dos novos negócios, RodoAnel, Renovias e ViaQuatro. Desconsiderando os efeitos de Renovias e Rodoanel os Custos Totais apresentaram uma elevação de 9,8% em relação ao 1T08.

Como resultado dos fatores citados acima, o EBITDA atingiu R$ 455 milhões, um aumento de 13,1% com relação à igual período no ano passado, sendo que a margem EBITDA trimestral retraiu-se em -1,3p.p. No entanto, cabe ressalvar que mesmo em um ano cheio de desafios, a CCR espera apresentar no ano de 2009 margem EBITDA similar à margem do ano passado.

Maiores detalhes dessas variações podem ser encontradas em nosso press release, nas demonstrações financeiras trimestrais (ITR) ou diretamente com a área de RI. A seguir, comentamos alguns pontos da estratégia de crescimento da empresa. Em 2009 a CCR ratificou prioridades diante do cenário econômico desfavorável, a saber: disciplina de capital, o estabelecimento de uma política de preservação da liquidez e a manutenção das margens e da política de dividendos.

Em 04 de maio de 2009, a CCR anunciou a venda dos 10% que detinha na concessionária Northwest Parkway, em Denver, CO. Com isso, será possível concentrar os esforços no desenvolvimento de negócios no Brasil. No futuro, após a volta da normalidade aos mercados financeiros bem como a retomada da atividade econômica nos países identificados, a CCR poderá avaliar novas oportunidades no exterior.

Seguimos aguardando a aprovação da Secretaria do Verde e Meio Ambiente da cidade de São Paulo para consumação do acordo de compra e venda da empresa Controlar. Esperamos que nos próximo 60 dias possamos comunicar ao mercado a finalização dessa negociação.

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.

Quanto ao Metrô de São Paulo, a administração deste contrato encontra-se dentro da normalidade. A concessionária ViaQuatro, neste momento, aguarda o início de entrega dos trens para outubro de 2009, a fim de iniciar os testes de integração dos equipamentos, sistemas e estrutura. O início da atividade comercial está prevista para o primeiro semestre de 2010.

Dito isto, nós concluímos nossos comentários sobre os resultados trimestrais, e nos colocamos a disposição para responder as perguntas que vocês tenham.

Operadora, por favor, prossiga.

Tatiana Feldman, Morgan Stanley:

Bom dia a todos. Eu queria fazer uma pergunta um pouco mais direcionada à alavancagem. Se vocês pudessem dar uma atualização sobre o processo de negociação do *project finance* do Rodoanel, e como podemos imaginar que isso vai afetar a alavancagem da empresa. Eu sei que teve um pico de 1,5x dívida líquida/EBITDA, que é um pouco mais elevado, mas esperado, e se isso ainda pode aumentar um pouco mais depois da negociação. Obrigada.

Arthur Piotto Filho:

Desculpe, é que acidentalmente acabamos derrubando a nossa linha. Com relação à pergunta, no que diz respeito à alavancagem, Tatiana, nossa expectativa é de que o financiamento deve estar concluído a tempo de não termos a necessidade de rolarmos, mais uma vez, um empréstimo-ponte. Pelo cronograma atual, deve ocorrer por volta do mês de setembro, entre agosto e outubro, mais ou menos. Essa é a nossa expectativa. Está seguindo um curso, eu diria, normal, entrou em uma fase até de velocidade.

Com relação à alavancagem especificamente, não podemos esquecer que o projeto ainda tem um período adicional de praticamente um ano de pagamento de outorga. Então, a alavancagem do projeto, e, por conseqüência, o número consolidado à CCR, uma vez que todo este financiamento esteja captado, deve levar a nossa alavancagem consolidada a pouco acima de 2x o valor do EBITDA.

Fernando Abdala, Itaú Securities:

Bom dia a todos. Eu queria saber se vocês poderiam comentar um pouco sobre como está a questão da negociação com a ARTESP em relação à cobrança de pedágio para as motos e para eixos de caminhão, que hoje não é cobrado. Se você poderia dar algum *feedback* nesse sentido. Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

A última atualização que temos sobre esse assunto é que, muito provavelmente ainda no mês de maio, devemos ter uma comunicação formal por parte do Governo aqui, no Estado de São Paulo, com relação à conclusão dessa negociação.

Fernando Abdala:

E vocês têm alguma estimativa, algum número de quanto poderia haver de incremento de tráfego quando passar a haver essa cobrança?

Arthur Piotto Filho:

Na verdade, essa estimativa é exatamente o ponto central dessa negociação com o Governo do Estado. Não é que não saibamos, é que qualquer número que eu decline para você pode ser diferente, dependendo do resultado final dessa negociação.

Fernando Abdala:

OK, Arthur. Obrigado.

Carlos Lucato, Santander:

Bom dia. Obrigado pela apresentação. Em linha com essa do Fernando Abdala, sobre a negociação que vocês estão tendo com a ARTESP, o principal impacto que vocês devem estar negociando também deve dar alguma pré-negociação em termos de contrato, vocês devem ter isso dentro dos contratos que vocês estão fazendo mais altos, da ViaOeste e outras, para poder fazer o re-equilíbrio, ou não, isso não deve entrar, se aumentar a sua receita? Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Só para ver se eu estou com o entendimento correto, a pergunta foi se saindo este acordo, se isso vai produzir mais obrigação de investimento para a concessionária. É isso?

Carlos Lucato:

Isso, se vocês terão mais obrigações de investimentos, porque é por concessão que vocês fazem isso, então, se vai ter algum impacto em algum re-equilíbrio que vocês estão tentando negociar com eles.

Renato Alves Vale:

Bom dia a todos. Na realidade, essa negociação já vinha sendo feita, independente de qualquer tipo de investimento. Os investimentos que já estamos realizando, tanto na ViaOeste quanto na AutoBAn, já serão re-equilibrados por essa receita adicional, proveniente tanto do eixo suspenso quanto da cobrança de motos.

Na nossa outra concessionária, que é o Rodoanel, evidentemente haverá um aumento de receita e dará direito ao poder concedente de algum tipo de equilíbrio a favor dele.

Carlos Lucato:

OK. E vocês imaginam que esse equilíbrio em poder dele deva vir em mais obras, deva exigir de vocês um maior nível de investimento?

Renato Alves Vale:

Na realidade, pode ser mais obra, pode ser no sentido inverso. Pode ser redução de tarifa; como a gente sempre diz, extensão de prazo vale para um lado e vale para o outro. Mas eu acredito que será investimento, respondendo objetivamente.

Eduardo Puzziello, Raymond James:

Bom dia a todos. Eu tenho duas perguntas, a primeira é com relação às margens, que vocês deram um *guidance* de margens similares às do ano passado. No 1T, a margem EBITDA veio 2 p.p. abaixo. Eu queria entender se essa margem igual à do ano passado virá por conta de benefícios, estratégias de redução de custos, ou será pela volta do volume de veículos aos níveis normais. Queria entender melhor qual é a premissas que vocês estão usando para ter uma margem tão similar, sendo que no 1T foi tão abaixo do normal.

E minha segunda pergunta, eu queria saber quais são suas premissas macroeconômicas com relação a PIB e USD. Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Sobre a questão das margens, estamos muito confiantes neste acordo que falamos há pouco, com a ARTESP, e isso naturalmente vai trazer um efeito positivo no que diz respeito a receitas, e esse certamente é um favor favorável com o qual estamos contando para o ano de 2009 como um dos elementos que dará sustentação a essa margem que foi indicada anteriormente.

O outro ponto é que nesse trimestre em particular nós tivemos alguns efeitos no custo que nós não esperamos que se prolonguem nos próximos trimestres. Então, mais uma vez, estamos esperando que isso tenha gradualmente uma recuperação ao longo dos próximos trimestres. Combinado ainda ao reajuste das tarifas, que todas concessionárias têm o seu reajuste ao longo do segundo semestre, esses três fatores combinados, de fato, nos dão essa percepção de que o ano de 2009 como um todo, se não apresentar crescimento, pelo menos ficará em linha com o que foi o ano passado. Esta é a nossa premissa, isto é o que nos diz o nosso planejamento.

Eduardo Puzziello:

OK. E as premissas macros, vocês poderiam nos passar? Isto é aberto?

Arthur Piotto Filho:

Em termos de premissas, estamos trabalhando com um PIB em torno de 1%, e a premissa de câmbio, honestamente, eu não tenho aqui.

Mas em relação às projeções das variáveis macroeconômicas, o que estamos fazendo, diferentemente do que fazíamos anteriormente, que era simplesmente adotar no nosso planejamento aquilo que é divulgado frequentemente pelo Relatório Focus, nós passamos a trabalhar com um consultor, uma pessoa especialista nesta área, que tem

provido essas projeções para nós com uma freqüência semanal, exatamente para atualizar a Companhia com as últimas informações disponíveis, com os últimos indicadores que são anunciados.

E esta, no fundo, é a nossa premissa. Eu não tenho número do câmbio aqui, mas certamente é um valor acima do que o mercado está praticando hoje. Se você quiser nos ligar mais tarde, eu posso até tentar lhe informar isso, sem nenhum problema.

Eduardo Puzziello:

OK. Obrigado.

Brian Tadeu Moretti, Planner Corretora:

Bom dia a todos. Eu tenho duas perguntas. Primeiro, se vocês pudessem falar o valor de quanto esse aumento da dívida de vocês deveu-se aos empréstimos de curto prazo da Concessionária Rodoanel.

E a segunda, se vocês enxergariam uma continuação em cima dos impactos no fluxo dos veículos leves a variável de taxa de desemprego, principalmente em tráfegos pendulares.

Arthur Piotto Filho:

A primeira parte da sua pergunta, o valor que temos no final do primeiro trimestre relativamente ao Rodoanel, todo ele, portanto, contabilizado como de curto prazo, é de R$1,158 bilhão.

E a segunda parte da sua pergunta, relativa a qual é a nossa expectativa em relação à evolução favorável ou desfavorável no índice de desemprego relativamente ao comportamento do tráfego de veículos leves, nossa sensação é de que isso tem muito pouco a ver. Isso é quase uma convicção nossa, porque acho que os maiores efeitos dessa crise já se produziram pelos últimos seis meses, ou até um pouco mais, e por mais surpreendente que seja, nesse mesmo período não vimos nenhuma redução, mesmo comparado mês a mês, trimestre a trimestre, com o ano anterior, nenhuma queda no tráfego de veículos leves, o que até nos surpreende.

Vanessa Ferraz, HSBC:

Bom dia. Na verdade, eu tenho duas perguntas. A primeira é referente ao tráfego de abril e maio. Queria entender um pouco como está a dinâmica do tráfego e o *breakdown* entre leves e pesados.

E a segunda pergunta, referente à Brisa, no *earnings* do 1T eles disseram que querem aumentar a participação na Empresa. Eu queria entender se vocês já sabem com quais acionistas eles estão conversando e se eles passariam a ter uma participação maior que os outros acionistas controladores.

Arthur Piotto Filho:

Sobre a primeira parte, o tráfego, as informações que temos do mês de abril e maio estão muito recentes, mas em abril, indicam uma continuidade da recuperação que notamos a partir do mês de fevereiro. Recuperação que eu digo é que janeiro foi negativo, fevereiro foi menos negativo, março já foi quase *flat* e abril foi um tráfego positivo já, mesmo o

número consolidado. Isso que nos dá essa percepção de que, aparentemente, estamos em uma rota de recuperação.

Claro que temos que olhar isso de forma bastante cuidadosa, porque essa situação pode mudar. Mas hoje, pelo menos, baseado nos últimos três meses, é a tendência que temos observado.

E o que tem nos chamado mais a atenção, de novo, é que o mesmo efeito que nós notamos a partir de julho, agosto do ano passado, que foi a queda muito acentuada do tráfego comercial, portanto caminhões, notamos já uma recuperação. Da mesma forma como ele caiu ao final do ano passado, já estamos notando claramente uma recuperação dessa parcela do tráfego.

Então, em um *mix* de tráfego entre comercial e leves, nossa expectativa é que, gradativamente, devemos voltar para uma relação próxima de 60%-40%, o que sempre foi o *mix* tradicional, na média.

Com relação à segunda parte da sua pergunta, eu particularmente não tenho nenhum conhecimento disso e acho que, na verdade, a pergunta deveria ser direcionada diretamente à Brisa. Ou à fonte de onde você ouviu isso.

Vanessa Ferraz:

A empresa que falou, no *call* deles.

Arthur Piotto Filho:

Não é do meu conhecimento.

Vanessa Ferras:

OK. Obrigada, Arthur.

Mônica Araújo, Ativa Corretora:

Bom dia a todos. Arthur, eu queria explorar um pouco a questão dos custos nesse 1T, em especial a parte de pessoal, que teve um aumento, já desconsiderando Renovias e Rodoanel, de quase 15%. O que podemos considerar para frente, o que aconteceu exatamente no 1T?

Arthur Piotto Filho:

Eu diria que, nessa área de pessoal agora no primeiro trimestre, e aí desconsiderando os novos negócios, praticamente tivemos quase que um não-recorrente. Então, olhando para frente, os próximos trimestres, eu diria que a tendência é que tenhamos quase uma normalidade em relação ao 4T, notadamente em função dessa nossa determinação no sentido de tentar preservar caixa ao máximo.

São raras exceções que iremos encontrar no que diz respeito à contratação de mais pessoas nos negócios que já detínhamos anteriormente. Então, não vejo que isso possa se repetir nos próximos trimestres.

Mônica Araújo:

Está ótimo. Obrigada.

Boanerges Pereira, Itaú Securities:

Bom dia a todos. Minha pergunta é a respeito desse financiamento de longo prazo para o Rodoanel. Vocês têm alguma coisa que podem passar, já referente a montantes, quem seria a fonte desses recursos e alguma coisa de condições? Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Esse lançamento está sendo estruturado junto ao BID, que na verdade é a instituição multilateral que está liderando um pacote de bancos; não só o BID, mas outras multilaterais, e também bancos comerciais privados.

O montante deste financiamento está estimado em torno de US$ 800 milhões, a se confirmar dependendo da taxa de câmbio a vigorar à época da conclusão dessa contratação. Então, essa estimativa que eu lhe passei é baseada em um valor em torno de R$2,20 da taxa de câmbio.

Boanerges Pereira:

OK. Obrigado.

Operadora:

Encerramos neste momento a sessão de perguntas e respostas. Gostaria de passar a palavra à Sra. Flávia Godoy para as considerações finais.

Flávia Godoy:

Uma vez mais, juntamente com os demais integrantes da CCR, eu gostaria de agradecer pelo tempo e interesse na 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. Lá você poderá encontrar informações adicionais sobre a nossa Companhia.

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."