Operadora:

Bom dia senhoras e senhores, e obrigada por aguardarem. Sejam bem-vindos à teleconferência da Companhia de Concessões Rodoviárias, CCR, para a discussão dos resultados referentes ao 4T e ao ano de 2009.

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 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 ao Sr. Marcos Macedo, gerente de relações com investidores. Por favor, Sr. Marcos, pode prosseguir.

Marcos Macedo:

Obrigado. Bom dia a todos. Obrigado pela presença na nossa teleconferência de resultados do 4T09. Hoje contamos com a presença do Danilo Cabrera, integrante da equipe de RI, e do Carl Douglas e Anderson Lopes, da Controladoria, além do Arthur Piotto, nosso CFO.

Informamos que o release de resultados do trimestre encontra-se disponibilizado no website da Companhia, que é www.grupoccr.com.br/ri. Antes de falarmos um pouco especificamente sobre os resultados, a gente vai passar rapidamente por alguns indicadores macroeconômicos que entendemos serem importantes para a performance nos nossos negócios.

Após um 1S bastante desafiador, vivenciamos certa recuperação econômica no 3T, e os mais recentes dados da indústria e comércio comprovam a expectativa positiva que tínhamos da última vez que nos reunimos na teleconferência do 3T09.

Dados da indústria mostram crescimentos tanto no emprego quanto na produção industrial. Taxa de desemprego caiu de 7,7% em setembro de 2009 para 6,8% em dezembro de 2009. Além disso, ainda que a produção industrial de 2009 tenha sido 7,4% menor que 2008, dados recentes mostram uma forte recuperação.

Em dezembro de 2009, a produção industrial apresentou alta de 18,9% em relação a dezembro de 2008. No 4T09, a produção industrial subiu 3,6% em relação ao 3T09, e 5,8% em relação ao 4T08.

No lado do crédito, também as informações bastante positivas do Banco Central, trazem um crescimento de crédito de 14,9% no ano de 2009, e 4,6% no 4T09, sendo que o crédito de pessoa física cresceu 19,7% no ano, e crédito de financiamento de veículos subiu 12,9% no mesmo período.

Lembramos que o setor automotivo está intimamente ligado ao crescimento de tráfego, e tem uma grande relevância no PIB brasileiro. Nesse sentido, olhando vendas de novos veículos no País, a gente vê um crescimento de 14,4% no ano de 2009 em relação a 2008, e dados de janeiro de 2010 mostram uma continuidade dessa tendência.

Venda de veículos novos em janeiro de 2010 cresceram 7,2% quando comparado ano contra ano, e a produção de veículos cresceu 31,6% em janeiro de 2010 contra janeiro de 2009. Portanto, acreditamos que veremos de agora em diante uma gradual recuperação econômica, nos deixando bastante confiantes para o futuro, especialmente para 2010.

Em relação aos resultados, falando um pouco do tráfego, como vocês puderam verificar através do nosso relatório de resultados, o tráfego consolidado em nossas concessionárias cresceu 19,5% no 4T09, em comparação ao mesmo período do ano anterior, e 17,1% no ano de 2009 versus o ano de 2008.

Excluindo a adição de Renovias e Rodoanel Oeste, que têm os resultados só parcialmente no ano, o tráfego mesma base cresceu 4,5% no 4T09, ano contra ano, e 0,2% no ano de 2009 contra o ano de 2008. Então, o resultado deve-se principalmente pela forte recuperação econômica vista no fim do ano, no 2S, especialmente, e consequente aumento de tráfego de veículos comerciais.

Ainda relativamente ao tráfego do 4T09, observamos forte crescimento tanto nos veículos de passeio quanto nos veículos comerciais. Usando a mesma base de comparação, o fluxo de veículos de passeio cresceu aproximadamente 4,2% quando comparado ao 4T08, crescimento também que foi influenciado pelo maior número de feriados.

No caso dos veículos comerciais, eles apresentaram um crescimento de 4,8% quando comparado ao 4T08. Vale lembrar que o efeito é também do maior número de feriados, que acaba afetando negativamente o tráfego comercial. Mesmo assim, tivemos um forte crescimento.

Como indicativo dessa continuação da retomada econômica iniciada no 4T, podemos ver os dados divulgados pela ABCR para janeiro de 2010. O tráfego total nas estradas sob gestão de empresas privadas no Brasil cresceu 7,1% em janeiro de 2010 contra janeiro de 2009, sendo fortemente influenciados pelo crescimento de tráfego de veículos comerciais, que registrou um crescimento de 13,3% em janeiro de 2010 em uma comparação ano contra ano.

Lembramos a todos que a métrica de tráfego utilizada pela CCR difere um pouco da ABCR, pois divulgamos o número de veículos equivalentes, que são veículos ponderados pelo número de eixos. E é também importante lembrar a participação de veículos comerciais no tráfego da CCR no 4T09 alcançou 52,3% do total de veículos pedagiados. Em nosso *press release* vocês encontram a evolução de tráfegos por concessionária, distribuídos entre os efeitos do calendário, atividade econômica e outros.

Mais informações das variações de tráfego e demais detalhes quanto aos resultados do 3T podem ser encontrados no nosso press release ou diretamente com a área de RI.

Vamos agora destacar alguns exemplos subsequentes que ocorreram em 2009. O primeiro seria a aquisição da Controlar. Em fevereiro de 2009, adquirimos 45% da Controlar S.A., empresa responsável pela inspeção veicular ambiental na cidade de São Paulo, mantendo assim a estratégia de crescimento com rentabilidade e disciplina de capital, visando à perpetuidade de nosso negócio e a ampliação de nossa atuação em mobilidade urbana.

Lembramos, também, que durante 2009 a frota inspecionada contemplava apenas 41% da frota total da cidade de São Paulo. Durante 2010, toda a frota de aproximadamente 3,5 milhões deve, por lei, realizar a inspeção veicular ambiental, aumentando significativamente a base de veículos a serem inspecionados.

Um outro fato importante foi a oferta de ações. Executamos um aumento de capital em outubro com a emissão de 38,3 milhões de ações ordinárias ao preço de R$ 36 por ação, perfazendo um total líquido de captação para a Companhia de R$ 1,235 bilhão, cujo objetivo final é manter a estratégia de crescimento da nossa Companhia, sempre lembrando, com rentabilidade e disciplina de capital.

Com relação à alavancagem, atingimos uma importante conquista no fim de 2009 com o alongamento da nossa dívida. No final de 2009, a alavancagem da Companhia, medida pelo índice dívida líquida/EBITDA, atingiu 1,5x. E uma preocupação recorrente dos investidores durante o ano de 2009 era o financiamento de longo prazo do Rodoanel. Concluímos o desembolso desse financiamento em dezembro de 2009, mudando significativamente o perfil de nossa dívida.

O início desse financiamento com o primeiro desembolso ocorreu no mês de outubro através de uma emissão de debêntures no valor de R$ 750 milhões. Em dezembro concluímos a porção desse financiamento, que foi realizada com o BID e o JBIC e bancos comerciais, no valor de US$ 500 milhões.

Portanto, nossa dívida total, que ao final do 3T09 concentrava-se 52,7% no curto prazo, passou a registrar 80,5% no longo prazo, melhorando o perfil de amortização, e proporcionando maior flexibilidade e fôlego para participar de novas oportunidades.

Em relação aos dividendos, ressaltamos que pagamos em 30 de setembro de 2009 R$ 1.16 por ação como dividendos intermediários, relativos ao ano de 2009, e foi proposto o pagamento adicional de R$ 0.23 por ação a serem aprovados na próxima Assembleia Geral Ordinária. Dessa forma, atingiríamos um *pay-out ratio* de 89,7% em nosso lucro líquido.

É importante notar que mesmo em um ano que passou por uma crise mundial, nosso negócio demonstrou estar baseado em ativos com grande resistência a reveses econômicos, e pudemos manter nosso compromisso com o mercado em relação ao pagamento de dividendos. Portanto, reiteramos aqui nosso compromisso com o pagamento de, no mínimo, 50% de nosso lucro líquido anual como dividendos.

Esse trimestre foi marcado por um efeito não recorrente que reduziu o nosso lucro líquido. Em relação a esse efeito não recorrente, destacamos que é um efeito não caixa no exercício, decorrente do registro de multa e juros de passivos fiscais, em função da adesão da Companhia ao programa de descontos de multa e juros, e parcelamento de tributos federais dispostos na Lei 11.941.

O valor principal, da ordem de R$ 361 milhões, já havia sido reconhecido no balanço, e decorria de diferenças temporárias de impostos geradas pelo critério de contabilização de outorga.

Devido às condições atrativas do programa, a Companhia decidiu por aderir a esse, parcelando o total de impostos contabilizados em nosso balanço em até 180 parcelas mensais, iguais e consecutivas, atualizados mensalmente por juros simples com base na taxa Selic. Lembrando que, para finalização desse processo, ainda falta a homologação da receita federal, que deverá ocorrer em abril deste ano.

Falando um pouco de nossas perspectivas, o aumento de capital aumentou bastante nossa flexibilidade financeira, nos fortalecendo para um futuro que acreditamos ser bastante fértil em termos de oportunidades de investimento, com vista principalmente na necessidade de promover melhora significativas na infraestrutura nacional, para preparar o País para sediar a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016.

Entre os projetos que acreditamos que serão oferecidos na iniciativa privada, destacamos alguns. O primeiro é o Rodoanel, o Trecho Sul-Leste, como todos devem saber, o Governo realizou audiência pública em 20 de janeiro de 2010, e segundo informações divulgadas por jornais, o edital que deveria ser publicado hoje foi adiado.

O leilão estava marcado para o dia 27 de abril, e provavelmente essa data também deve mudar. Esse é um projeto de interesse da CCR, e vale lembrar que já operamos no trecho Oeste. Infelizmente não podemos divulgar mais informações, pelo fato do processo competitivo já haver se iniciado.

Convidamos aos interessados a acessar o site da ARTESP – www.artesp.sp.gov.br –para mais informações sobre o projeto. Lá existe o estudo de viabilidade com muito mais detalhes sobre tráfego, receita, investimento e etc.

Destacamos que o atraso na publicação do edital ou mesmo do leilão do Trecho Sul do Rodoanel não interfere na data de entrada da operação do Trecho Sul do Rodoanel, que é bastante importante para o Trecho Oeste.

Outros projetos que destacamos são: novas rodovias estaduais e federais; quanto aos programas no mercado primário, tanto no Estadual em São Paulo, com 14 lotes, quanto no Estadual de Minas, com 17 lotes, seguimos aguardando a publicação de novos resultados, sempre com foco na disciplina de capital e rentabilidade.

No entanto a Companhia está muito otimista com as perspectivas do setor no ambiente crescimento sustentável. Segundo informações públicas o edital deve ser publicado ao longo de 2010.

Há uma rodovia federal DA093 na Bahia que é um projeto que contempla 125 quilômetros de rodovias por um prazo de 25 anos e que teve seu edital publicado em janeiro de 2010. A entrega dos envelopes deverá ocorrer do dia 22 aos 24 de março de 2010 e o vencedor deverá ser anunciado no dia 25 de março de 2010, também é um projeto de nosso interesse.

Lembramos ainda que a Companhia acredita que o processo de consolidação do setor deve continuar e oportunidades no mercado secundário também se constituem em uma via de crescimento para a CCR. Após a oferta intensificamos nossos esforços sempre pautando pela disciplina de capital e em breve teremos novas informações.

Destacamos ainda que o projeto ViaQuatro, a linha amarela do metrô de São Paulo, é esperado iniciar operações comerciais no fim de março deste ano com abertura de duas estações, prosseguindo com a abertura de mais estações ao longo de 2010. Todas as seis estações planejadas para a primeira fase do projeto devem estar operacionais ao fim de 2010. Vale lembrar que o projeto ViaQuatro já executou grande parte dos investimentos consumindo nosso balanço e ainda não gerando caixa. Em 2011, esse projeto estará totalmente operacional.

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

Anderson Freitas, JPMorgan:

Bom dia. Na verdade eu teria duas perguntas, a primeira é mais simples, se vocês têm um *guidance* para aquilo que vocês imaginam pelo menos em termos de magnitude seja crescimento de tráfico para esse ano nas construções de vocês.

E a minha segunda pergunta é em relação ao CAPEX, eu vi que vocês não investiram tudo que previam nesse ano e obviamente postergaram um pouco para o ano que vem e isso justifica a maior parte do aumento. Mas, eu percebi que tem um aumento de um pouco mais de R$ 100 milhões de CAPEX na Nova Dutra comparado com a previsão que vocês tinham antes e na apresentação vocês não deixam claro se esse novo CAPEX é de uma recontratação, de investimentos novos ou o a que se refere, se é simplesmente postergação. Então, eu queria ter um pouco mais de detalhes ali, principalmente nessa parte da Nova Dutra. Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Olá, Anderson. Com relação a sua pergunta na parte de tráfego, a gente tem notado de fato uma recuperação bastante expressiva, agora já iniciada praticamente na segunda metade do 2T do ano passado, se acentuando em direção ao final do ano e se acelerando mais agora já no mês de janeiro e fevereiro. Ou seja, é uma tendência que realmente tem deixado a Companhia extremamente otimista com relação à performance desse ano, embora a gente tenha ainda um pouco mais de mês e meio do princípio do ano. As expectativas nossas são de que se essa tendência se confirmar efetivamente, nós teremos um grande resultado para 2010, o que não impede que em 2009, na nossa visão, o tráfego diante de todo o cenário desfavorável que começou o ano, nós atingimos um bom resultado também.

Então, a expectativa, eu não sei se o Marcos comentou um pouco antes, nós vimos que agora no mês de janeiro, o tráfego crescendo ao redor de 9% e a mesma situação que confirmamos na primeira metade do mês de fevereiro. Então, é uma tendência extremamente forte. A gente não tem informação ainda sobre o PIB provável ou projetado para o 1T, mas a gente tem algum conforto de que aquela relação histórica de tráfego considerando os números consolidados da ordem de aproximadamente 1,4x, 1,5x a elasticidade, e ele pode se repetir até ser superado caso essa tendência se confirme.

Em relação à segunda parte da sua questão, ou seja, o CAPEX. O que nós temos é de fato algo que se repete todo ano que é, digamos assim, um certo atraso do valor de investimento anunciado a ser cumprido nesse ano, acaba sendo regularmente postergado para o ano seguinte por diversos motivos. No caso agora de 2010, nós tivemos, digamos assim, nós herdamos um pouco mais de R$ 200 milhões de valor de investimento que deveriam ter sido executados o ano passado e não foram por essas

razões, e que acabou se acumulando sobre a previsão que nós tínhamos anteriormente para o ano de 2010.

Então, esse valor que nós temos hoje de quase R$ 1,5 bilhão, no fundo não está muito distante do que se você somar a diferença oriunda do ano de 2009 ao que nós já tínhamos informado para esse ano.

No caso particular da Nova Dutra, não tenho nada, respondendo objetivamente a sua pergunta, esse valor adicional não diz respeito a novos aditivos contratuais exceto aquele que já foi anunciado durante o CCR Day. Além disso, o que tem é que regularmente são feitas, digamos assim, reavaliações do estágio dos investimentos e se é necessário fazer algum tipo de ajuste, antecipação, postergação em relação aos compromissos contratuais. Então, não tem por assim dizer nenhuma grande novidade.

Anderson Freitas:

Está joia. Obrigado.

Caio Dias, Santander:

Bom dia a todos. A minha pergunta é sobre esse ajuste contábil que vocês fizeram em relação à adesão da Empresa ao REFIS. A minha primeira pergunta é: agora o balanço já está limpo? Ou seja, a gente pode esperar que nos próximos semestres não haja nenhum outro ajuste contábil semelhante não recorrente. E eu também queria mais detalhes, qual tipo de benefício além do parcelamento que a Empresa teve em aderir ao plano, se teve descontos sobre esse *liability* tributário e se poderia falar mais um pouco sobre essa decisão?

Carl Douglas:

Bom dia, Caio. Em relação a tua primeira pergunta, o que foi trazido, como foi explicado pelo Marcos, o principal dessa questão já era tratada com diferença temporária em nosso balanço, foi trazido para o balanço agora já contemplando os descontos de multa e juros aquilo que seria multi-juros dessa causa, da questão da parte tributária dos direitos de outorga.

Então, ainda de uma maneira geral, de uma área nacional, o processo de consolidação junto ao fisco desses *debts* que foram pleiteados pelas empresas em relação ao REFIS, a Lei 11.941, então o processo de consolidação, a expectativa é que isso se resolva até abril.

O que a Companhia baseada nas opiniões dos assessores legais entende e já está contabilizado e a nossa expectativa é de no máximo uma eventual sintonia fina nesse valor, nenhum de fato efeito relevante adicional.

Caio Dias:

OK. A minha outra pergunta, ainda em relação a esse ponto, naquele quadro da página 14 que vocês apresentam o ajuste que seria feito para o lucro para expurgar os efeitos não recorrentes, não caixa. Eu queria saber quais desses itens aqui entraram antes do EBITDA, ou seja, que afetaram o EBITDA, se eu não me engano acho que o terceiro, quarto e quinto item, certo?

Carl Douglas:

É, é especial em um valor muito pequeno do PIS/COFINS. Praticamente todo o valor não teve efeito de EBITDA.

Caio Dias:

Os encargos legais também? Acho que os encargos legais também afetam o EBITDA.

Carl Douglas:

Sim.

Caio Dias:

OK. Os demais são todos abaixo do lucro operacional.

Carl Douglas:

É, e o INSS também.

Caio Dias:

Entendi, o terceiro, quarto e o quinto. E uma última pergunta, desculpa o número de perguntas. A receita na ViaLagos deu um salto de 23%, eu entendo que parte deve ser por conta do feriado que acaba gerando turismo para região, teve mais algum outro efeito que beneficiou o tráfego na ViaLagos?

Marcos Macedo:

Oi, Caio. Não, basicamente a dinâmica da ViaLagos acaba sendo bastante sazonal por conta principalmente dos feriados, é uma estrada turística, então quando nesse trimestre você teve verão, você teve o maior número de feriados, tudo isso em um período de recuperação econômica que acabou tendo um efeito bastante positivo no tráfego da ViaLagos.

Caio Dias:

OK. Muito obrigado.

Fernando Gonçalves, Morgan Stanley:

Olá. Com relação aos novos negócios, a Controlar e a ViaQuatro, vocês têm algum *guidance* de receita para 2010? Vocês também têm um *guidance* de como vai ser a margem EBITDA para o início da operação do metrô? Obrigado.

Arthur Piotto Filho:

Um minuto, só estamos pegando a informação aqui, por favor. Vou começar pela parte do metrô. O metrô, para este ano, entrará em fase de operação inicialmente agora, no final de março, início de abril, com duas estações apenas. Ainda assim, essa operação será em fase experimental, não vai funcionar durante todo o horário comercial, funcionará a princípio em uma fase de testes inicial.

Em agosto, nós teremos a entrada de outras duas estações em funcionamento, e na virada do ano as últimas duas, perfazendo, então, as seis estações que compõe a fase um deste projeto.

Então, de fato, o projeto estará operacional em toda a sua capacidade na fase um a partir do ano de 2011, e mais uns anos à frente, por volta de 2013, nós temos prevista a entrada em operação da segunda fase. O que eu quero dizer com segunda fase é que outras cinco estações deverão estar operacionais. Isso, pelo menos, é o que está previsto no contrato de concessão.

Ocorre que a demanda que tem sido observada no sistema existente de metrô aqui em São Paulo tem sido bastante superior ao inicialmente projetado, o que pode levar a, talvez, alguma antecipação dessa data de 2013, em função exatamente deste maior nível de utilização.

Então, a ideia é que a partir de todo o sistema em funcionamento, a premissa básica do projeto é que nós teríamos algo perto de uma receita de R$ 300 milhões, e se considerarmos essa demanda adicional que tem sido verificada hoje, isso leva a uma majoração dessa receita em torno de 15%, em função exatamente dessa demanda produzida pela maior atividade econômica.

Em relação à margem, que você tinha me perguntado, se nós olharmos uma média de toda a vida do projeto, a margem dele se elevaria quando tiver também plenamente operacional de 75% até 80% de margem EBTIDA.

Sobre a Controlar, a previsão de receita para este ano é da ordem de R$ 100 milhões, considerando a participação da CCR, ou seja, 45% no capital da Companhia. Só para lembrar, a partir de 2010 toda a frota passa a ter a obrigação de ser inspecionada, o que significa, em outras palavras, que em relação ao ano passado nós teremos uma demanda de usuários três vezes superior.

Fernando Gonçalves:

Você tem um *guidance* de margem para a Controlar também?

Arthur Piotto Filho:

Da ordem de 45% a 50%.

Fernando Gonçalves:

Muito obrigado.

Ricardo Azevedo, Banco do Brasil:

Bom dia. São duas perguntas a respeito do Rodoanel. Primeiro, eu queria ter informações a respeito da TIR do Rodoanel do Trecho Oeste, se com o desembolso dos empréstimos ao final do ano a CCR já tem uma visão de se a TIR está dentro do planejado anteriormente a essa etapa do projeto.

E a segunda pergunta é a respeito das perspectivas da participação da CCR no Trecho Sul-Leste, e se já dá para ter uma ideia se a estrutura de financiamento para este trecho seria similar à que foi utilizada no Trecho Oeste.

Arthur Piotto Filho:

Em relação à sua pergunta, a TIR projetada obviamente está sendo prejudicada em função da redução de tráfego, que é, na verdade, fruto da crise que tivemos no ano passado. Então, não há como, neste momento, afirmar que a TIR é a mesma que imaginávamos esperar quando submetemos a proposta.

O que eu acho que vale um comentário nosso aqui é que o projeto claramente está em uma fase de *ramp-up.* Acho que ainda está muito cedo para afirmarmos ou dizer claramente que a TIR será menor ou maior. Também, ninguém esperava que a recuperação da economia e do tráfego ocorresse na velocidade que estamos observando.

Portanto, eu acho que uma visão nesse sentido é, antes de mais nada, um pouco prematura e ainda muito míope. A visão da Companhia é de que hoje a equação financeira que foi adotada para este projeto era a melhor equação que nós tínhamos; nós não tínhamos outra fonte de financiamento para isso aqui no Brasil e usamos um financiamento que já foi utilizado em vários outros projetos no início dos anos 2000, ainda final dos anos 90.

Então, a nossa perspectiva em relação ao projeto é extremamente otimista. As coisas estão caminhando para uma normalidade, em particular sobre a curva de tráfego, bastante rapidamente, o que nos deixa bastante confortáveis com relação a isso.

Aliás, eu queria fazer um comentário aqui de que o tráfego realmente não é um problema nesse projeto. Então, acho que quem mora aqui em São Paulo, de todos que estão ouvindo a ligação, sabem exatamente do que eu estou falando, e nós temos um conforto muito grande em relação a isso.

A questão do financiamento remete a uma situação de que é algo que tem que ser administrado. Obviamente, nós temos essa flutuação causada pelo financiamento em USD, isso é algo com que teremos que conviver por algum tempo. Esse financiamento é do tipo que eu posso pré-pagar, posso refinanciar, posso modificá-lo a qualquer momento, praticamente é isso, de modo que a Companhia entende ter uma solução de financiamento bastante boa para esse trecho que já administramos.

Com relação ao outro trecho, a essa próxima licitação do Sul-Leste, acho que existe uma diferença muito grande entre as duas propostas, entre os dois projetos, que em um você tinha uma outorga muito grande e tinha pouco investimento a ser realizado, e o outro é exatamente o oposto, você tem pouca outorga e tem muito investimento a ser realizado, o que obviamente leva para uma solução do tipo BNDES, ou seja, o valor da outorga que é a parte dessa necessidade de capital que o BNDES não financia pode, de certa forma, ser financiado ou no mercado de capitais, ou com o caixa forte da Companhia, enquanto a grande demanda de capital que é o financiamento para fazer a construção do Trecho Leste, esse sim tem total capacidade de ser financiado pelo BNDES.

Então, eu entendo que a solução necessariamente irá passar, qualquer que seja o financiamento, sendo denominado em Reais.

Ricardo Azevedo:

OK. Obrigado.

Luciana Puccetti, Itaú:

Boa tarde. Eu queria comentar com vocês uma variação que percebemos nas despesas administrativas, mais especificamente em outros custos. Estou comparando aqui especialmente com o 3T. Eu entendo que tem um efeito não recorrente da ordem de R$ 8 milhões, mas eu percebo uma variação de 20 contra o 3T. Então, se vocês pudessem comentar exatamente quais são essas diferenças e qual seria o patamar recorrente esperado para frente.

Arthur Piotto Filho:

Luciana, nós não temos essa comparação preparada à mão para lhe dar essa informação com absoluta certeza. Eu me comprometo a verificar isso e depois lhe informar, e a todos os demais na ligação que eventualmente tenham interesse.

Mas uma possibilidade pode ser a contabilização de parte daqueles investimentos que tem o regulamento do tráfego, que habitualmente acabam sendo registrados agora, nesse último trimestre. Eu vou verificar essa informação e retorno para você.

Luciana Puccetti:

Está ótimo. Obrigada.

Caio Dias, Santander:

Arthur, só mais uma pergunta, rápida: o início de operação do Trecho Sul está agendado para quando, mesmo?

Arthur Piotto Filho:

Caio, a informação que nós temos é agora, final de março, começo de abril.

Caio Dias:

OK. Obrigado.

Operadora:

Encerramos neste momento a sessão de perguntas e respostas. Gostaria de passar a palavra ao Sr. Marcos Macedo para as considerações finais.

Marcos Macedo:

Uma vez mais, juntamente com os demais integrantes da CCR, gostaria de agradecer pelo tempo e interesse na Empresa. Por favor, não hesitem em contatar qualquer um de nós caso vocês tenham dúvidas adicionais. Nossas informações de contato estão disponíveis em nossos *releases* e em nosso *website*, www.grupoccr.com.br/ri. Lá você poderá encontrar informações adicionais sobre nossa Companhia.

Muito obrigado, e 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."