



Operador:

Bom dia senhoras e senhores e obrigado por aguardarem. Sejam bem-vindos à videoconferência da CCR S.A. para discussão dos resultados referentes ao 1T24.

Informamos que a apresentação está sendo gravada e traduzida simultaneamente. A tradução está disponível clicando no botão *Interpretation*. Para aqueles ouvindo a videoconferência em inglês, há a opção de silenciar o áudio original em português, clicando em *mute original audio*.

Antes de prosseguir, gostaríamos de esclarecer que eventuais declarações que possam ser feitas durante esta videoconferência, 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.

Gostaria agora de passar a palavra para o Sr. Miguel Setas, CEO do Grupo CCR. Por favor, Sr. Miguel, pode prosseguir.

Miguel Setas:

Olá a todos. Bem-vindos à videoconferência de resultados do 1T24 do Grupo CCR. Estou aqui hoje, com o CFO da Companhia, Waldo Perez e com a Diretora de Relações com Investidores, Flavia Godoy. E estamos aqui para vos dar um resumo executivo daquilo que foram os destaques neste 1T24.

É um trimestre, como veremos na sequência, de resultados sólidos, com crescimento de demanda em todos os modais, em rodovias, mobilidade urbana e aeroportos, que se traduziu em um aumento de EBITDA, vamos ver na sequência, de cerca de 4,6%, e um aumento do resultado líquido, 42% de aumento em relação ao 1T23.

Neste trimestre também, demos sequência ao nosso trabalho de otimização da estrutura de custos, plano de eficiência, que faz parte, como sabem, como se recordam, do nosso Programa de Aceleração de Valor, o PAV, que assenta em seis pilares estratégicos, que nós comunicamos ao mercado no último CCR Day, no dia 28 de setembro do ano passado, e que se traduziu em 25 projetos que estão neste momento em execução, de transformação e de aceleração da agenda de criação de valor.

Um desses projetos é o plano de eficiência, que se traduz, neste trimestre, com a continuidade do nosso controle de custos, estamos com um *ratio* de OPEX caixa sobre receita líquida ajustada, de 40,7%, o que representa uma redução de 1,5p.p. em relação ao 1T do ano passado.



Uma palavra também de destaque, para a conclusão do financiamento de longo prazo da ViaMobilidade Linhas 8 e 9, com o desembolso de R\$1,2 bilhão, correspondentes à quarta emissão de financiamento deste ativo. O Waldo Perez, mais à frente, vai dar o destaque no contexto daquilo que foram os eventos mais relevantes deste trimestre.

Finalmente, comentar que no passado, dia 18 de abril, foi realizada a Assembleia Geral de Acionistas, que aprovou a distribuição complementar de dividendos no valor de R\$536 milhões, que perfaz um dividendo total de R\$852 milhões, relativos ao ano de 2023, que corresponde a um *payout ratio* de 50%. Este *payout* é, precisamente, como sabem, o *target* da nossa política de dividendos, que foi cumprido de forma rigorosa neste ano de 2024, relativamente ao ano de 2023.

Nessa mesma Assembleia Geral, foi confirmada a renovação do mandato do nosso Conselho de Administração, e ainda, já em uma reunião de Conselho subsequente, na primeira reunião do Conselho posterior à Assembleia Geral, foi confirmada a eleição da Diretoria Executiva por um mandato de dois anos.

Essa Diretoria Executiva tem agora mais uma cadeira, passaram a ser sete Vice-Presidentes, e essa cadeira é de Pessoas e Desenvolvimento Organizacional, que passou a ser ocupada pela nosso colega recém chegada ao Grupo CCR, Raquel Cardoso, a quem damos as boas vindas, naturalmente, e que, como nós sabemos, é uma executiva muito experiente nesta área, e vai nos permitir um avanço qualitativo significativo na agenda de gestão de recursos humanos.

E finalmente, terminaria dizendo que o plano de reciclagem de capital da Companhia continua em marcha. Nós concluímos, neste trimestre, o contrato de venda da Samm, como sabem, a nossa operação de fibra ótica à Megatelecom, pelo valor de R\$100 milhões. Essa operação, essa transação, faz parte daquilo que é o nosso programa de reciclagem de capital e que terá continuidade nos próximos trimestres, de acordo com o nosso plano estratégico.

Portanto, em resumo, um trimestre sólido, com números muito saudáveis, com crescimento de demanda, crescimento de EBITDA, crescimento de lucro líquido de dois dígitos, muito alto, e que no fundo mostra, enfim, a solidez dos resultados da Companhia e preparação para os próximos trimestres, para continuarmos a entregar aquilo que é a nossa visão estratégica.

Passo a palavra ao Waldo Perez, que agora entrará um pouco mais no detalhe dos nossos resultados. Waldo é com você.

Waldo Perez:

Muito obrigado, Miguel. Vamos agora falar sobre os destaques financeiros do 1T24. Como podem ver, tivemos um crescimento muito robusto em relação à demanda, em todos os nossos modais. Rodovias cresceu 6% de veículos equivalentes, aqui, destaque para pesados, com crescimento de 7,4% no período, 3,1% desse aumento referido pela cobrança do eixo suspenso.

E também tivemos um forte desempenho na AutoBAn, SPVias e RodoAnel Oeste, que foram favorecidas pelo forte fluxo de exportação de açúcar em níveis recordes no 1T24. Veículos de passeio também teve uma performance importante, houve um aumento de 4,4% no



período e parte desse crescimento foi devido ao efeito do feriado da Páscoa, que esse ano veio mais cedo do que no ano de 2023.

Mas o que é importante destacar é que o patamar atual de movimentação nas nossas rodovias, representa um nível recorde de movimentações das concessionárias da Companhia. Então é um marco bastante significativo para o Grupo CCR.

Na Mobilidade, tivemos um crescimento de 5% na demanda de passageiros, aqui vale destacar a adição de duas novas estações no Metrô Bahia, que é o Tramo 3, que trouxeram um aumento de 10% na demanda no Metrô Bahia, e na ViaMobilidade, Linha 5 e ViaQuatro, aumento de 10,6% e 3,7%, respectivamente. Esses incrementos ligados ao comércio e também atividades presenciais que continuam a retornar.

Olhando para o nossa plataforma de Aeroportos, um crescimento de 7% de passageiros, um bom desempenho nessa demanda internacional, especialmente na Aeris e em Curaçao. Em Aeris, tivemos um crescimento de 17% da demanda internacional e em Curaçao, um expressivo 38%. E aqui vale destacar novas rotas, que foram três em Aeris e duas rotas novas internacionais em Curaçao, que foram todas iniciadas a partir do 2T23.

Nos Aeroportos Domésticos, tivemos um aumento de ocupação dos voos, em vários aeroportos do Bloco Sul e Central e vale destacar BH Airport, onde tivemos um aumento de 28% na oferta de voos domésticos e 122% de aumento na oferta de voos internacionais. Aqui, sobretudo em função de seis novas rotas internacionais iniciadas ao longo de 2023.

Quando olhamos para custos, tivemos uma redução de 1,5p.p. no índice de OPEX caixa sobre receita líquida ajustada. Lembrando aqui que esse índice considera controladas em conjunto. Então, essa redução comprova que estamos no caminho certo quanto ao nosso plano de eficiência, já comentado pelo Miguel no início.

Olhando aqui a evolução, trimestre contra trimestre, os principais detratores foram serviços de terceiro, em função do aumento de R\$34 milhões com a recuperação de pavimento da MSVia, necessário para ter índices de performance conforme contrato, e R\$14 milhões com serviços de limpeza e segurança nas Linhas 8 e 9, Bloco Sul e Central, muito em função de todo o investimento que está sendo feito nesse momento nessas concessionárias.

O custo de pessoal, tivemos um impacto de R\$32 milhões do PLR, e esse PLR como resultado da boa performance da Empresa em 2023. E também tivemos um dissídio médio que gerou R\$28 milhões em aumento com esse custo nesse trimestre, vis-à-vis o 1T do ano passado.

Também vale a pena mencionar que tivemos uma melhoria na qualidade dos nossos serviços médicos através da internalização das equipes do atendimento pré-hospitalar. Isso teve um aumento de R\$4 milhões. Contudo, com isso também tivemos uma redução equivalente em despesas em outros custos. Então, uma internalização relativamente neutra, em termos de impacto no resultado, contudo, muito positivo para o atendimento dos nossos clientes.

Olhando os custos não caixa, vale a pena mencionar não recorrentes, os não recorrentes são R\$163 milhões e aqui é o investimento na Via Oeste que vem sendo feito, que está sendo contabilizado como despesa e, portanto, ele é não recorrente na visão de resultado da CCR.



Então determinamos um resultado bastante forte, olhando EBITDA, alcançamos R\$2 bilhões em EBITDA ajustado consolidado para o trimestre, um crescimento de 4,6% neste trimestre vis-à-vis o mesmo trimestre do ano passado, sendo que, Rodovias com 5% de aumento, Mobilidade teve um decréscimo de 2%, mas aqui muito devido à redução da receita do ativo financeiro, que foi impactado pelo IPCA menor neste trimestre do que no 1T23.

Contudo, quando olhamos o impacto da demanda de outras receitas comerciais no EBITDA, esse foi um aumento de 6%, o que mostra a importância do crescimento de passageiros e da evolução das nossas receitas comerciais dessa atividade.

Aeroportos, entre demanda e um forte controle de custos, um aumento de 33% no EBITDA. Então um resultado que nos deixa bastante felizes com a performance do nosso portfólio de Aeroportos como um todo.

Esse desempenho forte, operacional, no EBITDA, carrega para o lucro líquido, quando olhamos o lucro líquido ajustado da CCR, houve 42% de crescimento, trimestre contra trimestre e chegamos a um lucro líquido ajustado de R\$449 milhões. Aqui no resultado, vale destacar que no resultado financeiro o mesmo foi 5,8% menor, muito em função da redução do CDI no período.

E aqui vale destacar que parte disso não é despesa financeira, R\$64 milhões desse valor é a despesa da outorga de BH Airport, que, por sua vez, também reduziu em R\$6 milhões devido ao menor IPCA entre os períodos. Então, um resultado bastante importante e uma melhoria trimestre contra trimestre no nosso resultado operacional.

Olhando para o investimento, continuamos focados na assertividade de execução do CAPEX. Terminamos o trimestre com R\$1,25 bilhão de investimento, muito próximo ao que estava previsto. A maior relevância do investimento aqui em Rodovias, sendo que ViaCosteira e ViaSul tiveram a maior representatividade. ViaCosteira com implementação de vias marginais na BR 101, na ViaSul, manutenção de pavimento e implantação de acessos e retornos da BR 101.

Na mobilidade urbana, tivemos investimentos no material rodante, já temos 21 novos trens nas Linhas 8 e 9, dos 36 que estamos por receber no total da Alstom, e estamos dentro do cronograma previsto para o ano de 2024, que é uma notícia bastante positiva para o Grupo.

Em Aeroportos, continuamos focados na entrega da fase 1B, que termina em novembro desse ano. Com isso, investimentos no bloco Sul e Central, em obras de melhorias nos terminais de embarque e adequações de infraestrutura nesses dois blocos. Então, um trimestre bastante importante em termos de execução.

Olhando para o nosso balanço, fechamos o trimestre com uma alavancagem controlada, um alongamento no perfil da dívida, que é algo que nós viemos trabalhando já há muitos trimestres, e com o risco cada vez mais controlado, o risco de refinanciamento aqui.

3,0 é o índice de dívida líquida sobre o EBITDA, no qual fechamos o trimestre, ou seja, 5 trimestres com esse nível bastante constante e adequado. Uma dívida líquida para o Grupo, de R\$23,9 bilhões. E quando olhamos a dívida líquida na Holding, uma redução de 42% em comparação com o 1T23, onde fechamos esse trimestre com R\$3,6 bilhões.



Como podem ver no quadro também, o cronograma de amortização, cada vez mais linear, com uma posição de caixa de R\$8,1 bilhões no final do trimestre, ou seja, uma posição muito robusta, em relação aos vencimentos nos próximos dois a três anos, 43% dos nossos vencimentos a partir de 2032.

E quando olhamos os R\$4,2 bilhões ainda por amortizar, em 2024, 1,7 bilhão, são os empréstimos ponte contratados para as Linhas 8 e 9 e RioSP. Desse valor, R\$600 milhões já foram pagos no 2T24 e os R\$1,1 bilhão que corresponde a RioSP, devem ser refinanciados nos próximos dois trimestres, com uma dívida de longo prazo, que deve concluir o refinanciamento da RioSP. E com isso, fecharemos o ano com uma posição bastante confortável e sólida do nosso perfil de amortização de dívida.

Aqui vale um destaque para duas captações, ou seja, houve um desembolso no Bloco Sul, da dívida contratada com o BNDES em 2023, R\$100 milhões. E nas Linhas 8 e 9, conforme o Miguel mencionou na sua fala no início, nós concluímos o financiamento de longo prazo das Linhas 8 e 9, com uma menção a mercado, de R\$1,25 bilhão. Com isso, concluímos a captação necessária para todos os investimentos a serem feitos nesta concessionária, o que é algo bastante positivo para o nosso perfil financeiro.

Em resumo, neste trimestre, tivemos uma performance muito positiva, lembrando, crescimento de 4,6% de EBITDA ajustado, 42% de crescimento no lucro líquido ajustado. E como podem ver aqui, uma posição financeira robusta. Alavancagem e risco financeiro controlado, tudo isso posicionando a CCR para o crescimento.

Com isso concluo minha fala e retorno a palavra para o operador, para a sessão de perguntas e resposta. Muito obrigado.

Miguel Setas:

Eu queria iniciar esta sessão de perguntas e respostas, começar por deixar aqui um registro de condolências, em nome do Grupo CCR, às famílias das vítimas da calamidade que nós estamos acompanhando no Rio Grande do Sul e também expressar a nossa solidariedade para com as populações, que neste momento enfrentam esta situação tão difícil.

E dizer-vos que o Grupo CCR mobilizou todos os seus recursos disponíveis, de resgate em particular, temos dois helicópteros, temos equipes de resgate que estão atuando localmente no Rio Grande do Sul, tentando amenizar o impacto desta grande calamidade pública e, portanto, queria deixar aqui essa nota de condolências e de solidariedade antes de iniciarmos o nosso diálogo com a nossa comunidade de investidores.

Fernanda Recchia, BTG:

(20:40-20:55 falha no áudio) Bom dia. Obrigada por pegarem minha pergunta. Gostaria de começar falando sobre os leilões. A CCR adotando uma postura mais conservadora, em especial no TIC, no litoral paulista. Olhando para frente, nós temos alguns outros leilões importantes, como os lotes do Paraná 381, ViaOeste. Eu queria ouvir um pouco de vocês, como nós deveríamos esperar a postura da CCR, se a expectativa é ter uma postura um pouco mais agressiva ou continuar com esse *approach* mais cauteloso.



O segundo ponto, eu queria tocar na questão das chuvas do Rio Grande do Sul, se vocês puderem passar uma estimativa de quando vocês deveriam voltar a cobrança da ViaSul, e ali vocês comentam também que acionaram o seguro de vocês, com relação a perda de receita. A expectativa é receber alguma coisa em *cash*? O que vocês estão negociando com a seguradora? São esses dois pontos. Obrigado.

Waldo Perez:

Bom dia, Fernanda. Obrigado pelas perguntas. Começando pela sua primeira, o início não estava muito claro, mas eu acho que entendi o contexto, sobre alocação de capital. Nós continuamos olhando todas as oportunidades nos modais nos quais operamos. Então, todas as últimas licitações relevantes, sejam de Rodovias ou de Mobilidade Urbana, têm sido analisadas com muito critério, sempre olhando a relação risco retorno.

E você tem razão, ainda temos por vir uma série de novas oportunidades nos próximos 18 a 24 meses, 11, 12, 13, aqui em São Paulo, é certamente uma oportunidade na qual já estamos debruçados, olhando com muito carinho. Então, é outra licitação bastante importante, que achamos que pode ser adequada para o Grupo CCR participar.

E em Rodovias, teremos também algumas licitações de porte relevante, Nova Raposo, Sorocabana, no Estado de São Paulo, BR 381 é uma que nós já estamos olhando há muito tempo e esperamos que a relação risco retorno dessa oportunidade venha de uma forma mais adequada.

E do Paraná, como vocês sabem, tem quatro lotes ainda por vir, os quais também nós já estudamos os primeiros dois lotes, decidimos não participar, mas certamente vamos olhar esses novos.

Então, estamos com uma posição adequada com o nosso balanço. Acho que nos proporciona buscar o crescimento. Vamos continuar sendo seletivos, ou seja, só indo atrás daquelas oportunidades que, primeiro, são relevantes para o Grupo, façam a diferença e estão na relação risco retorno adequado para o Grupo.

Com relação à sua pergunta dos impactos da chuva, vou passar para o Miguel falar sobre essa situação.

Miguel Setas:

Obrigado, Waldo. Fernanda, várias considerações, primeiro, nós entendemos e já tivemos sinalização do poder concedente, que este evento é um evento de força maior, que ele vai ensejar, naturalmente, um processo de reequilíbrio econômico do contrato. Portanto, do ponto de vista do balanço do contrato, entendemos que haverá uma compensação por parte deste processo de reequilíbrio.

Em relação aos seguros, nós temos duas apólices que estão sendo acionadas, uma apólice que visa compensar os danos materiais da infraestrutura, uma apólice muito robusta, em um valor muito adequado, e que entendemos que vai ser plenamente suficiente para atender àquilo que são os impactos desta crise.



E uma segunda de lucros cessantes, que também entendemos que poderá vir a ser acionada, em função desta suspensão de cobrança nos pedágios da rodovia ViaSul, da 386 no Rio Grande do Sul. E, portanto, neste momento, a nossa equipe financeira está a iniciar este processo de regularização do sinistro e é algo, como nós sabemos, que levará algum tempo, algumas semanas, alguns meses, para que possa ter uma conclusão efetiva.

Mas do ponto de vista econômico, nós estamos bastante tranquilos com as implicações daquilo que, claramente, é um evento de força maior.

Filipe Nielsen, Citi:

Oi, pessoal bom dia. Obrigado por pegarem a minha pergunta. Eu tenho duas aqui. Uma referente a trajetória de otimização de custos, vocês falaram de redução de 1,5 pontos na razão de custo caixa, eu queria entender se essa trajetória está dentro do esperado. Se vocês veem essa trajetória rampando, e se está tudo de acordo com o que é o plano da Companhia para essa meta que vocês passaram de curto prazo

E a segunda pergunta, é em relação ao CAPEX, nós queríamos entender se esse nível de CAPEX que vocês falaram que está dentro do esperado para esse trimestre, nós podemos entender isso como uma curva que continua rampando ao longo deste ano. E se ~~tem~~ vocês têm alguma visão de algum atraso de CAPEX que tenha acontecido recentemente, talvez relacionado com essa tragédia que está acontecendo no Sul ou algum outro evento.

E o quanto vocês esperam, talvez, de algum atraso de CAPEX do *guidance* deste ano. Obrigado.

Waldo Perez:

Perfeito, Felipe, obrigado pelas perguntas. Em relação a otimização de custos, conforme nós colocamos no passado recente, a nossa ambição de chegar em um índice de OPEX caixa sobre receita líquida é de 38%, e quando eu falo 38% é chegar de uma forma consistente de forma que esse número esteja solidificado.

Nós, no ano passado, chegamos a definir essa ambição, passamos, desde setembro do ano passado até março deste ano, detalhando cada iniciativa e plano de ação para poder alcançar e capturar essa redução de custos. Então, o que vocês veem aqui no 1T já era algo que vinha em progresso, mas ainda é o início de um programa que buscamos acelerar.

É um programa que, de novo, nós esperamos que nos próximos, ~~até, três~~ até três anos, cheguemos nesse índice de custos. Então, estamos no trajeto certo, está dentro do planejado, da expectativa e esperamos poder ter uma evolução importante nos próximos trimestres.

Miguel Setas:

Aqui talvez, se me permite um comentário Waldo, nós, este trimestre, contrariamente ao que fizemos no ano passado, fizemos o pagamento de PLR nesse primeiro período do ano e, portanto, quando nós tiramos, simplesmente, esse efeito de acréscimo da PLR em relação ao ano anterior, o *ratio* de OPEX caixa sobre receita líquida fica basicamente estabilizado.



Então alguns eventos que marcaram o 1T, que prejudicam um pouco a comparação com o trimestre anterior com o fechamento do ano.

Waldo Perez:

Em relação ao CAPEX, vocês não têm a visibilidade do avanço físico, vocês só veem o financeiro, que é um resultado disso. Mas neste trimestre nós começamos melhor do que começamos no 1T do ano passado. Então isso nos mostra uma evolução na nossa gestão, e assertividade do CAPEX, então ela está dentro do que é prevista.

Sim, deveria haver um *ramp-up* durante o resto do ano, para podermos chegar nos números que foram comunicados no nosso planejamento orçamentário para o ano. E onde há um ponto de atenção, sim, é no investimento na ViaSul, que, dada a situação calamitosa pela qual o Estado passa, é inviável seguir adiante com a mobilização de recursos, de obras, pessoas.

O foco hoje é restabelecer a situação normal no Rio Grande do Sul. Então, lá, sim, acho que pode ser que haja algum atraso. Lembrando que esse é um evento de força maior, então não deveríamos ter o impacto em termos de multas ou penalidades no nosso contrato.

Guilherme Mendes, JP Morgan:

Oi, bom dia, Miguel, Waldo, Flávia. Obrigado pela oportunidade, e se me permitir um *follow up* aqui na questão da tragédia do Sul. O primeiro ponto, na ViaSul, se tem alguma questão mais estrutural na infraestrutura do projeto, se danificou de alguma maneira ou se é mais uma questão da não cobrança dos pedágios. E só para confirmar se tem algum impacto nos aeroportos da região do Bloco Sul.

E um segundo ponto, sobre a MSVia, se puderem dar um *update* no processo de discussões com o poder concedente. Obrigado.

Miguel Setas:

Obrigado, Guilherme. Primeiro, começando por aeroportos, efetivamente, como sabem, nós operamos três aeroportos no Rio Grande do Sul. Eles não têm nenhum impacto desta crise por agora. Enfim, as previsões meteorológicas, vão sendo atualizadas hora a hora. [EE](#), portanto, é uma situação que nós estamos atentos para acompanhar toda a evolução do cenário de crise. Mas por agora, não há nenhum impacto nesses três aeroportos.

Em relação à rodovia, ela tem alguns pontos de obstrução, esses pontos têm vindo já a ser desobstruídos com as nossas equipes de conserva. Nós temos cerca de 100 pessoas já mobilizadas para fazer essa limpeza da rodovia.

Temos dois pontos de maior preocupação, dois pontos críticos, onde nossa equipe de engenharia está fazendo a avaliação das condições, da infraestrutura, enfim, dos danos provocados pela força das águas e dos deslizamentos de terra que ocorreram e, portanto, neste momento, seria prematuro dizer já qual é o diagnóstico final.

Mas temos já todo o nosso contingente de engenharia fazendo essa avaliação. Estamos no processo de avaliação das condições de infraestrutura.



Waldo Perez:

Com relação a MSVia, Guilherme, o prazo dos 90 dias terminava essa semana, as conversas têm andado de forma bastante produtivas. O TCU optou por analisar a situação por mais 30 dias. Então temos mais 30 dias, ou até 30 dias, para haver uma conclusão desse projeto. Mas, por hora, tudo indica que teremos mais uma resolução que será interessante para a CCR, para o poder concedente e para a sociedade como um todo.

Então, estamos bastante positivos e engajados em chegar em um acordo com relação a repactuação do contrato da MSVia.

André Ferreira, Bradesco BBI:

Bom dia, pessoal. Obrigado pelo espaço e parabéns pelo resultado. Dois pontos que são até continuidade de perguntas já foram feitas. A primeira voltando no plano de otimização de custos, vocês comentaram do aumento de custo com serviços de terceiros, vindo da MSVia, Linhas 8 e 9, e algumas outras concessões, que acabaram impactando o indicador de OPEX caixa sobre a receita líquida.

Mas eu queria entender o quanto essa necessidade maior de serviço de terceiros deve permanecer nos próximos trimestres. E como consequência, como fica esse *ratio* para o restante do ano.

E a segunda pergunta, voltando no ponto da MSVia, nós temos escutado que nesse processo, pelo menos o que está sendo discutido para outros projetos, o ativo é oferecido ao mercado antes da decisão de ficar com o atual operador. Então, se puderem comentar alguma coisa sobre isso, e dadas as possíveis obrigações de CAPEX, dessa repactuação, como deve ficar a alavancagem no restante de 2024 e 2025. Obrigado.

Waldo Perez:

Perfeito. Com relação aos custos, os aumentos que nós tivemos, em termos de serviços e também serviços de limpeza foram, primeiro, no Metrô Bahia, dado que nós temos estações novas no Tramo 3, então é natural você ter um aumento de custos, dado que você tem uma operação nova, com receita nova. Então daí vem isso.

Em Aeroportos e Linhas 8 e 9, muito em função das obras. Então, dado que nós temos uma série de obras, isso requer uma atenção maior em termos de segurança, vigilância e limpeza dos locais para que os nossos clientes sejam bem atendidos.

Então, acho que isso, sim, deve perdurar durante esse período de obras e esperamos que quando terminem, que volte a uma normalidade em termos da nossa operação.

Miguel Setas:

Sobre a segunda pergunta, relativa a MSVia, nós estamos dentro do prazo regulamentar de debate, de análise com o TCU e diríamos que estamos próximos de uma conclusão. A possibilidade de uma licitação tem vindo a ser veiculada pelos órgãos de comunicação, acho



que é algo que não está definitivamente encerrado essa possibilidade, mas aparentemente existe essa intenção.

Waldo Perez:

Eu acho que se eu puder agregar. Com relação à tua pergunta de alavancagem, André, você sabe, nós não damos *guidance* de alavancagem futura. Mas o que eu posso dizer é que quando nós propusemos, em conjunto com o Ministério e a Secretaria, a repactuação da concessão, e que tem uma série de investimentos, e sim, portanto, uma alavancagem adicional nessa concessão para poder executar esses investimentos.

Isso foi incorporado no nosso planejamento financeiro para a CCR, e isso também é considerado cada vez que nós analisamos novas oportunidades de licitação, como uma alavancagem futura que não deve ser desconsiderada. Então, essa análise é feita, ela é considerada para as novas licitações e veremos como termina a situação.

Mas vocês viram que nós já viemos participando das licitações recentes, pretendemos participar de novas licitações, então estamos bastante confortáveis que temos o poder de fogo e a capacidade financeira de ser competitivos.

Rogério Araújo, Bank of America:

Bom dia, obrigado pela oportunidade. Primeiro, um *follow up* em relação a corte de custos, vocês já estão na metade do caminho dos três pontos, é saber se de alguma forma isso veio antes do esperado para a Companhia e também se existe espaço para surpresa positiva, tanto em termos de *timing*, vocês tinham falado até três pontos até 2026, como também em termos de magnitude.

E um segundo ponto que eu queria explorar é a participação minoritária desse trimestre, que veio um pouco diferente dos últimos. Ela vinha em uma média dos 40 milhões de despesa por trimestre, ela veio agora 3 milhões positivo. E é só entender se teve algum não recorrente, algum prejuízo não caixa ou caixa, em alguma das concessões e o que foi exatamente. Se teve alguma coisa atípica. Muito obrigado.

Waldo Perez:

Perfeito Rogério, obrigado pelas perguntas. Com relação ao nosso foco no plano de eficiência, conforme eu mencionei, nós estamos dentro do que estava planejado. Esperamos ter, sim, uma evolução e avançar em direção a captura do indicador que nós colocamos como nossa ambição. Então estamos engajados para isso.

Eu posso te assegurar que, do ponto de vista do Miguel e meu, se nós pudermos fazer isso nos próximos oito meses fá-lo-emos. Mas tudo tem que ser feito com cadência, com foco, assegurando que nós continuaremos prestando serviços de forma adequada, zelando pela segurança dos nossos clientes. Então é um equilíbrio, é encontrar esse equilíbrio. Mas eu posso te assegurar que se pudermos ter uma surpresa positiva, sim, o teremos.

Flávia Godoy:



A segunda pergunta é sobre o impacto dos minoritários. Olá Rogério, bom dia a todos, obrigada por mais uma conferência de resultados. Quando nós comparamos os períodos, não notamos nenhum movimento muito atípico, acho que essa melhora vem muito do melhor desempenho operacional da Companhia, e também uma combinação de resultado operacional, performance das movimentações, combinada com a melhora de resultado financeiro.

Acho que não teve nada muito atípico ou que ressaltasse nas nossas avaliações.

Alberto Valério, UBS:

~~Bom dia pessoal~~ Bom dia, pessoal, obrigado pela oportunidade, Waldo, Setas, Flávia. Dois pontos aqui do meu lado. Primeiro com o *pipeline* de leilão do governo, o que vocês acham que pode sair, nós vemos as duas empresas listadas com um *topline* robusto, de *backlog*, que vocês já conquistaram para fazer para frente, nós não vemos tanto espaço para mais novos projetos, tanto para a CCR quanto para a (42:06)ECOR. Vocês veem novos *players* entrando com esse mercado, vamos dizer assim, com a janela um pouco fechada para a emissão de capitais.

E o segundo ponto também naquele *guidance* do CCR Day, eu cheguei a comentar com a Flávia em uma das nossas reuniões, como vocês estão vendo para diminuir a tarifa efetiva de Imposto de Renda, que ainda continua um pouco acima da expectativa. Essas são as minhas duas perguntas. E obrigado de novo por me dar essa oportunidade.

Miguel Setas:

Sobre o primeiro, nós estamos acompanhando a *pari passu* os anúncios do governo, tanto do Governo Federal, como dos governos estaduais, em particular aqui em São Paulo, onde temos identificado um conjunto de projetos interessantes. A nossa expectativa é que há projetos que já estão bem identificados, que devem vir a mercado nos próximos meses, BR 381, os próprios dois lotes do Paraná, que também já estão anunciados.

Aqui em São Paulo, como sabemos, o projeto da Nova ViaOeste e, portanto, da Nova Raposo e da Sorocabana, que antecipamos, que venham para mercado mais no final do ano. Portanto, estes são, talvez, os principais projetos na área de rodovias, que nós identificamos. E em um ambiente competitivo que eu acho que os últimos leilões já deixaram bastante bem caracterizado.

Ou seja, há um conjunto de novos *players* mais ativos e ~~empresas mais com~~ (43:53) financeiro, algumas empresas no setor de construção, ~~ee~~, portanto, entendemos que este alargamento do ambiente competitivo, acho que é natural, um segmento com tantas oportunidades, como é o segmento de rodovias no Brasil, e não antecipamos que nos próximos leilões haja uma alteração muito radical desse ambiente.

Temos de ter em conta que alguns destes projetos são de grande magnitude, são de grande escala e, portanto, isto talvez limite um pouco mais o acesso de empresas com balanços menos estruturados ou com condição financeira menos robusta, como são os *players* tradicionais.



Mas enfim, a nossa avaliação para os próximos certames é de uma certa continuidade em relação aquilo que nós já assistimos nos últimos leilões.

Waldo Perez:

Alberto, então, com relação a alíquota efetiva, nós já viemos há alguns anos trabalhando com muito foco na redução dessa alíquota, que ela tem efeitos que são, em parte estruturais, e em partes que nós podemos controlar. Então, com o projeto que nós iniciamos em 2020, se eu me recordo corretamente, tudo o que estava sob nosso controle, nós estamos atuando e viemos melhorando cada vez mais essa alíquota e assim evoluindo com o mesmo.

Temos efeitos estruturais, que são aquelas concessionárias que, infelizmente, têm prejuízos acumulados, que não podem ser recuperados. Então eles têm um impacto relevante. A MSVias é um caso, Barcas é outro, ViaOeste é outro, dado que nós estamos contabilizando todo o CAPEX como despesa.

Mas se você olhar aqui, MSVia, deveríamos estar resolvendo isso nos próximos meses, ViaOeste finaliza no 1T do ano que vem, Barcas também deveria ser devolvido para o Governo do Estado no 1T do ano que vem. Esses pontos estruturais devem desaparecer do nosso balanço e com isso, deveríamos ter uma melhoria importante da alíquota efetiva.

Aí onde é outro componente que nós estamos atuando, a alavancagem na *Holding*, a despesa financeira lá não é fiscalmente eficiente e por isso que nós estamos trabalhando na redução da nossa dívida líquida na *Holding*, ajuda o fato que o custo financeiro, seja Selic, IPCA vem caindo, então ajudando com a despesa financeira na *holding*.

Mas isso é algo que é mais longo prazo e onde também temos um olhar muito cuidadoso e um foco grande para otimizar a estrutura de capital e, portanto, trazer a alíquota efetiva para um patamar mais adequado.

Operador:

A sessão de perguntas e respostas está encerrada. Agora passo a palavra para o Sr. Miguel Setas para considerações finais e encerramento.

Miguel Setas:

Eu vou ser muito breve. Eu acho que este *call* de resultados, esta videoconferência de resultados foi bem profícua no debate com o mercado e no esclarecimento de perguntas.

Queria deixar-vos aqui só o nosso compromisso, meu e em nome da Diretoria, aqui do Grupo CCR, o nosso compromisso com a nossa agenda de transformação, estamos muito engajados com todas as iniciativas que estão em curso e esperamos que os próximos trimestres mostrem a consistência dos nossos resultados.

Um abraço a todos e fiquem bem. Até a próxima.

Operador:



**Transcrição da Teleconferência
Resultados 1T24
CCR S.A. (CCRO3 BZ)
5 de maio de 2024**

A videoconferência de resultados da CCR está encerrada. Em caso de dúvidas, enviar a sua pergunta para o time de Relações com Investidores através do e-mail ri.ccr@grupoccr.com.br. Agradecemos a participação de todos. Tenha 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”