



Operador:

Bom dia, senhoras e senhores, e obrigado por aguardarem. Sejam bem vindos à teleconferência da CCR S.A., para discussão dos resultados referentes ao 4T22.

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 outras 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 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.

Gostaria agora de passar a palavra para o Sr. Waldo Perez, CEO interino, CFO e Diretor de Relações com Investidores. Por favor, Sr. Waldo, pode prosseguir.

Waldo Perez:

Muito obrigado. Bom dia a todos. Agradeço a participação nesta conferência para a apresentação dos resultados do 4T22. Gostaria de informar que estão comigo aqui a Flávia Godoy, que é nossa Superintendente de RI, Douglas Ribeiro, Cauê Esteves e Caique Morais, também de nossa equipe de relações com investidores.

É com grande satisfação que comunico que demos passos importantes em 2022 rumo às conquistas da nossa ambição estratégica, que inclui crescimento qualificado, disciplina de capital, rígidos critérios de governança, engajamento dos colaboradores e programa de diversidade, bem como retorno ao acionista e compromissos ambientais e sociais. Somos uma força de mais de 17,000 colaboradores diretos, focados em fazer caminhos melhores e mais seguros para a sociedade.

O ano de 2022 foi marcado pelo início da retomada econômica e a consequente melhora nos indicadores operacionais relacionados à mobilidade humana. O pior da crise sanitária da Covid-19 ficou para trás, com os três modais em que o grupo CCR atua, alcançando números relevantes.

Nossos negócios se mostraram resilientes para cumprir a travessia. A escolha de projetos pautada pela disciplina na alocação de capital foi essencial nessa jornada.

Depois de importantes conquistas, atuamos na consolidação das operações de aeroportos, rodovias e mobilidade urbana ao longo de 2022, que somam mais de R\$22 bilhões em



investimentos comprometidos nestes cinco projetos ao longo dos próximos anos. Concluímos durante o ano a alienação de dois ativos do portfólio, a Quicko e a TAS, bem como anunciamos no mês de Dezembro de 2022, a venda da Samm. Transações que corroboram com o nosso foco contínuo em gestão de portfólio, alocação de capital e geração de valor.

Em 2022, também celebramos o acordo definitivo com o Governo do Estado de São Paulo, que encerrou mais de 50 ações judiciais, sejam de desequilíbrio a favor do poder concedente ou das concessionárias CCR. Com isso, estendemos também o prazo contratual da AutoBAN para dezembro de 2037. Para tanto, realizamos o pagamento de 1,2 bilhão ao governo de São Paulo.

Assim como contratamos inúmeras obras de grande porte, como o trevo de Barueri já em construção, o trevo de Mairinque, que já foi entregue, o trevo do Hospital de Sorocaba, também já entregue, além das duplicações das marginais da Castelo na ViaOeste. Foram medidas para o encerramento das ações judiciais, bem como o reconhecimento pelas partes da forma irrevogável e irretroatável da ocorrência de eventos de desequilíbrio econômico financeiro em favor do poder concedente e das concessionárias.

No decorrer do ano de 2022 também assinamos importantes acordos nas concessionárias Renovias, ViaOeste, SPVias, VLT, Metrô Bahia e BH Airport, fruto de negociações que estabelecem o reequilíbrio econômico financeiro dos nossos contratos, preservam a segurança jurídica e ratificam a parceria de longa data da Companhia com seus poderes concedentes e seu compromisso com o desenvolvimento da infraestrutura.

Adicionalmente, tivemos a chegada de dois dos principais grupos econômicos do país, Itaúsa e Votorantim, que se juntaram a Soares Penido e a Mover Participações no bloco de controle, tornando nossa governança ainda mais robusta, com a manutenção da ênfase no investimento de longa duração. Nossa estratégia de investimento e crescimento, permanece direcionada ao Brasil nos modais onde atuamos, que receberam investimentos de R\$2,7 bilhões no ano de 2022.

Gostaria de destacar que mantivemos foco na formação e na capacitação de equipes e nos investimentos em modernização da infraestrutura recebida, especialmente das linhas 08 e 09 de trens metropolitanos. Ao notar os recentes apontamentos do Ministério Público veiculados recentemente pela mídia, eles não causaram surpresa e só confirmam o estado de degradação da infraestrutura recebida pela via mobilidade linhas 08 e 09.

É importante enfatizar que ainda estamos no primeiro ano de um contrato de concessão de 30 anos e o nosso objetivo é trazer esta operação para o padrão da CCR, para que os nossos clientes possam ter um serviço de qualidade, previsibilidade e segurança.

O contrato de concessão prevê investimentos de por volta de R\$4 bilhões para a recuperação da infraestrutura e eles serão realizados principalmente nos primeiros três anos deste contrato.

Esses investimentos incluem a aquisição de 36 trens, e o primeiro lote de 16 unidades começa a chegar agora em fevereiro para o início dos testes. Em cerca de dois meses após a chegada e uma série de testes, eles serão incorporados à frota. Vale também ressaltar que no primeiro ano, à frente da concessão, o montante já investido somou mais de R\$1,2 bilhão, além da outorga de R\$960 milhões.



Algumas melhorias importantes merecem também ser destacadas para que entendam a complexidade dessa operação, pois a janela de manutenção é de apenas três horas, quando a energia precisa ser desligada durante a madrugada para que possamos atuar.

Algumas intervenções que foram feitas, com todos esses investimentos, foram a substituição de 2,5 km de trilho, corrigindo 217 defeitos detectados em uma distância de 34 km. Fizemos inspeção e reparos em 100% da extensão da rede aérea das linhas que somam 177 km.

Fizemos a limpeza e reparo de 848 máquinas de ar condicionado dos trens que representam virtualmente todas as máquinas de ar condicionado, limpeza e roçada do equivalente a 65 campos de futebol, além da revitalização de elevadores e pintura de estações. Essa é uma pequena parte de uma lista de intervenções que é bastante extensa, mas eu quis destacar todas essas melhorias que a CCR vem fazendo.

Na Rio-SP, mantivemos a excelência de atendimento e serviços que já existia na Dutra e para a BR-101, que vai de Rio a Ubatuba, além de recuperar e fortalecer encostas danificadas já no nosso primeiro mês de operação, quando enfrentamos chuvas torrenciais.

Dedicamos atenção à infraestrutura de prestação de serviços, criando o S.O.S Usuário, com atendimento de socorro mecânico, inspeção de tráfego, atendimento pré-hospitalar e serviços 0800 WhatsApp.

Adicionalmente, fechamos o ano com toda a infraestrutura preparada para o início das operações do Free Flow, o primeiro sistema de pagamento eletrônico de pedágios sem cancelas do Brasil. A operação piloto já começou na BR-101, com o início das cobranças, previsto para março de 2023. Isso evidencia o pioneirismo e a capacidade de inovação da CCR.

Já no modal aeroportuário, após a mobilização para assumir 16 aeródromos simultaneamente, uma operação inédita globalmente, seguimos investindo naquilo que entendemos como essencial para as cidades e regiões em que estão as operações. Identificação da vocação e desenvolvimento de mercados locais. Atração de investimentos e modernização da infraestrutura e serviços.

Em menos de um ano já trouxemos mudanças relevantes para esse portfólio de aeroportos, viabilizando 26 novos destinos, sendo alguns, inclusive internacionais, como para, Buenos Aires, Santiago e Montevideu. A CCR Aeroportos já conta com 189 rotas e com o fim da pandemia, vemos perspectivas muito interessantes para esse segmento.

Pela forte geração de caixa do nosso portfólio e robusta posição financeira, em 2022, distribuimos R\$768 milhões em dividendos. Encerramos um trimestre com uma posição de caixa confortável e apresentamos alavancagem medida pelo índice dívida líquida EBITDA, de 1,7 vezes, praticamente estável quando comparado ao indicador de 1,6 no 3T22.

Com a finalidade de otimizar a gestão do endividamento e aumentar cada vez mais o *duration* da dívida, vale destacar que a CCR já iniciou os trabalhos para estruturação dos refinanciamentos de longo prazo de 2023 e 2024, principalmente aqueles decorrentes dos projetos conquistados em 2021. Recentemente, tivemos a contratação do financiamento de R\$4,6 bilhões pelo BNDES para a ViaMobilidade, linhas 08 e 09.

Desse total, 2,5 bilhões serão liberados na forma de emissão de debêntures de infraestrutura sustentáveis, com a certificação pelo próprio BNDES, tendo em vista a aplicação dos recursos



em transporte de baixa emissão de carbono. Trata-se da maior emissão de debêntures de infraestrutura verde, *green bonds*, ocorridas no mercado de capitais brasileiro até o momento.

A alavancagem bastante controlada nos permite dar continuidade à implementação da nossa estratégia de crescimento. Seguimos otimistas com as perspectivas de novos projetos que estão no *pipeline*. Qualquer novo projeto segue a usual diligência que dedicamos aos estudos, com rigorosos critérios de disciplina na alocação de capital.

Sob a ótica ambiental, social e de governança, em 2022 realizamos nosso primeiro Fórum ESG para apresentar os resultados e objetivos estratégicos e de sustentabilidade da Companhia. A iniciativa reforça a transparência e o nosso compromisso com a agenda ambiental que segue o Plano Diretor ESG, estruturado de forma transversal junto aos negócios.

Como parte dessa agenda, gostaria de convidá-los para o nosso segundo Fórum ESG, que será transmitido *online* no dia 30 de março, às dez horas.

Em linha com o previsto no Acordo de Paris e a gestão das mudanças climáticas, comprometemo-nos publicamente em reduzir as emissões de gases de efeito estufa, submetendo nossa proposta de meta de descarbonização ao SBTi, o *Science Based Targets Initiative*, e aderimos ao Movimento Ambição NET Zero, iniciativa do Pacto Global da ONU no Brasil. Com isso, tornamo-nos a única empresa do setor de infraestrutura a fazer parte desse movimento até agora.

Antes de terminar minha fala, também queria comentar um evento subsequente que foi a celebração do termo de acordo na Barcas, que encontra-se em fase de homologação judicial, cujo objeto constituiu principalmente na continuidade da prestação de serviço após o encerramento do contrato de concessão, conferindo ao Estado um prazo de até 24 meses para concluir os estudos e realizar licitação, objetivando uma nova concessão, além de definir valor e prazo para pagamento à concessionária de custos operacionais incorridos na prestação de serviço.

Por fim, conforme apresentado no resultado do 4T22, gostaria de reforçar que pela proximidade do término da concessão e ausência de geração de benefício econômico futuro, que é requisito para que um dispêndio seja qualificado como ativo, os investimentos da Via-Oeste, realizados no 4T22, foram lançados a resultado quando incorridos. Sendo assim, a Companhia adotará o mesmo tratamento para o saldo de investimentos a realizar.

Agora vou passar a palavra para a Flávia Godoy, que vai apresentar com mais detalhes os resultados do 4T22.

Flávia Godoy:

Obrigada, Waldo. Bom dia a todos. Gostaria de destacar os principais números IFRS do 4T22. Lembrando que para os números da mesma base, excluímos novos projetos e efeitos não recorrentes, conforme detalhamos no *release* de resultados.

Destaques do trimestre, ressaltamos que o tráfego de veículos na mesma base apresentou crescimento de 1% em relação ao 4T21. Esse desempenho de tráfego na mesma base foi resultado do crescimento de 1,9% nos veículos leves e uma ligeira queda de 0,1% no tráfego de veículos pesados em relação ao 4T21.



Em aeroportos, excluindo-se os blocos sul e central, o crescimento foi de 16,9% no período. Já para a mobilidade urbana, excluindo-se ViaMobilidade linhas 08 e 09, o crescimento foi de 22,5% no mesmo período de comparação.

Com isso, a receita líquida mesma base alcançou 2,6 bilhões no 4T22, representando um aumento de 10,8% em relação ao mesmo período do ano anterior. O EBITDA ajustado mesma base, excluindo não recorrentes, aumentou 17,6% e atingiu 1,6 bilhão.

Falando um pouco sobre os custos, os custos totais apresentaram aumento de 28,4% no 4T22 em relação ao 4T21, atingindo 3,2 bilhões. Na mesma comparação, os custos caixa na mesma base, desconsiderando todos os efeitos não recorrentes da ViaOeste, atingiu 1 bilhão, representando um aumento de apenas 2,4%, sendo que o IPCA do período foi de 5,8%.

Falando um pouco sobre o nosso EBITDA na mesma base, tivemos um aumento de 17,6% com margem de 61,1%, expansão de 3,6p.p. na margem EBITDA.

Excluindo apenas os efeitos não recorrentes da ViaOeste de 470,9 milhões e a provisão extraordinária na RodoNorte de 340 milhões, concessões encerradas e alienadas, portanto, mantivemos nesse cálculo as concessões recém conquistadas que contribuirão com geração de caixa e permanecerão no nosso portfólio, o EBITDA ajustado e IFRS, que podemos chamar de EBITDA recorrente, seria de 1,9 bilhão no 4T22 e 7,2 bilhões em 2022.

Gostaria de destacar o efeito extraordinário que tiveram o na ViaOeste, em função do reconhecimento de aproximadamente 470,9 milhões por dispêndios reconhecidos na linha, de outros, que foram realizados na construção de obras e melhorias que não geram benefício econômico futuro e, portanto, são registrados como custo quando incorridos, por não atenderem ao critério de reconhecimento de ativo intangível, afetando o lucro líquido.

Esse valor já contempla a reclassificação ocorrida neste trimestre de efeito de provisão para *impairment* de aproximadamente 222 milhões.

Em razão dos efeitos não recorrentes da ViaOeste e RodoNorte, a CCR apresentou um prejuízo líquido de 217 milhões, ante prejuízo de 133 milhões no 4T21. Na mesma base, e excluindo os efeitos não recorrentes, o lucro líquido foi de 219 milhões no 4T22, o que representou um aumento de 36,3% quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

No 4T22, investimos R\$916 milhões em algumas concessionárias, sendo que temos destaques para a ViaRio-SP, ViaMobilidade linhas 08 e 09 e ViaSul. Na Rio-SP os investimentos foram focados na recuperação de pavimento e implantação de dispositivos de segurança.

Na ViaMobilidade linhas 08 e 09 houve desembolsos principalmente com a aquisição de material rodante, os novos trens. Já na ViaSul, investimos principalmente nas duplicações em trechos da BR-386, recuperação de pavimento e implantação de dispositivos de segurança.

Abrimos agora para perguntas e respostas.

Guilherme Mendes, JP Morgan:

Oi Waldo e Flávia. Bom dia. Obrigado pelas perguntas. Dois pontos aqui do nosso lado, que tem haver com a parte de alocação de capital. A primeira, pensando um pouco na otimização do portfólio, o Waldo comentou na apresentação sobre a venda de algumas operações



menores. E pensando também no *pipeline* de projetos que estão ainda no PPI, como vocês pensam esse balanceamento entre ganhar novos projetos, ou então desinvestir de algumas coisas que vocês veem como não *core* hoje.

E o segundo ponto, na alocação de capital em relação à *buyback*, como vocês pensam a estratégia de alocação de capital olhando para o número do consenso. Acho que a tira implícita do papel do CCR está em dois dígitos, como alternativa para retornar dinheiro para o acionista. Obrigado. Bom dia.

Waldo Perez:

Obrigado Guilherme pela pergunta. Acho que as duas são realmente relacionadas e tem haver com a alocação de capital. A primeira nós já vimos recentemente e estamos consistentemente revendo toda a performance de nossos ativos. Então alguns foram definidos como *non core* e como comentei anteriormente, na minha fala, nós já fizemos a alienação deles.

Existem outros dois que são conhecidos e estão em processo de, um é Barcas que em até dois anos será relicitado, e o outro é a MSVia cujo ainda estamos em tratativas com o poder concedente para a relicitação dessa concessão.

Dito isso, há uma revisão constante de todos os ativos, mobilidade, aeroportos e rodovias é *core*, porém, em momentos específicos, pode fazer sentido monetizar, seja um ativo, seja um portfólio, parcialmente ou totalmente.

Essas decisões são tomadas dependendo da circunstância, do momento, dependendo da estratégia de alocação de capital e dos retornos que os mesmos gerariam para a CCR, porque no fim do dia as decisões têm que gerar valor para o acionista.

E *buyback*, que é um ponto que também nós sempre estamos considerando. E ele entra em uma discussão mais ampla de uso do caixa da Companhia, que é parte recorrente aqui, seja na Diretoria, com as equipes, com o Conselho, de ver onde alocar nosso caixa, se é fazer investimentos, se é em novas concessões, se é pagando dividendos, ou se é fazendo *share buyback*.

Todas essas alternativas são revistas de forma recorrente e as decisões são sempre tomadas com base no que, na nossa perspectiva, gera maior valor para o acionista da CCR.

Guilherme Mendes:

Super claro Waldo, obrigado. Bom dia.

Henrique Simões, Credit Suisse:

Bom dia Waldo e Flávia. Tudo bem. Obrigado pelas perguntas. Eu queria perguntar sobre essa previsão de investimento de 8,5 bilhões, 7,3 sem ViaOeste. É um número bem alto, bem acima do normal que vocês costumam fazer, historicamente vocês executam um pouco menos do orçamento. Eu queria saber quantos desses 8,5 vocês acham que tem mais certeza que conseguem fazer esse ano?

E quanto depende mais de alguma aprovação ou burocracia que tem uma chance de postergar? Eu imagino que os 2,5 bilhões de 08 e 09 tem bastante compras de trens e está



mais fácil de entregar. Enfim, quanto vocês acham que é mais provável de fazer de fato esse ano e quanto tem mais chance de rolar para os próximos anos. Obrigado.

Waldo Perez:

Era o que foi postergado de 22 para 23 e você de fato, tem razão. A Companhia quando ela faz seus orçamentos, seja do ano ou seja do nosso plano quinquenal, nós fazemos um orçamento que contempla todas as obrigações contratuais que precisam ser cumpridas, bem como, em alguns casos, investimentos que nós achamos que são necessários, porém que precisam de aprovação do poder concedente.

Então, isso para te dizer que no passado, se você olhar o último histórico nosso, mais ou menos algo entre 70% e 80% é o que acaba sendo efetivamente investido do que estava inicialmente previsto.

E por exemplo no ano passado, a grande maioria desses investimentos, senão todos, que estão sendo postergados, são porque, ou não houve a aprovação do poder concedente dentro do ano da concessão, que é o ano que nós seguimos, na verdade, não há no calendário, isso não gera penalidade alguma, então isso é postergado.

Tem questões de obtenção de licenciamento ambiental, tem, como mencionei, alguns projetos que às vezes nós trazemos com investimento que achamos adequado, mas o poder concedente discorda ou acha que tem que ser feito mais para frente ou demora um pouco em decidir. Mas eu vou passar a palavra aqui para a Flávia, para entrar um pouco mais de granularidade com vocês, referente ao investimento em si e à composição dele como um todo.

Flávia Godoy:

Henrique, obrigada pela pergunta. Bom dia. Como o Waldo colocou, nós estamos tratando aqui de valores que incluem eventuais investimentos contingentes, investimentos em nível de serviço e casos que estão em discussão para reequilíbrio.

Então, esse valor que a Companhia está estimando para o mercado, o valor de 7,2 bilhões sem o saldo de investimento da ViaOeste, nós vamos conseguir ter um acompanhamento melhor desse número do atingimento no decorrer do ano.

Lembrando que desse total, 1,2 bilhão de investimentos foram investimentos que não foram realizados em 2022 e foram considerados agora, nesse novo plano para 23.

Nós tivemos também a adição de 423 milhões de um investimento que é decorrente da celebração de um aditivo lá na concessionária VLT. Adicionamos também 190 milhões de sinistros na BR-101 que nós estamos falando aqui de valores passíveis de ressarcimento pela seguradora e também de reequilíbrio contratual.

E considerando também alguns investimentos nas linhas 08 e 09, como por exemplo, o plano de ação que é passível de reequilíbrio, devido a implantação de subestação de energia que vai trazer uma redução de custos de manutenção ao longo do contrato.

Então, esses valores foram disponibilizados no *press release* da Companhia do 4T22 e agora vamos acompanhar mês a mês a evolução do número que foi estimado. Lembrando que 7,2 bilhões não consideram o saldo da ViaOeste de 1,2 bilhão. Obrigada.



Henrique Simões:

Claro. Waldo e Flávia, Obrigado.

Victor Mizusaki, Bradesco BBI:

Oi, bom dia. Eu tenho duas perguntas. A primeira, Waldo, você mencionou a questão do Free Flow na Rio-SP, se não estou enganado, começou, acho que no dia 30 de janeiro. Então minha primeira pergunta, com relação a operação do Free Flow, é se você pode comentar um pouco quais são os resultados que vocês conseguiram obter até agora?

Se de repente, vocês estão vendo uma maior quantidade de veículos já aderindo à tecnologia e estão colocando *tag*, a questão de rotas de fuga. Se você puder comentar um pouco os resultados até agora.

E a segunda pergunta, um pouco com relação à linha 08 e 09, você mencionou também a questão do CAPEX de 4 bilhões, e daí para 2023 no *guidance* tem 2,6 bilhões, e olhando os últimos dois anos, 21 e 22, nós estamos falando algo em torno de 1 a 1,2 bilhão.

A minha dúvida é se nesse valor, dado que você mencionou que vocês acabaram assumindo a linha 08 e 09 com a infraestrutura muito degradada, se tem algum CAPEX adicional que está sendo executado nessa concessão, que pode gerar um reequilíbrio futuro. Obrigado.

Flávia Godoy:

Oi Victor, bom dia. Obrigada pela pergunta. Eu vou começar aqui pelo Free Flow. Já no encerramento do ano de 22 a Companhia concluiu a implantação do Free Flow no trecho da 101, isso é uma novidade do nosso contrato. Lembrando que nesse novo contrato da Rio-SP, a Companhia tem uma obrigação de implantar no trecho da 116, a partir do quarto ano da concessão, em um trecho pequeno em torno de São Paulo a Arujá.

Mas nós decidimos, em parceria com o poder concedente, fazer uma implantação já neste trecho da BR-101. Nós estamos falando de um trecho que tem um perfil de tráfego bastante pendular, principalmente na primeira praça.

Então concluímos toda instalação dos pórticos nas três praças de pedágio, na verdade, os pórticos substituíram as praças de pedágio, que são três no trecho da 101. E seguimos em um ambiente de teste, o Free Flow fica operacional agora no mês de março, então é uma inovação neste contrato.

Nós estamos com uma equipe, com uma comunicação bastante forte ali na região, uma comunicação bastante educativa. Lembrando que nós estamos falando de um Free Flow que vai aceitar arrecadação via *tag* e também vai ter leitura de placas. Então ainda estamos nesse ambiente de teste e a arrecadação, iniciamos no próximo mês.

Eu vou passar agora a palavra para o Waldo.

Waldo Perez:

Oi Victor. Referente a sua dúvida de linhas 08 e 09 e os investimentos. Os investimentos estão sendo implementados conforme o Plano de Negócios. Na verdade, até antecipamos alguns investimentos para 2022, especialmente de manutenção, dada a condição das linhas 08 e 09, que nós recebemos. Mas de resto, eu diria que nós continuamos dentro do plano.



Para responder a sua pergunta, esses investimentos hoje tem uma discussão do poder concedente da possibilidade de reequilíbrio, mas eu não sei se isso ocorrerá. É uma discussão que precisa ter mais maturidade, acho que dependerá da evolução do processo como um todo.

Também acho que vale a pena mencionar que no CAPEX previsto para as linhas 08 e 09 tem um índice com um contrato que temos com a Alstom, onde nós mitigamos por completo o risco cambial. Isso tem um índice de ajuste da inflação da França, dado que todo o equipamento é importado de lá, apesar que a montagem é feita aqui em Taubaté em uma fábrica que foi revitalizada.

Então a previsão, e o início ainda a ser confirmado, mas o que temos no nosso orçamento é que aproximadamente uns R\$250 milhões teriam de aumento, dada essa inflação na França, que tem uma composição no contrato de uma série de licenças e moedas. Então, isso, acho que eu diria que a única preocupação, mas a ser visto qual vai ser o número final.

Victor Mizusaki:

Está ótimo. Obrigado.

Andressa Varoto, UBS:

Oi, bom dia Waldo e Flávia. Obrigada por pegarem a minha pergunta. Alguns pontos aqui do meu lado. Primeiro bem rápido, eu queria saber se nós podemos esperar outros custos relacionados com a RodoNorte e a Dutra nos próximos trimestres.

Meu outro ponto seria sobre o projeto do Rodoanel, que está marcado para o mês que vem. Como a Companhia está enxergando esse projeto que tem esse escopo de PPP, com um pouco de construção?

E por último, sobre revisão de CAPEX. Olhando o que vocês tinham no ITR, no 3T para o 4T vimos que não mudou quase nada. Então a minha pergunta é como vocês veem esse ambiente de inflação para revisão de CAPEX, se nós podemos assumir que talvez esse risco já tenha passado? São esses pontos. Obrigada.

Waldo Perez:

Oi Andressa. Obrigado pelas várias perguntas. Vamos começar com a tua primeira, sobre a RodoNorte e Dutra. Como eu mencionei em algumas conversas com investidores e analistas, o processo quando você chega no fim de um contrato de concessão, sempre sentar com o poder concedente e sempre tem uma série de pleitos, discussões ao longo dos anos de concessão que precisam ser resolvidos e acordados.

Então, esse acordo da RodoNorte foi especificamente isso. Não há como garantir que no futuro, o poder concedente não venha com algum pleito adicional que não foi discutido nesse momento. Mas o nosso entendimento é que com o que acordamos agora, resolvemos e acordamos essa dívida adicional, digamos, que nós tínhamos perante a concessão.

Na Dutra essas discussões ainda não se iniciaram, há pleitos que nós temos a nosso favor, sabemos que existem pleitos também do poder concedente. Imaginamos que pode haver em algum momento algum acordo, mas ainda não tenho um prazo para te informar de quando isso pode ocorrer.



Com relação ao Rodoanel Norte, esse é um projeto bastante relevante aqui no estado de São Paulo. É uma parceria público-privada, uma modalidade bastante diferenciada. Quando nós olhamos qualquer projeto, sempre olhamos a matriz de risco do mesmo. Quantificamos aqueles riscos que estamos confortáveis e aqueles que nós achamos que são mais relevantes, vemos formas diferentes de mitigar.

Então, nós estamos em um processo ainda de avaliação e análise final e em breve devemos decidir se é um projeto que nós vamos querer perseguir ou não, e quão agressivo seremos em um eventual leilão. Isso para te dizer que continuamos olhando as várias oportunidades do mercado.

Porém, como nós temos uma situação macroeconômica com incerteza, uma taxa de juros bastante relevante, então a nossa visão de retorno adquirido tem aumentado significativamente.

E por último, a tua pergunta de CAPEX eu vou passar de novo para Flávia, que tem os números aqui na ponta da língua.

Flávia Godoy:

Oi Andressa. Bom dia. Eu vou responder sobre, pelo o que eu entendi que você quer saber é aumento de insumos. A Companhia acabou de divulgar o número estimado para 2023, acho que como você pode observar no nosso *release* de resultado, todas as variações decorrem de adições, de aditivos contratuais, de postergações, de obras que não foram realizadas em 2022 e, naturalmente, foram postergadas para 2023.

Então a Companhia não identificou nenhum sobrecusto relevante que pudesse afetar a execução do nosso investimento ou até mesmo os números divulgados. Lembrando que quando nós olhamos para o saldo de investimento da Companhia a realizar, estamos falando de um saldo de investimento que foi comprometido com os novos negócios conquistados em 2021.

Lembrando que a CCR conquistou cinco novos negócios em 2021, que somam aproximadamente 22 bilhões em investimentos a serem executados nos próximos dez anos. Por que eu estou colocando isso? É importante ressaltar que na precificação desses investimentos, na entrega dessas propostas, nós estávamos no momento de pico de aumento de insumos. Então a Companhia já havia refletido essa nova realidade de preço dentro das nossas propostas.

O cenário que estamos agora no momento é até um cenário um pouco diferente, adverso dessa situação de 2021. É claro que nós estamos ainda com uma amostra muito pequena, mas quando você pega por exemplo o CAP, que é o cimento asfáltico de petróleo, no acumulado do ano ele já está com uma queda de 9%. Esse mesmo insumo apresentou uma queda de 13% no ano de 2022.

Então nós estamos com uma tendência, eu diria que uma indicação positiva quando nós tratamos aqui de aumento de insumos. Como nós já falamos aqui em alguns eventos, em algumas reuniões, a Companhia não tem identificado nenhuma mudança relevante na nossa obrigação de investimento.

Andressa Varoto:



Perfeito. Obrigada, pessoal.

Filipe Nilsen, Citibank:

Oi pessoal, bom dia. Obrigado por pegarem a minha pergunta. Eu tenho dois tópicos para perguntar, um em relação à dívida. Queria saber se vocês têm visto algum risco de custo de capital da dívida de vocês, seja nas renegociações das dívidas que estão vencendo por vir ou em novas emissões? E quanto seria um nível de alavancagem confortável que vocês vêm olhando para frente, visto o plano de investimento de vocês?

E eu tenho um segundo ponto também, que eu queria explorar. Queria saber se vocês tem algum aprendizado desses primeiros períodos que vocês começaram a operar, a trabalhar nos aeroportos, em blocos, diferentemente de concessões únicas, com aeroportos específicos como Quito, Curaçao, que são aeroportos separados. Se vocês tem algum aprendizado de operar aeroportos em forma de bloco?

Waldo Perez:

Perfeito Filipe. Obrigado pelas perguntas. Primeiro sobre mercado de crédito e renda fixa. Como todos sabem, tivemos uma série de eventos no início deste ano que têm resultado em uma retração e em uma maior atenção de investidores de renda fixa como um todo, bem como de bancos que, quando operam como coordenadores de oferta, dão garantia firme, de forma geral, nas operações aqui no mercado local.

Então, sim, o mercado, acho que hoje está mais exigente e mais cuidadoso. O que nós temos percebido, de forma geral, é que os prazos têm sido reduzidos. Então as emissões, em CDI, por exemplo, que você conseguia há dez anos ou um pouco mais, estão sendo reduzidas pelos investidores e os bancos como geral.

E o custo tende também a ter o *spread* sobre o CDI, sobre o IPCA, tende a ter sim alguma piora. E aí depende muito de cada emissor, ou seja, no fim do dia, os emissores que tem um *rating* superior, que tem um *track record* com mercado e uma posição financeira sólida e uma margem robusta, que é o nosso caso, acho que serão menos impactados. Emissores que têm uma situação financeira um pouco mais delicada, acho que podem vir a ter alguma maior dificuldade com o mercado.

Mas o mercado continua aberto, ele não está fechado, então isso é algo importante. E como exemplo, nós acabamos de finalizar, justamente no meio desse turbilhão, a emissão da debênture da ViaRio, que foi colocada parcialmente no mercado com investidores de renda fixa.

Adicionalmente, estamos em processo de uma emissão de uma outra concessionária nossa, onde já temos condições bastante interessantes, e essa emissão será colocada no mercado local.

Então, por ora, estamos com muita cautela, avaliando o mercado como um todo, mas não temos sentido nenhuma retração com relação às emissões do grupo CCR. E referente a alavancagem como um todo, nós buscamos sempre ter uma estrutura de capital onde nossa dívida tenha o maior *duration* possível, e que ela converse com o fluxo de caixa que as nossas operações geram na concessionária ou com os dividendos que fluem das concessionárias para a *holding*.



E nós temos uma política financeira, onde nós temos o índice de alavancagem auto imposto de buscar não ultrapassar 3,5 vezes dívida líquida sobre EBITDA, que é um índice que nos dá bastante conforto e temos sim a possibilidade de passar acima desse valor, contanto que tenhamos um plano bem claro de como retornar abaixo desse índice em não mais de 24 meses.

Então essa política nos dá uma flexibilidade para novos investimentos, dá uma flexibilidade para fazer uma gestão de curto prazo em certos momentos, e é o que nós buscamos, sempre estar abaixo desse indicador.

Sobre a sua segunda pergunta. Acho que o aprendizado em operar aeroportos como um bloco ou como uma rede, que é algo que nós sempre ressaltamos, que é a grande razão pela qual nós decidimos ir adiante na sexta rodada, foi para ter uma plataforma de aeroportos, que é uma rede que possa ser operada em conjunto.

E sim, você tem razão, é muito diferente você operar um aeroporto independente do que operar uma rede. Então, alguns exemplos: ao operarmos uma série de aeroportos, uma rede, nós pudemos ter a possibilidade de sentar com as várias linhas aéreas e rever as rotas, rever rotas para otimizar as rotas, otimizar horários.

Em vários casos, como mencionei na minha fala, agora temos rotas novas, rotas internacionais que não existiam, que não seriam possíveis se não tivéssemos essa operação como um todo. Então, isso é algo que otimiza, não somente a parte operacional, mas também aumenta o número de voos e passageiros como um todo.

Nos aeroportos em si, também, quando você tem uma gama de aeroportos, você consegue sentar com grandes varejistas, digamos, que alugam espaço nos aeroportos e aí podem ser diferentes tipos de varejistas, e você tem uma plataforma de vários pontos de venda para oferecer.

Então, a melhora do nome que trazemos agora e que trará ao longo do tempo, ela melhora. As condições nas quais são negociados esses contratos muitas vezes também acabam sendo mais vantajosas para o operador aeroportuário. Então, esses são só alguns exemplos de aprendizados que nós tivemos. Mas existem uma série de outros também.

Filipe Nilsen:

Perfeito, super claro. Muito obrigado.

Pedro Bruno, XP Investimentos:

Obrigado, pessoal. Obrigado pelo espaço para a última pergunta aqui. Waldo, eu queria fazer um *follow up* rápido, você comentou que vocês têm hoje um patamar de retorno que vocês enxergam, obviamente, pelo cenário macro, sejam as incertezas, seja o nível da taxa de juros mais elevada. Eu queria ouvir um pouco mais, como vocês enxergam essa discussão internamente?

Se você puder dividir um pouco mais conosco, obviamente que na medida do que for possível. Mas como esse racional está sendo construído internamente? E como isso conversa com a visão de vocês com relação ao cenário competitivo, olhando adiante. Nós temos visto um Governo Federal novo, com a discussão das PPPs, foi mencionado aqui durante a conversa alguns exemplos até de projetos em específico, como o caso do Rodoanel, olhando agora para frente.



Enfim, se vocês tiverem um comentário sobre cenário competitivo, olhando adiante em termos de, sejam novos *players*, sejam *players* internacionais, sejam os *players* mais tradicionais que estamos acostumados a ver participar dos leilões junto com vocês, ajudaria bastante. Obrigado pelo espaço, de novo.

Waldo Perez:

Bom dia Pedro. Obrigado pela pergunta. Referente ao retorno, como sempre colocamos, nós olhamos retorno no projeto caso a caso, então é difícil estabelecer uma regra, dado que cada projeto tem suas particularidades, cada projeto tem uma matriz de risco distinta. Nós buscamos, quando vemos riscos mais relevantes, mitigá-los pré apresentação de proposta da forma que fizemos nas linhas 08 e 09, nas formas que fizemos na Rio-SP, então isso é um fator importante.

Onde entra a visão, digamos, financeira, de taxa de juros e custos de financiamento? É quando nós fazemos a modelagem, que é o que nós acoplamos para a despesa financeira e para a limitação de alavancagem do projeto. Aí quando você tem um impacto desse custo que existe hoje, bastante elevado de levantar financiamento no mercado, seja de DI ou seja de debêntures de infraestrutura como um todo.

E isso obviamente, até linkando a sua dúvida de cenário competitivo, isso, acho eu, que não é algo particular só CCR e todos os participantes do mercado devem olhar as suas análises da mesma forma. Então, muito provavelmente os retornos requeridos dessas novas licitações a vir adiante devem ser superiores do que tem sido nos últimos dez anos.

Sobre o cenário competitivo, em particular, depende muito de modal a modal. Então, olhando para rodovias, que têm a maior gama de oportunidades para aqueles projetos que são altamente relevantes, nós temos visto nos últimos dois anos, um número bastante limitado de competidores, e sendo que os nomes têm sido basicamente os mesmos.

Houve recentemente a entrada da VINCI dentro de uma concessionária do Grupo Pátria, imagino eu que eles serão um novo competidor nesse mercado, mas a ser visto com que nível de agressividade, se irão junto com o Pátria, se irão sozinhos, etc.

Quando você olha os aeroportos, a maioria das rodadas já foi, talvez haja uma oitava rodada e inclui no pacote de dois aeroportos no Rio de Janeiro, e imaginamos que os grandes *players* de sempre estarão presentes. Então, acho que a única rodada onde você não teve os usuais foi na sexta, que é quando nós conseguimos conquistar nossos dois blocos de aeroportos.

E a quantidade de competidores têm sido mais fornecedores de equipamento, então acho que aí depende muito do perfil do ativo a ser licitado, também não vemos grandes alterações, porém o mundo é dinâmico.

Pedro Bruno:

Perfeito. Muito obrigado.

Operador:



**Transcrição da Teleconferência
Resultados 4T22
CCR S.A. (CCRO3 BZ)
16 de fevereiro de 2023**

Com licença, senhoras e senhores, agradecemos todas as perguntas elaboradas no dia de hoje, e encerramos neste momento, a sessão de perguntas e respostas.

Gostaria agora de passar a palavra para o Sr. Waldo Perez para suas considerações finais. Por favor, Sr. Waldo, pode prosseguir.

Waldo Perez:

Obrigado. Gostaria de finalizar agradecendo a todos pela presença nesta teleconferência e pelo interesse na Companhia, e reiterar que nosso time de relações com investidores está sempre à disposição para atendê-los. Até breve. Muito obrigado.

Operador:

Encerramos neste momento a teleconferência da CCR. Agradecemos a participação de todos e desejamos um excelente 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”