BIDB11

Inter Infra FIC FI – Infra listado

Relatório Trimestral

Março de 2023



interdtvm interasset

Panorama das rodovias brasileiras

Um dos aspectos mais relevantes para o desenvolvimento do país é a existência de uma infraestrutura de transporte com qualidade e adequada às demandas, capaz de fornecer ganhos de produtividade para o setor de transporte e demais setores produtivos, além de promover o crescimento socioeconômico. Rodovias em condições inadequadas acarretam custos operacionais mais elevados e, consequentemente, redução da competitividade dos produtos brasileiros.

No Brasil, entretanto, décadas com baixos níveis de investimento na malha rodoviária, principal meio de transporte de mercadorias e pessoas, geraram um déficit grande de infraestrutura no país. Este gargalo tem sido agravado pela redução, ano a ano, da disponibilidade fiscal para aportes públicos no setor. Enquanto, de 1980 a 2010, a malha rodoviária federal pavimentada aumentou 31,3%, o que representa um crescimento médio de 0,9% ao ano, de 2011 a 2021, considerando somente as rodovias pavimentadas sob jurisdição federal, observou-se um crescimento de 5,3%, o que representa apenas 0,5% ao ano.

De acordo com a 25ª edição da pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) publicada em novembro de 2022, dos 110,3 mil quilômetros de rodovias públicas e concedidas à gestão privada avaliados, apenas 34% foram classificados como ótimo ou bom, quando levados em conta aspectos como o pavimento; a sinalização; a geometria de via e a existência de pontos críticos. Este percentual de trechos considerados bons ou ótimos (34%) equivale à situação registrada em 2009, ou seja, há 13 anos, contrariando a situação ideal de subida gradual da qualidade das rodovias ao longo do tempo.

Apesar deste diagnostico ruim, há uma grande divergência na análise da qualidade das rodovias públicas e nas rodovias concedidas à gestão privada. As rodovias geridas pela iniciativa privada correspondem somente a 21,1% da extensão da malha (23.238 quilômetros) e os 78,9% restantes (87.095 quilômetros) estão sob administração pública (federal, estadual e municipal). Enquanto 69% da extensão (16.041 quilômetros) das rodovias sob gestão privada são classificadas como ótimas ou boas no Estado Geral, nas rodovias sob gestão pública o cenário é bem diferente, com 75,3% da extensão (65.566 quilômetros) apresentando algum tipo de problema, sendo classificadas como regular, ruim ou péssimo no Estado Geral. Esta evidência se dá porque tradicionalmente há um maior investimento feito pelas concessionárias em relação aos investimentos realizados pelo setor público. Entre 2016 e 2021, enquanto o poder público federal investiu R$ 163,07 mil por quilômetro, a iniciativa privada investiu R$ 404,44 mil/km.

Das dez rodovias mais bem avaliadas, sete estão localizadas na Região Sudeste, sendo que nove delas são geridas por empresas privadas concessionárias do serviço. A única pública a integrar esse grupo, na décima posição, é a BR-101, federal, no trecho entre Mataraca e Caaporã, na Paraíba. As dez piores rodovias são públicas, administradas por governos estaduais. A história da iniciativa privada no setor de concessões rodoviárias data de 1988, ano no qual foi publicado o Decreto nº 94.002 que autorizou o DNER a contratar, mediante concessão, a construção, conservação e exploração de rodovias. Nestes mais de 30 anos, o programa de concessões de rodovias brasileiras passou por transformações significativas, que serão detalhadas a seguir.

O Programa de Concessões de Rodovias Federais

A primeira etapa do programa federal de concessões rodoviárias ocorreu entre 1994 e 1998, com a concessão de 5 trechos de rodovias que já haviam sido pedagiados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). O intuito do Governo era o de avançar em um modelo no qual pudesse estabelecer um Programa de Recuperação e Manutenção das Estradas (em meio a uma forte restrição orçamentária).

Estes trechos foram repassados em concorrências públicas cujo critério de escolha era quem apresentasse as menores tarifas de pedágio para os prazos fixos dos contratos, que variavam entre 20 e 25 anos. Neste modelo de concessão, havia restrição à participação no certame somente de consórcios nacionais que contassem com empresas de engenharia e a alocação dos riscos era apresentada de forma genérica nos contratos.

Esta primeira rodada sofreu diversas críticas. A principal delas foi referente aos altos preços dos pedágios, implementados uma vez que a incerteza do ambiente institucional (regulatório e macroeconômico) obrigou o Governo a oferecer uma Taxa Interna de Retorno (TIR) elevada, entre 17% e 24% para atrair os investidores.

Outro ponto relevante foi a falta de liberdade gerencial delegada à concessionária no contrato de concessão, na qual o concessionário não possuía autonomia para realizar novas obras ou utilizar novas tecnologias que julgasse mais adequadas ou necessárias para o melhor funcionamento da rodovia. Além disso, somado a este engessamento decisório, o instrumento de revisão tarifária genericamente implementado gerou grandes distorções. Assim, em muitos casos coube à concessionária a execução de serviços além dos previstos originalmente, por sua conta e risco.

Tabela 1 – Primeira etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo de concessão (anos)	Concessionária	Assinatura do contrato/Início da concessão	Investimento previsto (R$ bilhões)
BR 101/RJ – Ponte Presidente Costa e Silva	Entre as cidades do Rio de Janeiro/RJ e Niterói/RJ	13,2	20	Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A	28/12/1994 01/06/1995	1,36
BR 116/RJ/SP	Entre as cidades do Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP	402,1	25	Novadutra – Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A	31/10/1995 01/03/1996	9,8
BR 040/RJ/MG	Entre as cidades do Rio de Janeiro/RJ e Juiz de Fora/MG	180,4	25	Concer – Companhia da Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio S.A.	31/10/1995 01/03/1996	2,66
BR 116/RJ	Entre a BR 040/ RJ e a cidade de Sapucaia/RJ	142,5	25	CRT – Concessionária Rio-Teresópolis S/A	22/11/1995 22/03/1996	1,56
BR 290/RS	Entre as cidades de Guaíba/RS e Osório/RS	121	20	Concepa – Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre S/A	04/03/1997 04/07/1997	1,36
BR 116/RS, 392/ RS e 293/RS	Polo Rodoviário Pelotas/RS	623,8	25	Ecosul – Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S/A	18/07/1998 24/07/1998	-

Fonte: Confederação Nacional da Indústria (2018) – Concessões Rodoviárias: Experiência internacional e recomendações para o Brasil

A crise institucional sofrida pela DNER, órgão então responsável pela fiscalização e realização dos estudos das concessões, em virtude de divulgação de escândalos de corrupção envolvendo sua alta cúpula, tornou inviável a sua participação na elaboração do projeto de uma nova rodada de privatizações de rodovias. Como consequência, em 2001, via Lei nº 10.233, a DNER foi extinta e criou-se a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), passando o país a ter uma agência reguladora com o intuito de ser independente e com capacidade para implementar os contratos de concessão.

Após este movimento regulatório, em 2007, após mais de 10 anos sem novas concessões, foi realizada a segunda rodada do programa de concessões federais com a licitação de 7 novos trechos. Dado que a principal reclamação dos usuários com relação aos contratos da primeira rodada foram os elevados preços do pedágio, esta etapa do programa foi focada em prover tarifas mais baixas. Desta forma, apenas trechos que tinham grande volume de tráfego e, com isso, conseguiriam operar com tarifas menores foram escolhidos para serem privatizados. Com base neste objetivo foi também reduzida a TIR dos projetos dessa etapa para 8,95%, e feitas exigência de despesas significativamente menores do que as definidas na primeira etapa. Esta TIR menor foi aceita pelo cenário macroeconômico favorável, com trajetória consolidada de crescimento e estabilidade.

Tabela 2 – Segunda etapa de concessões – primeira fase

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo de concessão (anos)	Concessionária	Assinatura do contrato/início da concessão	Investimento previsto (R$ bilhões)
BR 381/MG/SP	Entre as cidades de Belo Horizonte/MG e São Paulo/SP	562,10	25	Autopista Fernão Dias S.A.	14/02/2008 15/02/2008	4,04
BR 101/RJ	Entre a Ponte Rio-Niterói e a Divisa RJ/ES	320,10	25	Autopista Fluminense S.A.	14/02/2008 15/02/2008	2,73
BR 376/PR e BR 101/SC	Entre as cidades de Curitiba/PR e Florianópolis/SC	382,33	25	Autopista Litoral Sul S.A.	14/02/2008 15/02/2008	3,63
BR 116/PR/SC	Entre a cidade de Curitiba/PR e a Divisa SC/RS	412,70	25	Autopista Planalto Sul S.A.	14/02/2008 15/02/2008	2,28
BR 116/SP/PR	Entre as cidades de São Paulo/ SP e Curitiba/PR	401,6	25	Autopista Régis Bittencourt S.A.	14/02/2008 15/02/2008	4,42
BR 153/SP	Entre a Divisa MG/SP e a Divisa SP/PR	321,6	25	Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S/A	14/02/2008 15/02/2008	1,8
BR 393/RJ	Entre a divisa MG/RJ e o entroncamento com a BR 116/ RJ (Via Dutra)	200,40	25	Acciona Concessões Rodovia do Aço S.A.	26/03/2008 27/03/2008	1,27

Fonte: Confederação Nacional da Indústria (2018) – Concessões Rodoviárias: Experiência internacional e recomendações para o Brasil

Esta etapa foi dividida em 2 fases, com modelos de contrato de concessão distintos, mas que, assim como na primeira rodada, o modelo de leilão utilizado foi o de menor tarifa de pedágio. Como o leilão foi realizado sem repique, nas qual os interessados fariam somente uma proposta, este método levou a ofertas com grandes deságios e, consequentemente, tarifas de pedágio mais baixas (49%, em média, menores que as da primeira etapa). A grande diferença para a primeira etapa foi o fim da obrigatoriedade da inclusão de uma empreiteira nacional nos consórcios, viabilizando a participação de instituições financeiras e grupos internacionais. Além disso, no novo modelo a responsabilidade pela gestão do trecho foi transferida ao concessionário e, com isso, ampliou a liberdade de definição do seu plano de ação. O mecanismo de revisão tarifária dos contratos substituiu a fórmula paramétrica de correção de preços pelo IPCA e passou a prever três tipos de revisão da tarifa (revisão ordinária, extraordinária e quinquenal).

Apesar de ter sido considerada um avanço em relação às concessões rodoviárias feitas anteriormente, esta fase sofreu com a inexperiência do quadro técnico da ANTT. A utilização dos parâmetros de qualidade, apesar de representar uma melhoria no método de regulação econômica, gerou distorções. Os prazos longos para a verificação permitiriam às concessionárias estabelecerem uma política de concentração de serviços na fase final do período estabelecido, se beneficiando da utilização de maiores volumes de recursos provenientes da própria exploração da rodovia. A abordagem utilizada para mitigar este risco moral por parte dos entes privados foi a elevação dos valores pecuniários das multas, tornando-os equivalentes a dez vezes o valor das penalidades aplicadas em relação aos contratos da primeira etapa.

A segunda fase da segunda etapa foi realizada em 2009, com a concessão de apenas um ativo composto por trechos de 2 rodovias federais e 2 estaduais. Apesar de replicar o desenho de leilão da fase anterior, esta etapa introduziu um novo modelo de contrato, contendo modificações importantes em 2 aspectos em relação aos acordos anteriores. Buscou-se eliminar a especificação genérica e ineficiente da matriz de riscos dos contratos anteriores e, com isso, foi estabelecido um melhor compartilhamento dos riscos entre a concessionária e o poder concedente, além de revisar a divisão de alguns riscos elencados nos contratos anteriores.

Além disso, foi criado o mecanismo do "desconto de equilíbrio", que tinha a função de, em caso de eventuais não cumprimentos das metas e dos parâmetros de desempenho acordados para as obras não obrigatórias, revisar as tarifas de pedágio para valores inferiores, diminuindo o faturamento da concessionária. Em contrapartida, para casos de alteração das obras previstas no PER ou a inexecução de obras programadas, incluiu-se o mecanismo do fluxo de caixa marginal, na qual seria possível atualizar os parâmetros de custos, receitas, investimentos e rentabilidade do projeto.

Tabela 3 – Segunda etapa de concessões – segunda fase

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo de concessão (anos)	Concessionária	Assinatura do contrato/início da concessão	Investimento previsto (R$ bilhões)
BR 116 e 324/BA e BA 526/528	Entre a cidade de Salvador/BA e a divisa BA/MG e a ligação com o Porto de Aratu/BA	680,6	25	Viabahia Concessionária de Rodovias S/A	03/09/2009 20/10/2009	3,58

Fonte: Confederação Nacional da Indústria (2018) – Concessões Rodoviárias: Experiência internacional e recomendações para o Brasil

A terceira etapa do programa de concessões federais foi realizada em 3 fases, com os primeiros editais sendo publicados em 2011, seguindo o mesmo modelo de leilão das fases anteriores (menor tarifa de pedágio em leilão sem repique), e com os 6 trechos sendo concedidos entre 2013 e 2014. A extensão média das rodovias concessionadas, de 787 km, quase o dobro da segunda etapa (410 km) e mais de três vezes da primeira (247 km), foi feita com o intuito de explorar as economias de escopo e escala associadas a trechos maiores, o que, por sua vez, poderiam se refletir em pedágios menores. Com isso, reduziu-se o universo de rodovias privatizáveis. O objetivo de manutenção da modicidade tarifária permaneceu sendo o foco do programa. Por outro lado, foram incluídos nos contratos obrigações de realização de volumosos investimentos por parte das concessionárias, em virtude da introdução do Programa de Investimentos em Logística (PIL). Estas se comprometeram a duplicar todas as rodovias simples até o quinto ano de concessão, e cobrar pedágio a partir da conclusão de, pelo menos, 10% das obras.

Esta etapa implementou a utilização do fator X na revisão das tarifas, dispositivo que tem a função de permitir o compartilhamento com o usuário dos ganhos de produtividade das concessionárias. A combinação de tráfego inferior ao projetado, lances agressivos sustentados por financiamento subsidiado do BNDES – o que, no caso das empresas envolvidas na Operação Lava Jato, não se consubstanciou – e compromisso de duplicar em cinco anos trechos de grande extensão conspirou para o fracasso dessa etapa. Perseguir a modicidade tarifária à custa de subsídios, os planos de investimento irrealistas e o risco de demanda integralmente alocado para o concessionário foram os elementos que fragilizaram o modelo de concessão da terceira etapa.

O leilão da RIS (Rodovias Integradas do Sul), realizado em 1º de novembro de 2018, inaugurou a 4ª Etapa de Concessões Rodoviárias do Programa Federal, com evolução importante no modelo regulatório. Diversas lacunas foram preenchidas, oferecendo novos instrumentos para que os contratos sejam mais rigorosos, mas, ao mesmo tempo, suficientemente dinâmicos para atender às mudanças que ocorrem ao longo do período contratado de concessão. Desde então, foram realizados mais 6 leilões e, com isso, o Programa de Concessões de Rodoviárias Federais conta atualmente com 24 ativos, totalizando mais de 13,0 mil Km sob administração da ANTT. Estas sete concessões totalizam R$ 48,8 bilhões em investimentos contratados.

O último destes ativos a ser leiloado, o sistema rodoviário Rio de Janeiro/RJ – Governador Valadares/MG, em maio de 2022, trouxe uma série de inovações em seu projeto, como o critério híbrido de julgamento do leilão (menor tarifa + maior outorga); tarifa diferenciada para pista dupla e pista simples; desconto básico de tarifa, na qual todos os usuários do sistema automático terão desconto de 5% em cada cobrança de tarifa de pedágio; e o desconto de usuário frequente, aplicado para usuários que utilizarem os trechos da rodovia várias vezes por mês.

Tabela 4 – Terceira etapa de concessões[1]

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo de concessão (anos)	Concessionária controladora	Assinatura do contrato/início da concessão	Investimento previsto (R$ bilhões)
BR 050/GO/MG	Entroncamento com a BR 040 (Cristalina/GO) – Divisa MG/SP	436,6	30	MGO Rodovias – Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. EcoRodovias adquiriu controle em fevereiro de 2018	05/02/2013 08/01/2014	2,9
BR 163/MT	Divisa MT/MS até o km 855 no entroncamento com a rodovia MT 220	850,9	30	CRO – Concessionária Rota do Oeste Odebrecht Transport	12/03/2014 21/03/2014	6,8
BR 060/153/262 DF/GO/MG	BR 060 e BR 153 do DF até a divisa MG/SP e BR 262, da BR 153/MG à BR 381/MG	1.176,5	30	Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. Triunfo	31/01/2014 05/03/2014	8,8
BR 163/MS	Divisa MT/MS até a divisa MT/PR	847,20	30	MS VIA – Concessionária de Rodovia Sul-Mato-grossense S.A. CCR	12/03/2014 11/04/2014	5,5
BR 040/DF/GO/MG	Trecho Brasília/DF-Juiz de Fora/MG	936,8	30	BR 040 – Concessionária BR 040 S.A. Invepar	12/03/2014 22/04/2014	7,9
BR 101/ES/BA	Entre a BA 698 (acesso a Mucuri) e a divisa ES/RJ	475,9	25	Eco 101 Concessionária de Rodovias S/A EcoRodovias	17/04/2013 10/05/2013	3,2

Fonte: Confederação Nacional da Indústria (2018) – Concessões Rodoviárias: Experiência internacional e recomendações para o Brasil

Case de sucesso: o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo

A experiência estadual que se revelou a mais bem-sucedida no país foi a do Estado de São Paulo, que tem atualmente 11,7 mil km de rodovias sob concessão em 20 contratos. São Paulo já conta com cinco etapas de repasses e continua expandindo o seu Programa de Concessões.

Talvez a principal diferença entre o modelo utilizado em São Paulo e o federal diz respeito ao critério do leilão. O Estado utilizou, especificamente na primeira e na terceira etapas, o maior valor de outorga para definir o lance vencedor, opondo-se ao de menor tarifa. O critério de maior valor de outorga implica transferência de recursos dos usuários para o Estado, viabilizando maiores investimentos por parte do Governo nos trechos sob gestão pública e também por parte das concessionárias, devido à sua receita maior.

Na primeira etapa do programa, instituída em 1998, foram concedidos 12 lotes, em contratos com prazo de 20 anos. Em 2002, foi criada a ARTESP, que tem como objetivo assegurar o cumprimento de normas que regulamentam os serviços públicos delegados de transporte, assim como garantir a execução de contratos firmados entre o Estado e a iniciativa privada. A segunda etapa do programa, ocorrida entre 2008 e 2011, envolveu a concessão de 5 lotes, em contratos com prazo de 30 anos. Já a terceira etapa contemplou apenas a assinatura de uma parceria público privada em 2014. Em 2017, ocorreu a quarta rodada do programa de concessões rodoviárias do Estado, com a concessão de 4 novos contratos. Esta fase do programa trouxe diversas inovações, como revisões quadrienais dos contratos de concessão; a introdução de um contrato tripartite entre o poder concedente, a concessionária e o financiador para melhorar a financiabilidade do projeto; e a possibilidade de introdução de um sistema de pedagiamento flexível, com tarifas que variam conforme a demanda (volume de tráfego e horário) de cada trecho da rodovia, aplicando valores diferenciados de tarifas de acordo com o horário do dia, o dia da semana, o tipo de veículo e até por trecho percorrido (como o Sistema Ponto a Ponto já existente nas rodovias de São Paulo), além de praticar descontos (de ao menos 5%) no valor da tarifa aos usuários que utilizam tags automáticos de pagamento de pedágio.

No último mês de dezembro, com a licitação do Lote Noroeste Paulista, foi inaugurada a quinta rodada do programa de concessões do Estado de São Paulo. Uma das novidades deste lote é o desconto para usuários frequentes, onde busca-se uma política tarifária que atendam as pessoas que se utilizam do sistema com grande frequência. Além disso, ocorreu a adoção de um novo sistema automático de cobrança.

O programa do Estado de São Paulo de desenvolveu ao longo dos anos com uma boa construção de credibilidade regulatória e respeito aos contratos assinados. Como demonstração do êxito do programa, todas as suas concessões são classificadas como “ótimo e bom” na pesquisa anual de qualidade da CNT e o topo do ranking de qualidade da pesquisa técnica é dominado pelas rodovias paulistas.

Lei nº 13.448/2017 e Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019: a solução encontrada para as concessões problemáticas

No 06 de junho de 2017, a Medida Provisória nº 752, publicada em novembro de 2016 e responsável por regular a possibilidade de prorrogação e relicitação de concessões no setor de logística, foi convertida na lei nº 13448/2017. A lei versa sobre o destino de concessões de serviços públicos atualmente vigentes que estejam em fase de execução, na qual não há mais investimentos previstos no contrato, ou que tenham perdido a sustentação financeira.

Esta legislação foi motivada, principalmente, pelas concessões mais recentes que enfrentaram problemas de frustação de tráfego pela crise econômica no país, menor acessibilidade a financiamentos com bancos públicos com taxas subsidiadas, modelagens insatisfatórias dos contratos de concessão e escândalos de corrupção deflagrados com a Operação Lava Jato.

Inicialmente, a lei publicada em 2017 não foi regulamentada e ficou sem nenhum efeito prático. Somente a partir de agosto de 2019, com a publicação do Decreto nº 9.957, a figura da relicitação foi concebida. A relicitação funciona como uma devolução amigável do contrato de concessão, mediante indenização e compromisso de renúncia dos integrantes da concessionária à participação da nova licitação do projeto, que poderá conter modificações em relação ao contrato de concessão.

Desde então, diversas concessionárias aderiram ao processo de devolução amigável, como a Concer, Via040, MS Via, Concebra e Autopista Fluminense. Hoje, cerca de 5 mil km de rodovias estão em processo de devolução pelas empresas. A velocidade do processo de devolução está, principalmente, atrelada à definição pelo governo de quanto irá pagar de indenização por investimentos não amortizados à empresa que está deixando a operação. Por este motivo, nenhum destes processos ainda foi concluído. Recentemente, em meados de abril de 2023, o TCU aprovou o primeiro processo de relicitação de rodovias federais. O projeto destravado pelo TCU reúne o sistema rodoviário das BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ e tem previsão de atrair mais de R$ 9 bilhões em investimentos num contrato de 30 anos. Parte dos trechos resulta do contrato com a Concer, entre Rio e Juiz de Fora. Outra parte é fruto da devolução do trecho administrado pela Invepar (Via 040), que acionou a relicitação da via que administra entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG). Foi a primeira concessionária de rodovia a acionar o instrumento, em 2019. Relator do caso no TCU, o ministro Jorge Oliveira fez algumas determinações que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) terá de seguir antes de realizar o novo leilão.

Como uma alternativa, o Ministério dos Transportes estuda acionar a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos do Tribunal de Contas da União (TCU) para resolver contratos de concessão de rodovias em processo de devolução pelas empresas. A ideia parte da avaliação de que, para alguns casos, será melhor promover a repactuação do contrato e manter o operador atual do que promover uma nova licitação. Entretanto, ainda não foi definido quais concessões poderão estrear esta alternativa.

Tráfego e CAPEX: os problemas enfrentados pelas concessionárias com a pandemia e guerra entre Rússia e Ucrânia

Um dos segmentos mais afetados pelos impactos da pandemia de covid-19 foi o de circulação de pessoas, pelas medidas de isolamento social adotadas no combate à doença. Com isto, o tráfego pedagiado sofreu forte impacto no ano de 2020. O índice ABCR, que mede o fluxo pedagiado de veículos nas estradas do país, encerrou o ano com queda média de 13,9% versus 2019, principalmente impactado pelo tráfego de veículos leves (ou de passeio), que apresentou retração média de 17,5%, em virtude do isolamento social. O tráfego de veículos pesados se mostrou mais resiliente, com queda média de apenas 1,7% versus 2019, dado que a indústria e comércio foram menos penalizados e se recuperaram de forma mais veloz durante o ano, favorecidos tanto pelas políticas de sustentação à renda como pela menor demanda familiar por serviços, o que contribuiu para limitar as perdas ligadas ao transporte de cargas. Desta forma, as concessões com maior representatividade de tráfego pesado tiveram desempenho operacional pouco prejudicado. Além disso, a proteção inflacionária do reajuste tarifário e a busca das concessionárias por melhorias operacionais em OPEX, ajudaram a proteger a geração de caixa durante o ano de 2020. Desde então, com o avanço da vacinação e o fim das restrições a circulação de pessoas, o tráfego de veículos leves se recuperou gradualmente e, nos primeiros 3 meses de 2023, já está 2,5% acima do mesmo período de 2019. Já o tráfego de veículos pesados performou bem mesmo durante os 3 últimos anos e, no primeiro trimestre de 2023, acumula alta de 10% versus o primeiro trimestre de 2019, ano sem impacto da pandemia.

Outro problema enfrentado pelas concessionárias recentemente foi a alta do custo do CAPEX. Fatores como a pandemia de covid-19, a guerra na Ucrânia e a desorganização da cadeia global de suprimentos causaram uma disparada nos preços de materiais como asfalto, cimento e aço, aumentando os desembolsos necessários para a execução de obras exigidas nos contratos. De maneira ilustrativa, o cimento asfáltico de petróleo (CAP) chegou a subir quase 60% do início de 2020 a 2022. O cenário de alta de insumos afeta mais especialmente as concessões em fase inicial, quando costumam estar concentrados os principais investimentos. Este fato gerou, inclusive, pedidos coletivos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão por parte das concessionárias, alegando se tratar de um evento de força maior ou caso fortuito, o que gera a possibilidade de repactuação dos termos originais. Além disso, as concessionárias buscaram alternativas de mitigação da alta dos insumos, como importação e reaproveitamento de CAP. A revisão das curvas de CAPEX, contemplando os novos valores de acordo com as novas referências de preço, foi acompanhada de perto pela Inter Asset junto às concessionárias. De qualquer maneira, o momento de maior pressão, com pico em meados de 2021, foi encerrado e os preços dos principais insumos encerraram 2022 e o primeiro trimestre de 2023 em queda.

Robusto pipeline de novos projetos previstos para os próximos anos

De acordo com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), atualmente o Brasil tem pouco mais de 26 mil quilômetros de rodovias concedidas. Nos próximos seis anos, a partir de 2023, a expectativa é que outros 27 mil quilômetros sejam transferidos para gestão privada, o que deve representar quase R$ 140 bilhões de investimentos.

O destaque fica para o programa federal, que deve ter cerca de 18 mil quilômetros leiloados. Destes, o principal projeto diz respeito aos 3,3 mil Km de rodovias no Paraná que serão licitados divididos em 6 lotes. Dos seis lotes previstos, os dois primeiros já foram analisados pelo Tribunal de Contas da União e, após passar por alguns ajustes, estão aguardando o aval do governo federal para ir a leilão. A expectativa do ministro de Transportes, Renan Filho, é de que estes trechos sejam licitados ainda em 2023 e sejam as primeiras concessões de rodovias do novo governo. Os outros quatro trechos estão, atualmente, em análise no TCU. A previsão de investimentos é de R$ 50 bilhões em obras nos primeiros anos dos contratos, que tem prazos de 30 anos e envolverá, principalmente, a duplicação de 1.782 Km de rodovias.

No âmbito estadual, Minas Gerais deve liderar as concessões de rodovias, com mais de 2,2 mil quilômetros. Em maio de 2019, foi lançado o Programa de Concessões Rodoviárias de Minas Gerais, com expectativa de concessão de sete lotes de rodovias estaduais com extensão de 3,25 Km e prazos de 25 a 30 anos. Destes, dois trechos foram licitados no final de 2022, com investimentos contratados de R$ 5,5 bilhões no Lote Triângulo Mineiro e Sul de Minas. Para maio de 2023, está previsto o leilão do Lote 3 – Varginha-Furnas, com investimento estimado pelo governo de R$ 2,6 bilhões ao longo dos 30 anos de contrato. Ao todo, o governo mineiro espera atrair mais de R$ 11 bilhões em investimentos privados nas concessões de rodovias.

Em São Paulo, o governo prepara mais 6 leilões de rodovias até 2026 além da desestatização do Rodoanel Norte, previsto para 2023. Os projetos preveem retomar o edital do lote Litoral Paulista através de uma PPP (Parceria Público-Privada), viabilizar o túnel Santos-Guarujá (que a princípio seria feito através da privatização do porto de Santos) e transformar duas concessões da ViaOeste e da Renovias, que estão terminando, em outros 4 leilões, juntamente com estradas sob administração do Estado. Segundo o secretário de Parceria em Investimentos, Rafael Benini, os contratos poderão gerar cerca de R$ 32 bilhões de novos investimentos, em cálculos preliminares.

Outros estados também estão desenvolvendo seus programas de concessões rodoviárias. Em junho de 2021, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) assinou contrato com o governo do Estado de Goiás para a estruturação de projeto de concessão de 1,14 mil quilômetros de sete rodovias estaduais. No Rio Grande do Sul, o governo apresentou um estudo para licitar 1.131 Km de rodovias divididas em 3 trechos, na qual o primeiro lote foi concedido em abril de 2022. Ao todo, estão previstos investimentos de R$ 10,6 bilhões nos 30 anos das concessões, sendo R$ 3,9 bilhões somente nos cinco primeiros anos. Em março de 2023, o Pará licitou sua primeira concessão rodoviária. Trata-se de um projeto de grande porte, com previsão de R$ 3,7 bilhões de investimentos em obras, ao longo de 30 anos. O trecho que será concedido é uma rodovia de cerca de 526 km, desde Marabá (no Sul do Estado) até Ananindeua (ao Norte, próximo a Belém e ao porto de Vila do Conde), passando por 11 municípios. O governo já estuda lançar um novo lote de estradas, que poderá incluir trechos da PA-279, da PA-275 e da PA-287.

A concessão de rodovias à iniciativa privada tem se mostrado uma ótima alternativa para aprimorar e melhorar a qualidade das rodovias do país. Segundo pesquisa técnica da CNT, 9 das 10 e 22 das 25 melhores rodovias do Brasil são concedidas à administração privada, capazes de prover os investimentos necessários para manutenção e expansão da capacidade viária. O forte pipeline de projetos previstos para os próximos anos garantirá a contratação de volumes vultuosos de investimentos nas rodovias do país, melhorando significativamente a infraestrutura das estradas e, consequentemente, impactando diretamente na vida da população, que proverá de maior segurança e redução de custos e tempo com transporte. Além disso, uma malha rodoviária de qualidade contribui com o desenvolvimento econômico do país, incluindo maior geração de empregos nas regiões próximas dos trechos concessionados.

Dado o robusto pipeline, nas novas oportunidades a Inter Asset manterá a forte diligência na análise dos projetos, que deve considerar, principalmente: (i) características econômicas da região que balizam o desempenho de tráfego, incluindo a presença de rotas ou modais alternativos e suas principais diferenças em termos de qualidade e custo para o usuário; (ii) presença ou não de histórico de tráfego pedagiado e, em caso de ausência, a robustez do estudo de tráfego realizado, a ser feito por empresa especializada na temática; (iii) histórico de atuação da agência reguladora, que deve ser marcado por adimplência nos reajustes tarifários e no cumprimento dos demais itens do contrato, sem que se gere desequilíbrios econômico-financeiros relevantes; (iv) robustez do contrato de concessão assinado, com matriz de risco entre concessionária e poder concedente bem definida e formas de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato claras; (v) ausência de agressividade da proposta realizada pelo player vencedor do leilão, de forma a preservar a saúde financeira de longo prazo do projeto, com uma relação equity x dívida adequada ao risco do setor; (vi) histórico de execução do grupo vencedor em outros projetos no setor, com análise da eficiência entregada em OPEX e CAPEX, dado a proposta feita originalmente, e nível de abertura conquistada no mercado de capitais; (vii) complexidade e magnitude do CAPEX a ser realizado, com maior risco de execução em caso de obras complexas (como túneis, viadutos, pontes, etc), ou que envolvam desapropriações e riscos ambientais ou com cronograma de realização desafiador; (viii) governança corporativa robusta, com administração com boa experiência prévia, política de remuneração com alinhamento de interesses e política com partes relacionadas alinhada com as melhores práticas de mercado.

Referências:

https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2022-11/pesquisa-da-cnt-aponta-continua-deterioracao-das-rodovias-brasileiras

https://cnt.org.br/documento/6b24f1b4-9081-485d-835d-c8aafac2b708

https://melhoresrodovias.org.br/historia-concessoes-das-rodovias-abcr/

https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/656349

https://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2019/5/concessoes-rodoviarias-experiencia-internacional-e-recomendacoes-para-o-brasil/

https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/ecorodovias-vence-leilao-da-rio-valadares-br-116-465-493-rj-mg

Setor de rodovias projeta dobrar concessões em seis anos - Estadão (estadao.com.br)

https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Concessoes-rodoviarias-Ministerio-dos-Transportes-confirma-aporte-para-descontos-maiores

https://valor.globo.com/empresas/noticia/2023/04/20/mg-faz-leilao-de-concessao-de-rodovia-no-fim-de-maio.ghtml

https://www.poder360.com.br/economia/governo-de-sao-paulo-planeja-7-leiloes-rodoviarios-ate-2026/

https://valor.globo.com/empresas/noticia/2023/03/16/para-licita-sua-primeira-concessao-de-rodovias.ghtml

https://garagem360.com.br/melhores-rodovias-do-brasil-concessao-privada-estudo/

https://blog.houer.com.br/4-vantagens-das-concessoes-de-rodovias-no-brasil/#:~:text=Com%20uma%20malha%20rodovi%C3%A1ria%20de,pa%C3%ADs%20e%20para%20o%20exterior.

https://www.cnnbrasil.com.br/economia/ecorodovias-arremata-lote-noroeste-em-leilao-de-rodovias-paulistas-por-r-12-bi/

https://valor.globo.com/opiniao/coluna/proximos-passos-do-ppi-nas-concessoes.ghtml

https://valor.globo.com/legislacao/noticia/2019/10/08/relicitacao-e-projetos-de-infraestrutura.ghtml

TCU aprova primeiro processo de relicitação de rodoviais federais - Estadão (estadao.com.br)

https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/11/fluxo-de-veiculos-em-estradas-com-pedagio-cai-131-em-2020-diz-associacao.ghtml

https://melhoresrodovias.org.br/indice-abcr/

Sobre o fundo

Objetivo

O Fundo buscará uma rentabilidade alvo para as cotas que acompanhe os títulos do tesouro indexados à inflação com *duration* média (prazo médio ponderado) similar à da carteira do Fundo, acrescida de sobretaxa (*spread*) de 1% (um inteiro por cento) a 1,5% (um inteiro por cento e cinquenta centésimo por cento) ao ano, considerando as distribuições periódicas.

Tributação

Isenção de tributação nos rendimentos e no ganho de capital na venda da cota. Alíquota de imposto de renda de 0% apenas para pessoas físicas. Pessoas jurídicas estão sujeitas à alíquota de 15% nos termos do art. 3º § 1º da Lei 12.431/2011

Características

Início do fundo: Setembro 2021

Código B3: BIDB11

Código ISIN: BRBIDBCTF001

CNPJ: 42.294.971/0001-31

Categoria ANBIMA: Renda Fixa Duração Livre Crédito Livre

Segmento: Infraestrutura

Gestor: Inter Asset

Administrador: Inter DTVM

Público-alvo: Investidor em geral

Taxa de administração: 0,80% a.a.

Retorno-alvo: NTN-B 28 + 1%-1,5% a.a.

Taxa de performance: Não há

Liquidez: D+2 dias úteis (listado) [6]

Overview do fechamento [1]

R$ 120 MM
Patrimônio Líquido

3.867
Cotistas

5,6 Anos
Duration da carteira de crédito [2]

24 Emissores
No portfólio [2]

IPCA+8,76%
Carrego da carteira de crédito [3]

R$ 89,49
Cota Patrimonial [4]

R$ 1,30/cota
de Distribuição

1,47%
Yield mês [5]

Disclaimer

Fonte: Inter Asset, Inter DTVM, B3

1 Todas as informações se referem ao fechamento de março, com data-base em 31/03/23.

2 Referente ao portfólio do fundo INTER INFRA MASTER FI INFRA RF CP, CNPJ 41.953.322/0001-32 (fundo investido pelo INTER INFRA FIC INFRA RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO).

3 Carrego da carteira de crédito do fundo Master.

4 Valor sem dedução do montante a ser distribuído em Março-23.

5 Yield calculado com base na cota de mercado no dia 31/03/23.

6 Prazo dependente das condições de liquidez do mercado secundário.

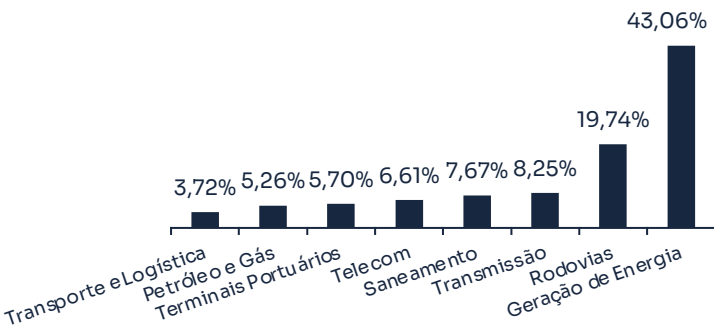
Visão do Portfólio

Carteira de Crédito [2]

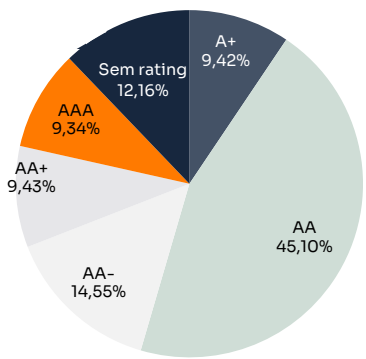
	Emissor	Setor	Rating	12.431	Volume (R$ milhões)	Peso	Indexador	MTM	Duration	Spread NTN-B (MtM)
Caixa					284564,1	0,24%	SELIC			
NTN-B26					2199871,08	1,83%	IPCA			
NTN-B28					5668441,5	4,71%	IPCA			
AEAB11	AES Cajuína	Geração de Energia	AA	Sim	2.768.936	2,30%	IPCA	7,22%	8,64	1,22%
ANEM11	Anemus	Geração de Energia	AA	Sim	12.890.732	10,71%	IPCA	9,89%	6,23	3,74%
ANET12	Americanet	Telecom	A	Sim	3.462.377	2,88%	IPCA	8,53%	4,91	2,63%
ASAB11	Asa Branca	Geração de Energia	AA	Não	5.055.121	4,20%	IPCA	8,32%	4,34	2,26%
CART13	CART	Rodovias	AA+	Sim	2.318.180	1,93%	IPCA	8,28%	5,78	2,21%
CJEN13	TESC	Terminais Portuários	A+	Sim	6.398.269	5,31%	IPCA	9,00%	5,57	2,90%
CPTM15	Ligga	Telecom	A+	Sim	2.942.459	2,44%	IPCA	9,84%	5,37	3,70%
CRMG15	Nascentes das Gerais	Rodovias	AA	Sim	6.952.442	5,77%	IPCA	8,35%	3,86	2,46%
GTSA11	Goias Transmissora	Transmissão	AAA	Não	4.918.293	4,08%	IPCA	7,74%	4,39	1,89%
HGLB12	Highline	Telecom	Sem rating	Não	1.017.720	0,85%	CDI	9,21%	2,64	3,23%
HZTC14	Orizon	Saneamento	AA+	Sim	1.829.685	1,52%	IPCA	8,09%	5,61	2,04%
HZTC24	Orizon	Saneamento	AA+	Não	1.024.680	0,85%	CDI	9,52%	3,97	3,57%
HVSP11	Hélio Valgas	Geração de Energia	AA-	Sim	6.273.586	5,21%	IPCA	9,02%	6,78	2,81%
IFPT11	Ifin Participações	Saneamento	Sem rating	Não	5.758.072	4,78%	IPCA	8,50%	4,78	2,25%
MTRJ19	Metrorio	Transporte e Logística	AA+	Sim	4.172.104	3,47%	IPCA	9,66%	4,10	3,53%
MEZ511	MEZ 5 Energia	Transmissão	AAA	Sim	4.337.330	3,60%	IPCA	7,90%	7,84	1,69%
PEJA11	Petrorio	Petróleo e Gás	AA	Sim	5.903.137	4,90%	IPCA	8,48%	5,23	2,40%
RAHD11*	Rio Alto	Geração de Energia	AA	Sim	3.403.119	2,83%	IPCA	7,48%	6,38	1,47%
RATL11	Rota do Atlântico	Rodovias	AA-	Sim	2.751.635	2,29%	IPCA	7,83%	6,76	1,80%
RDVE11	RDVE	Geração de Energia	AA	Sim	4.087.223	3,39%	IPCA	8,38%	5,66	2,31%
RODB11	Rodovias do Brasil	Rodovias	AA-	Não	1.197.507	0,99%	CDI	9,19%	4,62	3,08%
TBCR18	Transbrasiliana	Rodovias	Sem rating	Sim	5.281.705	4,39%	IPCA	9,39%	4,82	3,45%
UNEG11	GNA UTE I	Geração de Energia	A	Sim	9.653.057	8,02%	IPCA	8,71%	7,89	2,45%
VAMO33	Via Brasil MT 320	Rodovias	AA	Sim	3.651.129	3,03%	IPCA	9,62%	5,94	3,48%
VIMT13	Ventos de São Jorge	Geração de Energia	AA-	Sim	4.200.773	3,49%	IPCA	8,99%	2,78	3,07%

* Ativos em lock-up | [2] Portfólio do fundo INTER INFRA MASTER FI INFRA RF CP, CNPJ 41.953.322/0001-32, (fundo investido pelo INTER INFRA FIC INFRA RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO)

Distribuição por Setor [7]



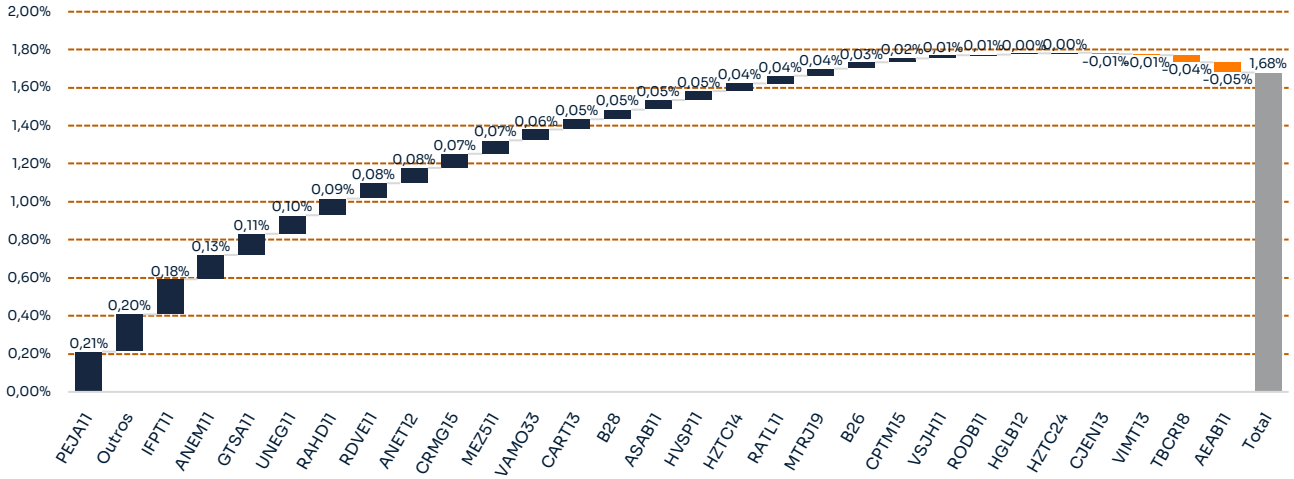
Distribuição por Rating [7]



25 ativos Carteira de Crédito [2]	**5,6 anos** Duration	**IPCA+8,76%** Carrego [3]	**IPCA+5,93%** NTN-B 28	**2,68%** Spread

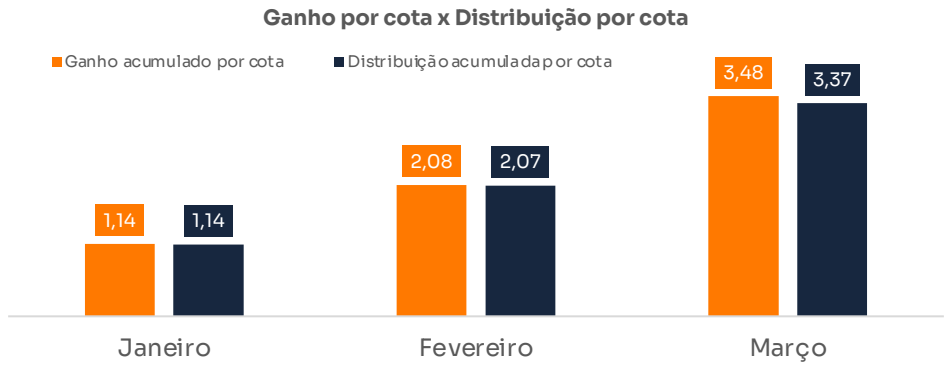
Data-base: 31/03/2023 | [7] Números referentes a carteira de crédito do fundo INTER INFRA MASTER FI INFRA RF CP (fundo investido pelo INTER INFRA FIC INFRA RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO) de CNPJ 41.953.322/0001-32, e não contempla as alocações em títulos públicos, compromissadas e os custos do Infra Master e FIC.

Atribuição de Performance [2]



A atribuição mensal considera o resultado percentual em relação ao patrimônio líquido do início do mês segregando o efeito de cada ativo em (i) compra/venda de ativos; (ii) efeito curva; (iii) efeito *spread*; e (iv) efeito carrego. O cálculo do efeito carrego trava o carrego do ativo em relação a marcação a mercado do fechamento do mês anterior.

Ativos	Impacto de negociação de ativos	Oscilação da curva de juros reais	Oscilação do spread de crédito	Carrego IPCA e juros reais s/ oscilação de crédito	Recebimento de cupom de juros	Total
PEJA11	0,00%	0,00%	0,07%	0,07%	0,00%	0,21%
Outros	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%
IFPT11	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,18%
ANEM11	0,00%	0,00%	-0,19%	-0,19%	0,00%	0,13%
GTSA11	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,00%	0,11%
UNEG11	0,00%	0,00%	-0,16%	-0,16%	0,00%	0,10%
RAHD11	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,09%
RDVE11	0,00%	0,00%	-0,02%	-0,02%	0,00%	0,08%
ANET12	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,00%	0,08%
CRMG15	0,00%	0,00%	-0,07%	-0,07%	0,00%	0,07%
MEZ511	0,00%	0,00%	-0,05%	-0,05%	0,00%	0,07%
VAMO33	0,00%	0,00%	-0,06%	-0,06%	0,00%	0,06%
CART13	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%
B28	-0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%
ASAB11	0,00%	0,00%	-0,06%	-0,06%	0,00%	0,05%
HVSP11	0,00%	0,00%	-0,12%	-0,12%	0,00%	0,05%
HZTC14	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%
RATL11	0,00%	0,00%	-0,03%	-0,03%	0,00%	0,04%
MTRJ19	0,00%	0,00%	-0,06%	-0,06%	0,00%	0,04%
B26	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%
CPTM15	0,00%	0,00%	-0,05%	-0,05%	0,09%	0,02%
VSJH11	0,00%	0,00%	-0,06%	-0,06%	0,00%	0,01%
RODB11	0,00%	0,00%	0,02%	0,02%	0,00%	0,01%
HGLB12	0,00%	0,00%	-0,01%	-0,01%	0,00%	0,00%
HZTC24	0,00%	0,00%	-0,01%	-0,01%	0,00%	0,00%
CJEN13	0,00%	0,00%	-0,16%	-0,16%	0,00%	-0,01%
VIMT13	0,00%	0,00%	-0,10%	-0,10%	0,00%	-0,01%
TBCR18	0,00%	0,00%	-0,16%	-0,16%	0,00%	-0,04%
AEAB11	0,00%	0,00%	-0,14%	-0,14%	0,00%	-0,05%
Total	**-0,02%**	**0,00%**	**-1,40%**	**-1,40%**	**0,09%**	**1,68%**



2 Referente ao portfólio do fundo INTER INFRA MASTER FI INFRA RF CP, CNPJ 41.953.322/0001-32 (fundo investido pelo INTER INFRA FIC INFRA RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO). | 11 Resultado final do INTER INFRA MASTER, contemplando carrego do caixa, custos e ajustes de cota.

Demonstração de Resultado

	Jan/23	Fev/23	Mar/23	Acumulado Ano
Receitas	396.085,23	-481.913,85	1.777.818,80	1.691.990,18
Ganho com carrego IPCA + juros reais	1.123.176,94	840.091,99	1.898.009,56	3.861.278,49
Ganho com recebimento de cupom de juros	694.366,97	387.213,34	111.245,95	1.192.826,26
Ganho (perda) com oscilação da curva de juros reais	-974.139,79	616.620,72	1.465.462,12	1.107.943,05
Ganho (perda) com fechamento (abertura) de *spread*	-445.477,32	-2.325.842,36	- 1.674.838,39	- 4.446.158,07
Ganho (perda) com negociação de ativos no secundário	-1.841,58	2,47	- 22.060,44	- 23.899,55
Ajuste DAP	-	-	-	-
Caixa	7.357,09	5.546,73	13.940,26	26.844,08
Resultado bruto	**403.442,32**	**(476.367,12)**	**1.791.759,06**	**1.718.834,26**
Taxa de administração	-89.704,98	-72.361,25	-91.815,73	- 253.881,96
Outras despesas	-31.314,53	-30.393,79	- 33.103,95	- 94.812,27
Ajuste	-0,82	-0,30	- 742,01	- 743,13
Resultado líquido	**282.421,98**	**-579.122,45**	**1.666.097,38**	**1.369.396,90**
Quantidade de Cotas [12]	1.345.099	1.345.099	1.345.099	1.345.099
Resultado por Cota [13]	0,21	(0,43)	1,24	1,02

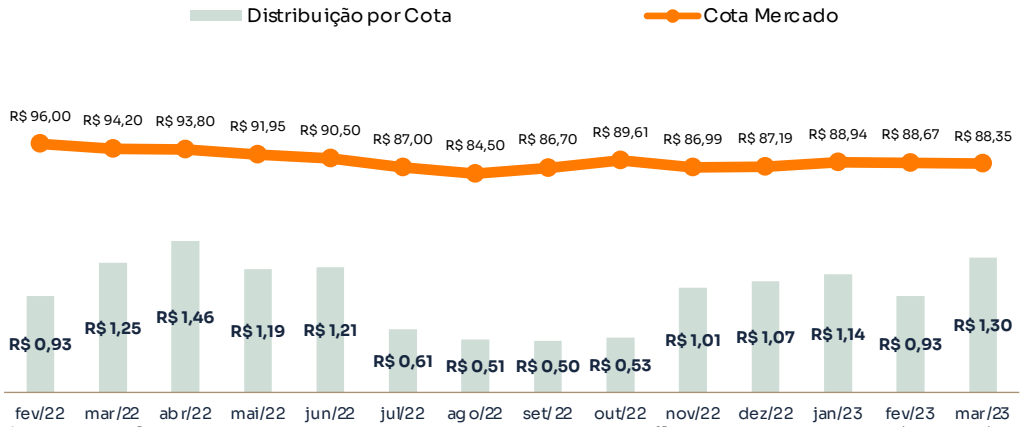
12 Refere ao INTER INFRA FIC INFRA RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO – BIDB11 | 13 O resultado apresentado foi calculado através do regime de competência, e portanto sujeito a movimentos que não serão refletidos no resultado calculado através do regime caixa.

Cronograma de Rendimentos e Cota

17ª Distribuição de Rendimentos

Referência	Fevereiro
Data de anúncio	31/03/2023
Data de pagamento	17/04/2023
Distribuição por cota	R$ 1,30
Cota de mercado no fechamento	R$ 88,35
Dividend Yield Mês [5]	1,47%
Distribuição por cota acumulado	R$ 20,54

* De acordo com o Capítulo VIII do Regulamento do fundo Inter Infra FIC - BIDB11, o fundo incorpora todos os resultados em seu patrimônio líquido diário e, por isso, as distribuições de rendimentos aos cotistas serão feitas regularmente. A distribuição anunciada foi calculada a partir dos **juros recebidos das debêntures incentivadas pelo fundo no mês**, além da **antecipação do pagamento da correção monetária da carteira de crédito pelo IPCA mensal**. O gestor buscará realizar as **distribuições periódicas mensalmente**.



Data-base: 31/03/23 | Fonte: B3 | [5] Yield calculado com base na cota de mercado no fechamento|. [10] Cota a valor de mercado no último dia útil do mês.

Mercado

Cota Patrimonial vs. Cota de Mercado [8]

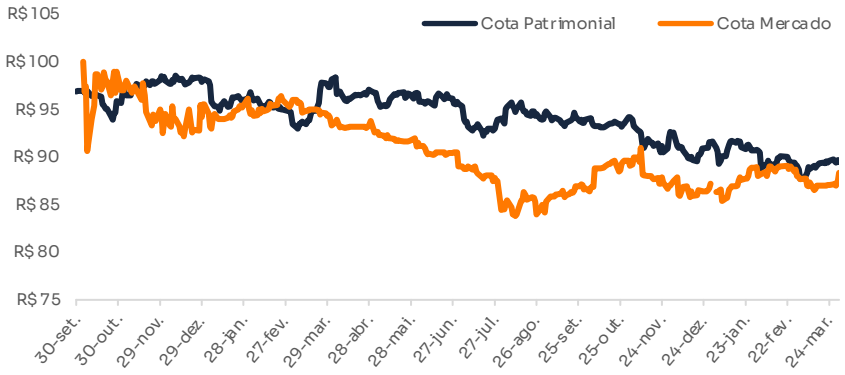


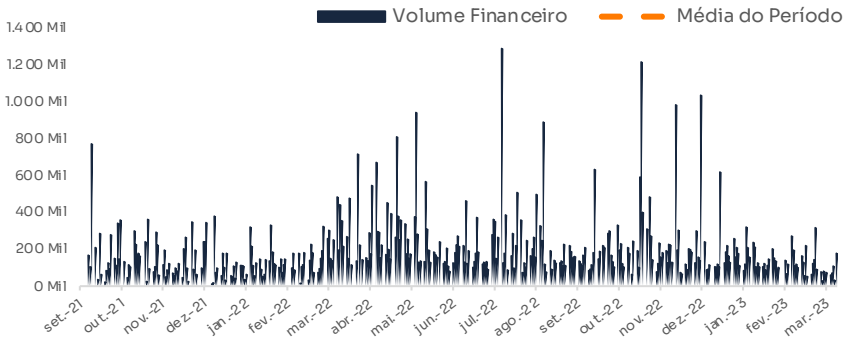
Tabela de precificação

Líquida de Custos e Isenta de IR para PF [9]

Preço da Cota de Mercado	Taxa Equivalente (IPCA +)
R$ 85,00	8,39%
R$ 86,00	8,18%
R$ 87,00	7,97%
R$ 88,00	7,76%
R$ 89,00	7,56%
R$ 90,00	7,36%
R$ 91,00	7,16%
R$ 92,00	6,97%
R$ 93,00	6,77%
R$ 94,00	6,58%

Exercício considerando a cota patrimonial do fechamento.

Volume de Cotas Negociados na B3 [8]



98,73 %
P/VPA* em 31/03/23
* Cotas não ajustadas pelos rendimentos.

R$ 119 Milhões
Market Cap em 31/03/23

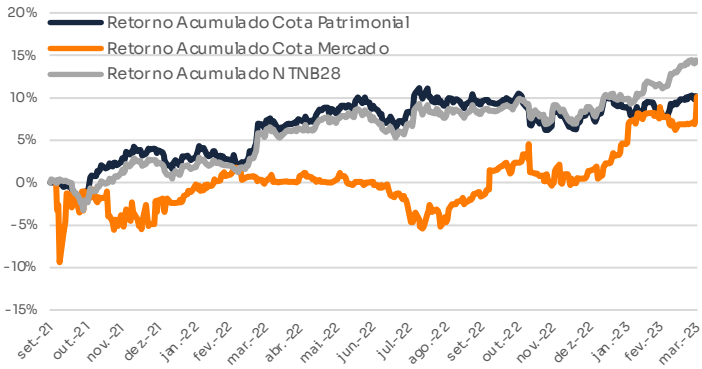
Rentabilidade [12]

Considerando as distribuições no período

		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	ANO	ACUM.[1]
2023	Cota Patrimonial	0,25%	-0,47%	1,41%										1,19%	9,96%
	Cota Mercado	3,27%	4,04%	1,11%										8,64%	10,11%
	NTN-B 28	0,89%	1,43%	2,53%										4,92%	14,29%
2022	Cota Patrimonial	-0,82%	-0,10%	3,52%	0,87%	0,70%	0,88%	-0,70%	0,69%	0,49%	0,79%	-1,65%	0,02%	4,72%	8,67%
	Cota Mercado	1,92%	1,02%	-0,70%	0,70%	-0,42%	-0,29%	-2,56%	-2,19%	3,23%	3,96%	-2,35%	1,41%	3,52%	1,36%
	NTN-B 28	-0,49%	0,26%	3,31%	0,85%	1,10%	0,13%	-0,74%	0,89%	0,59%	1,27%	-0,65%	-0,20%	6,45%	8,93%

Com base na cota patrimonial ajustada, que considera a valorização dos ativos que compõem a carteira e incorpora os valores distribuídos no período, o fundo BIDB11 obteve uma rentabilidade superior a seu benchmark (NTNB28) desde sua criação, há 18 meses.

Considerando o preço de negociação das cotas, a rentabilidade pode divergir e não acompanhar o *benchmark*. Isso porque, sendo o Inter Infra FIC um fundo listado em bolsa, a cota de mercado depende também de fatores de mercado (oferta e demanda), e não reflete necessariamente a qualidade da carteira de crédito (representado pela cota patrimonial).



Data-base: 28/02/2023 | [8] Início das negociações do fundo: 06/10/2021 | [9] Exercício foi feito com base na carteira do INTER INFRA FIC INFRA RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO, que alocada seus recursos no INTER INFRA MASTER FI INFRA RF CP de CNPJ 41.953.322/0001-32, com carteira apresentada anteriormente. | 12 Exercício feito usando a rentabilidade final somado às distribuições do INTER INFRA FIC INFRA RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO (BIDB11) como base. Houve mudança na metodologia de cálculo: A distribuição passou a ser adicionada no terceiro dia útil de cada mês (data de impacto na cota patrimonial), e no último dia útil para a cota de mercado.

Descrição dos Ativos

Anemus Wind S.A. 2W Energia	ANEM11	O Complexo Eólico Anemus Wind é composto por três parques eólicos em fase pré-operacional, no Estado do Rio Grande do Norte. Com capacidade instalada de 138,6 MW, o parque vendeu energia em PPAs de médio prazo no mercado livre. O perfil dos clientes é pulverizado, com exceção do PPA da Copel (AAA) que será responsável por cerca de 1/3 da garantia física do projeto. A emissão contará com fiança bancária do BTG e do Sumitomo até finalização do projeto. Após o *completion*, contará com as garantias usuais de projeto, como a cessão fiduciária das ações da emissora e cessão fiduciária dos direitos decorrentes do contrato de venda de energia.
Asa Branca Holding S.A. ContourGlobal	ASAB11	Complexo Eólico formado por 5 parques eólicos já operacionais desde 2013, com 160 MW de capacidade instalada. O projeto, localizado no Rio Grande do Norte, apresenta um longo histórico de geração e energia contratada no mercado regulado até o vencimento da debênture. A Companhia tem como acionistas a Contour Global, presente em 20 países com um total de 117 plantas de geração e energia, sendo 85 renováveis e rating global BB- pela Fitch. A emissão conta com as garantias usuais de projeto, sendo elas cessão fiduciária das ações da emissora e cessão fiduciária dos direitos decorrentes do contrato de venda de energia.
PetroRio S.A. PetroRio	PEJA11	A PetroRio ou PRIO, é um dos maiores produtores de petróleo independente do Brasil. Sua estratégia é focada na revitalização de campos offshore adquiridos das Major Oil Companies como a Petrobras. Tal estratégia consiste em adquirir um campo de produção maduro e realizar investimentos visando ampliar o volume de óleo extraído diariamente e consequentemente ampliar a vida útil econômica de tal campo. O portfólio da PRIO atualmente conta com os campos de Frade, Polvo, Tubarão-Martelo e Manati. Todos eles juntos fazem com que a capacidade produtiva da companhia seja de cerca de 33 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/d). No primeiro trimestre de 2023 é esperado que a transação com a Petrobras envolvendo o campo de Albacora Leste seja concluída, de forma que a PRIO passará a produzir aproximadamente 70 mil boe/d. A PRIO ainda detém 64,30% de participação no campo de Wahoo, que ainda não iniciou sua produção. De acordo com o planejamento da empresa, o campo deverá ter seu first oil em 2024 e a produção combinada de todos os campos deverá superar a marca de 100 mil boe/d em 2025. A companhia é listada na B3 sob o ticker PRIO3 desde 2015 e atualmente possui um valor de mercado de aproximadamente R$ 25 bilhões e uma alavancagem de -0,2x, dado que possui um caixa líquido de aproximadamente R$ 1 bilhão. A operação possui um prazo de 10 anos e rating br AA pela S&P.
Concessionária Auto Raposo Tavares S.A. CART	CART13	A Concessionária Auto Raposo Tavares (CART) detém a concessão das rodovias estaduais SP-225 João Baptista Cabral Rennó, SP-327 Orlando Quagliato e SP-270 Raposo Tavares, no total de 834 km entre Bauru e Presidente Epitácio, no estado de São Paulo. O Corredor CART é uma das principais vias de trânsito de produtos, serviços e mercadorias no Estado de São Paulo, formado por municípios com forte potencial econômico, especialmente o escoamento de cargas, por ser uma valiosa ligação entre o Estado de São Paulo, Mato Grosso do Sul e toda a região sul do país, com destaque para o Estado do Paraná, onde está localizado o porto de Paranaguá. O contrato de concessão possui vencimento previsto em 2039, na qual a Companhia já cumpriu com cerca de 97% das obrigações de investimento. A Companhia possui como acionistas o Pátria Investimentos, uma das maiores gestoras de investimentos alternativos no Brasil, com mais de US$ 50 bilhões sobre gestão, e o GIC, o fundo soberano do governo de Singapura que possui um portfólio global com cerca de US$ 550 bilhões em ativos sob gestão. A empresa foi finalista do Prêmio Concessionária do Ano em 2020 em 4 categorias, sendo primeira colocada na categoria "Inovação" e segunda colocada nas categorias "Concessionária do Ano", "Eficiência nos Serviços Operacionais" e "Segurança Rodoviária". A operação possui rating AA-, pela S&P, e possui como garantias o penhor de ações da Companhia e a cessão fiduciária dos recebíveis da concessão.
Concessionária da Rodóvia MG-050 S.A. abnascentes das gerais	CRMG15	A Companhia tem como atividade a exploração - incluindo a operação, as obras de ampliações e melhorias, assim como a manutenção da Rodovia MG-050, trecho de entroncamento BR-262 (Juatuba) - Itaúna - Divinópolis - Formiga - Piumhi - Passos - São Sebastião do Paraíso, trecho de entroncamento MG-050 e BR265, BR-491, do Km 0,00 ao Km 4,65 e trecho São Sebastião do Paraíso – divisa MG/SP da Rodovia BR-265. O contrato de concessão, assinado em 2007, possui prazo de vencimento em 2032. O tráfego é representado, em grande parte, pelo deslocamento regional entre as cidades lindeiras à rodovia, na qual a região é característica por forte atividade econômica de setores, tais como o transporte de calcário, minério, cimento e madeiras. A Companhia possui como acionista a AB Concessões, holding que possui 3 concessões rodoviárias em seu portfólio e é controlada pelo grupo italiano Atlantia, atualmente o maior grupo no segmento de operação de rodovias da Itália e que, em conjunto com suas subsidiárias, caracteriza-se por um dos maiores players do segmento no mundo, atuando na gestão de mais de quatorze mil quilômetros de rodovias na Itália, França, Espanha, Brasil, Chile, Índia e Polônia. A emissão possui rating AA+, pela S&P, e possui como garantias a alienação fiduciária das ações da Companhia, a cessão fiduciária dos recebíveis da concessão e a fiança da AB Concessões até o *completion* do projeto.
Goiás Transmissão S.A. Goiás MGE	GTSA11	A Companhia possui a concessão das linhas de transmissão Rio Verde Norte-Trindade, Trindade-Xavantes, Trindade-Carajás e da subestação Trindade até 2040. O projeto entrou em operação comercial em outubro de 2013. A Companhia tem como acionistas controladores Furnas, subsidiária da Eletrobrás (49%), e o Grupo Energia Bogotá - GEB (51%). A emissão conta com as garantias usuais de projeto, sendo elas a cessão fiduciária das ações da Goiás Transmissora e cessão fiduciária dos direitos oriundos dos contratos de concessão.
IFIN Participações S.A. Águas Guariroba	IFPT11	Holding detentora de 100% das ações PN (32,08% das ações totais) de emissão da Águas de Guariroba. O serviço da dívida das debentures será pago com os dividendos da empresa de saneamento. A Águas de Guariroba possui rating AA (bra) pela Fitch, e já é um ativo maduro, com um atendimento de água de 100% e atendimento urbano de esgoto de 84%. Tem como acionista controlador a AEGEA, maior empresa privada de saneamento privado do país. A emissão tem como garantia as ações PN de emissão da Águas de Guariroba.

Descrição dos Ativos

Ligga Telecomunicações S.A. 	CPTM15	A Ligga é uma das maiores provedoras de banda larga no Paraná, resultante da privatização da Copel Telecom em um leilão realizado em outubro de 2020, no qual o vencedor foi o Fundo Bordeaux, veículo de investimento de Nelson Tanure. O valor da operação foi de R$ 2,5 bilhões. A empresa atua no fornecimento de conectividade por meio de banda larga em fibra para B2C e B2B, com larga experiência na implementação de tecnologias de ponta. Sua atuação se dá em mais de 399 cidades no Paraná e 4 em São Paulo, com um market share de aproximadamente 12% das conexões de banda larga e 15% das conexões de banda larga de fibra ótica do estado. Em novembro de 2021 venceu, em consórcio com a Unifique, o lote regional do 5G na região Sul. A Ligga será responsável pela implementação do 5G no Paraná. A Companhia possui 100% da rede em fibra ótica, com extensão de 42 mil Km, abrangendo boa parte do território do Paraná, e 1,9 milhão de casas passadas, além de mais de 285 mil assinantes B2C. A operação possui rating A+ pela S&P e conta com pacote de garantias composto por cessão fiduciária de recebíveis com volume mínimo de R$ 42,5 milhões por mês, além da cessão fiduciária da conta vinculada aos recebíveis.
Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A. 	TBCR18	A Transbrasiliana é responsável pela administração da concessão do trecho de 321,6 quilômetros da BR-153, entre a divisa dos estados de São Paulo e Minas Gerais até a divisa de São Paulo com o Paraná. A BR-153 é a principal ligação do Meio-Norte do Brasil (estados do Tocantins, Maranhão, Pará e Amapá) com a Região geoeconômica Centro-Sul do país. Devido a esse fato e somado ao grande fluxo de veículos, a BR-153 é considerada atualmente como uma das principais rodovias de integração nacional do Brasil. A concessão, que tem prazo de 25 anos iniciado em fevereiro de 2008, faz parte do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo Federal e suas atividades são regulamentadas e fiscalizadas pela ANTT. O contrato de concessão é válido até 14 de fevereiro de 2033. A operação conta uma estrutura bastante robusta, que inclui garantias reais relacionadas a operação de uma usina hidroelétrica (Tijoá que administra a Usina Hidroelétrica Três Irmãos). Desta estrutura, merecem destaque os indicadores de alavancagem máxima, ICSD mínimo e travas relacionadas à distribuição de dividendos, redução de capital social, captação de novas dívidas, além do pacote de garantias composto por alienação fiduciária das ações da Transbrasiliana, da Tijoá e da Juno, cessão fiduciária dos recebíveis da Transbrasiliana e dos dividendos da Tijoá e cessão fiduciária de conta vinculada onde serão retidos recebíveis de pedágio correspondentes a próxima parcela de serviço da dívida.
UTE GNA I Geração de Energia S.A. 	UNEG11	Usina termelétrica a gás, já operacional, instalada no Porto Açu juntamente com um terminal de GNL. Destaca-se como uma das maiores termelétricas do país, com capacidade instalada de 1,3 GW. A companhia vendeu energia no mercado regulado em um PPA de disponibilidade e tem como acionistas os próprios *stakeholders* do projeto, sendo eles a Prumo Logística (operadora do terminal portuário), BP Investments (fornecedora do GNL | "A" em escala global), Siemens (O&M e fornecedor das turbinas | "A" em escala global), e como investidor estratégico a SPIC Brasil ("A2" em escala global). A emissão contará com as garantias usuais de projeto como a cessão fiduciária das ações da emissora e cessão fiduciária dos direitos decorrentes do contrato de venda de energia.
Americanet S.A. 	ANET12	Fundada em 1996, a Americanet é o segundo maior operador de telecom independente do estado de São Paulo e o maior do Centro Oeste, com foco em internet por fibra de alta qualidade para clientes residenciais e corporativos. A Companhia possui cerca de 595 mil clientes residenciais em 106 municípios e 6,4 mil clientes corporativos em 448 municípios localizados em regiões premium com baixa presença de incumbentes (Vivo, TIM e Claro) e alto potencial de crescimento. A rede da Companhia é 100% própria e possui extensão de aproximadamente 33.000 Km com padrão "carrier-grade" que é confiável, bem testado e comprovado em suas capacidades. Sua estrutura acionária é composta por Lincoln Oliveira (30,2%), fundador da Companhia; a Warburg Pincus (49,4%), empresa com mais de 50 anos de histórico de atuação focada exclusivamente em investimentos em private equity e a Invest Tech (20,4%), gestora de fundos de private equity e venture capital. A operação possui rating A, pela S&P e conta com garantia composta por cessão fiduciária de recebíveis equivalente a 30% do saldo devedor.
Via Brasil MT 320 Concessionária de Rodovias S.A. 	VIMT13	A Via Brasil MT-320 é a concessionária responsável, por 30 anos, até 2049, pela operação, manutenção, conservação e melhoria do trecho de 188,2 Km entre Alta Floresta e Nova Santa Helena da MT-320 e MT-208. A Companhia está em uma região estratégica para o desenvolvimento da agricultura no Brasil. As rodovias estaduais MT-320 e MT-208 são a principal rota para interligar os municípios das regiões Norte e Noroeste do Mato Grosso com a rodovia federal BR-163, o maior eixo de transporte e escoamento da produção do estado. A Companhia foi constituída por um consórcio de empresas com expertise nas áreas de concessões públicas, infraestrutura rodoviária, tecnologia e serviços para atuar como operadora de serviços públicos concessionados. A operação possui rating AA, pela Fitch, e conta com um pacote de garantias (fiança corporativa até o *completion* físico e financeiro do projeto) a alienação fiduciária das ações, cessão fiduciária dos recebíveis da concessão e cessão fiduciária das contas do projeto).
Highline do Brasil II Infraestrutura de Telecomunicações S.A. 	HGLB12	A Highline é uma fornecedora independente de soluções de infraestrutura para o setor de telecomunicações. Fundada em 2012 pelo fundo do Pátria Investimentos, Infraestrutura P2 Brasil, a companhia desenvolve projetos de infraestrutura para o setor de telecom, acelerando a expansão da rede móvel de seus clientes. O core business é a construção, operação e manutenção de sites para a instalação de antenas de comunicação sem fio, sendo essas: (i) Torres; (ii) Rooftops; (iii) Sistemas Indoor DAS; (iv) Small-cells. A Highline é atual investida da Digital Colony (empresa líder global de investimentos dedicada à infraestrutura digital), em conjunto com a AIMCO (um dos maiores e mais diversificados gestores de investimentos institucionais do Canadá) e a seguradora Allianz. Em conjunto esses três investidores detêm 99% da companhia. No último trimestre de 2020, a Highline concluiu a incorporação da Phoenix Tower, adicionando 2400+ sites em seu portfólio e um portfólio de rede móvel da Oi, adicionando 850 sites. Com as aquisições a companhia atingiu cerca de 4500 sites (1250 antes das aquisições), se consolidando como um dos principais nomes do setor no Brasil. A Companhia possui contratos de e longo prazo firmado com as grandes empresas de telecom, com tarifas reajustáveis por inflação, repasse de custos dos terrenos e amarras com multas previstas em caso de rescisão antecipada. Além disso, a Highline possui bom track record de torres entregues e é tida como inovadora entre as operadoras de telecom. Até junho de 2021, a Companhia recebeu R$ 3 bilhões em aportes e possui US$ 400 milhões já comprometidos para futuras injeções de capital. A operação possui pacote de garantias composto pela alienação fiduciária das ações e parte dos recebíveis dos contratos de venda da Companhia, além de mecanismo de amortização extraordinária em caso de venda de sites, recebimento de multas em caso de rescisão antecipada de contratos e recebimento de receita de seguros dos ativos da Companhia.

Descrição dos Ativos

AES Cajuína

AES Brasil

AESB3

A AES Cajuína é uma subholding controlada integralmente pela AES Brasil, um dos maiores grupos de geração de energia elétrica no país, com 3,7 GW de capacidade instalada em operação e garantia física de 1,6 GWm, incluindo suas participações em ativos não consolidados. O projeto eólico Cajuína é composto por 5 SPEs, estando localizado no Rio Grande do Norte, possuindo 230 MW de capacidade instalada e gerando energia partir de 39 aerogeradores da Nordex de capacidade de 5.9 MW cada. O fator de capacidade em P50 é de 54% e em P90 é da ordem de 47%. Está localizado em uma região que detém um dos melhores recursos eólicos do país. As SPEs comercializaram energia com a AES Brasil Operações e com a Copel, em PPA's com 101 MWm (92,8% do P90) e 4 MWm (3,7% do P90) de capacidade e prazos de 20 e 13 anos, respectivamente. A entrega dos aerogeradores e sua montagem acontecerá ao longo de 2022, indo até o início de 2023. O comissionamento e os testes ocorrerão em 2023 e a operação comercial é esperada para o final do segundo trimestre de 2023. A operação possui rating AA pela Fitch, conta com travas relacionadas à celebração de mútuos, de captação de novas dívidas, de redução de capital social, de distribuição de dividendos e manutenção de ICSD mínimo, além de contar com fiança da AES Brasil por todo o prazo da emissão.

Terminal Santa Catarina S.A.

TESC TERMINAL PORTUÁRIO SANTA CATARINA

CJEN12

O TESC – Terminal de Santa Catarina é um terminal multipropósito com 3 berços de atracação próprios em São Francisco do Sul/SC. Arrendado em 1996, com prazo original de 25 anos, teve o contrato renovado em 2017, por igual período, passando a findar no ano de 2046. Atualmente focado em produtos siderúrgicos e celulose, também opera carga geral e de projeto. A principal atividade é um contrato de *take-or-pay* com a ArcelorMittal, com prazo de vencimento em 2031 e valor presente líquido de R$ 700 milhões. Como contrapartida à renovação antecipada do contrato de arrendamento, a Companhia realizará um projeto para implementar estrutura para operação adicional de grãos para exportação, solucionando parte da deficiência da região, e expandindo a diversidade de cargas transportadas no terminal. A Companhia possui como acionistas a BRZ Investimentos (63%), uma das maiores gestoras brasileiras independentes atuantes em ativos alternativos e que possui investimentos em outros portos, com destaque para o Porto de Itapoá, e a Porto Novo (37%), holding não operacional detida por 3 investidores locais pessoas físicas. A operação possui rating A+, pela Fitch e conta com um pacote de garantias composto pela alienação fiduciária das ações, cessão fiduciária dos recebíveis e dos direitos emergentes do contrato de arrendamento, alienação fiduciária dos equipamentos atuais e futuros do terminal e estrutura de contas reservas.

Concessionária Rota do Atlântico S.A.

CONCESSIONÁRIA ROTA DO ATLÂNTICO

RATL11

A Concessionária Rota do Atlântico é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), que tem como objetivo a administração de 44 km de vias que integram o Sistema Viária ao Complexo Industrial do Suape, localizado no estado de Pernambuco, na Região Nordeste do Brasil. O Contrato de Concessão foi assinado com o Suape – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (Empresa Pública integrante do Governo do Estado de Pernambuco). A concessão se iniciou em novembro de 2011 e tem prazo de 35 anos. A via é utilizada, principalmente, para escoar cargas do Complexo Industrial do Suape, e para locomoção ao trabalho. A Companhia é uma das principais vias rodoviárias do estado de Pernambuco, ligando Recife à Ipojuca e passando por Cabo Santo Agostinho. Sua rodovia está estrategicamente localizada próxima à centros urbanos, complexos industriais e locais turísticos. A operação possui rating AA- pela Fitch e conta com pacote de garantias que conta com penhor de 100% das ações da Companhia, cessão fiduciária de recebíveis da Emissora e da Conta Vinculada e cessão fiduciária dos direitos emergentes da concessão.

Orizon Valorização de Resíduos S.A.

ORIZON VALORIZAÇÃO DE RESÍDUOS

HZTC14
HZTC24

A Orizon atua exclusivamente na fase final da cadeia de tratamento de resíduos e na prestação de serviços ambientais para clientes públicos e privados, sendo uma das companhias que mais gera créditos de carbono certificados no país. A Companhia processa o equivalente a 10% do total de resíduos urbanos com correta destinação no Brasil, atendendo aproximadamente 20 milhões de brasileiros por meio de 500 clientes. A Orizon presta serviços de destinação final de resíduos sólidos (lixo) por meio de 5 aterros sanitários já operacionais e dois em construção. Usando os próprios aterros como matéria, detém operação de venda de gás natural, produção de energia, venda de créditos carbono e valorização de resíduos. A companhia encontra-se em um momento de investimento, com a construção de uma planta de geração de energia e aquisição de outros 7 aterros. Apesar disso, o mercado é marcado por uma forte geração de caixa e barreiras à entrada. A operação possui rating AA pela S&P e selo verde emitido pela consultoria especializada Sitawi. Além disso, possui pacote de garantias composto por garantia corporativa, alienação fiduciária de ações e cessão fiduciária de recebíveis.

Rodovias do Brasil Holding S.A.

RDB HOLDING

RODB11

A Rodovias do Brasil é uma holding detentora de 85% das ações da Rota das Bandeiras, concessionária responsável pela administração do Corredor Dom Pedro I, localizado em um ponto estratégico para escoamento da produção nacional, já que liga a região de Campinas, que detém grande produção de equipamentos de informática, com o Vale do Paraíba, que detém o maior polo aeroespacial brasileiro, e com o Porto de São Sebastião no litoral norte, que exporta principalmente veículos, peças, máquinas e equipamentos. O corredor passa também por Paulínia, que abriga a Replan, maior refinaria da Petrobrás. A atuação da concessionária é viabilizada via contrato de concessão assinado em 2009, com prazo de vigência de 30 anos. Ao longo de sua história, a concessionária já investiu mais de R$ 3 bilhões em melhorias e expansões nas rodovias por ela administradas. A Rodovias do Brasil pertence ao Mubadala, um fundo de investimento soberano, que administra um portfólio diversificado de ativos e investimentos nos Emirados Árabes Unidos e no exterior, para gerar retornos financeiros sustentáveis para o seu acionista, o Governo de Abu Dhabi. Atualmente a empresa conta com US$ 243 bilhões que se estendem por seis continentes, vários setores e classes de ativos. A operação possui rating AA- pela Fitch e conta com um pacote de garantias composto por alienação fiduciária de 100% das ações da Emissora, somado a todos os dividendos e demais distribuições aos acionistas em virtude das ações e cessão fiduciária da conta corrente de titularidade da Emissora, não movimentável pela Emissora, na qual serão depositados recursos correspondentes a todos os lucros, frutos, bonificações, direitos, distribuições e demais valores atribuídos pela CRB à Emissora em decorrência das ações de emissão da CRB e de titularidade da Emissora.

Ventos de São Jorge Holding S.A.

echoenergia

VSJH11

Complexo Eólico formado por 5 parques eólicos, operacionais desde 2016, e com capacidade instalada de 141 MW. Os ativos estão localizados no estado do Ceará e apresentam longo histórico de geração. A Companhia tem como acionistas a Echoenergia, veículo de investimento em energia renovável do *private equity* Actis. Fundada em 2017, apresenta uma capacidade instalada em operação de 1.005MW, além de outros 206MW em construção. A emissão conta com as garantias usuais de projeto, sendo elas cessão fiduciária das ações da emissora e cessão fiduciária dos direitos decorrentes do contrato de venda de energia.

Descrição dos Ativos

Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A.	MTRJ19	O MetrôRio administra, mantém e opera as Linhas 1 e 2 do sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro (RJ), além de prestar serviços de operação, manutenção do material rodante, sistemas e infraestrutura para a Linha 4. Ao todo, essas três linhas somam 58 km de extensão, alcançando 41 estações e operando com 64 trens. O metrô da cidade do Rio de Janeiro foi o primeiro concedido à iniciativa privada no Brasil e é o segundo maior metrô do país em extensão de rede e quantidade de passageiros. O MetrôRio é controlado pelo Mubadala, companhia global de investimentos detida pelo governo de Abu Dhabi, que possui investimentos em mais de 50 países e em diversos setores, incluindo infraestrutura, energia, serviços públicos, imóveis, aeroespacial, metais, mineração, óleo e gás, petroquímicos e um portfólio global de holdings financeiras. Em 2020, a Mubadala possuía mais de US$240 bilhões de ativos sob gestão. O MetrôRio possui classificação de rating AA-(bra), pela agência Fitch e brAA, pela agência S&P. A operação conta com as receitas tarifárias, acessórias e demais direitos emergentes do contrato de concessão, presentes ou futuras, dadas em garantia, através de estrutura de contas reservas do serviço da dívida.
MEZ 5 Energia S.A.	MEZ511	A MEZ 5 faz parte do portfólio de ativos da MEZ Energia, composto por 11 lotes de linhas de transmissão de energia, localizados nas regiões Sul, Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil. A Mez Energia foi criada por membros da família Zarzur para aproveitar o know-how da mesma de mais de quatro décadas de atuação na construção civil. A MEZ 5 é o maior projeto de transmissão do portfólio do grupo e é composta por 2 subestações, um compensador estático e 4 linhas de transmissão que são fundamentais para o escoamento de energia na Região Metropolitana de Porto Alegre. A atuação da Companhia é viabilizada via contrato de concessão válido até 2051. A operação possui rating AAA pela Fitch e conta com um pacote de garantias, composto por fiança bancária do Itaú até o completion físico do projeto, alienação fiduciária das ações da Companhia e cessão fiduciária de direitos creditórios.
Geradora Solar Helio Valgas V S.A.	HVSP11	O complexo solar Hélio Valgas, localizado em Várzea de Palma (MG), terá capacidade instalada de 661MWp, entrando em operação a partir de meados de 2023 sob um contrato de fornecimento de energia de longo prazo (20 anos). O projeto está sendo desenvolvido pela Mercury Renew, subsidiária da Comerc, a quarta maior trading de energia do país, especializada em geração distribuída e geração centralizada a partir de fontes renováveis. A empresa tem um portfólio de projetos de energia superando 2GW de capacidade instalada. Por sua vez, a Comerc conta com uma robusta estrutura acionária, com presença da Vibra Energia, maior distribuidora de combustíveis do país, e a Perfin, renomada gestora de recursos com mais de R$ 25 bilhões sob gestão. O contrato de compra e venda de energia (PPA) foi firmado com a Liasa, uma das maiores produtoras de silício metálico do mundo. Os stakeholders do projeto são empresas líderes e reconhecidas internacionalmente em suas áreas, na qual a Comerc negociou garantias de longo prazo e conseguiu preços competitivos pelo grande pool de fornecedores interessados no projeto, uma vez que é um dos maiores do país no segmento. A operação conta com travas de redução de capital, distribuição de dividendos, novos mútuos/dívidas, piora nas condições dos contratos de venda de energia e pacote de garantias, composto por fiança das SPEs e da Comerc, alienação fiduciária das ações e dos equipamentos da Companhia, cessão fiduciária dos direitos creditórios dos contratos de venda de energia e das contas vinculadas ao projeto.
Rio do Vento Expansão Subholding S.A.	RDVE11	A Rio do Vento Expansão Subholding S.A. (RDVE) é composta por quatro SPEs estabelecidas como produtoras independentes de energia elétrica, mediante a implantação e a exploração de uma central geradora eólica. Os parques eólicos estão localizados nos municípios de São Tomé, de Caiçara do Rio do Vento e de Lajes, todos no estado do Rio Grande do Norte, e totalizam 268,1 MW de capacidade instalada. Os projetos são controlados pela Casa dos Ventos Holding S.A., que detém 80% das ações da RDVE Subholding e é uma das companhias pioneiras e principais investidoras no mercado de energia renovável do Brasil. A Comerc Energia detém, indiretamente, os 20% restantes das ações e é a quarta maior trading de energia do país, especializada em geração distribuída e geração centralizada a partir de fontes renováveis. Os parques comercializaram energia no mercado livre, por meio de PPAs que têm duração média de 13,6 anos para o equivalente a 86,6% de sua garantia física líquida, e no ambiente regulado, com duração de vinte anos para o equivalente a 4,0% de sua garantia física líquida, totalizando 90,6%. As contrapartes dos PPAs possuem baixo risco de crédito e são eletrointensivas, tendo sido validadas junto ao banco financiador e submetidas a um processo de análise de crédito. A emissão possui rating AA pela Fitch e conta com pacote de garantias composto por fiança bancária até a conclusão dos projetos, fiança das SPEs, alienação fiduciária das ações da RDVE e das SPEs, cessão fiduciária de recebíveis e da estrutura de contas da operação e a alienação fiduciária doa aerogeradores das SPEs.
Rio Alto STL Holding S.A.	RAHD11	O complexo solar Santa Luzia I, localizado no município de Santa Luzia (PB), possuirá capacidade instalada de 406 MWp, sendo um dos maiores projetos fotovoltaicos do estado. Está sendo desenvolvido pela Rio Alto Energias Renováveis, companhia pioneira no segmento solar brasileiro, tendo participado dos primeiros leilões de energia dessa matriz energética no Brasil em 2014 e 2015. A companhia possui experiência com energia solar na Paraíba, estando seu primeiro projeto, Coremas, plenamente operacional, o que corresponde a 250 MWp já construídos. Os contratos de compra e venda de energia (PPAs) de Santa Luzia foram firmados com contrapartes com baixo risco de crédito, como Raízen, Furnas, Enel e leilões no ambiente regulado, correspondendo a 80% da garantia física. A perspectiva de geração é positiva em função da qualidade dos stakeholders envolvidos e da proximidade da planta de geração com a subestação de conexão ao Sistema Integrado Nacional, o que deve contribuir para um ganho de eficiência. A operação conta com fiança prestada pelas SPEs que compõem o complexo, garantias de projetos como alienação fiduciária de equipamentos, PPAs e recebíveis de 4 SPEs, além de conta reserva de O&M e conta reserva correspondente ao serviço da dívida.

Disclaimer

Pretende-se com este material apenas divulgar informações e dar transparência à gestão executada pela Inter Asset Gestão de Recursos Ltda. não significando oferta de compra ou venda de cotas do fundo. As informações contidas nesse material estão em consonância com o regulamento, porém não o substituem. Leia o prospecto e o regulamento antes de investir, com especial atenção para as cláusulas relativas ao objetivo e à política de investimento do fundo, bem como das disposições acerca dos fatores de risco a que o fundo está exposto. Antes de tomar uma decisão de investimento de recursos no fundo, os investidores devem, considerando sua própria situação financeira, seus objetivos de investimento e o seu perfil de risco, avaliar, cuidadosamente, todas as informações disponíveis no prospecto e no regulamento do fundo. O mercado secundário para negociação de cotas de fundos de investimento de infraestrutura listado pode apresentar baixa liquidez e não há nenhuma garantia de que existirá no futuro um mercado para negociação das cotas que permita aos cotistas sua alienação, caso estes decidam pelo desinvestimento. Dessa forma, os cotistas podem ter dificuldade em realizar a venda das suas cotas no mercado secundário, ou obter preços reduzidos na venda de suas cotas. Adicionalmente, os fundos de investimento de infraestrutura listados são constituídos sob a forma de condomínio fechado, não admitindo o resgate a qualquer tempo de suas cotas. O investimento do fundo de investimento de que trata este material apresenta riscos para o investidor. Ainda que a instituição administradora mantenha sistema de gerenciamento de riscos, não há garantia de completa eliminação da possibilidade de perdas para o fundo e para o investidor. O fundo de investimento de que trata este material não conta com garantia da instituição administradora, do gestor, do custodiante, de quaisquer outros terceiros, de mecanismos de seguro ou fundo garantidores de crédito - FGC. A rentabilidade passada não representa garantia de rentabilidade futura. Quaisquer outras informações ou esclarecimentos sobre o Fundo poderão ser obtidos com o Administrador e o Gestor, através dos e-mails: ri.fii@interdtvm.com.br e ri@interasset.com.br

Site: https://www.interasset.com.br/fundos-renda-fixa/bidb11-inter-infra-fic

Contato: ri@interasset.com.br

interasset interdtvm

Signatory of:

PRI Principles for Responsible Investment

Autorregulação ANBIMA
Gestão de Recursos