

Palestrante

Bom dia a todos, em nome da OHL Brasil, gostaria de agradecer a presença de vocês em nossa teleconferência para discussão dos resultados do primeiro trimestre de 2012. Comigo estão também Thiago Ribas e Marcelo Korber, integrantes da equipe de RI.

Nesta oportunidade comentarei os principais destaques do período e o desempenho da Companhia durante o 1T12 e na sequência passaremos para a sessão de perguntas e respostas. Os slides desta teleconferência estão disponíveis em nosso *website* de forma que os senhores possam acompanhar esta apresentação.

Gostaria de iniciar esta apresentação pelo **Slide 3**, comentando a evolução do nosso tráfego pedagiado que apresentou neste trimestre um expressivo crescimento de 6,1% na comparação com o 1T11, totalizando 170,6 milhões de veículos equivalentes.

Este aumento, possivelmente acima do crescimento do PIB no período, reflete a captura dos impactos do desenvolvimento nas regiões onde estão localizadas as rodovias sob nossa concessão, estrategicamente situadas nos principais corredores econômicos do país, os quais concentram grande parcela da população brasileira e também o fluxo de veículos de carga e de passeio.

As concessionárias estaduais apresentaram um aumento de 4,9% no tráfego, com destaque para a Centrovias, que registrou um crescimento de 7,2%, ainda se beneficiando dos efeitos positivos da implantação da cobrança bidirecional em 4 praças de pedágio em 2010.

Nas concessionárias federais o crescimento foi de 6,5%, destacando-se a Autopista Fluminense que atingiu um crescimento expressivo de 10,2%, principalmente refletindo o desenvolvimento regional do Estado do Rio de Janeiro, com destaque para os setores de petróleo e gás e o projeto do complexo industrial do Superporto do Açu, localizado no norte do estado e em construção desde outubro de 2007, o que vem induzindo o tráfego da

rodovia. É importante mencionar que os investimentos da Companhia para a duplicação da BR-101/RJ, com obras já iniciadas, deverão impulsionar ainda mais o tráfego da Autopista Fluminense.

Destaca-se também o efeito “rota alternativa” entre a Autopista Planalto Sul e a Autopista Litoral Sul, tendo a primeira registrado redução de 2,4% no tráfego pedagiado relacionado a um volume extraordinário de veículos registrados no 1T11 que foi motivado pela interdição em março de 2011 de trechos da Litoral Sul, em função do volume de chuvas no período, o que desviou parte do tráfego desta rodovia para os trechos sob concessão da Autopista Planalto Sul prejudicando a base de comparação trimestral. Isto explica também parte do crescimento de 9,9% do tráfego registrado na Autopista Litoral Sul, uma vez que o seu total de veículos no 1T11 estava bem abaixo do normal.

A redução de 2,1% do tráfego consolidado da Companhia entre o 4T11 e o 1T12 está relacionada aos efeitos da sazonalidade típico entre estes dois trimestres, sendo que o final do ano historicamente concentra um volume maior de veículos do que o primeiro trimestre.

O tráfego pedagiado no 1T12 se dividiu entre 60,1% de veículos pesados e 39,9% de veículos leves nas concessões estaduais; e 72,1% de veículos pesados e 27,9% de veículos leves nas concessões federais.

Em relação às tarifas médias praticadas no 1T12, conforme pode ser observado no [Slide 4](#), tivemos um reajuste médio de 7,8%, o que significou uma tarifa média consolidada entre as concessões federais e estaduais de R\$ 2,91 frente aos R\$ 2,70 centavos do 1T11.

As tarifas das concessionárias estaduais que cresceram 9,6% entre os períodos foram reajustadas em julho de 2011 de acordo com a variação acumulada do IGP-M e passarão, já em julho de 2012, a serem reajustadas seguindo o IPCA de acordo com as novas orientações da ARTESP. No caso das concessionárias federais o aumento de 6,6% na tarifa média está relacionado ao reajuste anual realizado em fevereiro de 2012, para as

concessionárias Fluminense e Litoral Sul, e em dezembro de 2011 para as concessionárias Fernão Dias, Régis Bittencourt e Planalto Sul, pela a variação acumulada do IPCA.

Estes reajustes de tarifas em conjunto com o aumento do tráfego contribuíram para o crescimento da nossa receita bruta na comparação com o 1T11, como pode ser visto [Slide 5](#). Atingimos R\$ 781,9 milhões de faturamento total no trimestre, o que representou um crescimento de 30% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A receita de pedágio passou de R\$ 434,3 milhões no 1T11 para R\$ 496,5 milhões no 1T12, alta de 14,3%, e a receita com obras cresceu 82,8% totalizando R\$ 261,4 milhões, o que demonstra a aceleração dos nossos investimentos em obras nas rodovias federais. Outras receitas, que incluem receitas acessórias da exploração da faixa de domínio e conservação e pavimentação de rodovias realizadas por nossas empresas construtoras foram de R\$ 24,1 milhões no trimestre, praticamente no mesmo patamar do registrado no 1T11.

O efeito sazonal entre o último e o primeiro trimestre de cada ano, conforme já mencionamos, explica a redução de 5% no total da receita bruta entre o 4T11 e o 1T12.

Em relação aos nossos custos e despesas e passando para o [Slide 6](#), observamos que a Companhia registrou um total de R\$ 529,1 milhões neste trimestre, incremento de 34% na comparação com o 1T11. Mas o que é mais importante para nossa análise é a evolução do custo caixa, diretamente relacionado à nossa operação e que excluem além da depreciação e amortização os efeitos do custo com obras que é uma representação meramente contábil em função do IFRS, sem efeito caixa, assim como a provisão para a manutenção de rodovias. Estes custos-caixa foram de R\$ 167,8 milhões no 1T12, representando 35,6% da receita líquida ex-obras do período, uma queda de 1,4 p.p. em relação ao 1T11 e de 1,0 p.p. na comparação com o 4T11. O crescimento ano a ano do total de custos caixa foi de 8,9%.

Entre as principais variações nos custos e despesas na comparação entre o 1T11 e o 1T12, destaco o aumento de 9,6% nos custos de pessoal, relacionado a um aumento do quadro de funcionários das nossas empresas construtoras que foi resultado da intensificação do cronograma de obras nas rodovias federais. Além disso houve um dissídio de 5,5% concedido em março de 2012 e um processo de internalização da equipe de arrecadadores da Autopista Litoral Sul que eram terceirizados e passaram a compor o quadro de funcionários da Companhia, movimento que compensou parcialmente o aumento dos custos com serviços de terceiros, que apresentou expansão de apenas 1,4% no período.

Houve também um aumento de 13,2% nos custos de conservação, mas estes apresentam flutuações entre os trimestres de acordo com a necessidade e intensidade de obras de reparos das rodovias sob nossa administração. Já os custos com a verba de fiscalização acompanharam o reajuste do IPCA e os custos com o poder concedente correspondem basicamente à parcela de 3% da receita bruta de pedágio das concessionárias estaduais no período.

Passando para o [Slide 7](#), apresentamos nosso EBITDA e EBITDA Ajustado, que demonstram o desempenho operacional da Companhia. A OHL registrou um crescimento de 21% em seu EBITDA que passou de R\$ 213 milhões no 1T11 para R\$ 258,0 milhões neste trimestre, com margem de 35,1%. Já o EBITDA ajustado, que reverte as provisões não caixa para manutenção de rodovias, atingiu R\$ 304 milhões no 1T12 frente aos R\$ 262 milhões do mesmo período do ano anterior, crescimento de 15,7% com margem de 41,4%.

Para uma melhor análise da nossa performance é interessante excluirmos as receitas e custos de obras, que conforme falamos são uma mera representação contábil não caixa. Neste sentido, de fato, a margem EBITDA da Companhia no 1T12 teria sido de 54,6% com incremento de 3,5 p.p. na comparação com o 1T11 e de 64,4% para o EBITDA Ajustado, melhora de 1,4 p.p. entre os mesmos períodos.

Em relação ao nosso resultado financeiro, conforme pode ser observado no **Slide 8**, houve uma melhora de 22,9% em relação ao 1T11 e de 16,5% na comparação com o 4T11, tendo a Companhia registrado um resultado financeiro negativo de R\$ 46,7 milhões no trimestre.

Esta melhora está relacionada principalmente ao aumento de 25,2% das receitas financeiras e a redução de 1,7% nas despesas financeiras em relação ao 4T11, impactadas por:

- (i) maior montante da reversão de ajustes a valor presente devido à readequação no cronograma dos investimentos previamente provisionados compensando a redução de 21,8% nas receitas com aplicações financeiras devido a redução nas disponibilidades e à queda da taxa DI média do período
- (ii) Menor montante de atualização monetária do ônus da concessão devido a queda do IGP-M
- (iii) Redução dos encargos financeiros por conta da redução da taxa de juros e amortização de debêntures que têm custo mais elevado

A remuneração média anual de nossas aplicações financeiras foi de aproximadamente 8,9% ao ano e o custo médio da dívida está em aproximadamente 9,8% ao ano.

É importante lembrar que a maior participação de financiamentos concedidos pelo BNDES na composição da dívida bruta da Companhia, irá contribuir gradualmente para a redução do nosso custo da dívida, reduzindo despesas financeiras, uma vez que estes empréstimos estão atrelados à TJLP, mais baratos que os demais empréstimos atrelados ao CDI e IPCA.

Como pode ser visto no **Slide 9**, a melhora operacional que obtivemos neste trimestre, apoiada pelo crescimento do tráfego e das tarifas, foi a principal responsável pelo importante crescimento de 48% do nosso lucro líquido, que passou de R\$ 71 milhões no 1T11 para R\$ 105 milhões no 1T12.

Ainda falando do lucro, quero lembrar que em nossa última assembleia geral de acionistas realizada em abril, foi aprovado o pagamento adicional de dividendos que totalizou para o exercício de 2011, R\$ 195,2 milhões ou 52,6% de pay-out. Deste montante já foram distribuídos como dividendos intermediários em dezembro do ano passado R\$ 74,9 milhões. Os restantes R\$ 120,3 milhões serão pagos em 14 de maio, segunda-feira, representando R\$ 1,75 por ação, ex desdobramento.

Com relação ao nosso endividamento, representado no [Slide 10](#), encerramos o 1T12, com uma dívida líquida de R\$ 1,9 bilhão com uma posição de caixa e equivalentes de caixa mais aplicações financeiras vinculadas de R\$ 1,2 bilhão. O incremento do endividamento de 4,8% em relação ao 4T11 e de 29,6% na comparação com o 1T11 está diretamente relacionado ao maior volume de investimentos da Companhia em obras nas concessionárias federais de acordo com o estipulado nos contratos de concessão. É importante lembrar que a OHL Brasil conta com linhas de financiamento do BNDES para todas as suas concessionárias federais e já têm pré-aprovado linhas de financiamento de longo prazo para a implantação das suas principais obras contratuais. A maior utilização de empréstimos junto ao BNDES tem alongado o perfil da nossa dívida, que também passa a ser mais barata em relação às demais uma vez que está atrelada à TJLP.

É importante mencionar que pela primeira vez, as dívidas atreladas à TJLP passaram a representar mais da metade ou 52,5% do total da dívida bruta da Companhia. Do restante 35% estão atreladas ao CDI e 12,5% ao IPCA, em conjunto correspondendo ao custo das nossas debêntures emitidas para o financiamento dos investimentos nas concessões do grupo.

O nível de alavancagem da Companhia permaneceu estável em relação ao 4T11, em 1,6 vezes a relação entre à nossa dívida líquida e o EBITDA Ajustado menos o ônus fixo dos últimos 12 meses.

Gostaria de detalhar nossos investimentos no **Slide 11**. A OHL investiu no 1T12, R\$ 279 milhões sendo que deste total R\$ 250 milhões foram direcionados à ativos imobilizados e intangíveis na concessões federais e R\$ 6 milhões nas Estaduais, esta últimas também recebendo aportes de R\$ 21,8 milhões para a manutenção de rodovias.

A Companhia vem intensificando os seus investimentos nas concessionárias federais como pode ser observado no gráfico deste slide. O capex do 1T12 nas federais foi 81,2% superior ao do 1T11, sendo menor em relação ao 4T11 uma vez que o período de chuvas do início do ano acaba dificultando o desenvolvimento do cronograma de obras. De qualquer forma, esperamos investir R\$ 1,2 bilhão nas rodovias federais em 2012 e R\$ 170,00 milhões nas concessionárias estaduais, estas concentrando a maior parte do seu capex em obras de manutenção.

Entre os principais investimentos do período podemos destacar:

- (i) A continuidade das obras de duplicação de 59,6 quilômetros da rodovia BR 101/RJ, entre os municípios de Macaé e Campos de Goytacazes, na Autopista Fluminense e que foram iniciadas no 3T11, logo após a obtenção da licença de instalação junto ao IBAMA. Nesta primeira fase, serão investidos cerca de R\$ 200 milhões e ao todo, o projeto prevê a duplicação de 176,6 quilômetros.
- (ii) Conclusão de 2,7 quilômetros, incluindo a construção de um trevo em desnível, de um total de 9 quilômetros da segunda etapa do contorno de Betim (MG), na Autopista Fernão Dias, a partir da liberação das licenças de obras no 4T11. O projeto prevê investimentos totais da ordem de R\$ 35,0 milhões. A Autopista Fernão Dias também concluiu a construção de 4 novas passarelas, de um trevo em desnível em Mairiporã (SP) e de 1,7 quilômetro de ruas laterais no município de Cambuí (MG).
- (iii) Conclusão de 4,2 quilômetros da duplicação da Serra do Cafezal (BR-116/SP) que já se encontram em operação na extremidade do município de Miracatu na Autopista Regis Bittencourt e continuidade das obras de construção do trecho

inicial da duplicação, que em conjunto irão totalizar 11,5 quilômetros. Ao todo serão duplicados 30,5 quilômetros de rodovia, sendo que a liberação da licença relativa ao trecho intermediário depende da conclusão da análise realizada pelo órgão ambiental. No total, serão investidos aproximadamente R\$ 560,0 milhões neste projeto.

- (iv) Na Autopista Planalto Sul, dos 25 quilômetros de duplicação da BR-116/PR entre Curitiba e Mandirituba, está em andamento as obras de duplicação de 8 quilômetros até Fazenda Rio Grande. O projeto tem previsão de investimentos totais de R\$ 62,4 milhões, e;

- (v) Na Autopista Litoral Sul tivemos a construção de 2,7 quilômetros de ruas laterais no município de Camburiú (SC) e de 2,8 quilômetros no município de Tijucas (SC) além da conclusão de trevo em desnível no distrito industrial de São José dos Pinhais (PR) e de trevo em desnível no entroncamento do Contorno Leste de Curitiba (BR-116/PR) com a rodovia PR-09, Estrada da Graciosa.

Antes de encerrar esta apresentação gostaria de mencionar dois eventos subsequentes ao 1T12.

O primeiro diz respeito a aprovação na última assembleia geral de acionistas do desdobramento de nossas ações na proporção de 1:5 de forma que cada ação ordinária passou a ser representada por 5 ações. Estas novas ações foram creditadas no último dia 02 de maio e a operação teve como objetivo dar maior liquidez aos papéis da Companhia.

O segundo evento foi o anúncio, via fato relevante no dia 24 de abril, da celebração de um acordo de intenções entre a OHL S.A., que é a controladora indireta da OHL Brasil, e a Abertis Infraestructuras S.A.. Este acordo prevê a integração, na Abertis, da OHL Brasil, por

meio de uma reestruturação societária, sendo que após, a OHL S.A. se converterá em um dos acionistas de referência da Abertis.

A operação, se concretizada, consistirá na cisão parcial da OHL Concesiones S.A. que é subsidiária da OHL e titular de 100% do capital social de Partícipes en Brasil S.L. sendo que a parcela cindida será incorporada pela Abertis. A OHL Concesiones é a subsidiária responsável pelos negócios de concessão da OHL, que por sua vez detém 100% do capital social da Partícipes en Brasil, a qual, por fim, detém participação de 60% no capital social da OHL Brasil.

A operação implicaria a integração na Abertis de um patrimônio cindido do qual formariam parte Partícipes en Brasil, SPI-Sociedade para Participações em Infraestrutura, S.A. e certos passivos associados a estas entidades, estimados em 530 milhões de Euro, recebendo a OHL, como resultado da reorganização, uma participação no capital da Abertis de 10%.

A OHL Brasil permanecerá como companhia aberta no país e seguirá com sua estratégia de desenvolvimento.

É importante mencionar que a operação está pendente de diversos requisitos e trâmites habituais neste tipo de processos, entre eles a negociação dos contratos definitivos, além da aprovação das operações pelos conselhos de administração de OHL S.A. e Abertis.

Gostaria de agradecer a presença de todos e abrir agora a sessão de perguntas e respostas.

Muito Obrigado.

Local Conference Call
OHL Brasil – Nac.
Resultados do Primeiro Trimestre de 2012
11 de maio de 2012

Sessão de Perguntas e Respostas

Operadora: Com licença senhoras e senhores, iniciaremos agora a sessão de perguntas e respostas. Para fazer uma pergunta, por favor, digitem asterisco (*) um (1). Para retirar a pergunta da lista, digitem asterisco (*) dois (2). Gostaria de mencionar que a primeira parte dessa sessão dará prioridade aos comentários de analistas e investidores. Terminada essa etapa, abriremos para as perguntas dos jornalistas que eventualmente estejam conectados. Portanto, lembrando que para fazer uma pergunta digite asterisco (*) um (1). Para retirar a pergunta da lista digite asterisco dois (*2).

Nossa primeira pergunta vem da Sr. Felipe Vinagre, Barclays.

Sr. Felipe Vinagre: Bom dia a todos. Bom dia Alessandro. Eu tenho duas perguntas, a primeira relacionada à Capex. Claramente desde o começo de 2011 vocês vêm acelerando, com o pico no quarto tri 2011, mas ainda assim o primeiro tri, o Capex foi bem forte, na parte de imobilizado e intangível, parte disso foi porque vocês conseguiram três licenças importantes ambientais em Outubro, e vocês vêm implementando esse Capex. E vocês, além disso, revisaram *guidance* para cima, para R\$ 1.2, aliás, R\$ 1.37 bi do Capex total, eu queria saber quanto desse Capex, desse *guidance* ainda requer novas licenças ambientais a serem....vocês conseguirem novas licenças ambientais.

Sr. Alessandro Levy: Olá Felipe, só começando pela segunda resposta, nosso Capex na verdade não foi revisado. O que aconteceu foi que no final do ano a gente divulgou apenas

o Capex intangível. Naquela questão, vamos falar assim, considerando que o IFRS passou, os investimentos em manutenção passaram a ser despesas dentro do resultado.

A verdade é que as estaduais elas têm R\$ 50 milhões de Capex de investimentos que a gente vai fazer em ativos intangíveis e R\$ 120 milhões de manutenção que a gente estima pagar nesse período. Então na verdade não houve uma revisão do Capex. Ele continua e permanece como foi falado no quarto trimestre do ano passado. A verdade é que o Capex das federais, que ainda são bastante elevados, nós estimamos R\$ 1,2 bilhão para esse ano, a gente acredita muito que a gente vai cumprir isso.

E a verdade é que a maior parte desses investimentos já estão com todas as documentações liberadas. O que eu quero dizer é que eles estão a todo o vapor. A gente deve intensificar inclusive no segundo trimestre esses investimentos, acho que mais do que no primeiro, e alguns investimentos podem ainda depender de alguma questão, vamos falar assim, de IBAMA ou de alguma outra questão relacionada à ANTT, mas que a gente ao longo do ano, deve cumprir tudo. Então esse Capex deve ocorrer, sim, no primeiro desses R\$ 1,2 bilhão.

Sr. Felipe: Vocês conseguem passar uma estimativa, percentual de quanto já se tem com certeza de licenças e as aprovações da ANTT e quando ainda dependem de alguma aprovação ou não tem esse *disclosure*?

Sr. Alessandro: Não, não tem.

Sr. Felipe: Beleza Alessandro. Segunda pergunta também um pouco relacionada ao Capex. Na parte de custo que vocês disseram que o custo pessoal foi o principal contribuinte, e uma das explicações foi porque o quadro de funcionários para dar conta, para entregar esse Capex aumentou. Queria saber para daqui até o final do ano, se ainda se espera aumento de quadro de funcional para poder entregar esse Capex? Ou se já estabilizou?

Sr. Alessandro: Bom, essa questão do pessoal é importante. Eu acho que até o final do ano, a gente deve sim continuar com essa questão de funcionários, tá? Mas a gente tem que lembrar que a gente já contratou muita gente. Então, esse nível de crescimento eu não acredito ver para o futuro. Mas a gente vai continuar contratando mais gente, sim. O país está crescendo, graças a Deus.

Sr. Felipe: Ok Alessandro. Obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Eduardo Couto, Goldman Sachs.

Sr. Eduardo Couto: Bom dia Alessandro, bom dia a todos. Tenho duas perguntas, a primeira com relação à parte de tráfego, olhando o dado da ABCR que saiu em abril, houve uma desaceleração no tráfego das rodovias brasileiras, eu queria ver se vocês têm visto isso na OHL também e se vocês acreditam que isso é pontual, qual que é a expectativa de vocês para tráfego nos próximos meses? Era essa a minha primeira pergunta.

Sr. Alessandro: Eduardo, a verdade é a seguinte, essa questão do tráfego de abril, que inclusive um ou outro competidor já divulgou essa informação, nós vamos divulgá-la na semana que vem, então, eu não quero comentar nada ainda. Então essa é uma informação que a gente passou a divulgar mensalmente. A gente quer trazer, sim, mais informações periódicas da Companhia, mas vamos comentar isso quando divulgar essa informação, tá bom?

Sr. Eduardo: Vocês vão continuar então publicando esse tráfego mensal, é isso?

Sr. Alessandro: Isso. A gente passou a publicar o tráfego mensal todo o dia 15. Então, semana que vem, se eu não me engano, na terça, nós vamos divulgar o tráfego de abril.

Sr. Eduardo: Tá bom. Beleza. E outro ponto que eu queria discutir com vocês é a questão dessa mudança, na verdade essa incorporação da OHL Brasil pelo grupo Abertis. Tem algum *timing* para a conclusão dessa operação e quais que são os principais *steps* em termos de *approval*, quem precisa aprovar e pudesse dar um pouquinho mais de detalhe? E um outro ponto é a questão da JV que vocês tinham com a Aena na parte dos aeroportos, se isso se mantém ou se de um modo geral se a ideia e a participação em leilões e tudo mais se isso muda alguma coisa na OHL Brasil com essa possível entrada na Abertis no grupo de controle?

Sr. Alessandro: Falando um pouco dessa questão do fato relevante, no dia 24 de Abril, a verdade é que essa operação está sendo realizada pelo controlador. Então pela OHL e pela Abertis Infraestructuras. A Abertis ela é uma Companhia, vamos falar, de referência na Europa em termos de concessão, mas eu não tenho como te explicar ou te falar exatamente quais serão os passos da conclusão para essa operação.

Na verdade é que existem muitos passos para serem feitos. Incluindo a aprovação dos conselhos de cada companhia. E outros trâmites que vão surgir em função da lei, que a gente tem que seguir e também de toda a parte de regulação de mercado, CVM, Bovespa e tudo isso. Então, são muitos, eu diria que são vários passos, mas eu não tenho exatamente todos eles. Então essa operação deve levar algum tempo, a gente acredita que, eu diria para vocês que quanto mais rápido melhor, mas é uma operação que tende até um tempo razoável, tá?

Eu não quero falar em estimativas de tempo, porque também desconheço o processo. Mas eu acredito que ele se conclua ainda esse ano. Em relação àquela questão com o acordo que a gente tinha de intenções em aeroportos na Aena, com a Aena, desculpa, isso foi válido para os três aeroportos. Hoje a gente não tem nenhum acordo com a Aena.

Sr. Eduardo: Entendi. Ficou super claro, Alê. Parabéns pelos resultados.

Sr. Alessandro: Obrigado Eduardo.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Alexandre Amson, Santander.

Sr. Alexandre Amson: Oi, bom dia a todos. Eu sei que a questão do tráfego, Alessandro, você já disse que não vai dar nenhuma informação referente ao curtíssimo prazo, mas eu queria saber se você pode dar uma ideia do quê que a Companhia tem de expectativa mais para o ano, especialmente considerando que... acho que é meio que consenso no mercado que se espera uma aceleração no segundo semestre de atividade econômica no país. Então eu queria saber qual que é a sua expectativa em relação a isso, se isso deve... se pode vir a representar um tráfego ainda mais forte do que a gente está observando nos primeiros meses do ano, essa seria a primeira pergunta? Obrigado.

Sr. Alessandro: Alexandre, em relação ao tráfego o que a gente costuma informar de *guidance*, vamos falar assim, é que ele deve acompanhar tanto o PIB quanto a produção industrial. Muito porque o nosso tráfego ele é basicamente concentrado em caminhões e os caminhões estão muito relacionados à produção industrial.

A verdade é que o primeiro trimestre foi um trimestre bastante forte. Eu diria, a gente não tem o PIB ainda do trimestre, mas realmente a gente acredita que essa relação de crescimento nosso com o PIB foi muito elevada. Eu diria que ele deve ser próximo a duas vezes o PIB. É um crescimento muito forte, para o final, para o ano inteiro eu acredito que a gente vai estar muito próximo ao PIB, de forma geral, mas é difícil falar de tráfego por que para nós tráfego também foi uma surpresa.

Em 2007 o que a gente imaginou de tráfego nas rodovias federais, hoje ele é maior do que a gente imaginava, então de fato, eu diria que é difícil ter uma previsão de tráfego, mas eu acho que o país ele vai continuar crescendo e a gente vai acompanhar esse crescimento através do tráfego desses veículos. Eu não me arrisco a falar exatamente o percentual que

possa ser de crescimento até o final do ano, mas a gente vai ter alguma coisa bem próximo, em minha opinião, do PIB.

Sr. Alexandre: Tá certo Alessandro, obrigado. E só mais uma pergunta, a Companhia na última conferência deu a indicação de que estava aumentando o *payout* pela falta de grandes oportunidades de investimentos no curto prazo. Queria ter uma ideia se teve alguma mudança em relação a isso nesses últimos meses, se ainda a visão é de que poucas oportunidades de grandes investimentos vão se materializar no curto prazo?

Sr. Alessandro: Isso é um, vamos falar assim, é um *tradeoff*, é uma discussão que a gente tem sempre. Se a gente distribui mais dividendo ou se a gente preserva um pouco o caixa para os novos investimentos, muitos deles sempre atrelados aos novos investimentos. Lembrando que a gente acredita que a equação financeira para federais já foi feita e é só uma questão de tempo executá-la.

Em termos de oportunidades, a gente continua, vamos falar assim, analisando o que a gente sempre comentou, o que a gente chama de infraestrutura de transporte. A gente vai como Companhia, a gente tem olhado todas as oportunidades de infraestrutura de transporte, seja ela, aeroporto, rodovia, porto e ferrovia. Então a gente até começou a analisar um pouco mais de portos, tudo, não é?

A questão dos aeroportos, essa previsão que eles podem começar a acontecer no começo do ano que vem também, então a gente tem estudado tudo isso, mas o próprio... a questão do fato relevante dessa negociação com a Abertis também tem de certa forma levado, vamos falar assim, a gente vai precisar entender um pouco o quê que é, e quais que são as intenções, desse possível, vamos falar assim, novo acionista da OHL do Brasil.

A verdade é que a Companhia ela continua trabalhando e tentando desenvolver essas oportunidades ao longo do ano. Então na verdade não tenho muito o que comentar em relação a isso porque é algo que a gente permanentemente vem trabalhando e não

devemos mudar. A estratégia para crescer no país, ela vai permanecer. A gente vai buscar oportunidades dentro do critério de investimento nosso.

Sr. Alexandre: Perfeito Alessandro. Obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Ricardo Alves, Morgan Stanley.

Sr. Ricardo Alves: Olá bom dia Alessandro. Tenho duas perguntas bem rapidinhas e eu peço desculpas se foram respondidas, eu entrei um pouquinho atrasado no *call*. Com relação aos investimentos agora, a gente viu que vocês estão esperado para 2012, em torno de 1,2... 1,4 bilhão. Vocês veem obviamente que, como hoje vocês fizeram 280 neste trimestre, os investimentos tendem a acelerar nos próximos trimestres, mas vocês veem a mesma tendência que a gente viu ano passado, de o primeiro tri um pouquinho mais fraco, o segundo trimestre mais forte, o terceiro mais forte e assim por diante, mais uniforme ou por conta de algumas, não todas, que eu sei que vocês já têm a maior parte dos investimentos aprovados, mas talvez alguma pendência ainda não dê uma visibilidade com relação a como que esses investimentos devem se desdobrar ao decorrer do ano. Se puder me dar só um pouquinho de visibilidade como que esses investimentos vai acontecer nos trimestres? Muito obrigado.

Sr. Alessandro: Ok. Ricardo, a verdade é que a gente deve... o primeiro trimestre do ano ele é um trimestre que tem, sim, mais chuvas. Eu me lembro muito das águas de março fechando o verão. Mas na verdade é que a gente acredita muito que isso deve permanecer muito parecido com a curva do ano passado. Eu acho que realmente no segundo trimestre, no terceiro trimestre, onde a gente tem menos chuva, as obras vão se intensificar sim. O nível de Capex tende a crescer.

O quarto trimestre é algo que a gente pode ter uma pequena redução também, mas será alto também. A verdade é que a gente estima cumprir com 1.2 bilhão ao longo do ano. Eu

acho que a curva sim vai ser muito próxima a curva, vamos falar assim, do que ocorreu no ano passado.

Sr. Ricardo: Tá ótimo. Obrigado. Uma segunda pergunta. Seria só um detalhe na verdade, aquele aumento de 25% com receita financeira neste trimestre, será que vocês poderiam dar um pouquinho mais de detalhes sobre o que aconteceu aqui?

Sr. Alessandro: Vamos lá. A gente passou a inclusive abrir uma tabela um pouco diferente neste trimestre. Uma abertura um pouco mais detalhada do resultado financeiro, justamente porque dentro das receitas financeiras a gente encontra, vamos falar, além das receitas financeiras provenientes das aplicações financeiras, a gente encontra questões contábeis como juros ativos, que são... a verdade é que a OHL Brasil emprestou dinheiro, vamos falar assim, emprestou recursos para as federais através de contratos de mútuo e uma parte dos juros, dado que essas concessionárias elas realizam investimentos e tem um grande parte desses investimentos como obras em andamento, isso tende a você não, vamos falar assim, você não consegue eliminar a receita financeira que a OHL Brasil tem com as despesas financeiras que as federais têm.

Isso se não houvesse investimento, seria zero. Uma anularia a outra. O fato é que como você tem investimento nas concessionárias federais, parte desses juros são ativados como um intangível, ele passa a ser juros que foi incorporado ao custo da obra. Então você não elimina parte dele. E quando você termina a obra em andamento, esses juros passam a não ter mais, então você tem um ponto que é esse, deu 4,8 milhões no trimestre. E você tem também a questão que a gente chama de reversão do ajuste a valor presente, de encargos financeiros, que estão relacionados ao IFRS.

Desde o ano passado que a gente passou a divulgar as informações em IFRS, nós temos provisão de investimento e provisão de manutenção do nosso balanço. Então quando você tem uma previsão diferente ou houve alguma modificação na expectativa de quando você vai realizar ou uma manutenção ou o investimento que não gera receita, que já estão

provisionados no balanço, isso tem efeitos, vamos falar assim, como existe uma taxa de desconto para se trazer a valor presente esses valores no passivo, que são obrigações, você pode ter modificações e isso implicar em defesas ou receitas de ajuste a valor presente.

Então nesse trimestre a gente teve uma receita grande disso em função de uma nova, como é que eu posso dizer assim, uma readequação, uma revisão da previsão de investimentos ao longo dos anos, isso é valido para todo o ano da concessão, até o final da concessão, ela não é só para os próximos sete anos ou seis, é para todo o período então isso tende a ser uma coisa que vai ocorrer todo o trimestre. Um pouquinho dali ou um pouco de receita, um pouco de despesa, em função dessas, vamos falar assim, readequações. E não tem a ver com readequação do contrato com a ANTT.

É uma readequação da previsão de que o nosso departamento de engenharia tem de realizar as manutenções em cada pavimento. O que é importante ali dentro dessas receitas financeiras é a aplicação financeira caixa que de fato caiu em relação ao quarto trimestre do ano passado porque, primeiro, a rentabilidade onde nosso caixa está aplicado diminuiu. O CDI ele realmente veio caindo e isso implicou nessa redução também. Além da diminuição um pouco das disponibilidades.

Em relação às despesas financeiras a gente tem quatro grandes itens. Um, encargos financeiros propriamente dito, e que estão relacionados às debêntures e aos empréstimos com o BNDES. Depois você tem uma atualização monetária de um ônus de concessão, porque contabilmente nós tratamos o ônus a pagar ao poder concedente como uma dívida. Então você tem uma correção monetária por isso e normalmente ela é relacionada com os movimentos de IGP-M. Uma vez que ela se atualiza pelo IGP-M essa "dívida" com o poder concedente.

Depois disso, você tem também os encargos financeiros, como eu falei, de reversão do ajuste a valor presente, negativo e algumas outras despesas como despesas bancárias e

outras despesas menores. O resultado a gente passou a abrir um pouco mais para tentar trazer mais informação inclusive para se calcular o custo nas nossas aplicações que ficaram em 8,9% e o custo médio das nossas dívidas que ficou próximo a 9,8% ao ano. É isso.

Sr. Alexandre: Tá ótimo Fernando, desculpe tá ótimo Alessandro, obrigado pela resposta bem completa.

Operadora: Com licença, gostaria de lembrar aos analistas e investidores que queiram fazer perguntas, por favor, digitem asterisco um (*1). Para retirar a pergunta da lista digite asterisco dois (*2)

Mais uma vez, gostaria de lembrar aos analistas e investidores, para fazer perguntas, basta digitar asterisco um (*1). Para retirar a pergunta da linha, digite asterisco dois (*2).

No momento não temos mais perguntas de analistas e investidores. Gostaríamos agora de iniciar a sessão de perguntas e respostas para jornalistas. Por favor, senhores jornalistas, para fazer perguntas, digitem asterisco um (*1). Para retirar a pergunta da lista, digite asterisco dois (*2).

E nossa primeira pergunta vem da Sra. Beth Moreira, Agência Estado.

Sra. Beth Moreira: Bom dia Alessandro, tudo bem?

Sr. Alessandro: Bom dia Beth, tudo bem?

Sra. Beth: Tudo bom. Alessandro a minha primeira pergunta é em relação com a operação com a Abertis. Eu queria ter uma ideia se a CVM já se posicionou em relação à necessidade ou não do *tag along* e se a empresa também pode ter alguma revisão nesse sentido? Porque a primeiro entendimento era que não seria necessário, então eu queria saber como que estão as negociações em relação a isso e depois eu tenho outras perguntas.

Sr. Alessandro: Bom, Beth, a verdade é que é uma operação, como eu já comentei anteriormente, ela está sendo conduzida lá na Espanha, é uma operação, para falar assim, espanhola. Ela é uma operação lá na Espanha. A gente está dentro, passivamente dentro desse negócio. A CVM a princípio ainda vai analisar essa operação, vai levar a entender todos esses pontos e entregar um parecer sobre o que ela entende dessa operação. Eu não tenho como te falar se existe uma possibilidade de *tag along* ou não. Não tem como te falar isso. Hoje a gente não sabe como se dá a operação em si, então enquanto isso, a gente não tiver mais dados em relação a isso é praticamente impossível de saber se a gente tem isso ou não. É isso.

Sra. Beth: Tá... porque inicialmente a posição da empresa é que não seria necessário. Por isso até que eu estou perguntando.

Sr. Alessandro: Na verdade essa é uma posição da espanhola da OHL SA, a posição da OHL a princípio ela não tem porque ela não sabe como é a operação.

Sra. Beth: Entendi. Alessandro, eu queria perguntar também em relação a novos negócios, a interesse em novos negócios. Você falou que está bem adiantado estudos na área de portos. Eu queria saber se você pode me dar uma ideia do que seria interessante para vocês, em que região e se a gente pode esperar alguma coisa para curto prazo, e na área de ferrovia também?

Sr. Alessandro: Tá bom. Em relação aos novos negócios, vamos falar, a gente tem olhado as oportunidades no Brasil e a princípio oportunidades muito mais próximas ao que a gente já tem de negócios, nós vamos falar de região Sudeste, Sul. Mas nós não nos limitamos a isso. A gente busca e analisa oportunidades no Brasil inteiro e o nosso limite é o Brasil. Então a gente tem analisado operações de portos, ferrovias que você me perguntou, ainda nós não temos analisado nenhuma oportunidade ainda. Mas está dentro do nosso radar esse tipo de negócio.

Então são oportunidades que podem acontecer ao longo dos próximos anos, mas a gente acredita também que essas novas oportunidades, nós não vemos muita oportunidade para os próximos doze meses em relação a ferrovias. É isso.

Em relação a outras oportunidades, como eu disse, estamos estudando alguns portos, a gente pode vir a ter processos de concessão de novas rodovias federais, como já anunciado. A gente está sempre atento a isso. A gente deve participar de tudo isso.

Sra. Beth: A última coisa que eu queria perguntar em relação à necessidade de captação. Você falou que já está bem equacionado para o investimento em rodovias federais com o financiamento do BNDES inclusive ganhando participação dentro do endividamento. Mas há alguma necessidade no curto prazo de fazer captações no mercado, seja via debêntures, via ações, enfim ou emissão de novas dívidas? Qual que é a programação?

Sr. Alessandro: Bom, em relação à captação de recursos para necessidades internas da Companhia, eu diria que não. A gente trabalhou muito o ano de 2010 com uma captação através de debêntures; 2011 a gente concluiu 3,7 bilhões de linhas de crédito no BNDES, então eu diria que para cumprir os nossos cronogramas de investimentos nos próximos cinco anos, principalmente nas federais onde o volume é muito elevado, a equação financeira já está fechada. O que eu quero dizer é que a gente ou de uma forma já tem recurso no caixa ou ele está dentro da linha de crédito do BNDES.

Ou seja, a Companhia não, a princípio para os próximos dozes meses, falando assim, nós não estimamos nenhuma captação de recursos no mercado para isso.

Sra. Beth: Ok. Muito obrigada pela atenção.

Operadora: Com licença senhoras e senhores, lembrando que para fazer perguntas, basta digitar asterisco um (*1).

Não havendo mais perguntas retornamos a palavra aos diretores da OHL Brasil para as considerações finais.

Sr. Alessandro: Obrigado mais uma vez a todos. Eu gostaria só de lembrar que na semana que vem a gente vai reportar o tráfego de abril, no dia 15, e que eu desejo a todos um excelente fim de tarde. Obrigado. Tchau.

Operadora: Obrigada. A teleconferência dos resultados do primeiro trimestre de 2012 da OHL está encerrada. Podem desconectar as suas linhas e tenham um bom dia.
