

Teleconferência – 2T12

Palestrante

Bom dia a todos, e bem vindos à teleconferência de resultados da OHL Brasil para o segundo 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 na sequência passaremos para a sessão de perguntas e respostas. Os slides desta apresentação estão disponíveis em nosso *website* de forma que os senhores possam acompanhar esta teleconferência.

Gostaria de iniciar esta apresentação comentando um pouco sobre a evolução do nosso tráfego, conforme a tabela do **Slide 3**. Como pode ser visto, a OHL registrou no segundo trimestre um total de 166,5 milhões de veículos equivalentes em suas praças de pedágio, o que correspondeu a um crescimento de 2,1% em relação ao 2T11.

Este ano viemos de um forte incremento do tráfego no primeiro trimestre, que cresceu 6,1% em relação ao 1T11, seguido de um arrefecimento neste segundo trimestre registrado não só na OHL mas no setor de concessões como um todo. Agora, conforme apontam os números do tráfego de julho que divulgaremos ainda hoje, será possível perceber sinais de recuperação.

Estes números reforçam a tendência histórica da Companhia de crescer par e passo com o desenvolvimento da economia do país, tendo seu tráfego uma direta relação com a performance do nosso PIB. Se o país cresce também crescemos e com uma elasticidade que tem sido superior ao PIB. É o que acreditamos para a Companhia em termos de crescimento de tráfego para este ano.

Detalhando um pouco mais nosso tráfego, temos visto um desempenho melhor nas nossas concessionárias federais, que cresceram 2,5% em relação ao 2T11 enquanto as estaduais cresceram 1%. Acreditamos que isto se explica pelo fato das rodovias federais serem rotas quase que exclusivas nas conexões de alguns dos principais eixos econômicos do país, fazendo a ligação entre as regiões sul e sudeste do território brasileiro. Além disto, rodovias federais, como a Autopista Fluminense, têm crescido à taxas superiores ao PIB impulsionadas pelo desenvolvimento econômico regional onde estão localizadas. Adicionalmente, estas rodovias, em alguns trechos, se beneficiam de obras que estamos realizando como duplicações ou melhorias estruturais que induzem mais tráfego.

Quanto à composição do tráfego, tem se mantido, em termos de veículos equivalentes, uma maior participação de veículos pesados em nossas rodovias, representando 75,4% do total do tráfego pedagiado das concessões federais e 61,5% das estaduais.

Em relação às tarifas médias praticadas, 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\$ 3,0 frente aos R\$ 2,78 do 2T11.

Como vocês sabem, uma das vantagens da Companhia é sermos protegidos contra a inflação, o que significa dizer que anualmente teremos a garantia de reajustes e repasses aos preços praticados. Vale lembrar que a tarifa real também pode ser ajustada em algumas situações para o reequilíbrio econômico financeiro dos contratos, mantendo a rentabilidade pactuada com o poder concedente.

A tarifa média da Companhia carrega os efeitos dos três períodos anuais em que são reajustadas:

- Nas federais os reajustes são baseados na variação acumulada do IPCA e realizados sempre em dezembro para a Autopista Fernão Dias, Régis Bittencourt e Planalto Sul e em fevereiro para a Fluminense e Litoral Sul. A tarifa média praticada nas concessionárias federais no 2T12 foi de R\$ 1,79, crescendo 5,9% em relação ao 2T11.
- Nas estaduais os reajustes ocorrem sempre em julho com base na variação acumulado do IGP-M, que no ano passado foi de 9,77%. Em função disto, a tarifa média das estaduais passou de R\$ 5,64 no 2T11, para R\$ 6,21 no 2T12, aumento de 10,1%.

A combinação da premissa do incremento da tarifa, garantido pelos reajustes anuais, com a do aumento do tráfego, influenciado pelo PIB, permitem uma grande previsibilidade da nossa receita ao longo dos períodos, até mesmo em uma visão de mais longo prazo. Isto vem possibilitando, conforme demonstrado no [Slide 5](#), um crescimento constante da nossa receita bruta, que atingiu R\$ 794 milhões no 2T12, melhora de 16,2% em relação ao mesmo período do ano passado.

Deste total, as receitas de pedágio passaram de R\$ 454 milhões no 2T11 para quase R\$ 500 milhões neste trimestre, um aumento de 10,1%.

As receitas com obras, que não tem efeito caixa, mas por outro lado representam a intensidade de investimentos da Companhia, cresceram 33,3%, totalizando R\$ 263,4 milhões no trimestre, sendo que 95,1% deste valor é oriundo das concessões federais.

E as 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\$ 30,7 milhões no trimestre.

No acumulado do ano, já crescemos 22,7%, passando de R\$ 1,3 bilhão de receita bruta nos 6M11, para R\$ 1,6 bilhão nos primeiros seis meses de 2012.

Em relação aos nossos custos e despesas, conforme o [Slide 6](#), registramos R\$ 550 milhões no 2T12. Deste total, o que foi efetivamente custo caixa representou R\$ 177,3 milhões no trimestre, ou 36,9% da receita líquida ex obras, um aumento de 18,6% em relação ao 2T11. Este incremento foi o resultado da combinação de alguns fatores que eu gostaria de comentar:

- O primeiro deles foi um aumento de 20,3% nos custos com pessoal em relação ao 2T11. Isto ocorreu por três razões:
 - Tivemos um aumento relevante do quadro de funcionários que adicionou 1.063 novos profissionais entre os períodos, principalmente nas empresas construtoras do grupo. Isto já era esperado à medida que se intensifica o ritmo de obras nas concessões federais.
 - Também tivemos um dissídio em março que na média reajustou em 5,5% os salários de todo o quadro de pessoal
 - E conforme comentamos no último trimestre, a Autopista Litoral Sul internalizou a equipe de arrecadadores de pedágio que eram terceirizados, impactando o custo com pessoal. Por outro lado, este impacto está sendo parcialmente compensado no custo de terceiros que cresceu menos que o dissídio aplicado.
- Em segundo lugar, reforço que os demais aumentos nas linhas de custos vieram de acordo com o crescimento das nossas operações. Por exemplo:
 - Os custos com poder concedente crescem junto com a receita de pedágio das concessões estaduais
 - A verba de fiscalização é reajustada sempre pelo IPCA e;
 - Os custos de conservação são variáveis e podem aumentar ou diminuir de acordo com a necessidade de reparos nas rodovias

Todos estes aumentos foram em relação ao ano passado, uma vez que o atual patamar de custos da Companhia não sofreu mudanças significativas em relação ao 1T12.

Em relação ao nosso EBITDA, passando para o [Slide 7](#), registramos uma melhora de 7,5% na comparação com o 2T11 com um total de R\$ 254 milhões. No acumulado do ano o EBITDA foi de R\$ 511 milhões, 13,9% maior do que os 6M11.

No caso do EBITDA ajustado, que consideramos uma melhor métrica operacional por reverter a provisão para manutenção de rodovias, a Companhia alcançou R\$ 303 milhões neste trimestre e R\$ 607 milhões no semestre. A margem EBITDA ajustada, sem considerar a receita de obras que não tem efeito caixa, foi de 63,1% no 2T12 e de 63,7% nos 6M12.

Mas eu queria destacar como nossas concessionárias tem apresentado um consistente crescimento em seu EBITDA graças à alavancagem operacional que se beneficiam. Como vocês podem perceber na tabela da composição do nosso EBITDA, o EBITDA das nossas rodovias federais combinadas apresentou um crescimento de 8,2% em relação ao 2T11. E as concessionárias estaduais tiveram um salto de 11,7% em seu EBITDA ajustado.

Olhar para o EBITDA das concessionárias é importante uma vez que traduz de maneira mais fiel o real desempenho das nossas operações. Isto porque o EBITDA da Companhia carrega além das concessionárias a estrutura da nossa holding, com margem negativa, e também os resultados das nossas construtoras, que têm margens menores e contribuíram menos neste trimestre para o EBITDA consolidado.

Seguindo a apresentação, a tabela do [Slide 8](#), demonstra o nosso resultado financeiro, que foi de R\$ 63,5 milhões negativo neste último trimestre, contra um resultado negativo de R\$ 46,7 milhões do 1T12.

O principal motivo da piora está associado a um montante bem menor de receitas financeiras, já que as despesas financeiras se mantiveram estáveis em relação ao trimestre anterior.

Estas receitas sofreram uma redução de mais de 40%, passando de R\$ 40,7 milhões no 1T12, para R\$ 23,7 milhões no 2T12, principalmente em função:

- Da redução da posição de caixa da Companhia face aos desembolsos vinculados à parcela não financiável do seu plano de investimentos. O caixa, somado às aplicações financeiras vinculadas, passou de R\$ 1,2 bilhão no 1T12, para R\$ 1,0 bilhão no 2T12.
- Da redução gradual das taxas de juros no país afetando a rentabilidade das aplicações financeiras, e,
- Da não existência no 2T12 de receitas provenientes de reversão de ajuste a valor presente e que foram de R\$ 8,4 milhões no 1T12 em função de readequações no cronograma dos investimentos previamente provisionados, afetando a comparabilidade entre os períodos.

Já em relação às despesas financeiras, que foram de R\$ 87,2 milhões no trimestre e que conforme falei ficaram praticamente estáveis em relação ao 1T12, destaca-se:

- A queda de 10,8% dos encargos financeiros em função da redução da taxa média de juros básicos no período e a continuidade do cronograma de amortização das debêntures da Companhia que possuem custo financeiro mais elevado em relação às demais linhas de financiamento.
- A redução de 7,8% com encargos relacionados aos ajustes a valor presente (AVP)
- A atualização monetária do ônus da concessão indexado ao IGP-M, que passou de R\$ 5,0 milhões no 1T12, para R\$ 12,4 milhões no 2T12, e,
- O aumento de outras despesas financeiras que passaram de R\$ 2,3 milhões no 1T12, para R\$ 3,1 milhões no 2T12

Em relação ao custo médio da dívida da Companhia, ela ficou em aproximadamente 8,7% ao ano. Este custo tende a cair com as recentes reduções das taxas de juros e da maior participação de financiamentos concedidos pelo BNDES na composição da dívida bruta da OHL

Passando para o [Slide 9](#), gostaria de comentar sobre nosso lucro líquido, que neste 2T12, foi de R\$ 89,2 milhões. Quero chamar a atenção para os motivos que levaram nosso lucro a recuar 1,4% em relação ao 2T11, e também a cair em relação ao último trimestre, apesar do nosso crescimento da receita. Basicamente o que o ocorreu foi:

- Um crescimento mais acentuado, neste trimestre, dos custos e despesas, conforme falei durante esta apresentação
- Um incremento na depreciação e amortização, em linha com o crescimento da base do ativo imobilizado da Companhia, em função do cronograma de investimentos, combinado com a metodologia do IFRS, que considera o tempo restante de concessão dos ativos e as respectivas curvas de tráfego para determinar os valores de depreciação e amortização do período e;
- Principalmente, um resultado financeiro líquido negativo, em patamar superior ao trimestre anterior, resultado de uma significativa redução das receitas financeiras pelo motivos que falamos à pouco.

Por outro lado, no acumulado do ano, o lucro líquido da Companhia obteve uma melhora de 20,2% na comparação com os 6M11, totalizando R\$ 193,7 milhões.

Com relação ao nosso endividamento, como pode ser observado no [Slide 10](#), encerramos o 2T12, com uma dívida líquida de R\$ 2,1 bilhões, montante 13,6% superior ao registrado no 1T12. O aumento está associado principalmente à redução de caixa entre estes períodos, já que o endividamento bruto se manteve estável em relação ao último trimestre.

Esta diminuição do caixa, conforme foi dito, é resultado de maiores desembolsos da Companhia para a execução do seu plano de investimentos. São saídas de caixa relacionadas ao pagamento dos financiamentos tomados e também de parcelas não financiáveis das obras em execução. Sempre bom lembrar que a Companhia tem acelerado seu cronograma de obras nas rodovias federais, conforme pode ser observado pelo crescimento do seu capex.

Em função disto, o nível de alavancagem da Companhia, medido pela relação entre a nossa dívida líquida e o EBITDA Ajustado menos o ônus fixo dos últimos 12 meses, sofreu um ligeiro aumento, passando de 1,6 x no 1T12, para 1,8x no 2T12.

Sobre o perfil do endividamento vale mencionar que a maior parte da nossa dívida bruta está atrelada à TJLP em função dos contratos de financiamento do BNDES. A amortização das nossas debêntures e os maiores aportes do BNDES são os principais responsáveis pela diminuição do custo da dívida e de seu alongamento.

Sobre os investimentos da OHL, conforme o gráfico do [Slide 11](#), aportamos R\$ 318 milhões em nossas rodovias durante o 2T12. Estes investimentos vêm crescendo nos últimos trimestres pela intensificação das obras nas rodovias federais que representaram 84,2% do capex do período. Além destes investimentos em nosso ativo intangível, direcionamos R\$ 34,4 milhões em manutenção de rodovias, 100% realizada nas concessões estaduais, lembrando que as federais terão capex de manutenção apenas no futuro.

No acumulado do ano, a Companhia já investiu praticamente R\$ 600 milhões em sua infraestrutura, em linha com nossa estimativa de um capex para 2012 de R\$ 1,2 bilhão nas rodovias federais e R\$ 170 milhões de manutenção nas concessionárias estaduais.

Entre os principais investimentos do período podemos destacar:

- (i) Na Autopista Fluminense estamos a todo vapor na duplicação de 59,6 quilômetros da rodovia BR 101/RJ, entre Macaé e Campos de Goytacazes que iniciamos no 3T11 e que no total terá 176,6 quilômetros em duplicações. Também concluímos neste semestre a construção de 5 novas passarelas e de uma nova base operacional em São Gonçalo (RJ).
- (ii) Na Fernão Dias, além da conclusão de 2,7 quilômetros do contorno de Betim, foram entregues 6 novas passarelas no 2T12 e diversas obras de melhorias de acesso à rodovia
- (iii) Na Régis, a principal obra é a duplicação da Serra do Cafezal que terá 30,5 quilômetros. Já concluímos 4,2 quilômetros e estão agora em obras mais 7,3 quilômetros que, em conjunto, são parte dos trechos iniciais do projeto. Em relação ao trecho intermediário restante, estamos otimistas na conclusão da análise do projeto realizada pelo órgão ambiental para a liberação da licença que dará sinal verde para o início das obras.
- (iv) Na Planalto Sul temos a duplicação de 25 quilômetros da BR-116/PR entre Curitiba e Mandirituba sendo que, já estão em andamento as obras de duplicação de 8 quilômetros. No 2T12 também concluímos a construção de 4 passarelas e realizamos obras de reforço estrutural e alargamento de pontes.
- (v) Finalmente, na Litoral Sul, neste semestre já construímos 7,0 quilômetros de ruas laterais, concluímos a obra de trevo em desnível no distrito industrial de São José dos Pinhais e outro no entroncamento do Contorno Leste de Curitiba, além disto, realizamos obras de reforço estrutural e alargamento de 3 viadutos e entregamos 1 base operacional em Biguaçu.

Antes de encerrar esta apresentação, não posso deixar de comentar o atual estágio do processo de incorporação da OHL Brasil pela Abertis, o qual divulgamos ao mercado via fato relevante no último dia 06. Naquela ocasião, informamos que foi celebrado em 04 de agosto um acordo para incorporação da Partícipes en Brasil S.L., sociedade que detém 60% do capital da Companhia, pela Abertis.

A operação será estruturada por meio da permuta de 100% do capital da Partícipes em Brasil em troca de (i) ações correspondente a 10% do capital da Abertis, (ii) absorção pela Abertis de passivos de OHL Concesiones com Partícipes em Brasil no valor de 504,1 milhões de Euros e (iii) o pagamento de 10,7 milhões de Euros.

Também informamos que, para viabilizar a operação, a Abertis formalizou um acordo com o fundo canadense Brookfield para a aquisição conjunta da Partícipes em Brasil, na proporção de 51% para Abertis e 49% para a Brookfield.

Com a conclusão da operação o Grupo OHL, nosso controlador indireto, que era titular de 5% do capital social da Abertis, passará a deter uma participação de 15% na Abertis.

É importante lembrar, que a conclusão da operação está sujeita à obtenção das autorizações regulatórias necessárias e dos consentimentos de terceiros relacionados aos financiamentos da Companhia, que estão previstos para ocorrer até o final deste ano.

A Abertis manifestou também o seu entendimento que de acordo com a legislação brasileira aplicável a esse tipo de operação, a atual estrutura da operação poderá acarretar, após a conclusão da mesma, na formulação de uma oferta pública de aquisição das ações da Companhia, a qual informará os termos prontamente ao mercado, quando da conclusão da operação.

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 Segundo Trimestre de 2012
15 de agosto de 2012**

Sessão de Perguntas e Respostas

Operadora: Obrigada. 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.

Nossa primeira pergunta vem da Sr. Nicolai Sebrell, da Morgan Stanley.

Sr. Nicolai Sebrell: Bom dia Alessandro. Tenho três perguntas. Número um é sobre as tarifas das rodovias estaduais; elas ação vinculado os ao IGPM, não? Ainda tem a possibilidade de mudar para IPCA? Porque eu acho que outras concessões já estão vinculadas para IPCA. É certo?

Sr. Alessandro: Sim e, na verdade, o que ocorreu, respondendo sua pergunta rapidamente, no passado a ARTESP organizou uma mudança no contrato do indexador, todas as concessionárias aderiram à isso, porém, neste trimestre, em 1 de julho, o acumulado do ano no IPCA ficou maior que o IGPM, por isso esse termo aditivo ao contrato não foi validado para esse período, então assim, o reajuste ocorreu o por base no IGPM e esse é ano.

Nicolai Sebrell: Ok.

Sr. Alessandro: É muito provável que o reajuste para o ano que vem ele ocorra com base no IPCA, uma vez que esse termo regulatório está aderido ao contrato agora, então isso passará provavelmente para ser IPCA a partir 11 de julho de 2013, tá?

Nicolai Sebrell: Entendi. A segunda pergunta é sobre Abertis. Abertis pagou quanto por ação da OHL, você sabe?

Sr. Alessandro: Essa é uma boa pergunta, eu também queria saber, eu não sei! Basicamente, tudo o que a gente sabe é o que foi feito em termos de comunicado entre as companhias OHL, Abertis e até mesmo a Brookfield. E nos comunicados eles mencionam apenas a troca de ações, então, isso é dessa forma. Eu não sei te falar exatamente o valor disso. Eu acredito que no futuro a gente venha a ter isso.

Nicolai Sebrell: Tá bom, e finalmente quanto você vai investir no ano que vem? E quais são os projetos mais importantes?

Sr. Alessandro: Bom, o ano que vem, a idéia é investir acima de R\$ 1 bilhão nas rodovias federais novamente. Esse ano gente tem uma meta de R\$ 1.2 bilhão e no ano que vem esse número provavelmente vai seguir neste mesmo que patamar. A verdade é que algumas das principais obras da infraestrutura que a gente tem que desenvolver nessas rodovias elas ainda seguem com ainda questões, ainda não tem a licença, e muitas delas ainda tem demandas até mesmo do órgão regulador (a ANTT no caso) e mudanças de projetos. Então, à medida que for aprovado, a gente pode aumentar esse Capex ou não para o ano que vem. É importante ressaltar que a companhia de tem todos os recursos necessários para realizar todos esses investimentos, que estão todas “sinal verde” em relação a toda burocracia e licenciamento.

Mas, as principais obras, eu diria para você que são o trecho, vamos falar, do interior ali, o trecho do meio da Serra do Cafezal – que é a principal obra, inclusive está em quase todos os jornais esse tema – as duplicações do Rio de Janeiro, da BR 101, você tem obras como o contorno de Florianópolis, algumas destas grandes obras ainda carecem de “sinal verde” para iniciar, então assim, eu acredito que a gente vai obter muito dessas “luzes verdes” para a gente começar a fazer isso e eu acho que isso vai ser o principal investimento para o ano que vem.

Sr. Nicolai Sebrell: Ótimo, muito obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta a vem de Sami Carlic da Votorantim.

Sr. Sami Carlic: Bom dia Alessandro. Uma pergunta mais pontual, na verdade, vocês colocam aqui a internalização de alguns da equipe de arrecadador lá no Autopista Litoral Sul, que eram terceirizados. Eu queria saber se existe alguma obrigação aí para fazer esse movimento? E em relação a outras despesas operacionais, esse crescimento aí, eu que entender o que foi isso? Obrigado.

Sr. Alessandro: Olá Sami. Em relação à internalização das arrecadações da Autopista Litoral Sul, desculpa, eu diria para você que isso ocorreu em função de uma decisão interna nossa de internalizar essas pessoas. Anteriormente quando a gente *startou* todos esses processos das cinco rodovias, foram processos em que muitas delas tiveram terceirização no início, por ser (vamos falar assim) mais rápido, você tinha fornecedores que já tinham essa estrutura que poderiam aderir a isso, então, foi uma forma adequada naquele momento de operar as praças de pedágio.

Hoje nós temos muito mais (vamos falar assim) uma intenção em internalizar sim as pessoas às praças. Muitas das nossas rodovias hoje (quase a maioria) já têm suas praças internalizadas, isso, basicamente, fez com que alguns custos, que eram de terceiros, passassem a ser pessoal. Então, teve esse movimento, mas é um movimento que ocorreu nesse momento, a gente não espera novos movimentos para o futuro nesse sentido. Além disso, a gente também teve (como o que posso dizer?) à internalização de algumas pessoas das construtoras também, que passaram para as concessionárias, então, isso tudo

foi uma questão de remodelação da estrutura da companhia, mas não... em relação aos outros custos, muitos destes outros custos eles são muito sazonais, eles podem vir maiores ou menores de no futuro, e o principal é aumento está relacionado, principalmente, à questão de coisas extraordinárias que ocorreram; estornos de questões cíveis, trabalhistas que a gente tem dentro dos processos, às vezes os processos estão provisionados, existe uma queda, ou seja, uma redução dessa provisão à medida que esses processos são julgados, então, esses movimentos ocorrem dessa forma, e esse outro ele acaba sendo até um pouco... uma rubrica tão grande dentro da OHL mas isso em função do consolidado. Se você observar os outros nas concessionárias, em cada uma, e isso também faz com que se vê numa proporção menor.

Um outro ponto importante desse "outros" também tem os custos das de construtoras. Então, assim, esses movimentos podem você ter mais obra, menos obra, em relação às construtoras, eu estou dizendo mais obras, menos obras que as construtoras realizam você pode ter mais custo ou com menos custo no período. Então, eu diria que esse custo vai variar mais no futuro e menos os outros que eu comentei em relação à pessoal e terceirizado.

Sr. Sami Carlic: Obrigada Alessandro.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Pedro Balcão do Santander.

Sr. Pedro Balcão: Bom dia Alessandro, bom dia Thiago. A minha pergunta é sobre o pacote anunciado hoje pelo governo, qual é a vossa opinião? Se tem projeto novo ou não? Se é só um *repackaging* de projetos que já existiam? Qual é a vossa a opinião?

Sr. Alessandro: Bom, tudo bem Pedro? Bom, eu ainda não vi o anúncio do governo, por que eu acho que ele ocorreu agora às 10h, então na mesma hora do call, mas de qualquer forma a gente... já escutei muito lá no passado sobre isso, a teve algumas notícias que se saíram ontem, hoje de manhã, eu queria aguardar um pouco para falar um pouco sobre o pacote novo de oportunidades, mas o que eu espera muito é que seja um pacote que tenha várias oportunidades para todos os *players* como a OHL também, e além disso, que seja oportunidade que também, ao mesmo tempo, não traga, talvez, essa questão que a OHL tem passado aí nas concessões federais, vindo com uma questão de agilidade maior na questão de licenciamento de obras, então, a gente é super pró à isso. Eu acho que o programa tem que vir de uma forma em que ele seja... as companhias todas possam ter a oportunidade de desenvolver esses investimentos de uma forma, talvez, mais rápida. O Brasil precisa disso. É isso.

Sr. Pedro Balcão: Obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Geraldo Melone, da Bresser Administração de Recursos.

Sr. Geraldo Melone: Bom-dia. Na verdade eu tenho duas questões. Uma você respondeu parcialmente, o que é sobre o Capex; eu quero saber quanto que vocês (ininteligível X

34:19) nas federais nos próximos dois, três anos? Qual que é um grosso do investimento que falta fazer ainda?

E a segunda questão eu acho que é uma questão pouco mais específica, saiu uma notinha na revista Veja desfavorável à OHL – não é a primeira vez que a Veja divulga uma nota desfavorável – queria saber se existe algum ruído entre a OHL e o governo que possa impedir ou possa dificultar a participação nas próximas rodadas de concessões? Obrigado.

Sr. Alessandro: Bom, respondendo sua primeira pergunta em relação ao Capex, para os próximos anos os principais investimentos que a gente ainda tem que fazer são: terminar a Serra do Cafezal e seus 18 km, 19 km (que ainda faltam em termos de obtenção de licença), realizar o contorno de Campos, duplicar quase de 180 km na rodovia fluminense, no Rio de Janeiro, tem o contorno de Campos também no Rio de Janeiro que existe uma discussão em relação ao projeto dele – ele foi prensado por um lado e ele deve ser realizado por outro em função ao desenvolvimento da regional do Rio de Janeiro – então, a gente tem uma estimativa de que nos próximos cinco anos, só nas federais, a gente deve investir entre... hoje tem anunciado R\$ 3.5 bilhões, mais isso é atualizado todo o ano, inclusive pode haver adições de novos investimentos em função de novos projetos. Então, isso é estimativa é que a gente tem para os próximos anos; algo em torno de R\$ 3.5 bilhões para os cinco próximos anos, 2012 até 2015, desculpa, até 2016.

Sr. Geraldo Melone: Tá, obrigado.

Sra. Alessandro: Em relação à Veja, à nota da Veja que fala sobre a questão da OHL e da Fernão Dias, eu não tenho muito a comentar em relação a esse tipo de informação, mas para mim tem uma curiosidade muito grande que sempre quando começa a sair ou haver oportunidades no Brasil – eu me lembro da época dos aeroportos – sempre começam de certa forma, entre aspas, a bater na OHL. Eu acho que de certa forma, a gente e tem pesquisas e, a gente sabe que a Fernão Dias não só é uma das melhores rodovias concessões federais hoje, na atualidade, até pela pesquisa da CNT, que coloca ela em primeiro lugar nas concessões federais, muito acima de outras concessões ou até de concorrentes, eu diria que são informações que a gente, de certa forma, com relação ao governo, não é o entendimento. Em relação à ANTT nós, OHL, não entendemos dessa forma. Então, eu acho que tem que apurar de fato, a imprensa de certa forma coloca informações às vezes um pouco confusas, e que tem que ser apurado tudo de uma forma muito bem, criteriosa e a OHL já realizou muitos investimentos nas concessões federais, tudo que ela tem de “sinal verde” – licença – está em obra, o que a gente não tem feito é o que (vamos falar assim) não tem licença, o que tem uma demanda por projetos novos. Isso é o que a gente não fez; o resto a gente fez. É isso.

Sr. Geraldo Melone: Obrigado.

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

Com licença, não havendo mais perguntas gostaria de passar a palavra ao Sr. Alessandro Levy para as considerações finais.

Sr. Alessandro: Senhores, mais uma vez eu quero agradecer a todos por escutar em a companhia de espero vê-los no próximo trimestre, em novembro, com muitas novidades. Obrigado a todos. Até logo.

Operadora: Obrigada. A audioconferência da OHL Brasil está encerrada. Agradecemos a participação de todos. Tenham um bom dia e obrigada.