

Teleconferência – 3T12

Palestrante

Bom dia a todos e agradeço a presença em nossa teleconferência de resultados para o terceiro trimestre de 2012. Comigo estão também, Thiago Ribas e Marcelo Korber integrantes da equipe de RI.

Vamos comentar nesta manhã os principais destaques do trimestre, abrindo a oportunidade ao final da apresentação para uma sessão de perguntas e respostas. Os slides deste call estão disponíveis em nosso *website* para o acompanhamento da teleconferência.

Gostaria de iniciar a apresentação pelo **Slide 3**, falando do nosso tráfego pedagiado. Conforme viemos comentando com o mercado, tínhamos a expectativa de um segundo semestre bastante positivo em termos de volume de veículos, retomando um ritmo de crescimento mais robusto. Esta expectativa se confirmou ao registrarmos uma melhora de 4,2% no número veículos na comparação com o 3T11, o que de fato é um bom indicador ao lembrarmos que saímos de um crescimento de 6,1% no 1T para 2,1% no 2T e agora voltando a crescer de forma mais acelerada, inclusive acima das nossas estimativas. Isto porque em 2012, a cada trimestre, estamos superando o crescimento do PIB com uma elasticidade maior que a média histórica. Não tenho dúvida que a elasticidade do crescimento de tráfego será algumas vezes maior que o PIB do terceiro trimestre que ainda vai ser divulgado, o que deve acontecer também no consolidado do ano.

Com isto, nos 9M12, já ultrapassamos a marca de mais de meio bilhão de veículos equivalentes, 4,1% a mais do que o mesmo período do ano passado.

E agora falando em mais detalhes deste trimestre, registramos 178,4 milhões de veículos no 3T12, sendo mais de 70% deste total proveniente das rodovias federais. Tanto as federais quanto as estaduais apresentaram evoluções semelhantes, crescendo respectivamente

4,1% e 4,3% em relação ao 3T11, sendo a maior parte do nosso tráfego composta de veículos pesados, que representaram 74,8% do total nas federais e 63,6% nas estaduais.

Passando para o **Slide 4**, apresentamos nossas tarifas. No final do 3T12 a tarifa média consolidada entre as concessionárias estaduais e federais ficou em R\$ 3,11, com aumento de 5% em relação ao 3T11. No acumulado do ano passou de R\$ 2,82 para R\$ 3,01, alta de 6,7%, lembrando que as tarifas são ajustadas anualmente pela inflação e eventuais reequilíbrios econômico-financeiro dos contratos.

No caso das concessionárias estaduais a tarifa teve um aumento de 4,5% em relação ao 3T11, graças ao reajuste anual ocorrido em julho com base na variação acumulado do IGP-M que foi de 4,26%. No acumulado do ano cresceu 7,8%, capturando o reajuste de julho deste ano e do ano passado que foi de 9,77%.

Já as concessionárias federais registraram uma alta de 5,9% na comparação com o 3T11, o que reflete os reajustes ocorridos em dezembro de 2011 na Autopista Fernão Dias, Régis Bittencourt e Planalto Sul e em fevereiro de 2012 na Autopista Fluminense e Litoral Sul. O reajuste é realizado tendo como base a variação acumulada do IPCA e como comentei, os eventuais reequilíbrios econômico-financeiros. Nos 9M12 a tarifa das federais ficou em R\$ 1,78, 6,1% maior que nos 9M11.

Estes aumentos de tarifa, aplicados ao crescimento que registramos no tráfego de veículos ajudaram a impulsionar nossa receita bruta, conforme vocês podem ver no próximo slide –

Slide 5

No 3T12 alcançamos R\$ 877,3 milhões em receita, crescendo 11,4% em relação ao terceiro trimestre do ano passado. Na composição deste valor a receita bruta de pedágios subiu 9,4%, passando de R\$ 506 milhões no 3T11 para R\$ 554,3 neste trimestre, sendo 59% provenientes das concessões estaduais que cresceram 8,7% e 41% vindo das federais, que tiveram uma melhora de 10,4%.

As receitas com obras, que sempre é importante lembrar que não tem efeito caixa, subiram 16,2% e foram de R\$ 298 milhões. Apesar de ser uma receita não caixa servem com um indicador do volume de obras e investimentos que a Companhia está executando em seu intangível.

E finalmente as outras receitas, acessórias, que incluem entre outras a exploração da faixa de domínio das nossas rodovias contribuíram com R\$ 25,0 milhões, 2,6% a mais que o 3T11.

Dando continuidade à apresentação gostaria de passar para o [Slide 6](#) e falar um pouco dos nossos custos neste último trimestre.

Sempre que analisarmos os custos e despesas da OHL temos que separar os itens que realmente tem efeito caixa nos resultados da Companhia daqueles itens que são meramente contábeis. E isto é importante porque dos R\$ 602,2 milhões de custos deste 3T12, apenas R\$ 166,5 milhões são custos caixa, o que representa menos de 30% do total.

Os custos de obras, por exemplo, tiveram um aumento de 16,2% em relação ao 3T12, contribuindo com R\$ 41,5 milhões no aumento dos custos totais. E o mesmo não significa desembolso de caixa sendo apenas uma representação dos nossos investimentos no ativo intangível. O mesmo ocorre com a provisão para manutenção de rodovias que constituímos com base em estimativas de desembolsos futuros para manter em perfeito estado a infraestrutura das nossas estradas e que subiu 66,8% ou R\$ 29 milhões. E finalmente, entre estes custos não caixa, a amortização aumentou R\$ 14,6 milhões em relação ao 3T11 em função do aumento da base de intangíveis em virtude dos investimentos da Companhia.

Por estes motivos, acreditamos que o mais importante é acompanhar os custos caixa, que representam efetivamente os dispêndios da Companhia para a operação de suas

atividades. Estes custos tiveram um aumento de 17,1% em relação ao 3T11, mas por outro lado caíram 6,1% na comparação com o 2T12.

Já havíamos falado no último call – e vou detalhar novamente – os motivos do aumento dos custos caixa, que estão em um patamar diferente do ano passado. Mas é interessante ressaltar a melhora em relação ao 2T, o que mostra que os custos tendem a se ajustar ao longo dos trimestres de forma que no longo prazo basicamente estão expostos apenas às variações inflacionárias.

Entre as principais variações nos custos caixa que gostaria de chamar a atenção estão:

- Os custos com serviço de terceiros, que aumentaram 4,9% em relação ao 3T11 porque tiveram o impacto de dissídios em algumas categorias de profissionais de empresas que nos prestam serviços. Por outro lado, em relação ao 2T caíram 2,6% porque entre um trimestre e outro alguns serviços mais eventuais que são temporários foram concluídos.
- Os custos com pessoal que subiram 18,8%, estes em função do aumento do quadro de funcionários entre 2011 e 2012, principalmente nas construtoras do grupo em virtude do maior volume de obras. A isto se soma o dissídio médio de 5,5% concedido em março para todos os funcionários a internalização da equipe de arrecadadores na Autopista Litoral Sul que eram terceirizados. Da mesma forma que os custos com serviços, a conclusão de algumas obras e projetos acabou por reduzir o efetivo de mão-de-obra das construtoras, o que causou uma retração de 4,5% destes custos em relação ao 2T12.
- E os custos com conservação tiveram alta de 33,3%, o que significa que tivemos uma maior recorrência de intervenções de melhoria nas rodovias, incluindo reparos de pavimento, troca de sinalização, adição de defensas metálicas, entre outros. Este custo é muito sazonal, tanto é assim que caiu 6,6% em relação ao 2T.

Com isto, os custos caixa representaram 31,7% da receita líquida, sem considerar às receitas de obras, com aumento de 2.2 p.p. na comparação com o 3T11, porém com queda de 5.2 p.p. em relação ao 2T12.

Passando para o **Slide 7**, destaco nosso EBITDA Ajustado, que entendemos ser a melhor representação da geração de caixa operacional da OHL, já que reverte a provisão para manutenção de rodovias que é um item não caixa que faz parte dos custos da Companhia.

O EBITDA ajustado foi de R\$ 358 milhões no 3T12, com aumento de 5,7% quando comparado ao mesmo trimestre do ano passado. Já a margem EBITDA ajustada, em relação à receita operacional líquida excluindo as receitas de obras, ficou em 68,3%, 2.2 pontos percentuais menor do que a do 3T11 em função dos aumentos nos custos caixa, conforme comentei, e também amortizações do período. Já em relação ao 2T12, o EBITDA ajustado cresceu 18,1% com incremento de 5.2 pontos percentuais na margem.

Nos 9M12 já totalizamos quase R\$ 1 bilhão de EBITDA ajustado, crescendo 8,2% e com margem de 65,4%.

No próximo slide, **Slide 8**, apresentamos nosso resultado financeiro que como vocês podem ver não registrou uma variação muito relevante em relação ao 2T12. Fechamos o trimestre com um resultado financeiro líquido negativo de R\$ 66,5 milhões, enquanto no segundo trimestre este resultado havia sido negativo em R\$ 63,5 milhões.

Esta variação foi basicamente o resultado da redução de 19% das receitas financeiras, já que as despesas não subiram. Na verdade as despesas financeiras até sofreram redução de 1,7%.

As receitas financeiras, que passaram de R\$ 23,7 milhões no 2T12, para R\$ 19,2 milhões no 3T12 foram impactadas principalmente pela redução da taxa de juros, que afetou a rentabilidade de nossas aplicações. Estas aplicações também foram menores, já que a

posição de caixa da Companhia teve uma pequena redução em função dos investimentos que fizemos entre os períodos.

E as despesas financeiras, que foram menores neste trimestre, também foram influenciadas pela redução da taxa de juros. Além disto, nosso endividamento tem cada vez mais sido atrelado a empréstimos do BNDES que são mais baratos em relação às debentures que estão sendo quitadas.

Passando para o **Slide 9**, gostaria de comentar sobre nosso lucro líquido que foi de R\$ 103,1 milhões no 3T12. Este lucro foi 16% maior que o registrado no segundo trimestre deste ano, mas sofreu redução de 25% na comparação com o 3T12, mesmo levando em consideração o crescimento de R\$ 85,1 milhões da nossa receita líquida. O que ocorreu foi que tivemos, conforme já comentamos:

- Maiores provisões para manutenção. O aumento foi de 66,8%, impactando em R\$ 29 milhões o lucro.
- Uma amortização dos nossos ativos intangíveis que foi R\$ 14,6 milhões maior.
- E os custos caixas que subiram R\$ 24,8 milhões, principalmente em função do aumento dos custos com pessoal, terceiros e conservação.
- Além disto, o resultado financeiro comparado com o 3T11, puxou para baixo o lucro em R\$ 27,6 milhões ao passar de um resultado negativo de R\$ 38,9 milhões naquele trimestre para R\$ 66,5 milhões neste 3T12.

Em relação ao acumulado do ano o lucro da Companhia foi de R\$ 297 milhões, com ligeira queda de 1% na comparação aos 9M11, pelos mesmos motivos.

Ainda em relação ao nosso lucro, gostaria de lembra-los que o Conselho de Administração da Companhia aprovou no último dia 29 de outubro a distribuição de dividendos intermediários no montante total de R\$ 72,3 milhões, os quais serão imputados integralmente ao dividendo mínimo obrigatório a ser distribuído em referência ao exercício

de 2012. Os acionistas da OHL Brasil que detinham ações naquela data receberão R\$ 0,21 por ação da Companhia, sendo que o pagamento será realizado até o dia 31 de dezembro, em data a ser informada.

Quanto ao nosso endividamento e passando para o [Slide 10](#), encerramos o trimestre com uma dívida líquida de R\$ 2,2 bilhões, 4,6% maior que a dívida do 2T12 o que significou R\$ 97,8 milhões adicionais.

Alguns fatores explicam esta variação:

- O primeiro é que nossa posição de caixa está 4,3% menor que o trimestre anterior, passando de R\$ 1 bilhão no 2T para R\$ 962,8 milhões no 3T. Isto se deu em função de saídas de caixa para o pagamento de parcelas não financiáveis do nosso plano de investimento em obras e também para a quitação de debêntures da Companhia.
- E em segundo lugar tivemos desembolsos no valor de R\$ 142,5 milhões com o BNDES destinados a obras nas rodovias federais, o que impactou o endividamento de curto e longo prazo, que foi parcialmente compensado pela quitação de parcelas de nossas debentures no total de R\$ 84,3 milhões.

Como temos utilizado cada vez mais os recursos do BNDES, o nosso endividamento continua evoluindo para um perfil mais alongado e com custo mais reduzido. Hoje quase 60% da nossa dívida bruta já vem do BNDES que é atrelada à TJLP, o restante é praticamente o saldo de nossas debêntures com uma parcela no CDI e outra menor no IPCA.

Com estes desembolsos do BNDES, que estão sendo feitos à medida que cumprimos o cronograma de obras dos contratos de concessão das rodovias federais, nossa alavancagem, que é medida pela relação entre à nossa dívida líquida e o EBITDA Ajustado menos o ônus fixo dos últimos 12 meses, sofreu um ligeiro aumento, passando de 1,8 x no 2T12, para 1,9x no 3T12.

E agora, indo para a última sessão da apresentação, demonstramos no [Slide 11](#) o total de investimentos realizados pela Companhia.

No 3T12 o total do capex foi de R\$ 324,8 milhões, sendo a maior parte ou R\$ 275,8 milhões em ativos intangíveis e imobilizados que são os investimentos em obras nas rodovias federais. O restante, no valor de R\$ 49 milhões foi utilizado para o capex de manutenção nas concessionárias estaduais.

Como vocês podem observar no gráfico, os investimentos continuam em um constante crescimento trimestre a trimestre, totalizando quase R\$ 1 bilhão no acumulado de 2012, em linha com o nosso guidance de um capex de aproximadamente R\$ 1,2 bilhão para as rodovias federais e R\$ 170 milhões para as estaduais para este ano.

Os investimentos nas federais estão concentrados principalmente:

- Na duplicação da BR 101 na Autopista Fluminense no Estado do Rio de Janeiro, obra de 176,6 quilômetros cujo trecho inicial de 59,6 quilômetros teve construção iniciada no 3T11.
- Na segunda etapa da construção do contorno da cidade de Betim em Minas Gerais na Autopista Fernão Dias no total de 5,4 quilômetros. A primeira etapa com 2,7 quilômetros já foi concluída.
- Na duplicação da Serra do Cafezal localizada na Autopista Regis Bittencourt com um total de 30,5 quilômetros dos quais já fizemos 4,2 quilômetros na extremidade de Miracatu e acabamos de concluir 7,3 quilômetros adicionais do trecho inicial em Juquitiba. O trecho intermediário de 19 quilômetros, conforme já comentamos nos trimestres anteriores, ainda depende da liberação da licença de instalação pelo IBAMA. As obras neste trecho terão início de imediato a partir da autorização do órgão ambiental.
- Na duplicação de 25 quilômetros da BR 116 entre Curitiba e Mandirituba, na Autopista Planalto Sul e

- Nas melhorias e ruas laterais que estamos implantando na Autopista Litoral Sul.

Também queria destacar que a Companhia concluiu a implantação de redes de fibra ótica ao longo de todo o trecho concedido de suas 5 rodovias federais, proporcionando a operacionalização de Centros de Controle Operacional (CCO's) que tem a função de monitorar a rodovia aumentando a segurança e o conforto do usuário. Com a rede de fibra ótica implantada, os CCO's passarão a contar com 846 câmeras de monitoramento. A rede também possibilitará futuramente a instalação de call boxes que são telefones de emergência ao longo da rodovia para o uso dos usuários.

Antes de passar para a sessão de perguntas e respostas queria atualiza-los sobre o processo de incorporação da OHL Brasil pela Abertis e Brookfield. A operação já está em sua fase final que consiste na obtenção das autorizações regulatórias necessárias e dos consentimentos de terceiros relacionados aos financiamentos da Companhia. Neste sentido, realizamos com sucesso a Assembleia Geral dos Debenturistas que aprovaram a operação e já recebemos carta de anuência do BNDES. Faltam agora as autorizações da ARTESP, que é a agência reguladora das nossas concessionárias estaduais e da ANTT, para as concessões federais. Esperamos que estas últimas autorizações saiam nas próximas semanas para então ocorrer a troca de 10% das ações da abertis para a OHL S.A. que transferirá os 60% do capital social da OHL Brasil. Com a troca de ações, haverá também a troca de controle da Companhia o que deverá acarretar na formulação de uma OPA concedendo os direitos de tag along para nossos acionistas minoritários de acordo com as regras do Novo Mercado. Os detalhes desta etapa da operação ainda serão prontamente informados ao mercado no momento oportuno.

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

Muito Obrigado.

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 *1. Para retirar a pergunta da lista, digitem *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, para fazer uma pergunta, por favor, digitem *1. Para retirar a pergunta da lista, digitem a *2.

Com licença, nossa primeira pergunta vem do Sr. Luiz Otávio, Ágora Corretora.

Sr. Luiz Otávio: Bom dia Alessandro, bom dia a todos. Você poderia dar alguma expectativa, como é que está o fluxo de veículos agora no quarto trimestre? E também a expectativa com relação à provisão para manutenção em rodovias (que teve um aumento grande nesse trimestre)? Você tem alguma expectativa para os próximos trimestres, se mantendo esse nível mais elevado ou voltar para o histórico recente? Obrigado.

Sr. Alessandro: Bom dia Luiz Otávio, tudo bem? Em relação ao tráfego no quarto trimestre, nós vamos divulgar isso agora antes do feriado, na quarta-feira. Eu posso dizer para você que a gente está indo... como eu te disse no *call*, ou seja no comentário aqui, a gente está esperando um segundo semestre positivo. Em relação à provisão da manutenção desse trimestre, ela realmente teve um aumento. Isso em função de que a gente resolveu antecipar intervenções, que a gente chama de manutenção nas rodovias estaduais, e isso fez com que (acho que na Via Norte) tivemos uma provisão maior nessa companhia em função dessa antecipação. Então, isso contribuiu já com a metade desse aumento. Isso foi em função de um replanejamento do nível de manutenção nessas concessionárias federais, desculpe, estaduais. Mas vale lembrar que essas concessionárias estaduais elas têm

devolvido em torno de uns R\$ 120 milhões mais ou menos de manutenção por ano, o que deve ser próximo ao que a gente chama de provisão de manutenção.

Sr. Luiz Otávio: Então a tendência seria o próximo trimestre voltar em níveis vistos no segundo trimestre né? Ou similares.

Sr. Alessandro: Em relação às estaduais, a gente deveria ter uma manutenção, ou seja, uma...vamos falar...vai estar andando no mesmo nível mais ou menos. Em relação às federais, esta manutenção é crescente porque elas estão provisionando uma manutenção que está chegando ainda no fluxo dela. As manutenções vão ser crescentes nos próximos trimestres.

Sr. Luiz Otávio: Sim, está certo, obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem da senhora Tais Correa, Goldman Sachs.

Sr. Eduardo: Bom dia pessoal, Eduardo aqui falando. Tenho duas perguntas, Alê. Uma com relação à parte de investimentos. Quando a gente olha o *guidance* de vocês para o ano de investimentos total, ele está mais de R\$ 400 milhões faltando fazer no quarto tri. Queria saber se realmente vai ter essa aceleração de investimento no quarto tri, com a OHL fazendo mais de R\$ 400 milhões em Capex.

E a segunda pergunta é se você pudesse falar um pouquinho ainda em cima de investimentos, se você tem alguma estimativa de investimento para 2013 e quais seriam as grandes obras que estariam consumindo dinheiro no ano que vem?

Sr. Alessandro: Bom dia, Edu, é Alessandro falando. Em relação ao Capex nesse ano, nós temos um *guidance* de R\$ 1,2 bilhão nas federais e mais R\$ 170 milhões nas estaduais. Nós acreditamos que podemos ficar um pouquinho abaixo disso, mas nós vamos ter um crescimento no quarto tri provavelmente muito parecido com os níveis de investimento que a gente já tem visto, por volta de uns R\$ 100 milhões por mês. Isso é algo que a gente já tem visto.

Então, devemos ficar próximos (se a gente colocar assim) podemos estar com quase R\$ 100 milhões a menos, se comparar com o *guidance* para fechar o ano. Mas isso decorre assim por diversos fatores.

Agora em relação ao *guidance* (vamos falar assim) para investimentos nos próximos anos, a gente tem um programa de investimento grande, pesado, de alguns bilhões de reais dentro dos próximos anos. E eu diria para você que nós vamos seguir nesses níveis de investimento pesado. Eu não sei ainda te comentar quanto vai ser exatamente do *guidance* para o próximo ano, mas eu posso te garantir que vai ser mais de R\$ 1 bilhão.

E entre as principais obras, se tudo permitir, o Ibama principalmente permitir também, nós vamos dar início a obra da Serra do Cafezal, que é uma obra muito relevante para o Brasil, além de continuidade das duplicações da Fluminense, que já começou no Rio de Janeiro e também nos 25 Km da Planalto Sul em Curitiba. Então eu acho que as obras vão seguir nesse ponto, ou seja, a gente deve continuar com programa – deve não - vamos continuar com o programa intenso de Capex para os próximos anos.

Sr. Eduardo: Ficou bem claro Alê. E só uma outra dúvida, mudando um pouquinho de assunto. Com relação a dividendos, a OHL tem pagado mais dividendos recentemente, está pagando mais ou menos 50% do lucro de volta para os acionistas. Você acha que esse é o novo parâmetro? Pagar mais ou menos 50% do lucro como dividendos? Como você vê isso aí?

Sr. Alessandro: Bom, Eduardo, em relação a dividendo, cabe principalmente ao nosso controlador e talvez, nem nosso controlador, o nosso futuro controlador a Abertis. A companhia, ela fez um pagamento de quase mais de 50% de dividendos em relação ao ano passado. Nesse ano nós já estamos pagando, vamos pagar até o final do ano, 25% até setembro desse ano, mas nós ainda temos uma política decidida no estatuto que é ainda o pagamento de 25% mínimo obrigatório. A decisão vai caber, se a gente vai ter realmente 50% de pagamento, vai acontecer na assembleia. Então, isso de certa forma é algo que para nós depende muito do como a Abertis vai ver esse pagamento, esse fluxo de

dividendos. Então, assim, é difícil falar agora se a gente vai manter os 50%. Nossa política ainda é 25.

Sr. Eduardo: Quando que é essa assembleia, Alê? Essa assembleia aí?

Sr. Alessandro: A assembleia está prevista para ocorrer até Abril. Provavelmente em abril do ano que vem. A gente ainda não tem essa data definida, ela vai ser definida em breve, mas ela está..., ela sempre ocorre em Abril.

Sr. Eduardo: E aí provavelmente os novos controladores já vão estar participando né?

Sr. Alessandro: Sim. É.

Sr. Eduardo: Obrigado pessoal, parabéns pelos resultados.

Sr. Alessandro: Obrigado.

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

Sr. Pedro Balcão: Oi bom dia Alessandro, bom dia Tiago. Apesar da provisão para a manutenção ela ser um item de caixa, é claro, ela acerta a direção dos resultados. De forma que a minha pergunta é um pouco se isso vai ser levado em conta ou não na hora de definir o *pay out*, na hora de definir os dividendos. E também em relação à mesma questão, não ficou muito claro para mim se o novo nível é de R\$ 72 milhões ou sobre esses R\$ 72 milhões poderíamos ter ainda mais aumentos? Obrigado.

Sr. Alessandro: Oi Pedro, bom dia. Em relação à questão da manutenção, da provisão, eu queria dizer que essa, ela... a gente vai seguir tendo aumento de provisão nas concessionárias federais uma vez que elas ainda não começaram essa manutenção. Então, essa provisão vai seguir, de certa forma, crescente.

E isso, quando a gente faz essa provisão, todos esses efeitos - tanto não só da provisão, como a gente aumento - eles vão afetar o resultado. E esse resultado, é com base nesse resultado, que a gente faz o pagamento de dividendo. Então, de fato isso afeta sim, a

provisão, o aumento da provisão, eles acabam afetando o possível (vamos falar assim) pagamento de dividendo da companhia que está atrelado ao lucro.

E a sua segunda pergunta, desculpe, pode repetir?

Sr. Pedro: Tudo bom Alessandro. A minha pergunta é um pouco se, o quanto você espera que o controlador, na hora de decidir qual é o *pay out*, leve em conta realmente o peso grande desse item não caixa no resultado deste ano?

Sr. Alessandro: Na verdade, esse item não caixa, ele é um item não caixa (vamos falar assim) para o resultado operacional. Mas de fato, ele acaba sendo, por outro lado, estar fazendo (vamos falar assim) as manutenções da rodovia, um pouco é... mais ou menos do mesmo nível de provisão das estaduais mas, porém, nas federais isso ainda vai começar. Então eu diria que isso... toda essa parte vai afetar sim, a política, a política não, o resultado. E isso é a forma de contabilização das concessões.

A gente precisa... todas as concessões, elas têm três, quatro intervenções de pavimento de manutenção. E essas manutenções elas têm uma data para ocorrer, elas estão programadas - elas podem sofrer alterações - mas estão programadas para irem ocorrendo. E a gente tem uma pendência de crescimento da provisão das federais e uma manutenção dessa provisão nas estaduais. E isso vai afetar o pagamento, vai afetar o resultado e, por sua consequência, o pagamento de dividendos.

Sr. Pedro: Obrigado Alessandro.

Operadora: Com licença, gostaria de lembrar aos analistas, investidores, que para fazer uma pergunta basta digitar *1.

Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Fábio Pupo, Valor Econômico.

Sr. Fábio Pupo: Olá, bom dia a todos. Eu queria saber só a estimativa de investimento nos próximos anos, se está mantido o valor que já tinha sido anunciado? Queria só relembrar esse valor para esse ano ainda e para os próximos anos, pelo menos até 2015. Se existe esse número? Obrigado.

Sr. Alessandro: Bom dia Fabio. Como vai? Em relação ao *guidance* nosso, nós temos R\$ 1,2 bi nas federais para esse ano, de *guidance*, e R\$ 170 milhões para as estaduais. Então, isso contribui com R\$ 1,370 bilhão, mais ou menos de investimentos e manutenção nas nossas rodovias da OHL para esse ano de 2012.

Isso, como eu comentei, pode ser um pouquinho menor, mas é a nossa tendência de chegar. Para os próximos anos, nós temos níveis de investimento que eu diria de bilhões. Nós vamos investir nos próximos anos, eu diria que nos próximos 3 anos, mais de R\$ 1 bilhão por ano. E nosso nível de investimento, a gente sempre informa, ou seja, todos os nossos investimentos futuros, eles são informados nos nossos relatórios.

E nós temos até o final de todas as nossas concessões (ou seja, dentro do portfólio da companhia inteiro, não só até os próximos 3 anos que eu comentei, de bilhões, mas também até o final da concessão) nas federais um nível de investimento muito maior, de quase R\$ 5 bilhões para os próximos anos – até o final da concessão – e nas estaduais, um investimento um pouco menor de R\$ 1 bilhão, um pouco menos de R\$ 1,5 bilhão. Isso é o que a gente tem estimado hoje, relacionado aos contratos de concessão que a gente tem.

Podemos ter aditivos, ou seja, mais obras em relação a isso? Podemos ter mais obras. Mas isso vai depender da aprovação com os órgãos, e nesse momento de aprovar, a companhia vai informar – através de comunicados ou fato relevante – esse aditivo de obras que vão entrar dentro dos contratos.

Mas por enquanto a gente divulga essa informação todos os trimestres no relatório de auditoria e nos nossos resultados. Então você pode acompanhar todo trimestre a evolução dessas obras que a gente tem como compromisso.

Sr. Fábio Pupo: Está certo, obrigado Alessandro. E mais uma pergunta. Queria uma orientação sobre apetite da OHL Brasil em próximas licitações de rodovias. O que a gente pode esperar para a OHL nesses próximos leilões que estão anunciados?

Sr. Alessandro: Oi Fábio. Mais uma vez nós... saíram algumas informações ontem na mídia, na imprensa, de que a gente poderia ter em breve um leilão da BR 040 e da 116,

acho que se não me engano, em 20 de novembro, sairia o edital. Nós, eu queria só comentar, nós temos todo o interesse de participar desses processos. São negócios que fazem todo o sentido para a companhia, porque são negócios de rodovia, e nós temos um foco grande nesse setor de rodovia. Então a gente está estudando.

O leilão, ele depende de premissa que a gente está analisando, ele depende da análise dos riscos envolvidos em todas as etapas de desenvolvimento, das características do edital, e a gente hoje está estudando muito forte isso.

Eu não posso hoje responder com certeza se participamos ou não da licitação, mas temos orientação de estudar profundamente esses projetos – que a gente até já fez no passado – e, eventualmente, fazer uma proposta. Mas é isso.

Sr. Fábio Pupo: Está certo. Obrigado Alessandro, obrigado a todos.

Operadora: Com licença Sres. jornalistas. Para fazer uma pergunta, por favor, digitem *1.

Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Ricardo Alves, Morgan Stanley.

Sr. Ricardo Alves: Oi pessoal, bom dia. Desculpe se já foi perguntado, eu entrei um pouquinho atrasado aqui no *call*. É uma pergunta bem rápida com relação aos custos, mais custo caixa tá? A gente viu uma melhora significativa nesse trimestre, eu só queria saber se vocês podem dar um pouco mais de detalhe onde vocês estão conseguindo esses ganhos? Eu acho que é mais fácil olhar, principalmente, a melhora que a gente conseguiu ver do segundo tri para esse tri. Eu acho que nesse trimestre em torno de 30% da receita, os custos, se vocês puderem dar um pouco mais de detalhe, já agradeço.

Sr. Alessandro: Oi Ricardo. Bom, em relação aos custos, a companhia... a gente comparar custos do terceiro tri com o segundo tri, tem bases diferentes. A gente tem sazonalidade dentro dos custos também e isso, de certa forma, pode afetar. Tem período em que, quando chove mais, você tem mais manutenção nos períodos de quarto e primeiro trimestre... mas, de certa forma, o que a gente tenta transmitir essa tendência que, a companhia ela não olha para a receita, vamos falar assim...

A gente não tem uma gestão da receita. Nossa gestão ela é inteira sobre o custo. E isso, muitas vezes, tem partes que faz a nossa gerência, da nossa gestão. Algumas vezes você tem questões sindicais, você tem aumento que você tem que passar, não tem jeito. E nós tivemos (vamos falar assim) um aumento relevante de serviços de terceiros, de pessoal, de ajustes de salário, dessa questão mais pessoal e de conservação da rodovia.

No segundo trimestre, a gente explicou, está bem detalhado no resultado, no *release* nosso, os principais itens que sofreram variações relevantes com base nos dois trimestres também. Eu diria que a tendência, tirando alguns efeitos de sindicato, que a gente tem que aplicar, a tendência de custo é seguir a inflação nesse custo caixa. A gente não tem uma outra tendência para isso.

Então a melhora, ela se deve a algumas reduções que tiveram pontualmente, mas também em funções sazonais. O que é importante é que nós estamos num novo nível, se você comparar o segundo tri e o terceiro tri, ele é um nível diferente do que vinha sendo de resultado até então nos tris passados.

A gente vai manter essa tendência, a companhia cresceu. A companhia tem um nível de investimento que também cresceu em relação ao ano passado, o que contribuiu também para ter mais gente trabalhando. Então, é isso.

São vários pontos, mas o principal deles é que nosso custo vai tender à inflação. Ele não é mais do que isso.

Sr. Ricardo: O ponto que estou perguntando é mais entender essa...o que você destacou como sendo a gestão de custo de vocês, mas obrigado, está ótimo.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Paulo Fortuna, Valor Econômico.

Sr. Paulo Fortuna: Bom dia. É mais uma pergunta do Valor, estamos fazendo um especial sobre rodovias. Eu queria perguntar um pouco sobre a questão da Abertis. Já houve alguma sinalização do novo controlador do que pode mudar na gestão da empresa? Por exemplo,

grau de apetite da empresa por participar de novas concessões, de leilões? A Abertis é uma empresa que está fazendo investimentos bastante agressivos nessa área de concessão de rodovias, não só no Brasil, mas em outros países e a gente entende que, enfim, se a empresa está apostando no mercado brasileiro é sinal de que ela está vendo que esse mercado é promissor.

Mas por parte da gestão da OHL Brasil, já houve uma sinalização por parte do novo controlador de como deve ficar a gestão? Se isso significa, por exemplo, que a empresa deve participar mais ativamente nos próximos processos de concessões? Como é que ficou essa questão, enfim, do novo controlador?

Sr. Alessandro – É uma boa pergunta. Eu também quero saber. E de fato, a gente ainda não teve a diferença da mudança do controle. A Abertis, tudo que a gente sabe, é que é uma grande empresa, uma empresa muito grande lá fora, e que tem plano de crescer no Brasil. Ou seja, já foi mencionado por eles que o Brasil é uma aposta para o futuro. E é isso. A companhia veio apostar no Brasil, é basicamente isso. Os apetites e todas aquelas perguntas que você me fez, eu também tenho vontade de saber. A gente está aqui ansioso por isso. Eu digo para você que tem tudo para ser assim, vamos ver se vai ser assim.

Sr. Paulo Fortuna: Sim, mas oficialmente falando, não houve nenhuma sinalização?

Sr. Alessandro: Não.

Sr. Paulo Fortuna: Está certo.

Operadora: Com licença, não havendo mais perguntas, retornamos a palavra aos diretores da OHL Brasil para as considerações finais.

Sr. Alessandro: Bom, obrigado a todos mais uma vez por esse trimestre, o resultado. Espero encontrá-los todos no próximo trimestre, vai levar um tempinho maior e desejar também um feliz final de ano para todos e início do ano que vem também. Um abraço a todos. Tchau.



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