

Teleconferência – Divulgação de Resultados 1T11

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 2011. Comigo estão também, Alessandra Polastrini, Marcelo Sato e Andrea Gabrielli e Roberta Prinholato, integrantes da equipe de RI.

Como de costume, comentarei os principais pontos do resultado de nossas operações no trimestre e em seguida passaremos para a sessão de perguntas e respostas. Acredito que os Srs. já estejam com nossa apresentação em mãos, que também está disponível em nosso website. Ela é essencial para o acompanhamento de nossa teleconferência.

Antes de iniciarmos os comentários de nossos resultados em IFRS, no **Slide 3**, gostaria de apresentar mais uma vez, o resumo das principais mudanças em nossas demonstrações financeiras com a adoção desse novo padrão contábil internacional.

Primeiro – Os investimentos realizados na infraestrutura das rodovias passam a ser contabilizados como ativo intangível e não mais como ativo imobilizado.

Segundo – A amortização destes investimentos passa a ser feita pelo prazo de concessão, ponderada pelo volume de tráfego projetado. Essa mudança provoca diferenças entre as bases fiscais e contábeis, gerando efeitos relacionados ao diferimento de impostos.

Terceiro – Passamos a incluir em nossas demonstrações de resultados, receita e custo de serviço de construção, sem margem, derivados da realização dos investimentos em ativo intangível.

Quarto e último – Os gastos com manutenção especial das rodovias, que anteriormente tratávamos como investimentos, passaram a ser contabilizados no resultado como provisão para manutenção.

Iniciando os comentários sobre o resultado, no **Slide 4**, verificamos que a evolução do tráfego pedagiado em nossas concessionárias no primeiro trimestre de 2011 apresentou um crescimento de 20,3% para as Concessões Estaduais e 18,5% para as Concessões Federais. Estes crescimentos foram influenciados, principalmente, pelo desempenho da economia brasileira no período, bem como, pela abertura da praça de Mairiporã, na concessionária Autopista Fernão Dias e mudança para cobrança bidirecional em quatro (04) praças de pedágio na concessionária Centrovias.

No **Slide 5**, apresentamos a evolução das tarifas médias de nossas concessionárias.

Em relação as concessões estaduais, a tarifa média apresentou queda de 8,0% em relação ao primeiro trimestre de 2010 explicada, fundamentalmente, por dois fatores:

1. Pelo reajuste contratual anual das tarifas de pedágio com base na variação acumulada do IGP-M.
2. Pela redução de 41,2% na tarifa média da concessionária Centrovias, em função da cobrança bidirecional em 4 praças de pedágio desde novembro de 2010. Nessa ocasião as tarifas destas praças passaram a ser cobradas pela metade.

A tarifa média de pedágio das concessionárias federais no primeiro trimestre 2011 apresentou crescimento de 9,7% em relação ao primeiro trimestre de 2010 explicado pelo reajuste contratual de tarifas. Em dezembro de 2010 três (03) concessionárias tiveram suas tarifas reajustadas. A Fernão Dias reajustou sua tarifa em 18,2%, a Regis Bittencourt reajustou em 13,3% e a Planalto Sul em 6,9%.

Em fevereiro de 2011 a concessionária Fluminense reajustou sua tarifa em 7,7% e a Litoral Sul reajustou em 16,7%.

No **Slide 6**, apresentamos a composição de nossa receita bruta consolidada do primeiro trimestre de 2011. Como destaques para o trimestre temos:

- 1- Crescimento de 18,6% na receita de pedágio das concessionárias, sendo 10,7% para as estaduais e 29,9% para as federais, na comparação com o mesmo trimestre do ano passado.
- 2- As receitas de conservação e pavimentação somaram R\$ 21,1 milhões, com um crescimento de 47% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, devido ao aumento das atividades de construção realizadas por empresas do grupo.
- 3- As receitas assessórias, oriundas da exploração da faixa de domínio das concessionárias, foram de R\$3,1 milhões, com crescimento de 30,5% frente ao primeiro trimestre de 2010.
- 4- No primeiro trimestre de 2011 a receita bruta de obras das concessionárias foi de R\$143 milhões, crescendo 17,9% em relação o mesmo trimestre de 2010.

Com a adoção das novas normas internacionais de contabilidade IFRS, passamos a registrar, além das receitas de pedágio e assessórias; receitas de obras das concessionárias e receitas derivadas de serviços de conservação e pavimentação executados pelas sociedades construtoras do grupo.

Passando para o **Slide 7**, destacamos rapidamente a evolução da cobrança eletrônica de pedágios através dos sistemas AVIs, que representaram, no primeiro trimestre de 2011, 58% do total da arrecadação das concessionárias estaduais, e 39,8% das concessionárias federais.

No **Slide 8**, observamos nosso resultado operacional medido pelo EBITDA, que cresceu 15,9% frente ao primeiro trimestre de 2010.

Para comparabilidade da informação com os dados reportados pela Companhia antes da adoção das novas práticas contábeis, foram feitos ajustes na base de cálculo para reversão do montante relativo à “Provisão para manutenção em rodovias” e para o estorno dos ajustes dos lucros não realizados das empresas construtoras.

Dessa forma, o EBITDA Ajustado relativo ao primeiro trimestre totalizou R\$251,2 milhões, representando um crescimento de 23,8% frente ao primeiro trimestre de 2010.

Em relação ao resultado financeiro, observamos no **Slide 9**, um aumento de 24% em relação ao primeiro trimestre de 2010, explicado principalmente pelo:

- 1- Aumento de R\$39,6 milhões nos encargos financeiros gerado (i) pelas emissões de debêntures nas concessionárias estaduais e (ii) pelas liberações de recursos do BNDES destinados aos investimentos previstos nos contratos de concessões federais;
- 2- Aumento de R\$26,9 milhões das receitas com atualização das aplicações financeiras devido ao aumento dos juros básico da economia e ao acréscimo do saldo de caixa.
- 3- Diminuição de R\$1,3 milhão na despesa com “Atualização monetária do ônus fixo” provocada pela redução do IGP-M no primeiro trimestre de 2011, que apresentou variação positiva de 2,41% contra a variação positiva de 2,75% registrada no primeiro trimestre 2010.

Em comparação com o trimestre imediatamente anterior, houve uma ligeira redução de 0,7% provocada basicamente pela variação dos indexadores da dívida e das aplicações financeiras.

Como resultado dos itens comentados anteriormente, verificamos no [Slide 10](#), que o lucro líquido consolidado encerrou o primeiro trimestre em R\$70,8 milhões, apresentando um crescimento de 11,9% na comparação com o mesmo trimestre do ano passado.

Em relação ao Endividamento da Companhia apresentado no [Slide 11](#), observamos uma ligeira redução da dívida líquida de 4,6% no primeiro trimestre de 2011, em relação ao quarto trimestre de 2010.

Nosso Grau de Alavancagem medido pela relação Dívida Líquida/EBITDA Ajustado menos o pagamento do Ônus Fixo nos últimos 12 meses diminuiu 0,1x (vezes), frente ao quarto trimestre de 2010, alcançando 1,6x no encerramento do primeiro trimestre de 2011, em função, principalmente, dos resultados obtidos com a operação das concessões federais.

Quanto a composição da dívida bruta, destacamos a participação de 36,3% do BNDES e de 63% das debêntures emitidas pelas concessionárias estaduais em 2010.

Em relação ao cronograma de amortizações, vale destacar que do montante de R\$873 milhões amortizável no curto prazo, R\$560,1 milhões refere-se ao “Empréstimo Ponte BNDES” das concessões federais, que será trocado pelo Empréstimo de Longo Prazo também junto ao BNDES. Ressalta-se ainda que atualmente 76,3% do endividamento de longo prazo é composto por debêntures e 23,7% por BNDES de longo prazo, com prazos até dezembro de 2025.

No **Slide 12**, apresentamos o andamento dos contratos de financiamento com o BNDES para as concessionárias Federais.

Em relação aos financiamentos com o BNDES, até 31 de março de 2011, haviam sido desembolsados R\$955,4 milhões, sendo R\$541,1 milhões relativos aos empréstimos ponte concedidos às concessionárias Fluminense, Litoral Sul e Fernão Dias.

O restante, R\$414,3 milhões, referem-se aos empréstimos transformados em longo prazo concedidos às concessionárias Regis Bittencourt e Planalto Sul.

Em outubro de 2010 e fevereiro desse ano, o BNDES aprovou a concessão de colaboração financeira de longo prazo às concessionárias Régis Bittencourt e Planalto Sul, no valor total de R\$ 1,4 bilhão para serviços iniciais, ampliação, recuperação e melhoramentos da infra-estrutura rodoviária.

Os financiamentos de longo prazo para as concessionárias Fernão Dias, Litoral Sul e Fuminense, estão em análise pelo BNDES, sendo que estimamos concluir a assinatura dos contratos ainda nos próximos meses.

Quanto aos investimentos, podemos verificar no **Slide 13** que as concessionárias e demais empresas da OHL Brasil investiram R\$148,1 milhões no primeiro trimestre de 2011, sendo que R\$137,5 milhões ou 93% foram investidos em ativos imobilizados e intangíveis na concessionária federais.

Dentre esse os investimentos destacamos as obras de duplicação da Serra do Cafezal, na Regis Bittencourt; execução de passarelas e início da implantação do contorno de Betim na Fernão Dias; ampliação da ponte sobre o rio Bela Cruz e implantação de marginais na BR-101, na concessionária Litoral Sul.

Com a adoção das novas normas de contabilidade internacional, os investimentos em manutenção especial das rodovias passaram a ser contabilizados no “Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais” e não mais no “Fluxo de Caixa das Atividades de Investimentos”.

As concessionárias estaduais desembolsaram R\$30 milhões em obras de manutenção e conservação de suas rodovias.

Bom. Esses foram meus comentários iniciais e gostaria de passar agora para a sessão de perguntas e respostas.

Muito Obrigado.

**Local Conference Call
OHL Brasil – Nac.
Resultados do Primeiro Trimestre de 2011
16 de Maio de 2011**

Início: 11:00

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, para fazer uma pergunta, por favor, digitem asterisco (*) um (1). Para retirar a pergunta da lista, digitem asterisco dois (*2).

Com licença, a nossa primeira pergunta vem do Sr. Luiz Otávio Broad, do Agora Corretora. Com licença, Sr. Luiz Otávio, a sua linha está aberta.

Sr. Luiz Otávio Broad: Bom dia, bom dia Alessandro, bom dia a todos. Você podia dar uma autorização sobre esses empréstimos de longo prazo do BNDES que ainda não saíram dessas três concessões federais? Tem bastante tempo que os contratos de concessões foram assinados, eu acredito que esses empréstimos sejam via Project Finance, a gente sabe que tem uma demora grande em isso ser finalizado, mas você tem um feedback para dar, se a princípio nesses três últimos contratos seriam liberados ao longo desse ano?

Sr. Alessandro Scotoni Levy: Olá Luiz tudo bem, é Alessandro. A princípio, bom, vamos falar um pouco dos contratos. São 5 contratos que a gente tem lá junto ao BNDES, 2 deles da Régis Bittencourt e da Planalto já foram aprovados pelo BNDES. Hoje, o que está ocorrendo, basicamente temos... o pipeline que a gente pode ver dentro do BNDES é o próximo, a Fernão Dias, que deve ocorrer, provavelmente, dentro de mais um mês mais ou menos, nós devemos estar assinando esses contratos da Fernão Dias. A Litoral Sul encontra-se hoje em análise dentro do crédito do BNDES, e deve ficar mais algumas semanas ali dentro. E assim que a gente trabalhar a Litoral e a Fernão, vamos iniciar o processo da Fluminense, então a nossa ideia é que até o final do ano a gente tenha todos os contratos com o BNDES, nas concessionárias federais, já dentro da estrutura de Project Finance e de longo prazo. Então é mais um tempo, existe muita coisa acontecendo no Brasil e o BNDES é um só.

Sr. Luiz: Tá ok, obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Stephen Trent, do Citibank.

Sr. Stephen Trent (Ângela): Oi bom dia a todos. Aqui é Ângela, representando Steve Trent. A nossa primeira pergunta seria sobre o Capex, como vocês esperam a tendência do Capex para o resto do ano, por favor? Seria minha primeira pergunta.

Sr. Alessandro: Olá, tudo bem Ângela, Alessandro falando. Em relação ao Capex futuro, a gente tem uma... já passamos um *guidance* no começo do ano de que a gente iria investir algo em torno de R\$ 930 milhões nas federais, e mais algo em torno de R\$ 135 milhões nas estaduais. A gente sabe que isso é a nossa previsão, a gente acredita que nós vamos cumpri-la, porém, existem muitas interferências que podem atrasar ou até mesmo adiantar esses desembolsos. Eu diria para você que hoje a nossa maior estimativa é essa: trabalhar com esse número de R\$ 930 milhões para 2011, no caso das federais, e R\$ 135 milhões nas estaduais.

Sr. Stephen (Ângela): Tudo bem, obrigada. Minha próxima pergunta, considerando que vemos até agora sobre o desenvolvimento do esquema dos aeroportos no Brasil, agora vocês diriam que estariam mais ou menos otimistas, que, por exemplo, quatro meses atrás?

Sr. Alessandro: Bom, em relação aos novos negócios, principalmente relacionados aos aeroportos, a gente sabe que nas últimas semanas, se intensificaram a quantidade de fatos que vem ocorrendo, tanto na esfera do governo, como na esfera do privado, vários eventos têm acontecido também. A gente acredita que o negócio de aeroporto vai se tornar um negócio mais intenso no futuro em termos de leilões, e a companhia hoje ela tem como prioridade, eu diria, que continuar crescendo nesse país chamado Brasil através também de aeroportos.

O que eu posso te dizer hoje é que a companhia vem estudando praticamente todos esses novos aeroportos que podem surgir, mas ainda não tomamos nenhuma decisão em relação se a gente vai participar realmente dos leilões ou não, a verdade é que estamos estudando e mais para frente eu diria que a gente deve decidir participar ou não.

Hoje apenas analisando o primeiro edital que saiu, que foi o de São Gonçalo do Amarante, então é um projeto que tem um formato que nos interessa e é um projeto que hoje não temos nenhuma conclusão se podemos participar ou não. Não dá pra decidir hoje já que ele saiu na semana passada, então vamos estudar e mais para frente a gente vai decidir se apresenta ou não oferta nessa leilão.

Sr. Stephen (Ângela): Tudo bem, e poderiam nos dar algumas expectativas do volume do tráfego para esse ano?

Sr. Alessandro: Olha, a princípio o tráfego nosso se comporta muito com relação ao PIB, a gente cada vez mais vai vendo uma redução das expectativas de mercado dos analistas em relação ao PIB e acho que o nosso tráfego ele vai muito comparado à isso, ele vai muito nessa tendência, eu não sei te falar exatamente que número seria para o ano, mas ele deve estar alinhado ao PIB.

Sr. Stephen (Ângela): Tá, tudo bem, muito obrigada.

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

Sra. Tais Correa: Bom dia a todos, bom dia Alessandro. Entrando um pouquinho ainda nesse ponto de Capex, eu queria que você pudesse detalhar um pouco para a gente o que vocês colocaram nesse *budget* de cerca de R\$ 1 bilhão por ano para a gente conseguir ter um pouquinho mais de cor nesse assunto? Obrigada.

Sr. Alessandro: Olá Tais. Em relação ao que a gente estima para esse ano de investimentos, é basicamente, primeiro, trabalho da Serra do Cafezal, principalmente na Regis Bittencourt, é uma obra relativamente cara de ser realizada, ela está estimada dentro dos nossos R\$ 930 milhões.

E, além disso, também o Contorno de Betim, a gente também tem estimativa dentro desses R\$ 930 milhões. Você tem início de duplicações na 101, do Rio de Janeiro, também estão estimados, e todos esses investimentos, eles até estão mencionados aí em todas as concessionárias nossas, elas são de capital aberto, então assim, você pode procurar informações na CVM.

Então, nas concessionárias você vai ver, está elencado ali os principais investimentos de cada companhia, mas eu diria que são diversos investimentos que podem sofrer também atrasos em função de licenciamento ambiental, desapropriações que são basicamente... e também acho que vale a pena lembrar também a questão de alguns projetos de investimentos que precisam ser mais adequados à realidade atual do Brasil, então as vezes também tem alguns possíveis atrasos em função disso, mas a ideia é basicamente contemplar todos os investimentos que estão dentro hoje dos contratos de concessão.

Sra. Tais: Tá ótimo, obrigada.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Bruno Amorim, do Banco Santander.

Sr. Bruno Amorim: Bom dia, minha pergunta é a respeito do plano de Capex de vocês. Eu queria saber se vocês acham que o governo pode vir de alguma forma a penalizar a empresa pelo atraso no plano de Capex, principalmente na Serra do Cafezal, a gente sabe que esse atraso foi uma consequência de fatores que a maior parte deles não depende de vocês, mas vocês acham que isso pode acontecer em algum momento ou isso não está sendo discutido? Obrigado.

Sr. Alessandro: Olá Bruno, em relação à sua pergunta, os atrasos de Capex na sua maioria eu diria que são todos... fogem todos da nossa capacidade de executá-los. Hoje eu diria para você que as concessionárias elas estão quites com seus contratos de concessão e trabalhando no desenvolvimento de todas essas obras. Então, assim, eu não vejo nenhuma hipótese do governo, salvo que esses atrasos não sejam provocados por questões nossas, eu diria que o governo não tem o porquê penalizar-nos, não existe isso. Então as concessões hoje elas estão trabalhando de acordo com os contratos de concessão e esses atrasos são relativos à execução dessas obras, essas obras realmente por vários motivos podem atrasar, e por isso existem esses atrasos. Então o que eu posso te dizer é que não temos nenhum motivo para achar que o governo possa nos penalizar em relação à isso.

Sr. Bruno: Tá ótimo, Obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Victor Misuzaki, da UBS.

Sr. Victor Misuzaki: Bom dia Alessandro, minha dúvida é com relação também à Capex, a gente tem visto que a alavancagem da companhia tem caindo, mas, ao longo de 2011 a empresa deve fazer algo como R\$ 1 bilhão de Capex, isso aí deve alavancar o nível de endividamento. Queria saber se você poderia dar um *guidance* do que vocês estão trabalhando de dívida líquida EBITDA para final de 2011 e quanto a mais vocês poderiam alavancar a empresa para participar de novos negócios?

Sr. Alessandro: A gente não costuma dar *guidance* muito em relação a endividamento futuro, mas o que a gente pode dizer é que o endividamento da companhia ele vai crescer mesmo porque nós hoje temos um grande investimento nas rodovias federais que será financiado em sua grande maioria pelo próprio BNDES, então nós devemos tomar mais dívidas com o BNDES no futuro na medida em que essas obras vão se realizando.

Eu diria que hoje a gente tem financiado dentro do BNDES aproximadamente 65... 70% dos investimentos financiáveis, então eu diria para você que a nossa dívida deve subir na proporção de 70% da realização desses Capex nas federais. Eu não sei te falar exatamente o que poderia ser para o final do ano, vai depender muito se a gente vai executar esse R\$ 1 bilhão, quase R\$ 1 bilhão de investimentos ou não, só até o final do ano a gente vai saber,

mas eu não me atrevo a falar em nenhum *guidance* em relação a quanto vai ser esse endividamento.

O que vale deixar claro é que nós não temos nenhum limitador de endividamento frente ao EBITDA relacionado ao financiamento de longo prazo com o BNDES, nós temos isso junto às debêntures nas estaduais, ela tem limitador de 3,5 do EBITDA. Na concessionária a OHL Brasil não tem nenhuma restrição à isso, então assim, não temos nenhum *covenant* que nos limite o quanto endividado a gente pode estar até o final do ano. É claro que com as condições que vem acontecendo em relação ao Capex, nosso endividamento tende a ficar praticamente estável e crescendo muito pouco para o futuro, tá?

Sr. Victor: E Alessandro, dado que você não tem esse crédito de endividamento na *holding*, a estratégia de vocês para novos negócios seria levantar dívida e não *equity*?

Sr. Alessandro: Olha, a estratégia para novos negócios ela vai engloba eu diria tudo, tá? A princípio a companhia hoje é pouco alavancada, então a gente tem espaço para mais alavancagem, e na medida em que vários projetos surjam, a gente poderia estar até estudando a emissão de mais *equities*, isso hoje não é estudado porque nós não temos ainda nenhum projeto que nos leve a precisar de mais recursos como *equity*, tá? Hoje a companhia tem uma condição muito saudável de poder participar desses projetos que vem acontecendo com os recursos que ela tem, e sem basicamente descartar nenhuma possibilidade para o futuro, a companhia vale a mensagem de que pretendemos crescer nesse futuro mercado de concessões aeroportuárias, mas que ainda é muito cedo pra falar ou especular em relação a isso.

Sr. Victor: Ok, Obrigado.

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

Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Daniel Spielberg, da Barclays.

Sr. Daniel Spielberg: Bom dia a todos, Spielberg, com a entrada de Mairiporã, a gente viu um *ramp up* forte na receita da Fernão Dias, agora quando a gente olha para a margem do conceito antigo, quer dizer, o EBITDA ajustado sobre a receita de serviços, na Fernão Dias especificamente a margem comprimiu de 26 para 23. Então eu queria só entender se teve algum não recorrente ali, como é que você espera a evolução da margem da Fernão ao longo do ano? Obrigado.

Sr. Alessandro: Oi Daniel, em relação à sua margem eu diria em primeiro lugar que eu não tenho esse cálculo feito comigo, ou seja, eu não sei te falar como foi feita essa margem e se esse cálculo está correto ou não. O que eu percebo é em relação ao que a gente tinha antigamente projetado ela com certeza tem um aumento dessa margem, afinal de contas entrou uma operação nova de pedágio e o reajuste da tarifa foi de 13%.

Agora, claro, teve também um aumento de custo operacional, que não foi integral no sentido de não ter nenhuma modificação, a questão dessa margem, ela pode estar talvez incluindo outros tipos de receita, eu preciso analisar para te falar alguma coisa, agora a princípio você teve um aumento de custos que no nosso entendimento não deve ter sido maior do que o aumento de receita com a operação nova da praça.

Sr. Daniel: Tá legal, mas então no primeiro trimestre teve algum não recorrente nos custos da Fernão ou não dá para dizer agora?

Sr. Alessandro: Não consigo te falar agora, não sei te falar se teve ou não teve, a princípio não deveria ter, tá?

Sr. Daniel: Tá ótimo então Alessandro, obrigado.

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

Com licença, 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 uma pergunta, por favor, digitem asterisco um (*1). Para retirar a pergunta da lista, digitem asterisco dois (*2).

Com licença, não havendo perguntas, retornamos a palavra aos diretores da OHL Brasil para as considerações finais. Por favor, senhores, podem prosseguir.

Sr. Alessandro: Obrigado a todos. Ao longo dessa semana a gente vai publicar no nosso site e para todos que tenham também uma planilha com todos os números consolidados da OHL Brasil em IFRS para que ajudem os analistas e a todos fazerem suas contas. Eu espero estar com isso publicado até final dessa semana e vou encaminhar tudo por email para vocês também, tá bom? Muito Obrigado.

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