

## Speech Teleconferência – 2T11

### Palestrante

Bom dia a todos, em nome da OHL Brasil, gostaria de agradecer, mais uma vez, a presença de vocês em nossa teleconferência para discussão dos resultados do segundo trimestre de 2011. Comigo estão também, Alessandra Polastrini 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.

Iniciando os comentários do resultado, no **Slide 3**, verificamos que a evolução do tráfego pedagiado em nossas concessionárias no segundo trimestre de 2011 apresentou crescimento de 16,4% em relação ao mesmo trimestre do ano passado. Esse crescimento foi influenciado pelo desempenho da economia no período, mas também pela (i) mudança para cobrança bidirecional em quatro (04) praças de pedágio na concessionária Centrovias, e (ii) pela abertura da praça de Mairiporã, na concessionária Autopista Fernão Dias.

No **Slide 4**, apresentamos a evolução das tarifas médias de nossas concessionárias.

Em relação às concessões estaduais, a tarifa média apresentou queda de 7,4% em comparação ao segundo trimestre de 2010 explicada, fundamentalmente, 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.

Nas concessionárias federais, a tarifa média apresentou crescimento de 11,3% em relação ao segundo trimestre de 2010 explicado exclusivamente pelo reajuste contratual das tarifas de pedágio, com base no IPCA, nos meses de dezembro de 2010 e fevereiro desse ano.

No **Slide 5**, apresentamos a composição de nossa receita bruta consolidada do segundo trimestre de 2011. Os destaques do trimestre foram:

- 1- Crescimento de 16,3% na receita de pedágio das concessionárias, sendo 7,7% para as estaduais e 29,6% para as federais, na comparação com o mesmo trimestre do ano passado.
- 2- Crescimento de 10,5% na receita de pedágio da concessionária Centrovias em comparação ao segundo trimestre de 2010. Esse crescimento, aproximadamente 3% superior ao crescimento das demais concessionárias estaduais, foi resultado da implantação da cobrança bidirecional em 4 praças da concessionária Centrovias.
- 3- Crescimento de 62,4%, na comparação ao mesmo trimestre do ano passado, na receita de pedágio da concessionária federal Fernão Dias. Esse crescimento foi resultado do reajuste contratual de 18,2% nas tarifas de pedágio da concessionária, somado ao crescimento de 37,4% no tráfego pedagiado, depois da abertura da última praça da Autopista, no município de Mairiporã.
- 4- As outras receitas, oriundas de serviços de conservação e manutenção de pavimentos realizados por empresas do grupo e da exploração da faixa de domínio das concessionárias somaram R\$ 31,4 milhões, apresentando um crescimento de 24,9% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior.

5- No trimestre a receita bruta de obras das concessionárias totalizou R\$197,6 milhões, crescendo 24,7% em relação o mesmo trimestre de 2010.

Passando para o [Slide 6](#), observamos a evolução do resultado operacional medido pelo EBITDA, que cresceu 16,6%, atingindo R\$236,2 milhões frente ao segundo trimestre de 2010.

O aumento de 16,6% no EBITDA do trimestre foi influenciado pelos seguintes fatores:

- 1- Crescimento de R\$102,2 milhões na receita líquida da Companhia, sendo que aproximadamente 70% proveniente das receitas de pedágio e outras receitas;
- 2- Aumento de R\$ 35,0 milhões na “Provisão p/ manutenção em rodovias” em razão da expectativa de manutenção, segundo os contratos de concessão. Ressalta-se que os desembolsos de caixa destes custos ocorrerão em exercícios posteriores;
- 3- Crescimento dos custos com “Pessoal” e “Serviços de Terceiros”, no montante total de R\$ 8,9 milhões, refletindo a evolução do quadro de pessoal ocasionada pela abertura da totalidade das praças de pedágio e os reajustes contratuais de serviços de terceiros baseados na inflação; e
- 4- Redução de R\$ 10,6 milhões nos custos de conservação, consumo e transportes.

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 segundo trimestre totalizou R\$269,6 milhões, representando um crescimento de 20,3% frente ao segundo trimestre de 2010.

Em relação ao resultado financeiro líquido, observamos no [Slide 7](#), uma redução de 14,9% em relação ao primeiro trimestre de 2011, explicado pelo:

- 1- Aumento de R\$2,4 milhões nas receitas com atualização das aplicações financeiras devido ao aumento dos juros básico da economia.
- 2- Diminuição de R\$4,4 milhões na despesa com “Atualização monetária do ônus fixo” provocada pela redução do IGP-M no segundo trimestre de 2011, que apresentou variação negativa de 0,7% contra a variação positiva de 2,41% registrada no primeiro trimestre de 2011.
- 3- Diminuição de R\$1,9 milhão em outras despesas relativas aos encargos financeiros gerados pelo efeito da passagem do tempo (Ajusta a Valor Presente).

Como resultado dos itens comentados anteriormente, verificamos no [Slide 8](#), que o lucro líquido consolidado do segundo trimestre do ano registrou R\$90,5 milhões, apresentando crescimento de 28,8% na comparação com o mesmo trimestre do ano passado. O lucro por ação desse período ficou em R\$1,31.

Em relação ao Endividamento da Companhia apresentado no [Slide 9](#), ressaltamos o aumento da dívida líquida de 8,3% em relação ao primeiro trimestre de 2011, em função basicamente da redução das disponibilidades e aplicações financeiras no período.

Nosso Grau de Alavancagem medido pela relação Dívida Líquida/EBITDA Ajustado menos o pagamento do Ônus Fixo nos últimos 12 meses permaneceu estável frente

ao primeiro trimestre de 2011, em 1,6x no encerramento do trimestre, devido, principalmente, ao crescimento do EBITDA das concessionárias.

Quanto à composição da dívida bruta, destacamos o gradativo aumento da participação do BNDES, que passou de 36,3% no trimestre anterior para 38,3% neste trimestre e a gradativa redução da participação das debêntures, de 63% no trimestre anterior, para 60,9% no fechamento desse trimestre.

Em relação ao cronograma de amortizações, vale destacar que do montante de R\$713 milhões amortizável nos 6 últimos meses de 2011, R\$ 545 milhões referem-se aos “Empréstimos Ponte BNDES” das concessões federais, que ainda não foram substituídos pelos Empréstimos de Longo Prazo também junto ao BNDES.

Ressalta-se ainda o cronograma de amortizações dos empréstimos BNDES da Autopista Regis Bittencourt e Autopista Planalto Sul, que foram alongados, com a substituição dos contratos de curto prazo, e apresentam programa de amortizações crescentes, compatível com a evolução do EBITDA dessas concessionárias.

No [Slide 10](#), apresentamos o andamento dos contratos de financiamento com o BNDES para as concessionárias Federais.

Em relação aos financiamentos com o BNDES, até 31 de junho de 2011, o saldo de recursos liberados pela instituição era de 1 bilhão de reais.

Em maio e junho de 2011, o BNDES aprovou a concessão de colaboração financeira de longo prazo às concessionárias Litoral Sul e Fernão Dias. Com essas aprovações apenas o projeto da Fluminense encontra-se em análise pela instituição.

Atualmente a Companhia tem R\$2,9 milhões em linhas de crédito de longo prazo já aprovadas com o BNDES para os investimentos nas concessões Federais.

Quanto aos investimentos, podemos verificar no **Ultimo Slide** que as concessionárias e demais empresas da OHL Brasil investiram R\$184,1 milhões no segundo trimestre de 2011, sendo que R\$173,2 milhões foram investidos em ativos imobilizados e intangíveis na concessionária federais.

No acumulado do ano a Companhia investiu R\$332,3 milhões em suas concessionárias, apresentando crescimento de 22,9% frente aos investimentos realizados no mesmo período do ano passado.

Dentre os investimentos nas concessões federais, destacamos:

- 1- A Obra de duplicação da Serra do Cafezal, na concessionária Regis Bittencourt;
- 2- Implantação do contorno de Betim, na Fernão Dias;
- 3- Obras no viaduto de acesso ao Distrito Industrial de Campo Largo da Roseira e ampliação da Ponte Bela Cruz, na BR-101, em Itapema, Santa Catarina – Autopista Litoral Sul.

Adicionalmente, as concessionárias estaduais desembolsaram R\$30,3 milhões em obras de manutenção e conservação de suas rodovias no segundo trimestre do ano.

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 Segundo Trimestre de 2011  
12 de Agosto de 2011**

**Início: 11:00**

**Sessão de Perguntas e Respostas**

**Operadora:** Senhoras e senhores, iniciaremos agora a sessão de perguntas e respostas. Para fazer uma pergunta, por favor, digite asterisco (\*) um (1). Para retirar a pergunta da lista, digite 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).

Nossa primeira pergunta vem da Sra. Tais Correa, da Goldman Sachs.

**Sra. Tais Correa:** Bom dia a todos. A minha pergunta é sobre tráfego. Na verdade eu tenho duas perguntas, uma sobre tráfego. A gente vê que no ano contra ano as rodovias federais estão performando melhor do que as estaduais. Vocês poderiam comentar um pouquinho sobre o perfil e os *drivers* entre essas duas diferentes... diferentes tipos de estradas? E olhando para frente o que a gente pode esperar?

A minha segunda pergunta é sobre as receitas de construção, no *release* a gente vê que as companhias construtoras, vocês geram um Ebitda que no final vocês tiram, não é realizado. O que entra nesse número e como que a gente pode conciliar isso com o custo da receita de construção que passa no DRE e vem com margens zero? Enfim, só para ficar um pouco mais claro. Obrigada.

**Sr. Alessandro Scotoni Levy:** Obrigado Tais, Alessandro respondendo. Vamos primeiro falar do tráfego, a comparação entre as estaduais e as federais. O tráfego nas estaduais a gente consegue perceber sim uma redução do crescimento já apontado no segundo trimestre. Parece que a gente vê uma melhor performance nas concessionárias federais eu acredito que basicamente, vamos dizer assim, por dois pontos.

O primeiro eu diria que as elasticidades em relação a PIB dessas concessionárias federais, a gente acredita, a companhia acredita que a gente tenha mais elasticidade em relação ao PIB em função que elas se conectam mais a centros grandes de consumo, como as grandes capitais dos estados.

Já as concessionárias estaduais estão basicamente concentradas no interior do estado de São Paulo, com centros também grandes de consumo, porém menores do que as capitais. A gente acredita também que existe uma relação também com o agrusiness, a gente não

sabe medir quanto em relação à proporção do nosso tráfego, mas a gente sabe que teve uma redução das safras e isso pode de certa forma ter ocasionado também reduções do tráfego. Vale destacar o desempenho da Centrovias que cresceu um pouco mais do que as outras porque tem as praças hoje desdobradas e por isso tem captado mais o tráfego.

Eu diria também que o segundo ponto é relação à própria melhora das condições das rodovias federais, isso também produz um crescimento maior em relação a 2010 e em relação às estaduais que já... são concessões que já são mais maduras e com investimentos mais bem, vamos colocar assim, finalizados e desenvolvidos. Em relação a tráfego é isso.

Em relação ao futuro de tráfego eu diria que é uma tendência seguir o PIB, a gente acredita que as concessões federais vão seguir o ano com crescimentos, sim, maiores do que as estaduais, mas é uma relação que a gente percebe de fato o lado dessa peculiaridade entre as estaduais e as federais.

Respondendo a sua segunda pergunta sobre construção, na verdade a gente não elimina o Ebitda da construção. Vale lembrar que a OHL tem nove concessionárias (são concessionárias de rodovia) e três prestadoras de serviço que são empresas construtoras, elas prestam serviços 100% para a OHL Brasil, e o Ebitda dela é somado ao Ebitda das concessionárias todas e também ao Ebitda negativo da holding - que é a holding que não tem receita, então ela acaba tendo um Ebitda negativo.

A gente na verdade elimina isso quando a gente ajusta o Ebitda porque antigamente o *Brazilian Gaap* excluía os lucros não realizados entre empresas do mesmo grupo. Então é por isso que a gente passa, e hoje a gente tem apresentado esse Ebitda ajustado muito para servir de comparação com os antigos Ebitdas que foram reportados pela companhia desde a sua entrada no mercado. Então basicamente é isso.

As atividades de construção prestam serviços básicos de manutenção, de construção para as concessionárias federais e estaduais. Elas trabalham com margens de mercado e também geram Ebitdas, e esses Ebitdas fazem parte 100% do Grupo OHL Brasil. Então eu diria que basicamente deu para a gente responder isso.

**Sra. Tais:** Tá ótimo, Alessandro. Obrigada

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

**Sr. Alexandre Amson:** Oi, bom dia a todos. Eu tenho uma pergunta específica em relação ao investimento nas federais esperado para 2011. Eu vi que no primeiro semestre deste ano o investimento total chegou a quase R\$ 311 milhões e para o ano é esperado 930, ou seja, o investimento para o segundo trimestre para completar esse total deveria acelerar bastante, fazer quase que o dobro do que já foi feito até agora esse ano. Então eu queria entender da OHL como é que vocês estão esperando que este investimento evolua no segundo semestre? Se vocês acreditam que têm condições plenas de completar esse



investimento? Ou se vão ter dificuldades com licenças ambientais ou qualquer outro tipo de dificuldade? E se isso pode gerar alguma necessidade de reequilíbrio ou o regulador exigir alguma compensação de alguma forma por parte da concessionária? Essa é a pergunta.

**Sr. Alessandro:** Olá, bom dia Alexandre, é Alessandro falando. Boa pergunta, eu diria para você que realmente parece difícil a gente falar de investir o dobro do que a gente praticamente investiu no primeiro semestre, a verdade é que a gente mantém essa premissa de trabalhar com os 930 milhões. Realmente os investimentos já se aceleraram em função também de liberações de licenças que antes não haviam sido liberadas e que passaram a ser liberadas. A gente tem a complexidade toda da questão da Serra do Cafezal, que também está em processo de começar a ser liberado, tem saído até nas notícias de jornais.

É claro que existe uma interferência grande de processo de burocracia que, de certa forma, atrapalham um pouco isso, mas existe um empenho grande tanto da companhia como dos órgãos, inclusive do IBAMA, a ANTT, que trabalham, sim, para que a gente consiga tentar acelerar isso. É algo que pode sim impactar no cálculo das tarifas futuras, porque o projeto de concessão federal são projetos que são reequilibrados ano a ano. É um projeto que a cada ano quando você vai realizar tarifa (e isso ocorre em dezembro e fevereiro de cada ano), você apresenta todos os cronogramas de investimento e se foram identificados investimentos que foram atrasados e que a companhia tem... ela de certa forma tem alguma culpa relacionada a isso, a gente tem que reequilibrar isso e isso impacta, sim, negativamente na tarifa.

Na medida em que se antecipam obras, ou existem perdas, ou a companhia tem que gastar mais porque a obra atrasou e a gente tem que de certa forma mobilizar equipamentos e tudo, isso tudo entra nos cálculos e tem que ser avaliados. Realmente o processo de investimento tende a futuramente, nos próximos doze meses, se acelerar em função principalmente da liberação das licenças.

**Sr. Alexandre:** Obrigado Alessandro. Só mais um *follow-up* rápido em relação a esse assunto. Hoje tem alguma pendência do lado da companhia que está impedindo o avanço dos investimentos conforme o planejado que o poder concedente pode vir a reclamar no futuro e, eventualmente... consequentemente ajustar a tarifa?

**Sr. Alessandro:** Não, não consta nada disso. A princípio existem preocupações em conjunto, todas elas para serem resolvidas. Eu diria que este é um processo que de certa forma pode apresentar lá na frente... até, eu diria, incluir processos de atrasos e antecipações de investimento dentro do processo de reequilíbrio futuro. Eu diria para você que a princípio a companhia tem tentado trabalhar o máximo e resolver todos os investimentos necessários para cumprir o contrato de concessão.

**Sr. Alexandre:** Tá legal Alessandro, muito obrigado. Se eu tiver oportunidade aqui de fazer um esclarecimento em relação à pergunta que foi feita anteriormente, o Ebitda de construção. Se pudesse explicar um pouco mais, não ficou claro para mim porque os custos

de construção e receitas de construção são iguais, ou seja, não tem margem de construção, mas no ajuste consolidada aparece uma margem, como você falou, de mercado. Isso não ficou muito claro para mim, que se pudesse explicar mais uma vez eu agradeço, obrigado.

**Sr. Alessandro:** Boa pergunta, Alexandre, realmente não ficou claro. Na verdade existe o seguinte: as prestadoras de serviço da companhia, as construtoras, elas fazem diferentes serviços - elas fazem intangíveis que são investimentos e elas fazem manutenção, conserva de pavimento. O que você vê basicamente que não foi eliminado são as conservas, são o que eu chamo de "manutenção das rodovias", são essas prestações de serviços que ela fez, por quê?

Todo trabalho, todos os ativos intangíveis e imobilizados que as construtoras construíram são eliminados.... ou seja, no processo de consolidação essas receitas também existem nas concessionárias, então elas são eliminadas com as receitas de intangível das construtoras. Igualmente são os custos, os custos das construtoras são eliminados com os custos de construção das concessionárias, ou seja, a gente tem margens zero para todos os intangíveis que são colocados nas concessionárias.

**Sr. Alexandre:** Está claro, Alessandro, muito obrigado.

**Operadora:** Nossa próxima pergunta é do Sr. Luis Otavio Broad, da Agora Corretora.

**Sr. Luis Otavio Broad:** Bom dia Alessandro, tudo bem? Eu queria que você comentasse um pouco sobre esse empréstimo que fica faltando na concessionária Fluminense, se você espera que saia ainda este ano? E se você pode falar qual seria o montante desse financiamento? Obrigado.

**Sr. Alessandro:** Oi Luis, tudo bem? Está faltando agora o financiamento da Fluminense, esse financiamento já está em análise lá com o pessoal do BNDES. A gente estima que os próximos três meses a gente mais ou menos... eu diria como máximo, bem conservador, devemos ter concluído essa operação de longo prazo na Fluminense.

Estimamos algo em torno de 600, R\$ 700 milhões talvez para esses financiamentos na Fluminense, o que levaria a um financiamento somado ao que a gente já tem hoje contratado, que são de R\$ 2,9 bilhões (com "b" de bola), a gente ficaria em torno de R\$ 3,6 bilhões mais ou menos o que gera uma composição basicamente em torno de 65, 70% dos investimentos das concessionárias federais que vão ser usados, claro, na medida em que forem utilizados... eles só serão utilizados, esses financiamentos, a medida em que as obras são desenvolvidas.

**Sr. Luis:** Ok, qual é a estratégia da empresa com relação às debêntures que ela tem no mercado? Na medida em que essas debêntures forem vencendo, vocês vão ter que rolar ou vocês simplesmente teriam uma situação financeira para ter só empréstimo do BNDES?

**Sr. Alessandro:** Luis, boa pergunta. As debêntures foram feitas para serem pagas com fluxo de caixa das operações que a gente tem, a gente não pretende... não vê nenhuma rolagem de debêntures, mesmo porque elas são pagas no fluxo. O que de certa forma a gente tem que tem no radar é que o mercado vai mudando, as condições econômicas e de financiamento podem estar mudando também, e a companhia sempre está atenta a poder de repente estar revendo o perfil de estrutura de capital que ela tem, principalmente em relação à dívida, e poder desenvolver também outras soluções financeiras para os projetos em que a gente tem. Vem projetos pela frente e esses projetos vão necessitar de desenvolvimento de financiamentos cada vez mais, eu diria, customizados, vamos pensar assim.

**Sr. Luis:** Ok, obrigado.

**Operadora:** Senhoras e senhores, nossa próxima pergunta vem do Sr. Ricardo Alves, Morgan Stanley.

**Sr. Ricardo Alves:** Olá, bom dia. Eu tenho na verdade duas perguntas. A primeira é com relação à tarifa média das federais que cresceu muito forte em 11%. Vocês comentaram que o ajuste teve o critério de arredondamento e também o reequilíbrio, além da inflação. Será que vocês podem explicar isso um pouco melhor - os critérios de arredondamento e o reequilíbrio contratual?

A minha segunda pergunta é com relação ao tráfego nas estaduais, que tem um crescimento de 16%. Será que vocês têm uma estimativa de como teria sido esse crescimento *like-for-like*, quer dizer, desconsiderando a cobrança de *bid* adicional na Centrovias?

**Sr. Alessandro:** Ok Ricardo. Vamos falar primeiro a questão da tarifa nas federais. As tarifas nas federais ponderadamente no consolidado das federais a gente apresentou um crescimento de 11,3%, que corresponde basicamente a três fatores, vamos falar assim. A questão do acumulado dos doze meses de IPCA, questões relacionadas também à questão de arredondamento das tarifas, a tarifa do contrato é uma tarifa com várias casas decimais, e a tarifa que é aplicada no pedágio é uma tarifa que tem que ser arredondada na primeira casa decimal, então isso pode gerar, como as tarifas são baixas, isso pode gerar de certa forma grandes variações.

Como é o caso, por exemplo, da Fernão Dias que tem na composição dos 18% um arredondamento de 8. É importante dizer também que, por exemplo, quando for reajustado ano que vem, por exemplo, quando ocorrer o reajuste, a gente pode necessariamente não ter reajustes de tarifas porque isso de certa forma compensa, por exemplo, você tem um benefício um ano e um não benefício no ano seguinte porque, de certa forma, ao longo prazo isso vai se compensando, esse arredondamento.

Também você tem a questão dos reequilíbrios, quando você tem uma postergação da obra, você tem um fator que diminui a tarifa. Quando você tem a antecipação da obra, você tem

um fator que aumenta a tarifa. Se você tem perdas de receita, você tem um fator que aumenta tarifas. Então você tem vários fatores que compõe tudo isso, e isso gera os reajustes de tarifas e basicamente, tirando a Litoral, talvez a Fernão, ele tiveram quase todos eles reajustes basicamente por IPCA.

E respondendo a sua segunda questão relacionada ao tráfego das concessionárias estaduais, agora não me lembro, você poderia repetir a pergunta?

**Sr. Ricardo:** Claro.

**Sr. Alessandro:** Em relação a tráfego estaduais que você falou?

**Sr. Ricardo:** Sim, exatamente, que teve um crescimento de 16%, eu queria saber se vocês têm uma ideia, uma estimativa de quanto teria sido sem a cobrança de adicional?

**Sr. Alessandro:** Esses 16% está de certa forma alterado, influenciado muito pela questão da Centrovias, mas se a gente desconsiderar a Centrovias, se a gente olhasse o trimestre... não falo nem o trimestre, se a gente olhasse a questão do tráfego nos seis meses, por exemplo, eu tenho esse número, em seis meses do ano a Centrovias ao invés de estar crescendo 87, e as demais em torno de 4,5... 3,5... 5,8, a Centrovias cresce 6,5... 6%, isso em função também dos desdobramentos das praças de pedágio dessa concessionária. O tráfego das estaduais passa a ser em torno de 5% no acumulado dos seis meses.

Nas federais, excluindo esse processo da Fernão Dias, o crescimento vai em torno de 10%. Isso faz com que no consolidado das federais elas estejam crescendo em torno de dez e poucos por cento, é basicamente isso.

**Sr. Ricardo:** Entendi, perfeito. Muito obrigado. Só mais uma questão, sobre o Capex de 3,3 bi a partir de 2012, como ele será dividido? Desculpa fazer essa nova pergunta.

**Sr. Alessandro:** Até eu gostaria de saber, estou brincando. Na verdade a gente não tem muito... claro, existe um cronograma, esse cronograma tem uma ordem torno de 1 bilhão , 1,3 bilhão por ano mais ou menos, vai variando um pouco, mas isso depende de muitos fatores, então de certa forma eu diria que a gente pode chegar a níveis de mais R\$ 1 bilhão de investimentos, sim, nos próximos anos.

**Sr. Ricardo:** Tá joia, muito obrigado Alessandro.

**Operadora:** Com licença, nossa próxima pergunta é da Sra. Angela Lieh, do Citibank.

**Sra. Angela Lieh:** Oi, bom dia a todos. Eu gostaria de saber se vocês teriam uma atualização sobre o prazo de leilões federais? E a minha segunda pergunta seria: já que há mais informações disponíveis, vocês têm um comentário sobre os aeroportos brasileiros para os projetos especificamente? E vocês acham que são interessantes ou há uma falta de

interesse como, por exemplo, esse trem bala... esse projeto de trem bala, por exemplo?  
Obrigada.

**Sr. Alessandro:** Olá Angela, tudo bem? É Alessandro falando. Bom, em relação aos projetos, a gente sabe, a gente tem escutado e tem saído na imprensa de forma bem generalizada... desculpa, bastante disseminada muita informação em relação ao aeroporto de Natal. Tem uma informação também saindo sobre o trem bala. A gente acredita que a rodovia do Espírito Santo 101, a BR 101 do Espírito Santo também venha a leilão dentro de alguns meses.

E tem todo um programa de concessão que está sendo colocado pelo governo dos aeroportos previsto para dezembro deste ano. A princípio a gente trabalha com essas datas, a gente sabe que historicamente isso realmente atrasa bastante, mas existe também uma preocupação do governo em relação às demandas que o país tem passado, e isso faz com que talvez exista sim um movimento mais ágil do governo para colocar esses projetos.

A gente tem estudado praticamente todos os projetos de rodovia e de aeroportos, a nossa intenção é continuar participando desses processos. Vamos estudar todos até a gente achar se dá para ir ou não, formando um consórcio ou não, ou seja, basicamente participando dos projetos que vão chegar nesse país.

**Sra. Angela:** Tudo bem, muito obrigada.

**Operadora:** Senhoras e senhores, nossa próxima pergunta vem do Sr. Victor Mizusaki, do UBS.

**Sr. Victor Mizusaki:** Bom dia Alessandro. Uma pergunta também relacionada aos projetos. A gente tem visto o governo do estado de São Paulo começando a falar um pouco mais sobre os aditivos das rodovias estaduais. Eu queria saber se poderia dar algum detalhe com relação às rodovias da OHL?

**Sr. Alessandro:** Ok, olá Victor, tudo bem? Você sabe que o governo estadual praticamente tem colocado a mudança de IGPM para IPCA, isso de certa forma pode gerar algum aditivo ao contrato na medida em que precisa haver um reequilíbrio. Isso já está sendo de certa forma discutido, a gente acredita que o governo vai ser sim eficiente, vai conseguir trocar essas tarifas, indexação para IPCA.

E sem prejuízo muito para a companhia porque a gente acredita que primeiro as variações futuras não devem ser muito diferentes entre IPCA e IGPM, e que qualquer diferença disso acaba sendo reajustada, uma TIR que está se falando de 12,5%.

Com relação aos demais aditivos contratuais, eu acho que isso ainda tem bastante discussão. Eu acho que ainda tem uma discussão anterior a isso que é em relação ao cálculo da TIR marginal, e isso está em discussão tanto na ANTT, quanto no governo

estadual. Eu acho que isso precisa se desenvolver para que a gente possa então começar a ver de certa forma esses aditivos.

Existem, sim, intenções dessas concessões, do país como um todo, elas necessitam sim de mais investimentos e o governo tem que achar, e a iniciativa privada também, uma forma de trazer rentabilidade justa, a iniciativa privada também, para a adição desses investimentos nesses contratos. A princípio esse trabalho está sendo conduzido, está andando e a gente acredita que até o final do ano ele realmente se conclua.

**Sr. Victor:** Ok, obrigado.

**Operadora:** Nossa próxima pergunta vem do Sr. Daniel Spilberg, Barclays Capital.

**Sr. Daniel Spilberg:** Bom dia Alessandro, bom dia a todos. A gente tem visto que a operação tem se comportado muito bem, a empresa tem gerado bastante caixa e está passando todos os trimestres com caixa acima de 1 bilhão. Então eu queria perguntar para vocês se tem algum plano, alguma conversa interna no sentido de aumentar o pagamento de dividendos para os acionistas? Obrigado.

**Sr. Alessandro:** Oi Daniel, tudo bem? Olha Daniel, é difícil falar disso, a princípio a gente continua com *payout*, pagamento de dividendos na ordem dos 25% mínimo legal. A gente tem uma indefinição grande dos projetos futuros, a gente não sabe muito bem como está bem definido o *pipeline* desses projetos. A companhia tem um interesse grande em participar desses projetos, então de certa forma você segurar alguns dividendos também não é nada mal para, de certa forma, ter poder de fogo na hora da concorrência.

Eu diria que se a gente começar a ver realmente um vazio em termos de projetos futuros, realmente poderíamos de certa forma estar elevando, sim, o pagamento dos dividendos. A princípio não, hoje continuamos com os 25 %.

**Sr. Daniel:** Tá legal, obrigado Alessandro.

**Operadora:** Nossa próxima pergunta vem do Sr. Eduardo Puzzielo, Votorantim Corretora.

**Sr. Eduardo Puzzielo:** Bom dia Alessandro. A minha pergunta é em relação a esses novos projetos que a OHL tem interesse em participar. Você podia passar para gente mais ou menos uma ideia de qual que seria a taxa interna de retorno real desalavancada que a companhia acha viável para entrar nesses projetos? Essa seria minha primeira pergunta.

A segunda com relação ao mercado secundário, se vocês têm também acompanhado ativos no mercado secundário que tenham algum tipo de sinergia, ganho de sinergia que vocês têm interesse também? Isso seria mais no âmbito federal ou estadual, obrigado.

**Sr. Alessandro:** Oi Eduardo, tudo bem. Falando um pouco de TIR, eu acho difícil falar de TIR porque primeiro ela é uma função da concorrência, do próprio apetite dos investidores

todos. E também a TIR desses projetos está também vinculada a todo um pacote de financiamento que poderia ser colocado ou através do BNDES, ou através de outras instituições dependendo disso. Se tiver mais financiamento do BNDES, você poderia ter TIRs menores de projetos. Se tivesse que captar mais financiamentos em mercado, provavelmente você vai ter que ter TIRs maiores para rentabilizar o capital.

Eu diria para você, a gente sabe, o mercado todo já que concessão é um negócio interessante. Eu acredito ver bastante concorrência, principalmente em leilões de rodovia e nos aeroportos. É difícil dar um palpite em TIR, mas a gente não vai imaginar TIRs de 20%, a gente tem que olhar mais para esse universo mais próximo de um dígito, talvez 10%, alguma coisa nesse sentido, é algo difícil estimar, não tem como a gente verificar.

Dá para entrar em projetos nessas TIRs? Dá para entrar, dependendo do financiamento que você obtiver com o BNDES, perfeitamente você atinge limites adequados de remuneração do capital para o acionista, então isso de certa forma é possível, sim.

Em relação ao mercado secundário, eu acho que vale lembrar que a companhia não olha só projetos de rodovia e aeroporto, ela olha projeto de porto, ela olha projeto de ferrovia, e existem vários projetos no país, a gente tem mais interesse nos projetos que ainda estão com o setor público, as rodovias, os aeroportos, tudo. Temos analisado projetos no mercado secundário, mas na verdade sem muito apetite, tá?

**Sr. Eduardo:** Ok, obrigado.

**Operadora:** 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). No momento não temos mais perguntas de analistas e investidores.

Gostaríamos agora de iniciar a sessão de perguntas e respostas para os 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).

**Operadora:** Nossa primeira pergunta vem do Sr. Rodolfo Albiero, da Agência Leia. Por favor, Sr. Rodolfo, o seu áudio está aberto. Com licença, Sr. Rodolfo, o seu áudio está aberto.

Lembrando que para fazer uma pergunta, senhores jornalistas, digitem asterisco um (\*1). Para retirar a pergunta da lista digitem asterisco dois (\*2). Para fazer uma pergunta basta digitar asterisco um (\*1).

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

**Sr. Alessandro:** Mais uma vez obrigado a todos por participar do *call*. Parece que entrou um jornalista, e a gente vai atendê-lo, pode liberá-lo. Obrigado.

**Operadora:** Nossa próxima pergunta vem do Sr. Fabio Pupo, do Valor Econômico.

**Sr. Fabio Pupo:** Bom dia a todos. Eu tinha pressionado as teclas antes, mas acredito que não tinha sido registrado, portanto eu fiz agora. Sobre a participação em aeroportos, a gente já tinha registrado o interesse da OHL no começo do ano por colegas da imprensa, e mais uma vez a OHL confirma esse interesse em projetos de concessão de aeroportos.

Gostaria que fosse falado um pouco mais sobre as perspectivas desse negócio, principalmente em relação ao aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que tem a previsão de resultado de edital nas próximas semanas. Sobre São Gonçalo do Amarante e também voltando a pergunta de certo analista no meio da conversa sobre o trem bala. Eu acredito que o diretor financeiro iria responder alguma coisa sobre trem bala e acabou não falando. São essas duas perguntas, sobre São Gonçalo do Amarante especificamente, aeroportos, e uma segunda sobre o trem bala. Obrigado

**Sr. Alessandro:** Olá Fabio, é Alessandro falando. Especificamente no trem bala, desde o início a gente sempre demonstrou não ter interesse sobre esse projeto, mesmo porque a gente sempre achou um projeto muito grande e talvez a gente achasse que outros projetos poderiam ser colocados com todos esses recursos. A princípio a gente achou um projeto muito grande, não participou e não pretende participar, caso esse leilão venha a se desenvolver.

Em relação ao aeroporto de São Gonçalo do Amarante, nós analisamos o projeto, fizemos muitos estudos em relação a isso. Eu diria que a princípio também identificamos não ter muito interesse nesse projeto, mesmo porque a gente também aguarda os projetos que o governo vem soltar também dos grandes aeroportos que são de interesse também do grupo. Então a gente vai guardar mais esforços talvez provavelmente para esses outros aeroportos.

A comunicação eu diria que a intenção nossa é, sim, participar do projeto de aeroportos deste país. A gente tem analisado vários projetos, estamos super atentos a todas essas movimentações que vem ocorrendo no governo. E a gente aguarda, de coração mesmo, esperando bastante a questão que esses aeroportos possam vir. A gente vai estar super bem preparado.

**Sr. Fabio:** Então na verdade em relação a São Gonçalo do Amarante vocês dizem que a princípio não tem interesse nesse projeto, mas isso não significa que vocês abandonaram a eventual participação nesse projeto?

**Sr. Alessandro:** A gente não abandonou o projeto, agora o projeto para o nosso entendimento tem que haver mudanças dentro do projeto para que a gente realmente possa ter mais interesse por ele.



**Sr. Fabio:** Pode especificar um pouco que mudanças são essas?

**Sr. Alessandro:** Na verdade são mudanças dentro até das premissas de governo, do que eles imaginam que pode ser colocado e as proteções todas que a gente venha a ter em um projeto *greenfield* para o futuro. A gente entende que deveriam ter "mitigações e riscos" desses projetos futuros, afinal de contas é um projeto muito grande, basicamente é isso.

**Sr. Fabio:** Tá certo então, obrigado.

**Operadora:** Não havendo perguntas, retornamos a palavra aos diretores da OHL Brasil para as considerações finais.

**Sr. Alessandro:** Mais uma vez obrigado. A companhia está aqui, vocês têm o telefone, e-mail, a gente está sempre em contato. Precisando de qualquer coisa, estamos aí. Muito obrigado a todos. Até logo e bom dia.

**Operadora:** A audioconferência da OHL para a discussão dos resultados do segundo trimestre de 2011 está encerrada. Agradecemos a participação de todos e tenham uma boa tarde e obrigada por usarem Chorus Call.

---