

Speech Teleconferência – 3T11

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 terceiro trimestre de 2011. Comigo estão também, Alessandra Polastrini,... 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 (Tráfego)**, verificamos que a evolução do tráfego pedagiado em nossas concessionárias no terceiro trimestre de 2011 apresentou crescimento de 11,9% em relação ao mesmo trimestre do ano passado e 5% em relação ao segundo trimestre.

Apesar da redução do ritmo de crescimento econômico provocada pela desaceleração da atividade industrial e pela retração da renda nos últimos meses, o volume de tráfego pedagiado no 3º trimestre de 2011 cresceu influenciado pela (i) mudança para cobrança bidirecional em 4 praças de pedágio da concessionária estadual Centrovias e pela (ii) abertura da praça de pedágio de Mairiporã, na concessionária federal 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 0,7% em comparação ao terceiro trimestre de 2010 explicada, fundamentalmente, (i) pela redução de 31,8% na tarifa média da concessionária Centrovias, em função da cobrança bidirecional; e (ii) pelo reajuste contratual de 9,77% aplicado nas tarifas de pedágio das concessionárias estaduais em 1º de julho, com base na variação acumulada do IGPM dos últimos 12 meses.

Nas concessionárias federais, a tarifa média apresentou crescimento de 11,9% em relação ao terceiro trimestre de 2010 explicado exclusivamente pelo ultimo reajuste contratual das tarifas de pedágio, ocorrido nos meses de dezembro de 2010 e fevereiro desse ano.

No **Slide 5**, apresentamos a evolução e composição de nossa receita bruta consolidada.

No terceiro trimestre de 2011, a receita bruta total da OHL Brasil alcançou R\$ 787 milhões, apresentando um crescimento de 24% em comparação com o mesmo período do ano passado e de 15% em relação ao trimestre anterior.

A receita proveniente da cobrança de pedágio somou R\$507 milhões no trimestre, representando 64% da receita total. Apresentou crescimento de 17,5%, na comparação com o mesmo trimestre do ano passado e foi impactada fundamentalmente, (i) pelo crescimento do volume de tráfego no período de 11,9% e (ii) pelos reajustes contratuais nas tarifas de pedágio das concessionárias estaduais e federais.

A receita de obras, contabilizada em função da realização de investimentos intangíveis, principalmente nas concessionárias federais, cresceu 30% em relação ao 2º trimestre, alcançando R\$ 256 milhões.

Passando para o **Slide 6**, observamos a evolução do resultado operacional medido pelo EBITDA, que cresceu 24%, alcançando R\$295 milhões frente ao terceiro trimestre de 2010.

Nesse trimestre tanto a receita bruta, quanto os custos e despesas, excluindo depreciação e amortização, cresceram praticamente na mesma proporção, em relação ao mesmo período de 2010, o que permitiu a manutenção da margem EBITDA acima de 40%.

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 terceiro trimestre totalizou R\$316,1 milhões, representando um crescimento de 21,7% frente ao mesmo período do ano passado.

Em relação ao resultado financeiro líquido, observamos no **Slide 7**, uma redução de 25% em relação ao segundo trimestre de 2011, explicada pelo aumento das receitas com aplicações financeiras do caixa e receitas geradas pelo efeito da passagem do tempo (ajuste a valor presente), no valor de R\$8,1 milhões... e pela redução dos encargos financeiros com empréstimos, no valor de R\$4,8 milhões.

As despesas com "Atualização monetária do ônus fixo" ficaram praticamente estáveis, reduzindo apenas R\$ 322 mil.

Como resultado dos itens comentados anteriormente, verificamos no **Slide 8**, que o lucro líquido da OHL Brasil no 3º trimestre de 2011 alcançou R\$138 milhões. Esse valor foi 49% maior do que os R\$93 milhões registrados no mesmo período do ano passado, devido, sobre tudo, ao crescimento do resultado operacional, mas também a manutenção das despesas com depreciação e amortização, e a redução de 25% nas despesas financeiras líquidas.

Passando para o **Slide 9** verificamos que a dívida líquida da OHL Brasil totalizou R\$1,6 bilhão no final do 3º trimestre, um aumento de 2,3% frente ao 2º trimestre.

É importante destacar que as linhas de financiamento de longo prazo aprovadas pelo BNDES nos últimos meses, para as concessionárias federais Fernão Dias e Litoral Sul, contribuíram para alongarmos o perfil da dívida. Até o final deste mês (novembro), o BNDES também deverá aprovar o financiamento de longo prazo da Autopista Fluminense.

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

Quanto à composição da dívida bruta da companhia, destacamos crescimento da participação do BNDES e a redução da participação das debêntures, que vem contribuindo para a redução do custo médio do endividamento.

No 3º trimestre, desembolsamos mais de R\$240 milhões de recursos do BNDES para o desenvolvimento das obras nas concessões federais e amortizamos R\$60 milhões dos empréstimos em Debêntures das concessionárias estaduais.

Atualmente, a companhia conta com R\$ 2,4 bilhões em linhas de crédito de longo prazo aprovadas pelo BNDES, para o programa de investimentos nas concessões federais.

Quanto aos investimentos, podemos verificar no [Ultimo Slide](#) que no terceiro trimestre de 2011 as concessionárias da OHL Brasil desembolsaram do caixa R\$242 milhões em investimentos em ativos imobilizados e intangíveis, sendo que R\$230 milhões foram direcionados para as concessionárias federais.

No acumulado do ano, as concessionárias da OHL Brasil desembolsaram R\$571 milhões em investimentos nesses ativos, sendo que as concessionárias federais desembolsaram mais de R\$541 milhões em ativos intangíveis e imobilizados.

Nesse trimestre também foram direcionados cerca de R\$31,4 milhões para obras de manutenção e conservação das rodovias estaduais. No acumulado do ano, os recursos somaram R\$91,7 milhões.

Agora vou falar um pouco do que temos realizado de investimentos nesses últimos meses.

No Rio de Janeiro, iniciamos, na segunda quinzena de agosto, a duplicação de 60 quilômetros da BR-101, entre as cidades de Macaé e Campos. A obra começou assim que a concessionária Autopista Fluminense recebeu a licença ambiental para esta primeira etapa, na qual investiremos cerca de R\$ 200 milhões. Ao todo, o projeto prevê a duplicação de 176,6 quilômetros de rodovia.

Em Minas Gerais, pudemos dar andamento à construção do Contorno de Betim, no qual estamos investindo cerca de R\$ 35 milhões. O IBAMA concedeu a licença para a segunda etapa das obras, que a Autopista Fernão Dias está realizando desde outubro.

A duplicação da Serra do Cafezal, na Régis Bittencourt, também continua em andamento nos trechos de Jucituba e Miracatu, que têm 11 quilômetros de extensão. Ao todo, 30 quilômetros de serra serão duplicados, com investimentos da ordem de R\$ 560 milhões. Atualmente, o IBAMA está analisando o estudo da concessionária para a duplicação dos 19 quilômetros restantes.

Em outubro passado, a Autopista Planalto Sul também recebeu a licença ambiental para iniciar a duplicação de 25 quilômetros da BR-116, entre as cidades de Curitiba e Mandirituba. As obras, de cerca de R\$62 milhões, já começaram.

É importante destacar que, atualmente, contamos com 323 frentes de obras nas rodovias federais, com 4.260 operários envolvidos. Para se ter uma idéia da aceleração dos trabalhos, já recuperamos cerca de 70% do pavimento de toda a extensão da malha federal que administramos. E, agora, com as novas regras para o licenciamento ambiental federal, divulgadas pelo Governo no final de outubro, acreditamos que poderemos acelerar ainda mais as obras. Isso porque deverá haver mais agilidade e redução dos prazos de análise para compensar danos e impactos ambientais.

É uma grande satisfação para a OHL informar que desde 2008, já realizou investimentos no valor de R\$2,4 bilhões apenas nas concessionárias federais. E entre 2012 e 2015, mais R\$ 2,7 bilhões deverão ser investidos, além dos R\$ 570 milhões previstos para as concessões estaduais.

Por fim, não poderíamos deixar de registrar a sensível melhora nas rodovias federais por nós administradas, confirmada pela pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes, divulgada no dia 26 de outubro. Os resultados foram repercutidos na imprensa em vários estados e podem ser encontrados também no site da CNT.

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 Terceiro trimestre de 2010
11 de Novembro de 2010**

Início: 14:53

Sessão de Perguntas e Respostas

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

Com licença, nossa primeira pergunta vem do Sr. Marcello Gunther, do HSBC.

Sr. Marcello Gunther: Oi, tudo bem Alessandro? Bom dia. Na verdade a minha pergunta é relativamente ao Capex com essa questão que você mencionou da maior agilidade na concessão de licenças ambientais nas federais. Vocês esperam cumprir o *guidance*, a expectativa de vocês para este ano agora no quarto trimestre? Obrigado.

Sr. Alessandro Scotoni Levy: Olá Gunther, como vai? Tudo bem?

Sr. Marcello: Tudo bem Alessandro.

Sr. Alessandro: Não... é assim: a gente na verdade realizou aproximadamente R\$ 600 milhões a título de obras, do caixa foram desembolsados 540. A gente estima, o nosso *guidance* era de R\$ 930 milhões para este ano, a gente acredita que pode ser talvez um pouco menor, chegando em torno de 850 até 800 milhões, vamos falar assim. Provavelmente a gente vai reduzir um pouco isso, tá?

Sr. Marcello: Tá ótimo. Alessandro, só mais uma pergunta e agora falando de tráfego. O que você espera com a desaceleração econômica e, se eu não me engano, vocês mencionaram no *release* que já teve arrefecimento do tráfego em setembro, você consegue falar um pouco já de outubro? Na verdade saiu a ABCR de outubro ontem até, e do quarto tri o que vocês esperam?

Sr. Alessandro: Eu não me atrevo a comentar nada em relação ao quarto tri, mas a gente tem visto já uma tendência. Se você compara os crescimentos ano a ano do primeiro trimestre, do segundo trimestre e do terceiro trimestre você vai ver que ele vem reduzindo. A gente tem em vista essa redução de crescimento - tem crescido o tráfego, mas a cada trimestre tem crescido menos.

Então para o quarto trimestre a gente acredita nesta mesma tendência, a gente acredita que a economia continua nessa tendência. Para o ano que vem aí já com as expectativas do PIB, a gente

tem visto cada vez mais o consenso de mercado apontando para 3% de PIB, e o nosso tráfego deve estar muito alinhado, como sempre foi, em relação ao PIB.

Sr. Marcello: Tá ótimo Alessandro, obrigado.

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

Sr. Bruno Amorim: Bom dia a todos. A pergunta é com relação ao um artigo ontem... que saiu ontem no Valor Econômico mencionando um acordo do TCO com ANTT referente a TIR dos aditivos aos contratos das concessões federais, inclusive foi mencionado uma taxa de retorno em torno de 7%.

A ANTT teria 120 dias para implementar essa recomendação nos contratos. Eu queria saber se isso está em linha com o que vocês esperam, o que vocês acham dessa taxa de 7%? Se realmente ela vai se materializar? Seria bom se vocês pudessem falar um pouco sobre este assunto, obrigado.

Sr. Alessandro: Olá. Na verdade isso daí se refere à primeira fase de concessões federais, a gente não tem nada a ver com os contratos de concessões da OHL Brasil, então não tenho o que comentar.

Sr. Bruno: Ok, obrigado.

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

Sr. Victor Mizusaki: Bom dia Alessandro.

Sr. Alessandro: Bom dia.

Sr. Victor: Duas perguntas, a primeira você mencionou no começo do *call* a questão da aprovação do BNDES para a Fluminense. Queria saber se você poderia dar algum detalhe, o tamanho da operação que deve ser aprovada pelo BNDES, e se essas condições vão mudar se a gente comparar com as últimas linhas que o BNDES aprovou para a OHL?

E a segunda pergunta: hoje a OHL tem mais ou menos R\$ 1,3 bilhão no caixa e a gente vai ter a questão dos aeroportos, novas concessões rodoviárias, eu queria saber se você poderia falar um pouco mais no plano financeiro da OHL para investir nesses setores?

Sr. Alessandro: Ok Victor, muito obrigado pelas perguntas. Em relação ao BNDES, o financiamento praticamente eu diria que está quase concluído, eu espero até soltar o fato relevante em relação à conclusão desse financiamento o mais breve possível. A gente estima que devemos ter de linhas de crédito da Fluminense algo em torno de R\$ 780 milhões para a duplicação principalmente da BR101, dos 170 km. A gente acha que isso com certeza deve estar se realizando até o final do ano. Isso é o que eu tenho para falar de Fluminense.

Com a Fluminense a gente vai ter linhas de BNDES de créditos de R\$ 3,7 bilhões, sendo que desse 3,7 a gente já tomou 1,3 bilhão, restando mais 2,4... R\$ 2,5 bilhões para fazer frente a todos os investimentos do Programa Federal.

Em relação à posição financeira da OHL Brasil, nós temos 1,3 bilhão no caixa e também compramos com as linhas de crédito do BNDES. Dentro do portfólio atual de projetos que a gente tem (estou

falando principalmente das federais), a nossa equação financeira já está concluída, a gente já tem todo o dinheiro disponível, o que era fundamental para se realizar esses investimentos.

Estamos correndo para desenvolver todas essas obras, eu acho que o desenvolvimento das obras não depende só unicamente da companhia, depende também de autorizações de outros órgãos do governo e isso tem, de certa forma, provocado até um aumento de receita financeira para a gente, que é uma coisa que nem faz muito sentido dentro do *business* de OHL Brasil.

Eu diria para você que a posição é bastante confortável em relação à capacidade financeira da companhia, e a gente tem também recursos suficientes para participar desses processos de leilões que vão ocorrer - BR101 do Espírito Santo e também os aeroportos.

Sr. Victor: Ok, obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Eduardo Puziello, da Votorantim Corretora.

Sr. Eduardo Puziello: Bom dia Alessandro, bom dia a todos. Eu tenho duas perguntas, a primeira é com relação a sua matriz de custos. Deu para perceber que você teve uma leve redução no custo dos serviços prestados, eu queria saber se é uma coisa sazonal, ou se essa linha deve continuar se comportando um pouco "menos pesada", vamos dizer assim, do que a gente tinha visto... do que a gente tem visto nos últimos trimestres? Essa é a minha primeira pergunta.

E a minha segunda pergunta é mais um esclarecimento: ontem um e-mail que vocês mandaram com relação ao programa de dividendos intermediários, a data que os dividendos ficariam x seria a partir de hoje, dia 11 de novembro. Saiu no *broadcast* agora que de acordo com o Conselho a data x seria 14, segunda-feira. Eu queria saber qual é a data correta, seria a que está no *broadcast* ou a que vocês enviaram aqui no e-mail?

Sr. Alessandro: Oi Eduardo. Vou começar pela questão do dividendo, na verdade operação é ex-dividendo dia 14, tá?

Sr. Eduardo: Tá legal.

Sr. Alessandro: E não será dia 11, acabamos informando isso muito tarde à noite, então este processo vai ter que passar por um dia, só esclarecendo isso, mas vamos fazer a distribuição de dividendo intermediário agora deste ano.

Sr. Eduardo: Tá legal, perfeito.

Sr. Alessandro: Em relação à redução de custos eu diria para você que é sazonal, a gente acredita muito que os nossos custos estão muito atrelados principalmente à inflação, basicamente, e também alguns fatores de ampliação da rodovia, número de acidentes ou não que ocorrem. A variação tende a crescer conforme a inflação, mas redução de custo eu não acho uma tendência, eu acho que sempre os custos vão crescer.

A gente tem mantido isso, é um trabalho da companhia basicamente olhar muito para custo, e a gente vem trabalhando para tentar fazê-lo da melhor forma possível - tornar totalmente produtivo o desenvolvimento da operação dessas concessionárias... acho que é isso, tá bom?

Sr. Eduardo: Ok, perfeito. Muito obrigado Alessandro.

Sr. Alessandro: 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).

Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Fabio Puppo, do Valor Econômico.

Sr. Fabio Puppo: Olá, bom dia a todos. Bons resultados da OHL, o lucro subiu 49%, lucro operacional bastante forte devido ao reajuste de pedágio e outros elementos. Eu queria saber se existe algum plano na OHL e se esse é o perfil daqui em diante ou não, não tem nada a ver com o perfil da OHL daqui em diante de aquisições de outras concessionárias?

Sr. Alessandro: Olá Fabio, bom dia, é Alessandro. Fabio, a companhia OHL, a gente entrou no Brasil praticamente participando do mercado secundário. Se existir oportunidades no mercado secundário, a companhia vai olhar sim. A companhia pretende ser o maior, vamos falar assim, "fomentador" de infraestrutura privado do país. Então é algo que a gente, sim, tem interesse e vamos analisar, e na medida do possível até realizar uma proposta, mas precisaria principalmente analisar tudo. Temos interesse, sim.

Sr. Fabio: Certo. Queria perguntar também sobre a BR101, vocês chegaram a comentar no meio dos comentários com os analistas, gostaria de saber se realmente BR101 é um projeto interessante para a OHL?

Sr. Alessandro: Claro. Fabio, BR101 no Espírito Santo faz todo sentido para a gente na medida em que a gente opera já a rodovia 101 no Rio de Janeiro, então é uma extensão do eixo e a gente acredita muito nesse eixo econômico e é isso. Rio de Janeiro e Espírito Santo tendem a ser estados bastante importantes para o futuro deste país.

Sr. Fabio: Certo. E a minha última pergunta é sobre a questão de aeroportos. Vocês firmaram uma parceria com Aena, e eu gostaria de saber se esse eventual consórcio... e já foi mencionado em fato relevante e tudo, se esse evento ao consórcio com a Aena de OHL Brasil seria 50/50? E se mais parceiros podem entrar nesse projeto?

Sr. Alessandro: Fabio, nós fizemos um comunicado da nossa parceria com Aena. O consórcio nosso pode, sim, ter outros investidores, eu particularmente não vejo nenhum problema. Agora, Aena e OHL produziram um memorando de entendimento e somos os principais investidores desse processo. Então é isso, a gente montou um consórcio para trabalhar junto e as participações começam com 50/50 cada um, mas elas podem, na medida em que entra um possível investidor, elas podem ser diferentes, a OHL nunca e nem a Aena vão ter participações menores um dos outros, ou seja, no mínimo eu tenho uma participação igual à da Aena.

Sr. Fabio: Participação igualitária, certo. Agora, se você entra na BR 101, tudo bem ganhar um leilão de aeroporto também? Dá para tocar os dois projetos ao mesmo tempo?

Sr. Alessandro: Sim, não há problema nenhum em tocar os projetos ao mesmo tempo.

Sr. Fabio: Tá certo, obrigado Levy.

Operadora: Com licença, senhores jornalistas, para 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. Rodolfo Albiero, da Agência Leia.

Sr. Rodolfo Albiero: Alô Levy, bom dia. Eu só queria confirmar um dado que você citou agora a pouco para um analista em relação ao *guidance* que você disse que é possível revisão - o valor era 8 milhões para 2012, é isso mesmo Levy o dado? Alô, Sr. Levy?

Sr. Alessandro: Oi Rodolfo, desculpa. Em relação aos investimentos o nosso *guidance* é de R\$ 930 milhões. Nós estamos fazendo os melhores esforços para tentar mantê-lo, mas a gente olha para os nove meses do ano e olha para o final do ano... a gente entende que no nível de investimento no quarto trimestre pode até ser reduzido em função até de chuvas, mas a gente vai tentar fazer 930, eu acho particularmente que a gente pode não conseguir alcançar, mas por muito pouco.

Sr. Rodolfo: Ok... seria possível dizer que se não chegasse a esse valor, seria uma diferença de 2 milhões... agora compreendi.

Sr. Alessandro: Por exemplo, são 930, a gente acha que vai ficar em torno de uns 800 e pouco, ou seja, não vai faltar muito para chegar lá.

Sr. Rodolfo: Ok, tá certo. Obrigado Levy.

Sr. Alessandro: Obrigado.

Operadora: Com licença, novamente, senhores jornalistas para 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. Fabio Puppo, do Valor Econômico.

Sr. Fabio Puppo: Eu só gostaria de confirmar o número de investimentos de 2012 a 2015, eu tenho aqui os números, mas eu gostaria de confirmar para ter certinho.

Sr. Alessandro: Fabio, esperamos investir nas rodovias federais entre 2012 e 2015 R\$ 2,7 bilhões distribuídos ao longo desses quatro anos. Nós já investimos nas federais R\$ 2,4 bilhões, isso para as federais. Para as concessionárias estaduais (são quatro) nós estimamos investir R\$ 570 milhões, principalmente com obras de manutenção e conservação das rodovias. Este é o *guidance* de Capex que a gente tem hoje.

Sr. Fabio: Tá certo, obrigado pela confirmação.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Eduardo Couto, da Goldman Sachs.

Operadora: Com licença, lembrando senhores jornalistas que para fazer uma pergunta, por favor, digite asterisco um (*1). Para retirar a pergunta da lista digite asterisco dois (*2).

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



Sr. Alessandro: Obrigado a todos. Eu só queria informar para vocês que no Valor Econômico de hoje, no portal do Valor Econômico na *web* vocês vão poder ver um vídeo da OHL Brasil, inclusive com a minha pessoa, apresentando os resultados do terceiro trimestre. Muito obrigado. Até logo.

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