

Teleconferência de Resultados do 1T10

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 2010. Comigo estão os senhores Alessandro Levy, gerente de relações com investidores, Murilo Tarini e Andrea Gabrielli, 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.

No Slide 3, verificamos que a evolução do tráfego pedagiado em nossas concessionárias no primeiro trimestre de 2010 apresentou um crescimento de 107,4% se comparado ao mesmo trimestre do ano passado, influenciado pela recuperação da atividade econômica brasileira no período, demonstrado pelo crescimento de 11,6% no volume de tráfego de nossas concessionárias estaduais, e devido ao processo de abertura das praças de pedágio nas concessionárias federais, que cresceram 195,7% em função da operação de 28 praças de pedágio durante todo o 1º trimestre de 2010 enquanto que no primeiro trimestre do ano anterior apenas 5 praças operaram durante todo o trimestre e outras 17 praças iniciaram suas operações.

Na comparação com o quarto trimestre de 2009 o volume de tráfego de nossas concessionárias apresentou uma queda de 3,5%. Houve uma redução de 6,8% no volume de tráfego nas concessionárias estaduais e de 2,4% no volume de tráfego nas concessionárias federais, influenciadas por componentes cíclicos. Sazonalmente o primeiro trimestre do ano é mais fraco que o 4º trimestre.

Ressaltamos o crescimento de 15,6% no volume do tráfego pedagiado da concessionária Centrovias que foi impactado pela interdição da Rodovia SP -304 (Rodovia Luís de Queiroz). A interdição da rodovia aconteceu no dia 1º de fevereiro de 2010 no trecho que liga São Pedro à Santa Maria da Serra, e só foi liberada no dia 20 de fevereiro. Durante

neste período um dos desvios indicados aos usuários das rodovias foi a SP-225, da Centrovias.

No Slide 4, apresentamos a evolução das tarifas médias de nossas concessionárias. Conforme podemos observar, a tarifa média das concessionárias estaduais apresentou um crescimento de 0,8% comparado ao trimestre imediatamente anterior e 4,2% comparado ao mesmo período do ano passado, basicamente explicado pelo reajuste contratual de 3,64% nas tarifas de pedágio em julho de 2009, com base na variação acumulada do IGP-M de junho de 2008 a maio de 2009.

Com relação às tarifas que estão sendo praticadas pelas das concessionárias federais, destacamos os reajustes previstos nos contratos de concessões que ocorreram no trimestre. Em fevereiro de 2010, foram reajustadas as tarifas básicas de pedágio das concessionárias Fluminense e Litoral Sul, considerando o critério de arredondamento na primeira casa decimal e a variação do IPCA entre fevereiro de 2009 e janeiro de 2010 (que foi de +4,59%).

Vale lembrar que as tarifas de pedágio das concessionárias Planalto Sul, Fernão Dias e Régis Bittencourt são reajustadas no mês de dezembro de cada ano pelos mesmos critérios de arredondamento, considerando a variação do IPCA entre dezembro do ano anterior ao reajuste e novembro do ano do reajuste. Cabe mencionar que as tarifas das concessionárias Fernão Dias e Régis Bittencourt não sofreram alterações no ano passado devido aos critérios de arredondamento da tarifa básica dos contratos de concessões.

No Slide 5, apresentamos a evolução da receita líquida de serviços no primeiro trimestre de 2010, que cresceu em termos consolidados 54,4%, na comparação com o mesmo trimestre do ano de 2009, encerrando o período em R\$ 336,5 milhões. Este crescimento deve-se a evolução do tráfego pedagiado, em razão, principalmente, do início da cobrança de pedágio nas concessionárias federais, do crescimento do volume de tráfego nas concessionárias estaduais; e também ao reajuste contratual das tarifas de pedágio em nossas concessões estaduais e federais, comentado no slide anterior.

Destacamos a participação da cobrança eletrônica no trimestre de 53,9% para as concessionárias estaduais e 31,6% para as concessionárias federais.

Passando para o Slide 6, observamos que o nosso EBITDA consolidado do primeiro trimestre apresentou um crescimento de 114,5% em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, totalizando R\$ 202,9 milhões, com a margem crescendo de 43,4% para 60,3%. O aumento de R\$108,3 milhões do EBITDA neste trimestre ante o 1T09 se deve basicamente ao crescimento da receita no período, devido aos fatores já mencionados.

Destacamos a manutenção dos custos e despesas operacionais que ficaram em linha com o trimestre imediatamente anterior e cresceram 8,3% na comparação anual, em função principalmente do início de operação das praças de pedágio no primeiro trimestre de 2009. No primeiro trimestre de 2010, 28 praças de pedágio operaram durante todo o período, enquanto que no ano passado, 5 praças estiveram em operação durante todo o trimestre e outras 17 foram inauguradas.

Podemos observar no Slide 7 o EBITDA do primeiro trimestre de cada uma de nossas concessionárias. As concessões estaduais apresentaram uma margem média de 74,8% e as concessões federais 42,7%. Vale destacar que a concessionária Fernão Dias apresentou uma margem de 17,2% em função de uma de suas 8 praças de pedágio ainda não estar em operação. A previsão de abertura esta ultima praça está estimada para junho de 2010.

Os ajustes de consolidação representam os custos e despesas da holding OHL Brasil e da sociedade SPR, controladora da Vianorte, bem como ajustes para eliminação dos resultados não realizados entre empresas do grupo.

Em relação a nossa despesa financeira líquida, podemos observar no Slide 8, um aumento de 10,8% em relação ao quarto trimestre de 2009, em função principalmente do:

1. Aumento de R\$9,4 milhões nas despesas com “Atualização Monetária do Ônus Fixo” em função da variação positiva (de 2,8%) do IGP-M no período e do “Ajuste a Valor Presente” do mesmo; e

2. Decréscimo de R\$4,1 milhões na conta de “Outras Despesas” em virtude da redução de despesas com IOF entre outras.

Verificamos no Slide 9, como resultado dos itens comentados anteriormente e ressaltando a operação integral no trimestre de 28 praças de pedágio nas concessionárias federais, impactando positivamente a receita, que nosso lucro líquido consolidado encerrou o primeiro trimestre do ano em R\$56,4 milhões, apresentando um crescimento de R\$ 52,4 milhões na comparação com o mesmo trimestre do ano anterior.

Em relação ao Endividamento da Companhia apresentado no Slide 10, informamos que a dívida líquida da companhia encerrou o trimestre em R\$ 1 bilhão e 354 milhões, com uma variação de 0,6% em relação ao quarto trimestre de 2009.

Como o endividamento líquido se manteve praticamente estável em relação ao trimestre anterior, e o EBITDA no acumulado dos últimos 12 meses cresceu, nosso Grau de Alavancagem medido pela relação Dívida Líquida/EBITDA menos pagamento do Ônus Fixo nos últimos 12 meses, apresentou uma redução passando de 2,2 (vezes) no quarto trimestre para 1,9 (vezes) no encerramento do primeiro trimestre de 2010.

No Slide 11, apresentamos a estrutura financeira elaborada para as concessionárias federais e estaduais seguirem com seus cronogramas de investimentos previstos.

As concessionárias federais possuem junto ao BNDES uma linha de crédito aprovada de R\$ 1 bilhão sob a forma de empréstimo ponte, antecedendo o financiamento de longo prazo do próprio BNDES.

Deste crédito, ao todo as 5 concessionárias federais já receberam até 31 de março de 2010 R\$ 798,4 milhões, restando R\$ 201,6 milhões que poderão ser desembolsados ao longo dos próximos meses, paripasu a evolução dos investimentos.

Ainda em relação ao BNDES, estamos estruturando a operação de longo prazo para as concessionárias federais, sendo que conforme nossas estimativas, o primeiro desembolso deverá ocorrer no final do segundo trimestre e início do terceiro trimestre de 2010, na

concessionária Autopista Regis Bittencourt. O financiamento das demais concessionárias federais ocorrerá na seqüência.

Adicionalmente ao BNDES, As concessionárias estaduais Autovias, Centrovias, Intervias e Vianorte finalizaram a operação de emissão de debêntures no valor de 1 bilhão e 373 milhões de reais. Os recursos da emissão foram destinados basicamente a:

- (i) refinanciamento das Notas Promissórias emitidas em novembro de 2009 no valor agregado de R\$ 700 milhões, que venciam em abril de 2010 nas concessionárias Autovias, Centrovias e Intervias;
- (ii) a quitação das Notas Promissórias emitidas em fevereiro de 2010, utilizadas para o pagamento antecipado do endividamento junto ao BNDES no valor aproximado de R\$50 milhões na Vianorte e;
- (iii) recursos adicionais de R\$622,8 milhões que serão destinados a futuros investimentos e pagamento de dividendos nestas concessionárias.

No Slide 12 apresentamos um resumo dos principais detalhes da operação de emissão de debêntures das concessionárias estaduais, utilizada para refinarciar as dívidas de curto prazo do Grupo.

Esta emissão ocorreu através de duas séries: uma atrelada ao CDI, com vencimento em 5 anos, custo médio de CDI + 1,6% ao ano, no valor de R\$ 1 bilhão e 33 milhões; e outra atrelada ao IPCA, com vencimento em 7 anos, custo de IPCA + 8%, no valor de R\$340 milhões. A liquidação desta operação ocorreu entre os dias 26 e 27 de abril de 2010.

Quanto aos investimentos, podemos verificar no Slide 13 que as concessionárias da OHL Brasil investiram R\$ 128,6 milhões no primeiro trimestre de 2010, sendo aproximadamente 71% investidos nas concessões federais, em função de sua maior necessidade de recursos, considerando seu programa de investimentos dos primeiros anos.

O volume de investimentos no trimestre veio abaixo de nossas estimativas em função principalmente do forte período de chuvas. Estimamos aumentar o volume de obras nos

trimestres subsequentes de modo a atender nossa estimativa de aproximadamente 1 bilhão de reais em investimentos para esse ano.

Estimamos investir entre 2010 e 2014 em nossas concessões estaduais R\$598 milhões e R\$3,8 bilhões em nossas concessionárias federais, para atender as obrigações previstas nos contratos de concessão.

Bom. Esses foram meus comentários iniciais e eu gostaria agora de abrir para 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. 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. Para fazer uma pergunta, por favor, digitem asterisco (*) um (1). Para retirar a sua pergunta da lista, digitem asterisco (*) dois (2).

Nossa primeira pergunta vem do Sr. Eduardo Couto, da Goldman Sachs.

Sr. Eduardo Couto: Bom dia Francisco, bom dia Alessandro. Minha pergunta é com relação ao Capex. Como você mencionou, teve chuvas e seu Capex, especialmente nas concessões federais, acabou sendo relativamente pequeno em comparação para o *guidance* do ano.

A minha pergunta é se a gente esse ano deve ter ou corre o risco de ter algo parecido com o que ocorreu o ano passado, que você acabou gastando por volta de 60% do *guidance* inicial de Capex para o ano nas concessões federais. Queria que você falasse um pouquinho mais sobre o Capex para o ano das federais.

Sr. Francisco Leonardo Moura da Costa: Ok Eduardo, obrigado pela pergunta. O que eu tenho a comentar sobre isso é que, de fato, houve no início do trimestre um período de chuvas meio forte, além disso, nós continuamos tendo a questão das licenças ambientais que vem andando em um ritmo que por vez não atende plenamente ao que a gente necessita.

O que a gente espera é um pouco mais de agilidade na obtenção de licenças, e pretendemos... quer dizer, estamos preparados e pretendemos executar os investimentos que estavam programados para o ano dentro do valor programado. Do que depender da OHL não há nenhuma expectativa de fazer menos investimentos do que o programado. Existem recursos financeiros para isso, os projetos estão ficando prontos, e as licenças têm começado a sair agora, então a gente espera poder cumprir o com o cronograma.

Sr. Eduardo: Quais que são os principais projetos que estão com o problema de licença, Francisco?

Sr. Francisco: Todos os projetos... toda a execução de projetos têm necessidade de licença ambiental. Como esse investimento é muito grande, quer dizer, o volume de licenças solicitadas por nós aos órgãos competentes é bastante grande. Existe a limitação natural por parte dos órgãos públicos em atender rapidamente esse pedido de licença.

Seria importante mencionar, por exemplo, que nós vamos dar início agora a duplicação da Serra do Cafezal, já conseguimos obter a licença para um trecho de aproximadamente 12 km. Lembrando que a Serra do Cafezal são 36 km, a gente já vai dar início esse ano a execução, pelo menos com licença já na mão, de 1/3 do projeto, e isso é um valor significativo.

E para outras duplicações, na Fluminense também estamos nos empenhando muito em conseguir as licenças. Enfim, são projetos que talvez o principal seja essa duplicação... o início da duplicação da Serra do Cafezal. Alguma coisa de duplicação de rodovias, da Rodovia 101 na Fluminense, e outros projetos, vamos dizer, construção de passarelas em

volume grande, construção de dispositivo de retorno, são esses os investimentos orçados e previstos para esse ano.

Sr. Eduardo: Só uma última pergunta, com relação à última praça da Fernão Dias, o quê que falta para o início dessa praça? Também é licença ambiental?

Sr. Francisco: Não, a praça... como ela já foi construída, nós estamos em fase de acabamento da praça. Para ela ter tido o início de construção as licenças já tinham sido previamente obtidas. O que há é a construção, o ritmo normal de construção que foi muito, essa especialmente, impactada pelas chuvas do início do ano, mas está em andamento e agora a gente tem previsão de abertura dela em junho... junho/julho, final de maio/junho... tem que finalizar, os equipamentos de arrecadação entram em fase de teste agora, devemos ter essa praça em funcionamento nas próximas semanas.

Sr. Eduardo: Você tem uma idéia de qual que seria a margem Ebitda na Fernão Dias se essa praça estivesse funcionando, Francisco?

Sr. Francisco: Ela deve ficar em linha com as outras concessionárias.

Sr. Eduardo: Ok, obrigado.

Sr. Francisco: Nada Eduardo.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem da Sra. Vanessa Ferraz, do HSBC.

Sra. Vanessa Ferraz: Bom dia, na verdade eu tenho duas perguntas. Eu queria entender como é que está a reconstrução daquele trecho da estrada Fernão Dias, eu acho que é o km 77 que houve um deslizamento de terra no final de fevereiro? Eu queria entender como é que está a reconstrução desse trecho, e como é que vocês estão vendo... como isso pode afetar o início da cobrança de pedágio ali em Mairiporã que é logo depois?

E a minha segunda pergunta eu queria entender do BNDES, qual é o montante que vocês estão esperando que haja desembolso esse ano e para os próximos anos?

Sr. Francisco: Bom dia Vanessa, obrigado pelas perguntas. Em relação a sua primeira pergunta, a reconstrução do km 77 da Fernão Dias está indo em ritmo acelerado. Já fizemos a contenção da encosta da pista sul, por enquanto ainda estamos utilizando o desvio, mas já estamos fazendo um projeto de utilização de uma faixa na pista sul que vai se transformar na pista norte enquanto durar a reconstrução do viaduto. É normal que isso demore um pouco, isso tem problemas de água subterrânea que tem que fazer drenagens, e reforço das paredes da encosta que deslizou.

Agora em relação ao impacto disso no pedágio, eu diria que é nenhum. A praça hoje não está funcionando ainda, então ela não está sofrendo nenhuma perda de receita. A praça sendo inaugurada antes, entrando em operação antes da entrada em operação total da pista norte, pode haver alguma perda de receita que será minimizada pela utilização de uma faixa da pista sul, mas o seguro... a perda de receita que for verificado, o seguro cobrirá. Então não temos nenhuma preocupação específica com isso.

Em relação a sua segunda pergunta sobre o BNDES. A estruturação dos financiamentos de longo prazo está andando normalmente. Já há sinalização do próprio BNDES de que o primeiro contrato deve ser assinado até o início agora... junho/julho já vamos assinar o primeiro contrato. O valor do desembolso, que você perguntou, vai depender basicamente do andamento das obras.

O BNDES desembolsa em cima do investimento realizado, par e passo ao investimento realizado. Então não há como estimar o valor... vamos dizer, se a gente tem uma expectativa talvez de R\$ 800 milhões de investimentos para esse ano, uma estimativa que se pode fazer é calcular em torno de 65 a 70% do valor do investimento que seria o valor do desembolso do BNDES, números grandes, números aproximados.

Voltando um pouco à questão da pista norte da Fernão Dias, eu só queria informar que na nossa apresentação que vamos fazer segunda-feira na APIMEC nós vamos comentar detalhadamente esse projeto de recuperação, inclusive com a presença de um diretor de operações aqui da empresa, ok?

Sra. Vanessa: Ok, obrigada.

Sr. Francisco: Nada.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Marcelo Gunter, do Banco Safra.

Sr. Marcelo Gunter: Bom dia Francisco. Na verdade a minha pergunta é relação à margem Ebitda das concessionárias federais. Excluindo do resultado, na verdade, a Fernão Dias, a margem Ebitda das federais teria sido algo como 65.2%, enquanto que as estaduais têm uma margem bem maior.

Eu entendo que têm diferenças nas características das rodovias, mas queria entender até que ponto... quando as federais estiverem maduras, qual o nível de margem que vocês esperam atingir? Obrigado.

Sr. Francisco: Marcelo, bom dia.

Sr. Marcelo: Bom dia.

Sr. Francisco: Em relação a essa questão das margens Ebitda das federais, a gente deve ficar... a nossa expectativa... são dois conjuntos de concessionárias com características bastante diferentes. As federais, como ocorreu no leilão, tem uma receita um pouco... apesar de ser um tráfego muito maior, a receita está um pouco mais apertada. A melhoria da margem vai depender muito da administração dos custos operacionais.

No caso especificamente, desde o início nós sabíamos, desde a proposta, que as margens Ebitda em uma das federais, em uma melhor visão delas, elas ficariam em torno de 45 a 50%. Portanto um pouco distantes, não existe a perspectiva de igualar a margem Ebitda das federais às das estaduais, são características de concessão diferentes.

Tão pronto a Fernão Dias coloque em operação a praça número um, realmente a gente vai ver uma melhora na média das praças (que hoje está em 42.7, incluindo a Fernão Dias), isso deve passar aí para uns 45... 50, e depois cabe a cada concessionária, a administração de cada concessionária um trabalho permanente, constante de redução de custos, e isso é que faz aumentar a margem, ok?

Sr. Marcelo: Tá bom, obrigado.

Sr. Francisco: De nada Marcelo.

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

Nossa próxima pergunta vem do Augusto Ensiki, da Morgan Stanley.

Sr. Augusto Ensiki: Oi, bom dia. Uma pergunta rapidinha sobre as tarifas, reajuste que não teve na Fernão Dias e Régis Bittencourt com o assunto do arredondamento. Por quê que isso não teve impacto no Litoral Sul, onde foi de 1.10 para 1.17? Obrigado.

Sr. Francisco: Augusto, bom dia. Na Litoral Sul foi de 1.10 para 1.17.

Sr. Alessandro Scotoni Levy: Augusto, é Alessandro falando. Na verdade na Litoral Sul a gente teve reajuste, as únicas que não tiveram reajuste foram a Régis e a outra... [como é que fala? Planalto não, não foi a Planalto, foi a Fernão Dias].

A Régis e a Fernão não tiveram reajuste porque a tarifa delas... quando você aplicou o reajuste ela não aumentou a casa... vamos pensar assim, a casa decimal que poderia ser aplicada no pedágio.

Então todas as outras tiveram, a Litoral também teve, só que como ela teve no primeiro trimestre, por isso que você sai de 1.10 e vai para 1.17, não sei se eu te expliquei? Não sei se você entendeu?

Sr. Francisco: Isso é a tarifa média do trimestre, e como ela não foi reajustada no início do primeiro trimestre (ela foi reajustada dentro do primeiro trimestre, em fevereiro), então a tarifa média não fica redonda.

Sr. Augusto: Mas então o Litoral Sul foi reajustado para 1.20, certo?

Sr. Francisco: 1,20, isso. Só que na média, você considerando os meses que ela não foi reajustada com os meses que ela foi, dá 1,17.

Sr. Augusto: Certo, isso está claro. Mas a base da Litoral Sul era 1.10, né?

Sr. Francisco: Isso.

Sr. Augusto: Então Fernão Dias também tem a mesma base?

Sr. Alessandro: Na verdade é assim, essa aí que você está vendo é a tarifa aplicada no pedágio. A tarifa da proposta que é utilizada para reajustar tem três casas decimais, então na verdade ela não é 1.10, ela é 1.08. Então quando você aplica uma pode subir para a segunda casa, para uma dezena maior, e a outra não, foi o caso entre a Litoral Sul e a Fernão Dias.

Sr. Augusto: Ok, entendi.

Sr. Alessandro: Esse é o ponto. E isso é acumulado, então no próximo ano... no final deste ano e no início...

Sr. Francisco: Esse efeito desaparece.

Sr. Alessandro: Esse efeito vai ser acumulado e vai ser aplicado no ano que vem.

Sr. Augusto: Da Fernão Dias e Régis?

Sr. Alessandro: Exatamente.

Sr. Augusto: Ok, muito obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Stephen Trent, do Citigroup.

Sra. Virginia Costa: Oi, Virginia Costa falando para o Stephen Trent. Eu tenho duas perguntas: vocês esperam algum crescimento para este ano? Qual é o crescimento que vocês esperam para este ano? E se vocês têm planos de investir em outros projetos de infraestrutura no Brasil?

Sr. Alessandro: Olá, é Alessandro falando, tudo bem Virginia?

Sra. Virginia: Tudo bem Alessandro?

Sr. Alessandro: Em termos de crescimento, sua primeira pergunta foi em relação ao crescimento. A gente viu no primeiro trimestre nas estaduais um crescimento bastante robusto de 11,6%. Na verdade o que a gente estima para este ano é crescer muito em linha ao crescimento da economia. A gente tem visto consenso do mercado falando em PIBs em torno de 5%... 6% já para este ano, produção industrial próximo a 10... 11%.

A gente vai seguir isso porque no fundo a economia se move muito através das rodovias, então a tendência é a gente estar em linha com isso. Eu não queria falar exatamente quando que a gente imagina porque tem fatores de elasticidade também que compõe isso tudo e que a gente vai ver ao longo do ano.

Com relação a novos investimentos em outras áreas, na verdade, hoje a companhia tem estudado principalmente projetos de concessão de rodovia, projetos que a gente entende que podem aparecer ainda esse ano. A gente já ouviu falar da bastante do Rodoanel, ouvimos falar das concessões federais da terceira fase que podem ocorrer em Minas e Espírito Santo.

A gente ao mesmo tempo tem pensado e estudado isso, mas ainda não temos previsão nenhuma, em função do próprio... dos agentes que licitam isso (que são os governos) de quando viram esses novos projetos, por isso a gente ainda está na expectativa que isso aconteça o mais breve possível. A gente sabe que no Brasil vem aí copa do mundo, vem aí olimpíadas e precisa de investimentos, aqui a gente está estudando todos eles, mas ainda sem muita previsão de quando eles vão ocorrer.

Sra. Virginia: Vocês acham que esse ano, por ser um ano eleitoral, pode ser que tenha um atraso nas concessões e nesses outros projetos?

Sr. Alessandro: A gente acredita sim que isso pode ser bastante sensível a um atraso em relação principalmente a questão eleitoral.

Sra. Virginia: Perfeito. Obrigado Alessandro.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Alexandre Amson, do Santander.

Sr. Alexandre Amson: Oi, bom dia a todos. Eu tenho uma pergunta rápida em relação ao resultado financeiro, mais especificamente a atualização monetária do ônus fixo que teve

um crescimento de 9. 4 milhões, imagino que grande parte foi em função do ajuste a valor presente. Eu queria entender o que está por trás desse ajuste e que causou essa grande mudança? Obrigado.

Sr. Alessandro: Ok Alexandre, é Alessandro falando. Você viu aí o impacto que teve a variação do IGP-M no ano... no ano não, no período que foi de 2,8%. A gente tem que ressaltar também que hoje a gente aplica o ajuste a valor presente no balanço em função de tudo que é ônus a pagar ao poder concedente.

Então quando isso vai para o resultado a atualização monetária vai carregar tanto o IGP-M (que é de 2,8%), quanto o custo de trazer a valor presente. Hoje a gente utiliza em todos os nossos ajustes a valor presente, em todas as companhias que a gente tem, a gente utiliza 5% ao ano.

Então é 1/4, mais ou menos 1/4, tem que ponderar isso, somado a 2,8%, isso é na verdade o que você aplica sobre o saldo médio devedor do período ajustado a valor presente, o que vai corresponder a aproximadamente 10... 12 milhões que foi o resultado financeiro nessa conta. Basicamente é uma conta que leva em consideração tanto o IGP-M, quanto os juros de se trazer a valor presente, que é o 5% ao ano.

Sr. Alexandre: Ótimo, obrigado. Só para confirmar, não teve alteração de tratamento contábil?

Sr. Alessandro: Não, nenhuma alteração. Na verdade, se você tivesse, por exemplo, um IGP-M praticamente zero, você não deveria ter despesa financeira por correção monetária, correto? No entanto isso aparece porque você tem o ajuste a valor presente. Se você tiver zero de IGP-M no período, você ainda vai ter um aumento de despesa financeira em função do trazer a valor presente, porque isso é um custo de 5% ao ano.

Sr. Alexandre: Perfeito. Muito obrigado.

Operadora: Nossa próxima pergunta vem do Sr. Marcelo Gunter, do Banco Safra.

Sr. Marcelo Gunter: Só mais uma pergunta, na verdade o nível de alavancagem caiu para 1.9 vezes agora no trimestre, eu entendo que isso é muito por conta de o Capex ter sido menos do que 1/4 do *guidance* de vocês para 2010. Queria só que você falasse um pouco de quando você acha que essa alavancagem vai atingir o pico e... enfim, falar um pouco da alavancagem daqui para frente, por favor.

Sr. Alessandro: Oi Marcelo, é Alessandro, tudo bem?

Sr. Marcelo: Tudo bem Alessandro?

Sr. Alessandro: Tudo bem. Olha, falar um pouco de alavancagem, a gente tem que considerar duas coisas: uma, temos que considerar primeiro a velocidade dos investimentos que temos que fazer, porque muito do nosso endividamento é em função do nível de investimento que a gente tem principalmente nas concessionárias federais.

Como o Francisco já explicou, a gente tem vários fatores que podem aumentar ou diminuir a velocidade desses investimentos muito em relação ao índice... à dívida líquida Ebitda, isso vai estar muito função da velocidade do Capex.

Outro ponto, a gente também tem, como a gente até mostrou no slide, a gente tem alguns *covenants* lá nas concessionárias estaduais que estão aí em função do endividamento máximo de 3,5 vezes Ebitda, quando a gente gestiona o endividamento, a gente leva tudo isso em consideração.

A gente não imagina passar muito mais do que 3 vezes o Ebitda o nível de endividamento da companhia, muito em função de que o Ebitda tende a crescer em função principalmente do crescimento que a gente deve ver no futuro desse país, mas sempre em função também da obra.

É muito difícil falar até quando ou quanto vai permanecer esse endividamento, é difícil estimar. A companhia entende que a gente não deve passar nenhum covenant, é basicamente isso.

Sr. Marcelo: Tá certo, obrigado.

Operadora: Com licença, nossa próxima pergunta vem do Sr. Leonardo Iscutti, do Banco Espírito Santo.

Sr. Leonardo Iscutti: Bom dia a todos. Se vocês pudessem comentar como foi o tráfego em abril e começo de maio? Esta é primeira pergunta. E a segunda, como é que está o tráfego das federais em relação à proposta inicial, aquela feita em 2007? Obrigado.

Sr. Francisco: Leonardo, é o Francisco. A segunda pergunta eu vou passar para o Alessandro, mas em relação à primeira, normalmente a companhia não dá nenhum tipo de informação futura sobre estimativas. Então eu sinto, eu não vou poder responder essa sua pergunta. Quanto às federais eu passo aqui para o Alessandro.

Sr. Alessandro: Oi Leonardo. A gente até tinha comentado quanto que a gente acha que imagina crescer o crescimento de tráfego para o Brasil para esse ano. Agora, efetivamente falar exatamente como a gente tem um crescimento estimado em abril... estimado não, realizado em abril, isso ainda é resultado do segundo trimestre e a gente vai comentar no seu devido momento.

Agora falando em relação a propostas federais, nossa proposta hoje, se você considerar o segundo ano de concessão... porque falar do nível da proposta você tem que, primeiro, referenciar em que ano você está da proposta. Falando do terceiro ano, a gente olhando para o terceiro ano e utilizando o primeiro trimestre deste ano (que seria o terceiro ano da proposta) a gente vai estar em torno próximo a uns 15% da proposta, ou seja, melhorando relativamente a diferença entre a proposta e a realidade.

Vale lembrar que na proposta as estimativas de crescimento dos anos eram em torno de 4... 4,5%, a gente está vendo nas estaduais algo em torno de 11,5% no trimestre. Então a gente deve ter uma recuperação muito boa em alguns anos, se o Brasil continuar crescendo nesses níveis, da nossa proposta e atingir a linha da proposta em alguns anos. Basicamente isto.

Sr. Leonardo: Tá legal, muito obrigado.

Operadora: Com licença, lembrando aos analistas e investidores que para fazer perguntas basta digitar asterisco um.

Com licença, não havendo mais perguntas de analistas e investidores, gostaria agora de abrir a sessão de perguntas e respostas para jornalistas. Senhores jornalistas, caso tenham perguntas, favor digitar asterisco um. Lembrando aos senhores jornalistas, favor digitar asterisco um caso queiram fazer perguntas. Obrigada.

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

Sr. Francisco: Muito obrigado a vocês que participaram da nossa teleconferência. Agradeço a presença e o tempo. Mais uma vez deixamos vocês à vontade para depois entrar em contato conosco, principalmente na gerência de RI, com o Alessandro, com o Murilo. Agradeço e segunda-feira quero lembrar que temos uma apresentação na APIMEC, onde a gente vai discutir em maiores detalhes essa questão do investimento e principalmente desse acidente da Fernão Dias no km 77. Muito obrigado e bom dia a todos.

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