**Teleconferência Wilson Sons 3T12**

**Operadora**

Bom dia. Sejam bem-vindos à teleconferência da Wilson, Sons Limited referente ao resultado do 3º trimestre de 2012. Hoje conosco temos o Sr. Felipe Gutterres, CFO da subsidiária brasileira e Relações com Investidores, e o Sr. Arnaldo Calbucci, COO de Rebocagem, Embarcações Offshore, Estaleiro e Agenciamento Marítimo.

Informamos que todos os participantes estarão apenas ouvindo a teleconferência durante a apresentação da Empresa. Em seguida, iniciaremos a sessão de perguntas e respostas para analistas do setor, quando mais instruções serão fornecidas. Caso alguém necessite de alguma assistência durante a conferência, por favor, solicite a ajuda de um operador, digitando \*0.

O áudio e os slides desta teleconferência estão sendo apresentados simultaneamente na Internet, no endereço www.wilsonsons.com.br/ri. Neste endereço é encontrada a respectiva apresentação para download.

Antes de prosseguir, gostaríamos de esclarecer que eventuais declarações que possam ser feitas durante esta teleconferência, relativas às perspectivas de negócios da Wilson Sons, projeções e metas operacionais e financeiras, constituem-se em crenças e premissas da diretoria da Companhia, bem como em informações atualmente disponíveis. Elas envolvem riscos, incertezas e premissas, pois se referem a eventos futuros e, portanto, dependem de circunstâncias que podem ou não ocorrer. Investidores devem compreender que condições econômicas gerais, da indústria e outros fatores operacionais podem afetar o desempenho futuro da Wilson Sons e conduzir a resultados que diferem materialmente daqueles expressos em tais considerações futuras.

Agora, gostaríamos de passar a palavra ao Sr. Felipe Gutterres, CFO da subsidiária brasileira e Relações com Investidores, que iniciará a apresentação. Por favor, Sr. Felipe, pode prosseguir.

**Felipe Gutterres**

Bom dia a todos. Obrigado por participarem de mais uma conferência. Estou aqui com o Cezar Baião e o Arnaldo Calbucci para comentar os resultados da Wilson Sons no terceiro trimestre de 2012. Vou começar pelo slide número 4.

Tivemos uma Receita Líquida de US$ 157,5 milhões no 3T12, 13,6% menor que o mesmo período do ano anterior. Gostaria de pontuar que a forte variação cambial em relação ao ano passado continua a gerar um impacto negativo relevante no *top-line* da Companhia. Vale relembrar que 65% do nosso faturamento é denominado em Reais.

Mesmo considerando o decréscimo na Receita Líquida da Companhia, o 3T12 registrou evolução no EBITDA de Terminais de Contêineres, Rebocagem, Embarcações Offshore, Estaleiro e Agência Marítima, apesar dos resultados menores no Terminal de Apoio Oil & Gas (“Brasco”) e na Logística devido ao fim de algumas operações ao longo dos últimos 12 meses.

Indo para o próximo slide, slide número 5, nós apresentaremos os destaques da Receita Líquida e EBITDA por negócio.

No slide número 5, eu apresento os destaques da Receita Líquida e EBITDA por negocio.

No slide número 5 vocês podem ver que em Terminais de Contêineres, a Receita foi 10% menor devido a já mencionada depreciação do R$ e do menor nível de exportações do Tecon RG, que contribuiu para resultados mais fracos no volume de Longo Curso. Aqui eu estou falando dos nove primeiros meses do ano contra nove meses do ano passado. Vale ressaltar que durante os nove primeiros meses do ano as exportações brasileiras caíram 5% frente ao mesmo período do ano anterior devido às incertezas no cenário macroeconômico. Esta queda afetou diretamente os resultados de nossos Tecons, que são predominantemente baseados nas atividades de exportação, e gerou impacto negativo de 11,5% no EBITDA mais ou menos do negócio ao longo de 2012.

Nossa Base de Apoio de Óleo & Gas o resultado foi negativamente impactado pelo fim das operações para a Petrobras no porto público do Rio de Janeiro, que a gente vem explicando pra vocês ao longo do ano essa operação terminou em Outubro/2011, que representava cerca de 30% do EBITDA do negócio no acumulado do ano. Lembro que a resiliente demanda das *International Oil Companies* e as perspectivas relacionadas aos projetos pré-sal continuam sendo os pilares de sustentação para o crescimento das operações do negócio.

O EBITDA da Logística continua a mostrar contração devido à descontinuação de algumas operações dedicadas. O negócio vem concentrando seus esforços em operações mais integradas a nossa plataforma de serviços existentes como, por exemplo, nosso terminal alfandegado (EADI Santo André). Recentemente iniciamos a operação do novo Centro de Logística de Itapevi e já alcançamos 55% de utilização nos primeiros três meses de operação.

A Receita de Rebocagem atingiu US$ 128,0 milhões, um aumento de 6% frente ao ano anterior em função da maior frota operacional e do melhor *mix* de preços praticados. O EBITDA também registrou crescimento relevante com aumento de 6,7% no acumulado até aqui em função do já mencionado crescimento da receita e dos menores custos com manutenção e ganhos na renegociação dos contratos, por exemplo, de seguros.

O EBITDA de Embarcações Offshore aumentou 37% nos nove primeiros meses como consequência do um maior *daily rate* médio da frota em função da renegociação de *daily rates* e do lançamento das novas embarcações Sterna e Batuira, evidenciando o consistente crescimento do negócio.

Já o Estaleiro teve sua Receita afetada pela desvalorização cambial, uma vez que a maioria de suas atividades é negociada em R$. O EBITDA também foi afetado por algumas despesas pré-operacionais como, por exemplo, contratação e treinamento de pessoal para o novo dique seco e menor processamento de aço pra construção em relação ao mesmo período do ano passado.

Agenciamento Marítimo continua a demonstrar resultados positivos, dando suporte à nossa plataforma de serviços.

Indo pro slide seguinte, slide numero 6, agora eu detalho os principais eventos que contribuíram para a nossa evolução do Lucro Líquido.

O 3T11 tivemos uma reversão da provisão do Plano de Incentivo de Longo Prazo, ou "LTIP", além de um forte impacto negativo no Imposto de Renda, este último explicado pela forte desvalorização do Real durante o referido trimestre. Então no 3T11 impactado pelo LTIP e por variação cambial. No 3T12, no entanto, tanto os efeitos do Imposto de Renda quanto do LTIP não foram relevantes na formulação do Lucro Líquido, o que explica parte de sua evolução no período comparativo. Vale destacar, também, que as melhores margens operacionais deste trimestre também ajudaram a alavancar o *bottom-line* registrado, dada a evolução de US$ 7,0 milhões no EBITDA ex-LTIP, que nós já comentamos. Finalmente, as maiores despesas com Depreciação e Amortização, além das menores despesas financeiras, também compuseram o Lucro Líquido de US$ 16,9 milhões no 3T12.

Excluindo-se os efeitos do Ganho e Perda Cambial e a queda no EBITDA em função dos baixos volumes registrados ao longo dos primeiro meses do ano, o Lucro Líquido dos nove primeiros meses do ano foi impactado pelos mesmos efeitos mencionados.

Agora vamos o slide 7 para algumas informações sobre nossos investimentos no período.

**O** CAPEX no 3T12 somou US$47,9 milhões e incluiu:

* US$ 5,2 milhões para as obras de expansão do Estaleiro Guarujá, cuja operacionalidade está prevista para o final do ano;
* US$ 6,9 milhões referentes às obras civis para a expansão do Tecon Salvador. A conclusão das obras também está prevista para o final do ano;
* US$ 24,9 milhões em investimentos na renovação e expansão da frota de Embarcações Offshore e Rebocagem.

Nos nove primeiros meses do ano, a Companhia investiu US$ 135,6 milhões.

Em relação ao perfil da dívida, 74% é proveniente do FMM através do BNDES e Banco do Brasil, agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante. 93,5% da dívida estão atreladas ao US$ e 92% com perfil de longo-prazo, dos quais 58% com vencimento após cinco anos. Dívida Líquida de US$ 413,2 milhões permanece relativamente desalavancada com 2,8 vezes EBITDA dos últimos 12 meses, com um custo médio de 3,66% ao ano.

Indo para o slide 9, nós apresentamos algumas fotos da evolução das obras de expansão do Tecon Salvador, cuja plena operacionalidade da área expandida está prevista para o final do ano e irá praticamente dobrar a capacidade do terminal dos atuais 300.000 TEU para 530.000 TEU por ano.

A nova retro área já iniciou operações de armazenagem e movimentação de contêineres e, em outubro, começaremos a receber navios de maior porte, uma vez que o Tecon está tornando-se mais atraente para os armadores.

Estamos contentes em anunciar, também, quena semana passada a Marinha do Brasil reconheceu o novo calado e autorizou a operação de navios super post-panamax, com capacidade de transportar volumes superiores a 10.000 TEU.

No slide 10 temos a foto da expansão de um ângulo diferente. Quero chamar a atenção de vocês à nova Via Expressa que ligará a principal estrada do estado diretamente ao terminal. A Via Expressa será de utilização exclusiva de caminhões com contêineres e foi 100% financiada pelo governo federal e estadual. Então a gente acredita que entre 6e 12 meses as obras estarão totalmente concluídas.

Indo agora para o slide 11.

Aqui observamos que as obras do Estaleiro Guarujá II também estão a pleno vapor e estão previstas para serem concluídas no final de 2012. A expansão aumentará a capacidade de construção naval da Companhia de 4.500 toneladas para 10.000 toneladas de aço processado por ano.

Atualmente o dique seco encontra-se em estágio avançado de construção. Outras instalações, como armazéns para montagem de blocos, estão sendo construídas próximas ao novo dique e visam dar suporte ao crescimento do Estaleiro.

A estratégia da Companhia consiste na construção e no suporte para os projetos de expansão de Rebocagem e Embarcações Offshore, além da construção de embarcações para terceiros, como é o caso da nova ROVSV para a Fugro. O novo dique seco permitirá, também, serviços de reparo, manutenção e docagem para a frota da Companhia.

As incertezas macroeconômicas continuam produzindo um ambiente desafiador. Ratifico que estamos olhando de perto os seus desdobramentos e possíveis impactos na corrente de comércio brasileira e nos efeitos do câmbio. Dito isto, gostaríamos de compartilhar alguns destaques positivos previstos para o ano de 2013. São eles:

* A conclusão das obras de expansão do Tecon Salvador e do Estaleiro Guarujá II no final do ano, bem como a construção do novo ROVSV para a Fugro;
* O início das obras dos novos berços para a Briclog;
* Novas embarcações Offshore e Rebocadores a serem construídos e entregues em 2013;
* Novo centro logístico de Suape, com conclusão prevista para o 1S13.

Neste momento eu gostaria de convidar a todos para a sessão de perguntas e respostas.

**Operadora**

Obrigada. Iniciaremos agora nossa sessão de perguntas e respostas. Caso haja alguma queiram por favor digitar \*1.

O Sr. Rogerio Araujo da Brasil Plural corretora, gostaria de fazer uma pergunta.

**Rogério Araújo (Brasil Plural)**

Olá bom dia a todos, obrigada pela oportunidade. Eu tenho duas perguntas, a primeira delas é em relação ao Tecon Salvador. Se vocês pudessem dar uma noção pra gente, agora depois da homologação do calado, o que a gente deve ver de navios adicionais atracando no terminal e o que isso deve trazer de resultado nos próximos trimestres, acho que seria bastante interessante.

A minha segunda pergunta é em relação ao setor de Logística. Como está o processo de reestruturação, se que é que podemos chamar assim? Devem ter mais descontinuações? Quando poderemos ver a imagem do segmento recuperando, dado que foram descontinuados diversos contratos com margens menores?

É isso. Obrigado.

**Felipe Gutterres**

Rogério, obrigado pela sua pergunta. Com relação ao Tecon Salvador é importante a combinação da homologação do calado com a disponibilidade de toda a infraestrutura. Então esse é o projeto de investimento do Tecon SSA, calado mais cais e também equipamentos. A gente entende que essa expansão quase dobra nossa capacidade e o ramp up para essa expansão é um ramp up mais veloz do que a gente observou, por exemplo, para o Tecon RG. Principalmente porque as cargas baianas começaram a ser escoadas para os portos. A gente já tem movimentos de frutas se concentrando novamente no terminal, uma vez que temos maior capacidade e teremos ainda mais capacidade assim que o terminal estiver 100% operacional para atender navios maiores com foco nessa carga. Carga essa que é uma carga refrigerada. Então estamos bastante animados com as perspectivas que se abrem com a expansão do terminal.

Em relação à Logística, o processo de reestruturação está acontecendo. Nós já descontinuamos várias operações dedicadas, como a gente vem explicando trimestralmente e ainda existem outros que serão avaliadas e provavelmente serão levadas até o final de seus contratos. Não entendemos que as margens devem aumentar muito fortemente no início de 2013. Isso deve acontecer no final do 2º semestre 2013. Principalmente porque temos o centro de distribuição Suape entrando em operação e Centro de distribuição de Itapevi aumentando a ocupação e as margens serão em função dessas operações. As descontinuidades das operações dedicadas também implicam em alguns custos nesse movimento que também vão impactar as margens. Então 2013 provavelmente vamos continuar com os resultados de Logística impactados por estes movimentos.

**Rogério Araújo (Brasil Plural)**

Está legal. Ficou bastante claro. A gente viu ontem a aprovação do financiamento para Rebocadores. Se vocês pudessem falar um pouco também do plano de construção de rebocadores para os próximos anos em termos de quantidade de navios que vocês pretendem construir e substituir por embarcações não azimutais Seria interessante se vocês dessem um pouco dessa estratégia para Rebocador. Obrigado.

**Arnaldo Calbucci**

Oi Rogério. Arnaldo falando. Então como você já sabe, nós assinamos um contrato de financiamento de 12 Rebocadores azimutais. São rebocadores com grande capacidade de bollard pull e “manobrabilidade”. Esse rebocadores vão ser construídos em até 4 anos. Podemos aumentar ou diminuir a velocidade de construção dessas embarcações de acordo com a necessidade de mercado. Vamos utilizar parte dos Rebocadores para renovar a frota e parte dos Rebocadores para incrementar o tamanho e muito mais a qualidade da nossa frota devido principalmente a um aumento no tamanho dos navios conteneiros, que estão escalando o Brasil e também de investimentos em infraestrutura que vão ocorrer ao longo dos próximos anos como a Refinaria Abreu e Lima e Porto do Açu. Então vamos atender as demandas de crescimento e também de qualidade da frota.

**Rogério Araújo (Brasil Plural)**

Está ótimo. Muito obrigado e bom dia a todos.

**Operadora**

O Sr.Renato Opice Sobrinho da Pavarini Opice Gestão, gostaria de fazer uma pergunta.

**Renato Ópice Sobrinho (Pavarini Opice Gestão)**

Bom dia a todos. Bom dia Felipe. Parabéns pelos resultados! A gente viu uma forte recuperação das margens dos negócios da empresa. A minha pergunta é sobre a Briclog. Vocês acham que fecham a negociação até o final do ano, está tudo dentro do previsto ou terão novas postergações?

**Felipe Gutterres**

Renato, tudo bem. Obrigado pela sua participação e pelas suas perguntas sempre pertinentes. Briclog, estamos trabalhando muito forte para que Briclog aconteça. Ainda existem algumas condições precedentes para serem endereçadas antes da finalização do *deal.* Uma delas é com relação à licença ambiental para a construção do novo cais que eles têm que conseguir e também reforço de 80 metros do cais existente que está em fase bastante avançada. Como o processo de licenciamento é um pouco mais complicado de afirmarmos quando conseguiremos, uma vez que existe um processo burocrático que tem que ser endereçado, isso faz com que o nível de certeza em relação aos prazos fique um pouco maior. Continuamos trabalhando forte e acreditando que até o final do ano a gente consegue fechar essa negociação.

**Renato Ópice Sobrinho (Pavarini Opice Gestão)**

Ok. Muito obrigado. Eu tenho uma segunda pergunta. São 5 novas embarcações até o final do ano que vem. Isso dá um reflexo muito grande na área de Offshore. Minha pergunta é se a Petrobras vai licitar novas embarcações ou se já estão com contrato fixado pela Petrobras. Eu queria entender um pouco mais se haverão novas licitações Offshore pela Petrobras.

**Arnaldo Calbucci**

Renato, é o Arnaldo. Dessas 5 embarcações, 4 já tem contrato com a Petrobras, elas vão entrar em operação ao longo do próximo ano, a cada 3 meses. Umas delas, a embarcação POET, está sendo construída fora do Brasil, e ela ainda não tem um contrato firmado. Estamos participando de algumas *bids*, inclusive com a Petrobras, a gente tem uma certeza razoável que ela será contratada antes da prontificação. Deve chegar aqui mais para o final do ano. Então temos 4 contratadas e uma em vias de. Mas ela ainda não está fechada.

**Felipe Gutterres**

Acreditamos que a Petrobras vai continuar licitando sim.

**Renato Ópice Sobrinho (Pavarini Opice Gestão)**

Tá ótimo então. Muito obrigado.

**Operadora**

O Sr. Rodrigo Olivares da Votorantim, gostaria de fazer uma pergunta.

**Sami (Votorantim)**

Na verdade é o Sami que está falando. A minha pergunta é em relação a este potencial anúncio sobre marco regulatório de portos Tem-se falado especificamente em terminais privativos, do governo tirar aquela questão da carga própria. Tendo em vista que os dois terminais de vocês são terminais de uso público, eu queria entender se vocês imaginam algum tipo de impacto e como vocês estão vendo essas novas regras em geral para os portos no Brasil. Obrigado.

**Felipe Gutterres**

Sami, obrigado pela sua pergunta. A gente vem acompanhando muito de perto esse tema. É um tema bem importante para toda a indústria. Claramente o que se tem hoje é um arcabouço regulatório, onde os nossos terminais estão dentro, que é porto público operado pela iniciativa privada pelo processo de concessão que é o nosso caso. E tem uma discussão sobre portos privativos de uso misto, onde pela regulação atual você tem que ter a maioria de carga própria para justificar a operação do terminal. Dentro desta discussão do marco regulatório, como tratar essas questões com o foco principal (do governo) de atrair mais investimentos para infraestrutura portuária no Brasil. A gente não acredita que o governo, para atrair investimentos, faça mudanças muito radicais no marco regulatório, uma vez que mudanças muito radicais acabam fazendo um impacto contrário. Há algumas discussões também sobre questões de demanda de investimentos para a renovação de contratos e etc.. Eu queria esclarecer esse ponto porque todas as renovações de contratos de concessão de terminais de contêineres no Brasil passam sim por discussões já atualmente, de antecipação de investimentos ou investimentos adicionais necessários para a infraestrutura do porto. Então não há uma mudança da equação atual nas discussões de renovação, é o que é, já funciona assim. No nosso caso mesmo em Rio Grande quando em 2006 nós discutimos a renovação do nosso contrato de concessão havia como contrapartida o nosso investimento maior, uma segunda expansão do terminal de contêineres que acabamos entregando em 2008. Salvador agora com a área que nós incluímos na área concedida para essa nova expansão que estamos entregando e também uma contra partida em investimentos, então isso não muda muito. Eu acho que é importante que as regras fiquem mais claras para que os investimentos sejam atraídos como o governo coloca. Eu acho que isso é importante para o Brasil e para o setor e a gente vem acompanhando isso muito de perto.

**Sami (Votorantim)**

Só para eu entender. Principalmente no caso de Salvador, houve algum tipo de extensão do contrato no caso desses investimentos?

**Felipe Gutterres**

Não, ainda não. Mas é uma discussão que obviamente está no nosso radar.

**Sami (Votorantim)**

Ok. Obrigado.

**Operadora**

O Sr. Lucas Brendler da Geração Futuro Corretora gostaria de fazer uma pergunta.

**Lucas Brendler (Geração Futuro)**

Bom dia a todos. Eu tenho 2 perguntas. A primeira delas é em relação aos terminais. No caso de terminal de Rio Grande, este trimestre foi bastante afetado pelos volumes de arroz e de cargas congeladas, como mencionado. Eu queria ter uma ideia de vocês, em relação às perspectivas futuras, das características das cargas que devem ser movimentadas nos terminais da Wilson Sons. Em relação à diversificação dessas cargas, o que vocês esperam daqui pra frente na mitigação desses riscos mais vinculados a determinados tipos de cargas. Como vocês estão vendo o setor de cabotagem e até mesmo de longo curso em relação à movimentação de conteinirização de cargas que possam vir a fazer parte dessa movimentação adicional nos terminais. Essa é a primeira pergunta. A segunda pergunta é mais vinculada a parte de Óleo e Gás. A gente tem acompanhado a indústria de petróleo e parece que todos os suppliers compraram de forma integral a ideia, colocada principalmente pela Petrobras e pelas IOC´s, de que a indústria de petróleo demonstra grande potencial de crescimento no Brasil. O que eu queria entender da parte de vocês é se o *timing* desse crescimento mais aversivo ele já pode acontecer a partir de 2013 ou se vocês estão com uma cabeça de que esse crescimento possa vir de forma mais gradual num horizonte maior de tempo para que isso seja refletido realmente na cadeia maior de fornecimento de equipamentos e serviços. Essas são as 2 perguntas. Obrigado.

**Felipe Gutterres**

Obrigado Lucas pelas suas perguntas. Com relação às cargas o que a gente vem vendo é que durante o tempo que a gente opera o Terminal de Contêineres de Rio Grande, o mix de cargas veio mudando. Ele veio mudando com relação inclusive as condições de competitividade brasileira para a exportação, falando aqui de dois terminais que são evidentemente exportadores, Tecon Rio Grande e Tecon Salvador. Então lembro que no inicio da operação a gente tinha uma concentração de carga muito grande na indústria moveleira gaucha. Essa indústria moveleira começou a focar mais no mercado doméstico do que o mercado internacional. Arroz quase não era movimentado em contêineres e hoje ele representa 16 % quase da carga movimentada no terminal, houve movimento de conteinerização dessa carga muito forte. Frango Congelado a gente teve um problema local de um cliente importante que passou por um processo de aquisição por outro player, e obviamente agora as operações devem se normalizar. A parte química, petroquímica e resina que hoje, por exemplo, responde por 19 % de Rio Grande, a gente não vê grandes impactos negativos, pelo contrário, a gente vê perspectivas positivas, mas a gente continua tralhando forte em Rio Grande para atrair novas cargas, atrair cargas do Uruguai, cargas da Argentina,conteinerização de cargas que hoje não estão em contêineres seja na indústria ou na cadeia da madeira, seja em soja. Então tem uma serie de experimentos que a gente vem fazendo nos 2 terminais nessa frente de conteinerização de cargas. Ainda mais sabendo que o nível de conteinerização no Brasil é bem abaixo do mundial. Então existe bastante espaço para isso. Então estes são os esforços que a gente vem fazendo principalmente para atrair este tipo de carga. O Tecon Salvador especificamente tem um trabalho grande focado nas frutas e recentemente a gente promoveu um grande debate sobre a cabotagem. Eu acho que o resultado desse debate pé muito positivo para região e muito positivo para Brasil. Há muita perspectiva interessante para a cabotagem e o Tecon Salvador é um terminal que tira muito proveito e atende muito bem a cabotagem. Então somos otimistas em relação a isto. Com relação a Óleo e Gás, a maior velocidade dos investimentos nunca foi o nosso caso básico. O nosso caso básico sempre foi o crescimento mais gradual desses investimentos. Uma coisa que não há duvida nenhuma é a demanda ou a necessidade de novas embarcações de suporte a indústria de óleo e gás. Então se não vão ser 350 vão ser 250. Não vão ser 400 vão ser 320. A quantidade é tão enorme que essa duvida não existe. Esse processo pode ser um pouco mais elástico, ou um pouco menos elástico. No nosso caso especificamente nós sempre consideramos de forma um pouco mais conservadora os investimentos de Óleo e Gás e as derivadas desses investimentos em nossos modelos de negócios. É provável, na nossa visão, que os investimentos sejam um pouco mais distribuídos no tempo e menos concentrados. É o que a gente acha.

**Lucas Brendler (Geração Futuro)**

Obrigado.

**Operadora**

Lembrando que para fazer perguntas, basta digitar \*1.

Temos uma pergunta vinda do nosso webcast: Com o novo estaleiro, vocês pretendem aumentar o ritmo de construção de Rebocadores? Existe mercado para tantos rebocadores, ou vocês pretendem aposentar uma quantidade maior também?

**Arnaldo Calbucci**

Bom o que acontece é o seguinte, o investimento no novo estaleiro visou uma estratégia de atender a indústria de óleo e gás muito mais voltado para construção de embarcações de todos os tipos (para apoio a plataforma de petróleo, para embarcações de construção, *pipelines*  e *cablelan*s) que obviamente o Estaleiro novo permite que a gente tenha uma versatilidade maior na construção dos nossos rebocadores e das embarcações de apoio a plataforma de petróleo para o próprio grupo. Nós temos uma facilidade grande de calibrar os nossos cronogramas de construção com as condições do mercado. Falando especificamente de Rebocadores é óbvio que os portos brasileiros precisam de novos rebocadores e mais potentes principalmente os portos novos que estão por vir. Nós já temos portos, hoje em dia, muito bem atendidos. A nossa frota atende perfeitamente a necessidade dos nossos clientes ao longo da costa e a gente vai continuar adequando o tamanho e a qualidade da nossa frota de acordo com a necessidade do mercado. Como eu falei a pouco, nós acabamos de assinar um contrato de financiamento para a construção dos próximos 12 rebocadores em condições bastante satisfatórias. Devemos entregar estas embarcações em até 4 anos.

O novo estaleiro também permite que a gente mantenha os custos de reparos, manutenção e docagem dentro do nosso grupo e permite abrir um leque de construção embarcações para terceiros muito voltado para a indústria de óleo e gás.

**Operadora**

Lembrando que para fazer perguntas, basta digitar \*1. O Sr Lucas Brendler da Geração Futuro corretora gostaria de fazer uma nova pergunta

**Lucas Brendler (Geração Futuro)**

Obrigado. Na verdade é um ponto em relação à pergunta anterior. Esse número de embarcações eleva a quantidade demandada da tripulação. Tem perspectiva do governo mexer um pouco na legislação que permite trazer este pessoal de fora e resolver o gargalo que parece que existe aqui no Brasil de formação das turmas especializadas em termos de pilotagem, formação de equipes de embarcações? Ou vamos passar alguns anos até ter formação mais gradual, mais consistente no Brasil

**Arnaldo Calbucci**

Lucas, é Arnaldo. Você deve saber que o governo, a marinha, via PROMINP investiu muito nas escolas de formação de oficias, dobrando a capacidade das escolas, o que tem ajudado bastante o mercado. Agora falando sobre tripulantes estrangeiros trabalhando no Brasil, existem algumas possibilidades como tripulantes do Mercosul ou tripulantes peruanos. O Peru tem um convênio com o Brasil que permite a vinda de peruanos para o Brasil para operarem em embarcações brasileiras. Essas são algumas alternativas para resolver a escassez de oficiais no Brasil. Existe também uma licença temporária de 90 dias, que às vezes conseguimos, para manter tripulantes estrangeiros em embarcações com bandeira estrangeira. Mas isto é incipiente. Mas a gente não vislumbra uma mudança na legislação grande que permita uma abertura para tripulantes estrangeiros irrestrita. Vão acontecer coisas pontuais que tem melhorado as condições do mercado, mas a gente não acredita em uma mudança drástica.

**Lucas Brendler (Geração Futuro)**

Isso pode ter reflexo em uma redução de custo mais a frente nos resultados? Ou os salários que hoje estão altos devem permanecer nesta linha?

**Felipe Gutterres**

Lucas, é Felipe falando. O que a gente espera não é uma redução do custo da tripulação, mas uma diminuição, um arrefecimento da evolução do custo de tripulação que cresceu muito fortemente nos últimos cinco anos. Então conforme o Arnaldo falou, não vemos revolução da legislação, vemos algumas flexibilizações pontuais e um arrefecimento do crescimento deste custo.

**Lucas Brendler (Geração Futuro)**

Entendido. Obrigado.

**Operadora**

Lembrando que para fazer perguntas, basta digitar \*1. Encerramos este momento a sessão de perguntas e respostas. Gostaria de retornar a palavra ao Sr. Felipe Gutterres para suas considerações finais.

**Felipe Gutterres**

Para fechar, gostaria de agradecer a presença de todos em nossa conferência de resultados. Estamos vivenciando uma época bastante importante para a Companhia visto que os projetos de expansão do Tecon Salvador e o Estaleiro Guarujá II estão próximos de serem concluídos.

Eu gostaria de agradecer também os nossos colaboradores por sua confiança, empenho e comprometimento. Recentemente, conseguimos entregar alguns projetos internos importantes, que visam melhorar nossos controles e processos e, ao mesmo tempo, apoiar as nossas decisões de investimentos. Agradeço a vocês por todos os esforços depositados nestes projetos.

Para nossos acionistas, ratifico que continuamos a zelar pela disciplina financeira para suportar nosso crescimento, sempre atentos a novas oportunidades. Continuamos cientes dos desafios que estão por vir, analisando diariamente os potenciais impactos da execução de nosso plano estratégico, e trabalhando duro para entregar os retornos de longo prazo esperados por vocês.

Muito obrigado e tenham um bom dia.