

**ALL OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS****brado****RITMO****VETRIA**

Fato Relevante

Curitiba, 16 de julho de 2014 – A América Latina Logística S.A. – ALL (BM&FBovespa: ALLL3; OTCQX: ALLAY), maior empresa independente de logística da América Latina, anuncia a prévia de seus resultados para o segundo trimestre e o primeiro semestre de 2014 (2T14 e 1S14). A ALL Holding abrange quatro unidades de negócios principais: (i) ALL Operações Ferroviárias, (ii) Brado Logística, (iii) Ritmo Logística e (iv) Vetria Mineração.

ALL HOLDING

O EBITDA Consolidado cresceu 0,2% no 2T14 em comparação ao 2T13 devido a (i) um desempenho estável no EBITDA das Operações Ferroviárias, (ii) um aumento de 39,8% no EBITDA da Brado Logística e (iii) uma queda de 51,3% no EBITDA da Ritmo Logística.

Tabela 1	ALL Op. Ferroviárias			Brado			Ritmo			ALL Consolidado		
	2T14	2T13	Δ	2T14	2T13	Δ	2T14	2T13	Δ	2T14	2T13	Δ
Volume (TKU mm)	11.370	11.264	0,9%	-	-	-	-	-	-	11.370	11.264	0,9%
Volume (Mil Contêineres)	-	-	-	18,6	15,7	17,9%	-	-	-	18,6	15,7	17,9%
Volume (Km Rodado mm)	-	-	-	-	-	-	14,0	21,2	-33,9%	14,0	21,2	-33,9%
EBITDA (R\$ Milhão)	560,5	560,2	0,1%	15,5	11,1	39,8%	3,4	7,1	-51,3%	579,5	578,4	0,2%

Tabela 2	ALL Op. Ferroviárias			Brado			Ritmo			ALL Consolidado		
	1S14	1S13	Δ	1S14	1S13	Δ	1S14	1S13	Δ	1S14	1S13	Δ
Volume (TKU mm)	21.411	21.189	1,0%	-	-	-	-	-	-	21.411	21.189	1,0%
Volume (Mil Contêineres)	-	-	-	34,9	30,9	13,0%	-	-	-	34,9	30,9	13,0%
Volume (Km Rodado mm)	-	-	-	-	-	-	28,5	38,5	-26,0%	28,5	38,5	-26,0%
EBITDA (R\$ Milhão)	986,2	942,6	4,6%	30,0	21,3	40,6%	8,0	13,1	-39,1%	1.024,2	977,1	4,8%

ALL OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS

Os resultados da ALL Operações Ferroviárias no 2T14 foram menores do que o inicialmente esperado. Apesar do melhor cenário operacional no Porto de Santos em comparação ao 2T13 – quando dois acidentes nos principais terminais de grãos em junho de 2013 impactaram nossa capacidade de descarga ferroviária no porto –, enfrentamos no 2T14 um cenário bastante difícil de demanda, afetando os volumes transportados e os *yields* em toda a nossa rede ferroviária. Além disso, as chuvas excessivas no mês de junho de 2014 interromperam diversos trechos ferroviários na região sul do Brasil, restringindo as operações para o Porto de Paranaguá e São Francisco e interrompendo a rota de São Paulo ao Rio Grande do Sul por cerca de 10 dias.

No decorrer do trimestre, a China reduziu bruscamente sua demanda por importação de grãos, cancelando em abril navios de grãos cuja atracação era esperada em nossos principais portos – Santos e Paranaguá – em maio e junho. A decisão da China impactou o mercado de transporte terrestre ainda em abril, derrubando a demanda por transporte e os preços de frete no mercado *spot*. A escassez do mercado afetou os dados de exportação de grãos principalmente em maio e junho, devido aos atrasos envolvidos com as decisões no segmento de exportação, transporte da colheita e cargas de grãos nos portos. De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), as exportações de grãos e açúcar no Porto de Paranaguá cresceram 13,0% em abril, porém caíram 10,2% em maio e 12,7% em junho, e no Porto de Santos caíram 1,3% em abril, 17,8% em maio e 13,6% em junho.

Com uma demanda menor pelo transporte de commodities agrícolas, os preços de frete no mercado *spot* caíram bruscamente em comparação à fevereiro e março e ficaram abaixo dos níveis registrados no 2T13 em termos nominais. Os preços de frete no mercado *spot* sofreram redução de aproximadamente 13% no corredor de Bitola Larga (do Mato Grosso à Santos), 21% no corredor do Paraná e 7% no corredor do Rio Grande do Sul – os quais são os três principais corredores agrícolas em que operamos –, em comparação ao mesmo período do ano passado. Com os preços de nossos contratos *take-or-pay* acima dos preços no mercado *spot*, grande parte de nossos clientes decidiu operar nos limites inferiores de nossos contratos *take-or-pay*, que geralmente equivale a 90% do volume contratado.

No corredor de Bitola Larga (do Mato Grosso à Santos), os volumes de commodities agrícolas cresceram 3,9% apesar: (i) da redução da demanda por transporte no trimestre, (ii) da decisão dos clientes de operar nos limites inferiores de nossos contratos *take-or-pay* e (iii) do aumento de 32,7% ano-contra-ano no volume de açúcar de São Paulo à Santos, o que reduz a produtividade média e a capacidade de transporte no sistema ferroviário de Bitola Larga (uma vez que as rotas de açúcar em São Paulo geralmente têm distâncias mais curtas e menor produtividade na ferrovia e no porto). O volume transportado foi beneficiado pela operação do terminal de Rondonópolis e pela melhoria nas operações no Porto de Santos em comparação ao 2T13 (na ausência dos problemas que impactaram nossas operações no ano passado).

No sistema ferroviário de Bitola Métrica, os volumes agrícolas sofreram uma redução de 8,6% em comparação ao 2T13, principalmente devido (i) à redução da demanda de transporte no trimestre, (ii) à decisão dos clientes de operar nos limites inferiores de nossos contratos *take-or-pay*, (iii) à redução de cerca de 40% nas exportações de açúcar no Porto de Paranaguá, nossa segunda carga mais importante neste sistema ferroviário e (iv) às chuvas excessivas em junho, que restringiram as operações para o Porto de Paranaguá e São Francisco.

Os volumes de produtos industriais aumentaram 4,6% em relação ao 2T13, impulsionados pelos segmentos de contêiner e madeira, papel e celulose. Os volumes industriais foram negativamente impactados pelas restrições na ferrovia de São Paulo ao Rio Grande do Sul, devido aos problemas causados pelas chuvas nos estados do Paraná e Santa Catarina durante o mês de junho.

O EBITDA das Operações Ferroviárias no 2T14 permaneceu estável em relação ao mesmo período do ano passado, em resultado de um aumento marginal de volume, do crescimento do *yield* abaixo da inflação atual (devido à queda nos preços de frete no mercado *spot*) e de um mix de carga transportada menos favorável.

Para o 3T14, esperamos um cenário de demanda muito melhor do que no 2T14, uma vez que as exportações de grãos devem retomar seu curso normal e as exportações de açúcar pelo Porto de Paranaguá devem ser impulsionadas. O cenário operacional nos portos em que atuamos deve melhorar em relação ao que enfrentamos no 3T13, especialmente no segmento de grãos, uma vez que as restrições de descarga que tínhamos nos principais terminais de grãos foram solucionadas. Adicionalmente, nosso terminal de Rondonópolis está pronto para operar na capacidade plena, carregando a maior parte dos volumes de commodities agrícolas anteriormente carregados em Alto Araguaia, aumentando a distância média de transporte. No segmento industrial, devemos continuar nos beneficiando do (i) volume da Brado, com a continuação do seu *ramp-up*, e do (ii) volume da Eldorado.

BRADO LOGÍSTICA

A Brado Logística continuou o seu *ramp-up* operacional durante o 2T14, apresentando um aumento de 17,9% de volume no período, de 15,7 mil contêineres no 2T13 para 18,6 mil contêineres. No 1S14, os volumes aumentaram 13,0% contra o 1S13, alcançando 34,9 mil contêineres.

O aumento no volume transportado da Brado no 2T14 foi impulsionado por um aumento de 36,2% no corredor de Bitola Larga e 36,5% no corredor do Paraná, – os corredores em que adicionamos locomotivas e vagões para 2014 – parcialmente compensado pelos corredores do Rio Grande e Mercosul. Em termos de TKU, o volume da Brado cresceu 25,4% no 2T14, de 435,4 milhões de TKU no 2T13 para 546,1 milhões de TKU. O crescimento em TKU é resultante do (i) crescimento do número de contêineres movimentados e (ii) aumento da distância média transportada, impulsionado principalmente pelo aumento das operações no terminal de Rondonópolis, no corredor de Bitola Larga.

Tabela 3 - Brado Logística (Mil Contêineres)	2T14	2T13	Δ	1S14	1S13	Δ
Larga	6,2	4,5	36,2%	11,6	9,3	23,8%
Mercosul	2,5	2,6	-2,5%	4,9	5,3	-7,0%
Paraná	7,0	5,2	36,5%	12,7	9,5	33,6%
Rio Grande	2,8	3,5	-18,6%	5,7	6,8	-15,2%
Volume Total Brado	18,6	15,7	17,9%	34,9	30,9	13,0%

O EBITDA da Brado aumentou 39,8% no trimestre em comparação ao 2T13, alcançando R\$15,5 milhões, e 40,6% no 1S14, alcançando R\$ 30,0 milhões. Esse crescimento significativo foi obtido em função (i) do aumento em TKU, e (ii) da expansão dos Complexos Logísticos da Brado em Cambé (PR) e Cubatão (SP).

RITMO LOGÍSTICA

A Ritmo Logística não teve um bom trimestre, uma vez que os volumes caíram 33,9% no 2T14 ano-contra-ano, como consequência dos resultados de ambas as unidades Soluções Dedicadas e Negócios Intermodais.

Tabela 4 - Ritmo Logística (milhões km Rodado)	2T14	2T13	Δ	1S14	1S13	Δ
Soluções Dedicadas	10,2	14,0	-27,6%	21,0	26,8	-21,5%
Automotivo	0,7	1,5	-53,8%	1,4	2,6	-45,2%
Carga Geral	3,7	5,8	-36,2%	7,9	11,0	-27,9%
Ativos Especializados	5,7	6,7	-14,0%	11,7	13,2	-11,5%
Intermodal	3,9	7,2	-46,2%	7,4	11,7	-36,4%
Volume Total Ritmo	14,0	21,2	-33,9%	28,5	38,5	-26,0%

Os volumes de Soluções Dedicadas caíram 27,6% no 2T14, devido à queda (i) do volume no segmento Automotivo, em função da menor demanda e das restrições alfandegárias na Argentina, (ii) do volume de Carga Geral, devido à descontinuação de operações de baixa lucratividade neste segmento e (iii) do volume de Ativos Especializados, em função da descontinuação de um volume de produtos químicos no 3T13, impactando o volume desde então.

Na unidade de Negócios Intermodais, os volumes caíram bruscamente 46,2% no 2T14 ano-contra-ano, principalmente devido (i) à escassez na demanda por transporte de commodities agrícolas, reduzindo as margens devido à queda nos preços de frete no mercado *spot* no período e (ii) às perdas de volume relacionadas com a reestruturação logística de um importante cliente no 4T13, uma vez que esse cliente passou a operar com seus próprios caminhões.

O EBITDA da Ritmo diminuiu 51,3% no 2T14, para R\$3,4 milhões, visto que o volume transportado caiu no trimestre e a companhia perdeu alavancagem operacional sobre seus custos fixos.