



## Comunicado ao Mercado

**Curitiba, 13 de janeiro de 2010** – A América Latina Logística S.A. – ALL (Bovespa: ALLL11)<sup>1</sup>, a maior empresa independente de serviços de logística da América Latina, anuncia a prévia de volume e EBITDA<sup>2</sup> para o quarto trimestre e ano de 2009 (4T09 e 2009). Tais resultados não foram auditados e estão sujeitos à revisão dos auditores.

Tabela 1 (R\$ Milhão)	ALL Brasil			ALL Argentina			TOTAL		
	4T09	4T08	Δ	4T09	4T08	Δ	4T09	4T08	Δ
Volume (TKU milhões)	8.038,0	8.655,0	-7,1%	720,0	1.444,0	-50,1%	8.758,0	10.099,0	-13,3%
EBITDA <sup>2</sup>	125,4	250,2	-49,9%	(3,6)	12,6	-128,6%	121,8	262,8	-53,7%

Tabela 2 (R\$ Milhão)	ALL Brasil			ALL Argentina			TOTAL		
	2009	2008	Δ	2009	2008	Δ	2009	2008	Δ
Volume (TKU milhões)	35.630,8	33.675,0	5,8%	3.304,7	4.530,0	-27,0%	38.935,5	38.205,0	1,9%
EBITDA <sup>2</sup>	1.101,0	1.204,6	-8,6%	0,0	30,6	-100,0%	1.101,0	1.235,2	-10,9%

O volume da ALL cresceu 5,8% no Brasil em 2009, de 33.675 milhões de TKU para 35.631 milhões de TKU, apesar do mercado extremamente difícil que enfrentamos durante o ano, com queda significativa na produção industrial e uma redução de 8% na safra agrícola de grãos, o que confirma mais uma vez os fortes fundamentos de nosso negócio. No entanto, o crescimento de volume ficou abaixo de nosso *guidance* para o ano devido ao fraco desempenho operacional no quarto trimestre, severamente impactado pelo volume de chuvas sem precedentes em grande parte de nossa rede ferroviária.

O volume no 4T09 apresentou queda de 7,1% quando comparado a igual período de 2008, de 8.655 milhões de TKU para 8.038 milhões de TKU, refletindo principalmente:

- (i) Inundações que deixaram um trecho ferroviário de 2 km submerso, entre as cidades de Sumaré e Americana no estado de São Paulo. Este trecho faz parte do corredor que liga o estado do Mato Grosso ao Porto de Santos e é responsável por mais de 45% do volume total de carga da Companhia no Brasil. Considerando o tempo gasto para retomar as operações após a normalização do tráfego neste trecho, tivemos um impacto total equivalente a 14 dias de operações naquele corredor ou de aproximadamente 700 milhões de TKUs.
- (ii) Fraco desempenho operacional como resultado das condições climáticas adversas. A chuva intensa causou danos em partes de nossa rede ferroviária, com bloqueios parciais causados por deslizamentos de terra e vários pontos de restrições ao longo da malha, reduzindo, assim, a velocidade, aumentando o tempo de trânsito e o consumo de diesel e impactando negativamente os níveis de segurança.

<sup>1</sup> As ações preferenciais (ALLL4) e as ações ordinárias (ALLL3) também são negociadas na BOVESPA, porém não com liquidez significativa.

<sup>2</sup> O cálculo do EBITDA reflete as mudanças nos Padrões de Práticas Contábeis brasileiras (Lei 11.638). De acordo com a Lei 11.638, uma parte significativa de nossos contratos de transporte ferroviário é considerada como ativos próprios. Portanto, os custos de locação de vagões não aparecem isoladamente e são considerados como depreciação e despesas financeiras. Tais mudanças têm um impacto favorável no EBITDA. De acordo com a as Novas Práticas Contábeis brasileiras, a diferenciação entre o EBITDAR (EBITDA antes dos custos de locação) e o EBITDA não mais se aplica.



(iii) Mercado de exportação de grãos desafiador que pressionou os *yields* e levou a Companhia a buscar rotas menos eficientes, contribuindo ainda mais para a redução da produtividade no trimestre. A exportação de grãos caiu aproximadamente 30% no 4T09 quando comparada ao 4T08, refletindo a fraca safra de 2009 e a forte base de comparação do 4T08, quando a exportação de grãos registrou um aumento significativo como resultado dos altos níveis de estoque no final do 3T08, incomuns para aquela época do ano.

O EBITDA caiu de R\$250,2 milhões no 4T08 para R\$125,4 milhões no 4T09, refletindo os *yields* muito pressionados e o aumento dos custos operacionais no trimestre. Em 2009, a redução do EBITDA foi de 8,6% no Brasil, de R\$1.204 milhão em 2008 para R\$ 1.101 milhão.

Na Argentina, enfrentamos em 2009 um mercado difícil e condições políticas adversas, com uma recessão severa no setor industrial e uma queda de mais de 45% na safra agrícola, além dos protestos que bloquearam nossa malha ferroviária por várias vezes durante o ano. Os volumes caíram 50% no 4T09 e 27% em 2009.

#### **Perspectivas para 2010:**

Apesar das fortes chuvas terem impactado negativamente os resultados do 4T09, elas têm sido muito positivas para as perspectivas para 2010. As estimativas para a safra de 2010 vêm sendo revisadas para cima por todas as instituições de pesquisa. Segundo as estimativas mais recentes da CONAB, a safra total de soja deve subir mais de 15% em nossa área de atuação, alcançando um total de 65 milhões de toneladas no Brasil. Na Argentina, a safra agrícola deve crescer mais de 40%.

Além disso, as chuvas intensas podem antecipar a colheita de 2010, criando uma boa perspectiva para volumes e *yields* no 1T10. No segmento industrial, a produção deve crescer 8% no Brasil em 2010, comparada a uma queda de 7% em 2009, revertendo, assim, o cenário que pressionou nossos *yields* e margens em 2009. Neste contexto positivo, as negociações com nossos clientes estão avançando bem, indicando uma boa recuperação de preços em comparação a 2009, e esperamos ter acima de 70% da nossa capacidade em contratos *take-or-pay*.

Em preparação para 2010, nosso plano de investimentos (CAPEX) avança conforme esperado. Encomendamos 10 locomotivas AC44 novas da GE, que são mais potentes e mais eficientes em termos de consumo de diesel e custos de manutenção que nossa frota atual. Estamos também concluindo as obras em via permanente, terminais e tecnologia a fim de preparar a Companhia para a entrada da safra, buscando uma importante melhora na produtividade dos ativos em 2010.

Adicionalmente, nossos projetos de expansão de mais longo prazo estão avançando conforme esperado. Em dezembro de 2009, o contrato do Projeto Rumo entrou em vigor com a obtenção, pela Rumo, dos recursos necessários para iniciar os investimentos em 2010. O processo de construção de Rondonópolis também segue de acordo com o cronograma.

Reiteramos nossa confiança em um forte 2010, com expressiva recuperação de *yields* e crescimento de volume, assim como boas oportunidades para aumentar o valor do nosso negócio.